

A man with a beard, wearing a denim jacket and brown trousers, sits in a black airport-style chair. He is holding a smartphone in his right hand and has his feet, wearing black sneakers, propped up on a black rolling suitcase. He is looking out of a large window at an airport tarmac where a commercial airplane is taking off. The scene is bathed in warm, golden light, suggesting late afternoon or early morning. The floor is made of large, light-colored tiles.

Matkailualan toipuminen pandemiasta

NORDIC WEST OFFICEN RAPORTTI



Sisällysluettelo

Esipuhe	3
1 ETLA:n arvio matkailualan pandemiasta toipumisesta 2021–2023	4
2 Kuinka saavutamme parhaan skenaarion ja vältämme huonoimman skenaarion?	8
1. FINAVIA	8
2. FINNAIR	9
3. HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI	10
4. LAPLAND HOTELS	11
5. NOHO PARTNERS	11
6. TALLINK SILJA	12
7. VIKING LINE	13
3 Loppupäätelmät	14

Esipuhe



Suomen nopea avautuminen kansainvälisille matkustajille on ensiarvoisen tärkeää matkailusektorille ja Suomen taloudelle. Tällä hetkellä olemme muuta Eurooppaa selkeästi jäljessä matkustajamäärien palautumisessa, mutta meillä on vielä hyvä mahdollisuus saada palautuminen nopeasti käyntiin. Jos käytämme et-sikkoajan hyvin, voi matkailun osuus Suomen kansantuotteesta jopa nousta. Jos hidastelemme, ovat vaikutukset matkailualalle ja Suomen taloudelle katastrofaalisen huonot.

“Voisi jopa sanoa, että olemme nyt veitsenterällä. Emme kuitenkaan koronatilanteen suhteen, vaan Suomen matkailu- ja ravintola-alan tulevaisuuden.” Tällainen viesti nousee esiin, kun yhdistetään ETLA:n tutkimus matkailun avautumisesta ja keskeisten matkailu- ja ravitsemusalan yritysten näkemykset alan tilanteesta tänään.

Kirvestä ei kuitenkaan kannata heittää kivoon. Jos rajoitusten purku tehdään nopeasti, turvallisesti ja ennustettavasti, meillä on kullannarvoinen tilaisuus päästä hyötymään kansainvälisen matkailun avautumisesta. Jos epäonnistumme, uhkaa matkailualan yrityksiä mahdolliset pitkäkestoiset – tai jopa pysyvät – haitat. Matkailualan yritykset eivät kestä rajoituksia enää toista talvea.

Suomen matkailulla on myös globaalia merkitystä. Suomen kautta suorinta reittiä kulkevat lennot Euroopasta Aasiaan tuottavat noin 40 prosenttia vähemmän päästöjä kuin muita reittejä (esimerkiksi eteläistä reittiä) kulkevat lennot. Jos rajoitukset johtavat siihen, että Helsinki menettää asemansa Aasian reittien hubina, ja Aasian ja Euroopan välillä matkustavat tottuvat käyttämään muita reittejä, lisääntyvät ilmailun aiheuttamat globaalit CO2 päästöt merkittävästi.

Pandemian aikana poliittisten päättäjien ja elinkeinoelämän välinen dialogi on ollut vähäistä, joskus jopa olematonta. Tämän raportin tavoite on tuoda esiin konkreettisia keinoja, joilla elinkeinoelämän toipumista voidaan tukea poliittisen päätöksenteon kautta. Matkailuala on ottanut isoimman taloudellisen iskun kansanterveyden puolesta ja nyt on tullut aika tehdä kaikki voitavamme, että ala saadaan takaisin jaloilleen niin nopeasti kuin mahdollista.

Raportissa esitellään ETLA:n arvio matkailualan toipumisesta. Parhaassa skenaariossa lento- ja laivaliikenteen matkustajamäärät kääntyvät selkeään nousuun jo vuoden 2022 aikana. Huonossa skenaariossa matkustus palautuu vasta vuonna 2023. Lisäksi kansainvälinen vapaa-ajan matkustus jää aiemmasta tasostaan Suomen lentokentillä. Matkailualan yritysten näkökulmasta skenaarioiden erot ovat merkittäviä.

Olemme haastatelleet tähän raporttiin Finavian, Finnairin, Helsingin seudun kauppakamarin, Lapland Hotelsin, NoHo Partnersin, Tallink Siljan sekä Viking Linen edustajia. Jokaisessa puheenvuorossa korostui syvä huoli matkailun tulevaisuudesta ja potentiaalisista pysyvistä haitoista sekä MaRa-alalle että Suomen taloudelle, jos rajoitukset jatkuvat eikä asenneilmapiiriä matkustamista kohtaan saada käännettyä positiiviseksi.

1

Arvio matkailualan pandemiasta toipumisesta 2021–2023

VILLE KAITILA JA MARKKU LEHMUS
SYYSKUU 2021
ETLA

Tässä muistiossa arvioimme Suomen matkailualan toipumista covid19-pandemiasta. Tarkastelun kohteena ovat matkustajaliikenne lento- ja laivaliikenteessä, ravitsemisala sekä majoitusala. Enimmäkseen ravitsemisalan liikevaihto ei liity liike- tai vapaa-ajan matkailuun, mutta on kuitenkin yhteydessä mm. etätyöskentelyn yleistymiseen.

Covid19-virus on osoittautunut muuntautumiskykyiseksi, eikä pandemia suinkaan ole ohitse. Tämä lisää epävarmuutta erityisesti kansainvälisen matkailun elpymisen suhteen. Rajoilla mahdollisesti vaadittava covid19-testaus nostaa matkailun kustannuksia ja vähentää omalta osaltaan kansainvälistä matkustamista. Epävarmuus mahdollisista rajoituksista kohdemaassa heikentää kykyä suunnitella matkailua.

Merkittävä osa kuljetusalasta ja sitä palvelevasta toiminnasta liittyy tavaraliikenteeseen. Tässä muistiossa tarkastellaan matkailua eikä siksi käsitellä koko toimialaa. Lento- ja laivaliikenteen matkustajamäärien palautumiselle Suomen lentokentillä ja satamissa on tehty kolme skenaariota vuoden 2023 loppuun, joiden taustalla on arvio rajoitusten purkamisen aikatau-

lusta, mutta myös vaihtelevan epävarmuuden jatkumisesta. Toteutuva kehitys voi olla myös laadittujen hyvän ja huonon skenaarion ulkopuolella.

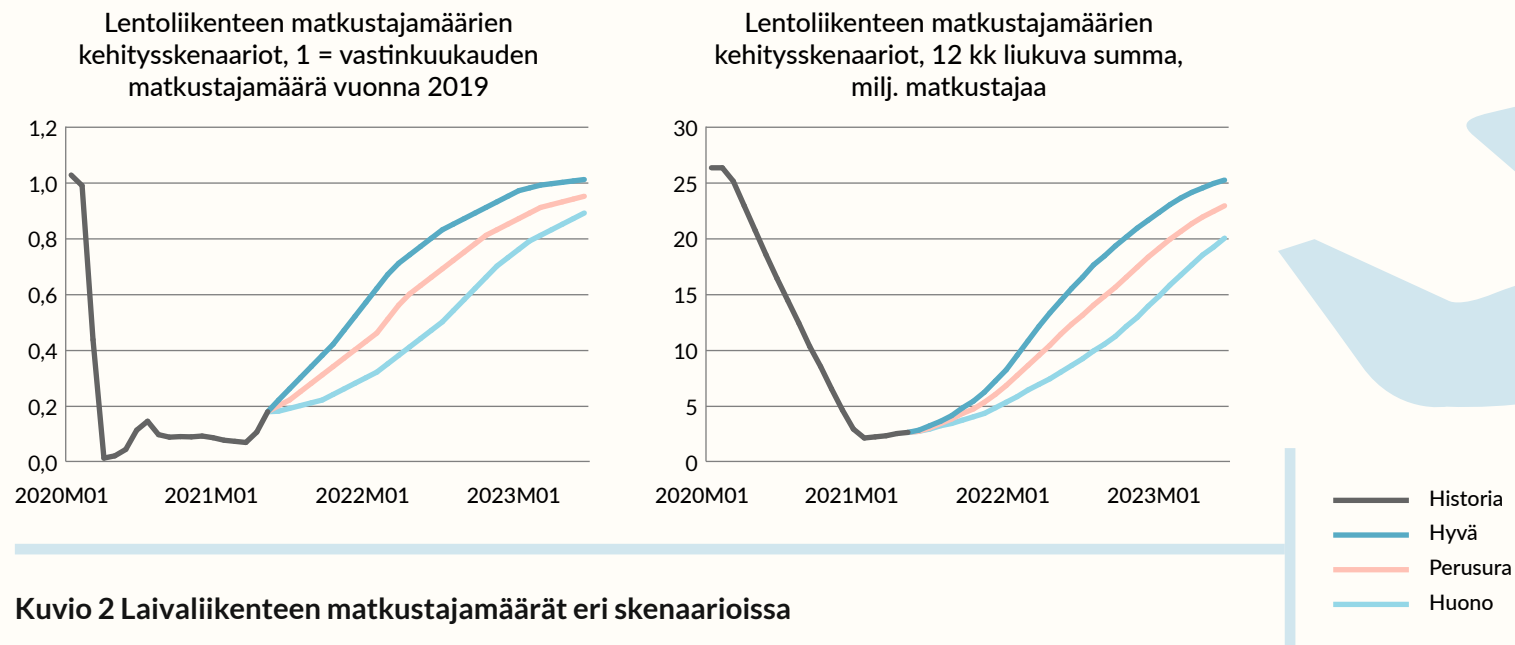
Lentoliikenteen perusskenaariossa oletetaan, että pandemia on aiheuttanut joitain rakenteellisia muutoksia lähinnä siten, että osa liikematkustamisesta on pysyvästi korvautunut etäyhteyksien käytöllä. Tämän ei tarvitse pitkällä aikavälillä vaikuttaa kasvun kulmakertoimeen, mutta se alentaa matkustajamäärien tasoa verrattuna pandemiaa edeltäneen ajan trendikehitykseen. Perusurallamme ei päästä vuoden 2023 loppuun mennessä sille tasolle, millä matkustajamäärät olivat ennen pandemiaa (ks. kuvio 1). Samalla jäädään selvästi aiemman trendikehityksen alle. Huonossa skenaariossa myös kansainvälinen vapaa-ajan matkailu jää aiemmasta tasostaan Suomen lentokentillä. Hyvässä skenaariossa esimerkiksi Aasian liikenne elpyy hyvin, mikä riippuu suuresti myös mm. Kiinan avautumisesta, ja palaututaan pandemiaa edeltäneelle tasolle.

Lentoliikenteen matkustajamääriin vaikuttaa myös se, miten Helsinki-Vantaan lentoaseman

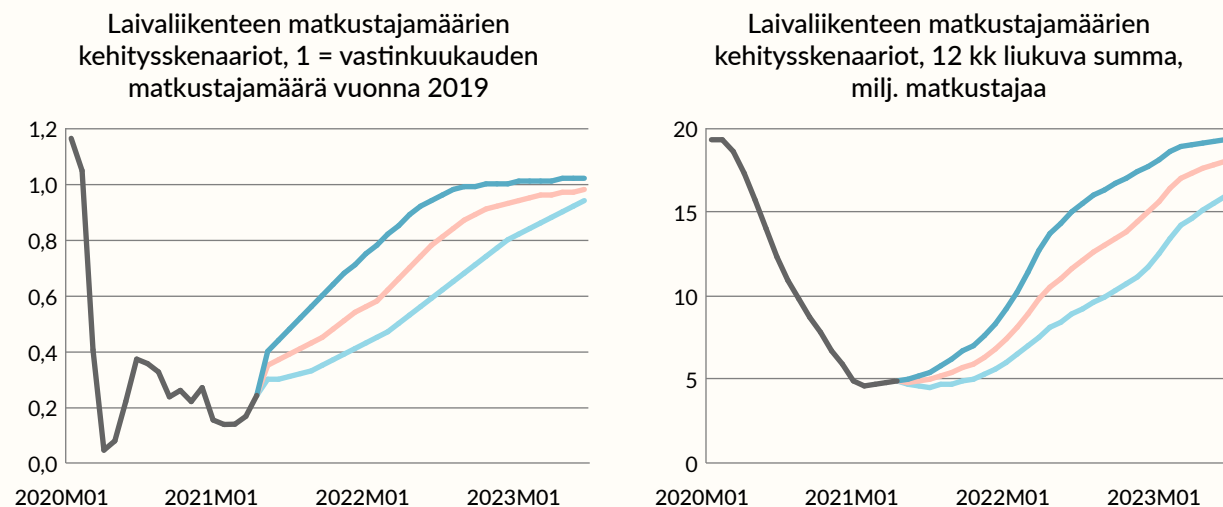
hub-asema kansainvälisessä matkustamisessa säilyy. Tällä on merkitystä myös sille, kuinka moniin eri kohteisiin Helsingistä lennetään suoraan. Hub-aseman heikentyminen voi siten epäsuorasti vaikuttaa muuhunkin kuin itse hub-liikenteeseen. Tällainen kehitys vähentäisi kuluttajien matkustusvaihtoehtoja suorissa lentoyhteyksissä sekä heikentäisi Suomessa toimivien yritysten kilpailukykyä nostamalla kulkuyhteyksien kustannuksia. Huonossa skenaariossa on mukana hub-aseman hitaampi elpyminen ja mahdollinen pysyvä heikentyminen.

Sen sijaan laivaliikenteen matkustajamäärissä on tässä ajateltu, että kaikki kolme skenaariota konvergoituvat lähemmäs trenditasoa (ks. kuvio 2). Trendikasvu on tosin ollut selvästi hitaampaa kuin lentoliikenteessä. Perusuralla päästään vuoden 2023 lopussa melkein vuoden 2019 joulukuun matkustajamääriin, optimistisessa skenaariossa pari prosenttia korkeammalle ja pessimistisessä skenaariossa jäädään vastaavasti muutaman prosentin alemmas. Kuviossa esitetty 12 kuukauden matkustajamäärien summa jää siten vielä vuoden 2023 lopussa skenaarioissa eri tasoille.

Kuvio 1 Lentoliikenteen matkustajamäärät eri skenaarioissa



Kuvio 2 Laivaliikenteen matkustajamäärät eri skenaarioissa

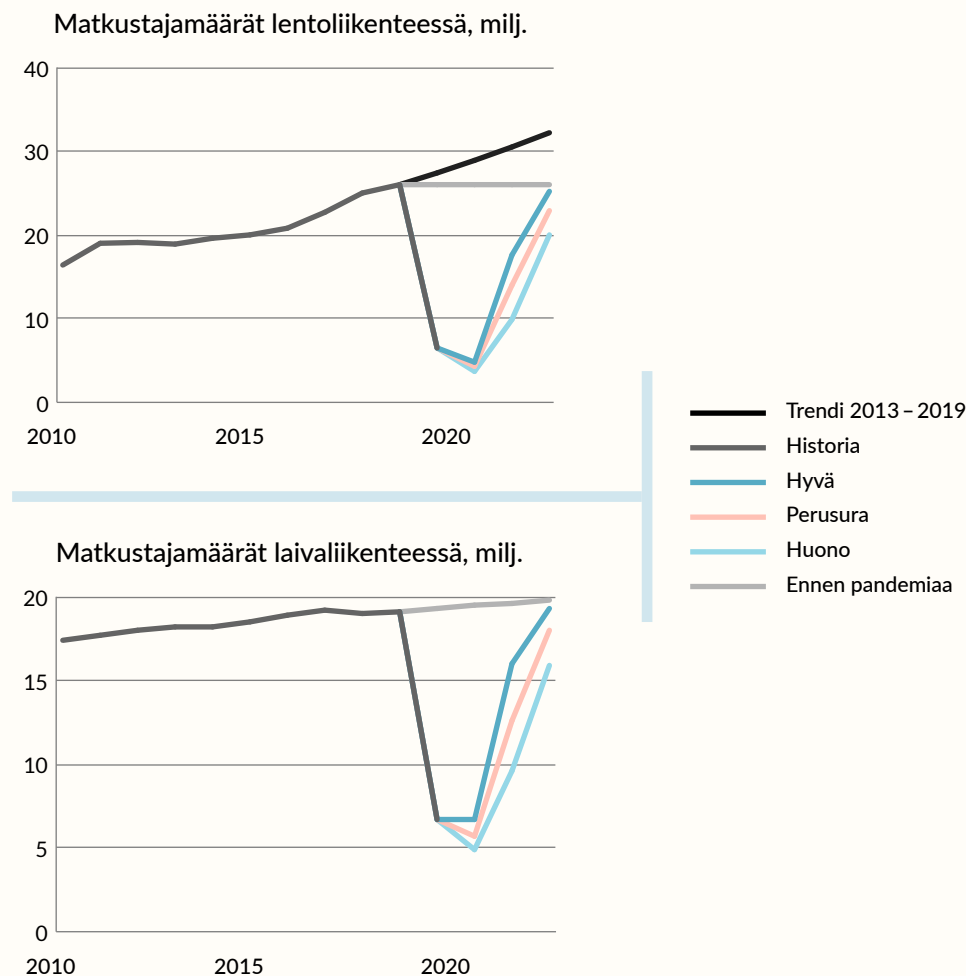


Lähteet: Tilastokeskus, Etlan skenaariot.

Kuviossa 3 on esitetty matkustajien lukumäärä eri skenaarioissa vuositasolla. Kuvioissa on mukana tilastot vuosilta 2010–2020, vuosien 2013–2019 mukainen trendikasvu kuvaamaan oletettua kehitystä ilman pandemiaa sekä edellä piirretyt kolme skenaariota vuosille 2021–2023.

Lentoliikenteen matkustajamäärä jää vuonna 2023 perusuralla 29 prosenttia trenditasoon matalammaksi ja 12 prosenttia alle vuoden 2019 tason. Hyvä ja huono skenaario ovat vastavasti 3 ja 23 prosenttia alle vuoden 2019 tason. Laivaliikenteessä perusuralla jäädään kuusi prosenttia alle vuoden 2019 tason, hyvässä skenaariossa päästään yhden prosentin sen ylitse ja huonossa jäädään 17 prosenttia sen alle. Näin elpyminen trenditasolle ei vielä keskimäärin toteudu missään skenaariossa vuonna 2023.

Kuvio 3 Lento- ja laivaliikenteen skenaariot vuositasolla

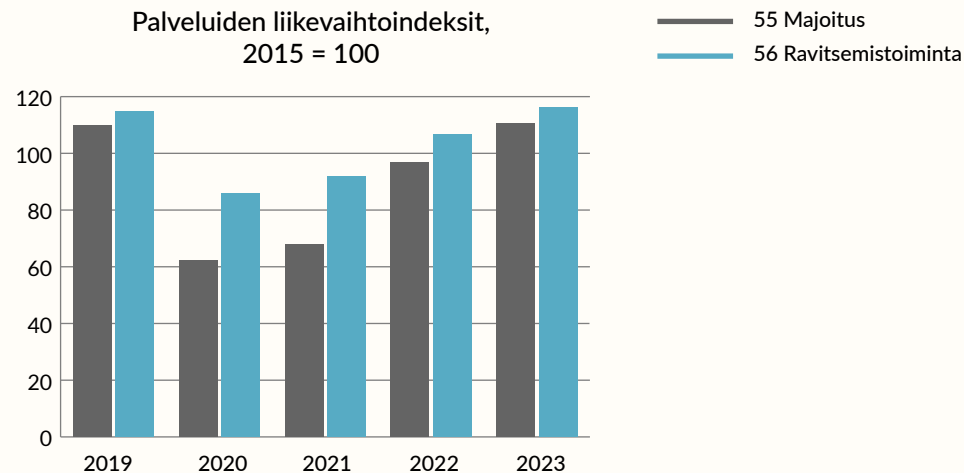
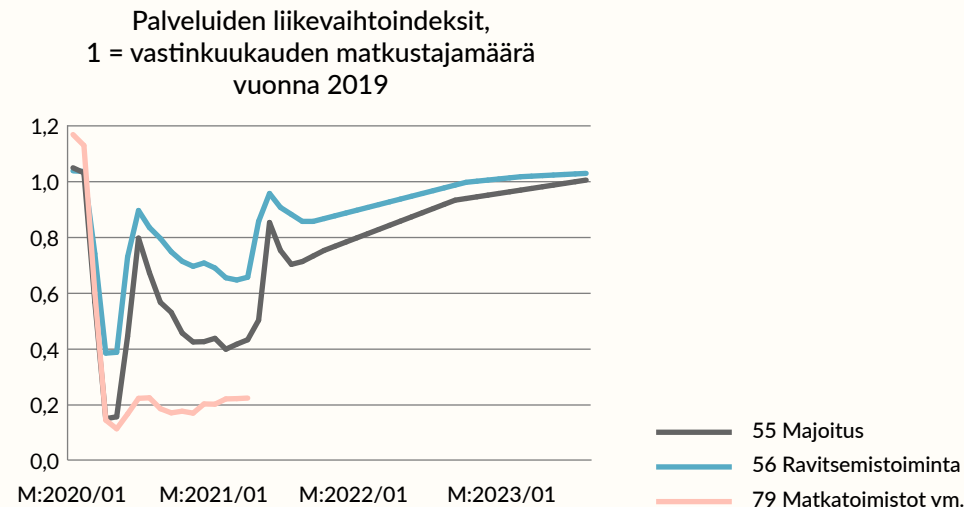


Lähteet: Tilastokeskus, Etlan skenaariot.

Majoitusalan kausitasoitettu liikevaihto toipui kesällä voimakkaasti ja arviomme mukaan heinäkuussa ala on enää noin kuusi prosenttia vuoden 2019 heinäkuun liikevaihdon määrästä jäljessä. Liikematkustuksen toipuessa syksyllä vain hitaasti odotamme majoitusalan kausitasoitettua liikevaihdon määrän kuitenkin notkahtavan hieman uudelleen. Toipuminen vauhdittuu uudelleen ensi vuonna ja edelleen vuonna 2023. Vuoden 2023 lopussa majoitusalan liikevaihdon määrä on arviomme mukaan vajaat puoli prosenttia korkeammalla tasolla kuin vuonna 2019 vastaavaan aikaan. Riippuen kansainvälisen matkustamisen elpymisestä, majoitusalan palautuminen kuitenkin vaihtelee maan eri alueilla. Pääkaupunkiseutu ja Lappi ovat kärsineet pandemiasta eniten.

Arviossamme on samankaltainen ura ravitsemisalalle. Alan liikevaihdon määrä elpyi kesällä voimakkaasti. Deltavariantin leviäminen ja uudet rajoitukset sekä etätyöskentelyn yleinen jatkuminen tuovat kuitenkin syksyn aikana pienen notkahduksen toimialan liikevaihdon määrään. Liikevaihdon elpymisen vauhdittuu ensi vuonna ja edelleen vuonna 2023. Vuoden 2023 lopussa toimialan kausitasoitettu liikevaihdon määrä on perusskenaariossamme pari prosenttia vuoden 2019 vastaavan ajankohdan tason yläpuolella. Matkatoimistoille ei ole tehty erillistä ennustetta, mutta alan liikevaihdon voi ajatella kehittyvän samalla tavalla kuin kotimaisten matkailijoiden lentoliikenne.

Kuvio 4 Majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdon määrä



Lähteet: Tilastokeskus, Etlan skenaariot.

2.

Kuinka saavutamme parhaan skenaarion ja vältämme huonoimman skenaarion?

Nopealla silmäyksellä ETLA:n skenaarioiden esittämät erot eivät välttämättä vaikuta hälyttäviltä. Matkailualan yritysten näkökulmasta kyse on kuitenkin selviytymiskamppailusta. Jos palautuminen mukailee huonon skenaarion käyrää, monia matkailualan yrityksiä uhkaa konkurssi. Jos pääsemme palautumisessa hyvän skenaarion käyrälle, vaikutus on merkittävä koko Suomen talouskasvulle ja kilpailukyvyille.

Tässä osassa tuomme esiin matkailualan yritysten edustajien näkemyksiä matkailun toimimiseen ja siihen liittyviin uhkiin ja mahdollisuuksiin. Raporttiin on haastateltu Finavian, Finnairin, Helsingin seudun kauppakamarin, Lapland Hotelsin, NoHo Partnersin, Tallink Siljan ja Viking Linen edustajia. Jokaisessa puheenvuorossa korostui syvä huoli matkailun tulevaisuudesta ja potentiaalisista pysyvistä haitoista sekä MaRa-alalle että Suomelle, jos matkailua ei saada avattua nopeasti.

1. Kimmo Mäki on huolissaan Helsinki-Vantaan huomattavasti muuta Eurooppaa hitaammasta palautumisesta: ”Pysyvän haitan riski kasvaa koko ajan”

KIMMO MÄKI, TOIMITUSJOHTAJA, FINAVIA

Matkailu on lähtenyt käyntiin Euroopassa nopeasti. Kahdella rokotteella saa matkustaa vapaasti ja tätä tulisi nyt korostaa viestinnässä. Helsinki-Vantaa on kuitenkin puolet jäljessä muuta Eurooppaa matkustamisen palautumisessa. Keskeinen huoli lentoliikenteelle on pysyvän haitan riski, joka kasvaa koko ajan. Jos Suomessa ei onnistuta pääsemään palautumiseen mukaan, lentoreitit suuntautuvat muualle, joka on pitkäkestoinen haitta.

Finavia on tehnyt pitkään työtä saadakseen Helsinki-Vantaan aseman tälle tasolle kansainvälisessä lentoliikenteessä. Matkailuala työllistää noin 140 000 henkilöä ja matkailurajoitukset näkyvät Suomen BKT:ssa. Matkailualan tase alkaa olla huonossa kunnossa ja kyky palauttaa liiketoimintaa heikkenee jatkuvasti, kun palautuminen ei käynnisty.

Helsinki-Vantaan asema vaihtolentoasemana muodostuu siitä, että yhteyksiä on eri suuntiin. Kun yhteyksiä on muodostunut, syntyy myös lisää matkustajakysyntää Helsinki-Vantaalle. Tämä taas tukee lentoyhteyksien syntymistä. Tällä on kiihdyttävä vaikutus.

Suomi on ainoa maa, jossa on lähtö- ja tulo-tarkastukset käytännössä kaikille matkustajille. Prosessi on jäykempi ja epäselvempi kuin missään muualla ja tämä vaikuttaa Suomen maineeseen ja asiakaskokemukseen negatiivisesti. Tämä myös vaikeuttaa yhteyksien muodostumista, koska jäykkä prosessi ja Suomessa matkustamista kohtaan vallalla oleva negatiivinen ilmapiiri heikentävät kysyntää.

Viesti hallitukselle

- Rokotekattavuuden kasvaessa hallituksen tulee antaa selkeä signaali paluusta normaaliin. Asenneilmapiiri matkustamista kohtaan pitää saada käännettyä positiiviseksi. Joulusesonki on matkailualalle erittäin tärkeä ja se pitää pystyä hyödyntämään.



2. Leila Kaleva ja Sami Lahdensuo toivovat selkeää viestiä hallitukselta: ”Ministerien pitäisi kertoa, että matkustaminen on nyt ok”

LEILA KALEVA, STRATEGIAJOHTAJA, FINNAIR;
SAMI LAHDENSUO, YHTEISKUNTASUHDEJOHTAJA, FINNAIR

Finnair operoi tällä hetkellä 30 % kapasiteetistaan, kun muilla eurooppalaisilla lentoyhtiöillä vastaava luku on yli 50 %. Suomen asema gatewayna Euroopan ja Aasian välillä on uhattuna. Suomen vahvuus on verkostoliiketoimintamalli, koska meillä on maantieteellisesti optimaalinen sijainti Euroopan ja Aasian välillä. Hubin asema pitkällä aikavälillä voi haavoittua, jos palautuminen viivästyy ja matkustusvirrat siirtyvät muualle.

Suomella on nyt mahdollisuus ottaa oman paikkansa ja roolinsa ilmastotyössä. Jos hubiasema heikkenee, mahdollisuudet vaikuttaa globaaleihin hiilidioksidipäästöihin ovat pienemmät. Euroopan ja Aasian välinen liikenne kasvaa tulevaisuudessa, ja liikenteen ohjautuminen pohjoista suoraa reittiä pitkin tuottaa vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin liikenne

eteläisempiä reittejä pitkin. Tätä hyödyntämällä Suomella voi olla kokoaan suurempi rooli päästövähennystyössä.

Myös investointien houkuttelu Suomeen on vaikeampaa, jos lentoyhteydet heikkenevät. Haitat eivät rajoitu vain matkailualan yrityksiin, vaan isku tulee olemaan kova koko Suomen kansantaloudelle.

Aasian maiden avautuminen on myös iso haaste. Aasia ei tule avautumaan kerralla ja on hyvin mahdollista, että avautuminen Eurooppaan tapahtuu kahdenvälisesti. Suomen pitää aktiivisesti tavoitella näitä kumppanuuksia.

Positiivista on se, että kehitystä alkaa jo näkyä ja varausmäärät lisääntyvät. Olemme kuitenkin jäljessä avautumisessa, mutta jos tästä eteenpäin toimitaan fiksusti niin mahdollisuudet ovat hyvät. Iso haaste on myös mentaalinen asennoituminen Suomen sisällä. Hallituksen pitäisi sanoa ääneen, että vastuullinen matkustaminen on nyt terveysturvallisesti mahdollista ja myös täysin hyväksyttävää. Palautumisessa on päästävä samalle tasolle muiden Euroopan maiden kanssa.

Viesti hallitukselle

- Viestintä matkustusrajoituksista ja käytännöistä on ollut niin sekavaa, että ihmiset eivät uskalla matkustaa. Tarvitsemme selkeän viestin hallitukselta, että matkustaminen on nyt ok. Matkustamisesta on myös tehtävä sujuvaa, maahantulopisteillä on päästävä Suomeen sujuvasti.
- Lentoliikenteen saavutettavuus on Suomelle kaikki kaikessa. Maantieteellisen sijaintimme vuoksi Suomen on huolehdittava kilpailukyvyystään vahvistamalla yhteyksiämme päämäärätietoisesti maailmalle.
- Lentoliikenne on globaali toimiala, jolle kansalliset eriävät pelisäännöt ovat myrkyä. Suomen edun lisäksi on varmistettava, ettei eurooppalaisia lentoyhtiöitä aseteta eriarvoiseen asemaan muihin verrattuna.



3. Markku Lahtinen korostaa hitaan palautumisen vaikutuksia Suomen kilpailukykyyn: ”Yrityksille on annettava nykyistä enemmän omaa päätäntävaltaa, miten liiketoimintaa hoidetaan terveys-turvallisesti”

MARKKU LAHTINEN, JOHTAJA, HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Matkustusrajoitukset kurittavat erityisesti pääkaupunkiseutua. 40 % MaRa-alan Suomen liikevaihdosta tuotetaan pääkaupunkiseudulla. Myös pääkaupunkiseudulle keskittynyt messutoimin-ta on ollut lähes pysähdyksissä koko pande-mian ajan.

Jos matkailua ei avata, pääkaupunkiseutu kärsii muuta maata enemmän. Mikäli turistit eivät palaa ja liikematkailu eivät toivu nopeasti, pitkittyvät MaRa-alan, tapahtumateollisuuden, matkailun, henkilöliikenteen sekä lukuisten palveluyritysten ahdingot.

Matkailun hidas avautuminen pahentaa pitkällä ajalla MaRa-alojen työntekijäpulaa, joka oli jo ongelma ennen koronaa. Alalta poistuneita on haastavaa saada takaisin. Jos matkailun ja rajoitusten vapauttaminen poikkeaa muista metro-poleista ja naapureista, Suomen kilpailuasema heikkenee entisestään. Helsingin seutu on erit-täin riippuvainen ulkomaisesta työvoimasta ja kansainvälisestä liiketoiminnasta. Matkustusra-joitusten tulee olla joustavia niin että työnvoi-man saatavuus ja liikematkailu eivät vaarannu.

Korona on kiihdyttänyt erityisen ankarasti Helsingin ydinkeskustan elinvoimaa. Keskustan vähittäiskaupan liikevaihdot tippuvat muuta Helsingin seutua ja muuta Suomen enemmän, majoituskapasiteetti on alikäytössä, ravintoilta puuttuvat asiakkaat ja liiketiloja on tyhjillään. Keskustan elinvoimalla pitkäaikaisella heik-kenemisellä saattaa olla vaikutuksia kansain-välisten sijoittajien kiinnostukseen investoida alueelle.

Viesti hallitukselle:

- Koronapassi pitää saada mahdollisimman pian käyttöön. Lainsäädännön tulee olla jatkossa sellainen, että vastaavan passin käyttöönotto on heti mahdollista mahdol-listen koronan jälkeisten pandemioiden hoitamisessa
- Toimialoja ja eri alueita ei pidä asettaa pandemiakriisien hoidossa eriarvoiseen asemaan kuten koronan aikana on tapah-tunut. Kongressi- ja tapahtumamatkailun toipumista on edistettävä niin, että markki-noita ei menetä kansainvälisille kilpailijoille.
- Viestintäkakofonian on loputtava. Epävar-muus on taltutettava ja yrityksille tulee luoda ennustettava toimintaympäristö. Yrityksille on annettava nykyistä enemmän omaa päätäntävaltaa, miten liiketoimintaa hoidetaan terveysturvallisesti.

4. Ari Vuorentausta peräänkuuluttaa matkailun nopeaa avaamista: ”Matkailualan yritykset eivät kestä enää toista rajoitusten talvea”

ARI VUORENTAUSTA, TOIMITUSJOHTAJA, LAPLAND HOTELS

Akuutti ongelma majoitusallalla on työntekijäpula. Rajoitusten on loputtava, jotta työntekijäpako pystytetään. Jos rajoitukset jatkuvat, niin ala on syvissä ongelmissa. Suomella on mahdollisuus päästä etunenässä hyötymään kansainvälisen matkailun avautumisessa. Samalla uhkana on pysyvän haitan riski, jos matkailu ei avaudu.

Matkailualan yritykset eivät kestä enää toista rajoitusten talvea. Yritykset ovat velkaantuneet hälyttävästi. Myös työmatkailu pitää saada avattua. Lisäksi tulee huomoida seurannaisterveysvaikutukset kuten mielenterveysongelmat ja ihmisten henkinen hyvinvointi. Ihmiset eivät kestä jatkuvaa epävarmuutta.

Viesti hallitukselle:

- Nyt tarvitaan konkreettiset toimenpiteet hallituksen julistaman strategian toteuttamiseksi, jolla rajoitukset loppuvat ja yhteiskunta avataan ja saadaan pidettyä auki. Tartuntalukujen seuraamisen sijaan tulee huomioida sairaaloiden kuormitus.

5. Aku Vikström painottaa yhteistä linjaa muiden Pohjoismaiden kanssa: ”Uhkana on jäädä jälkeen kansainvälisestä talouden noususuhdanteesta, jos avaudumme hitaammin”

AKU VIKSTRÖM, TOIMITUSJOHTAJA, NOHO PARTNERS OYJ

Suomi on osa eurooppalaista markkinaa ja kaikki tekemme ovat suhteessa muihin. Mikäli Suomi valitsee muita Pohjoismaita hitaamman reitin yhteiskunnan avaamiseen, uhkana on jäädä jälkeen kansainvälisestä talouden noususuhdanteesta ja kehityksestä. Tällä on merkittävä vaikutus paitsi tulevaisuuden hyvinvointiimme ja työllisyyteen, myös ihan tavallisten ihmisten elämänlaatuun ja onnellisuuteen elää normaalia elämää.

Viesti hallitukselle:

- Kriisitilanteessa suojautuminen on luonnollinen reaktio ja usein ainoa vaihtoehto. Todellista johtajuutta ja osaamista vaaditaan silloin, kun organisaatio tai yhteiskunta pitää luotsata kriisistä ulos.
- Suomen hallituksen vastuulla on johtaa yhteiskuntamme ulos koronaviruksesta turvallisesti, mutta myös perustuslakia, elinkeinovapautta, oikeutta työhön ja omaisuuden suojaan kunnioittaen. Suomalainen hyvinvointiyhteiskunta on luotu työllä ja vastuullisella taloudenpidolla. Maamme hallituksen tehtävänä on huolehtia, että näin on jatkossakin.



6. Margus Schults tuo esiin olemattoman dialogin elinkeinoelämän ja hallituksen välillä: ”Dialogiin on nyt panostettava, jotta Suomi ja matkailu nousevat jaloilleen”

MARGUS SCHULTS, TOIMITUSJOHTAJA,
TALLINK SILJA

Matkustusrajoitusten vaikutukset elinkeinoelämään tulevat näkymään sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä. Matkailun osuus Suomen bruttokansantuotteesta on isompi kuin metsäteollisuuden. Jos matkailu ei lähde avautumaan nopeasti, MaRa-alan kyky työllistää ihmisiä alenee potentiaalisesti pysyvästi ja yritykset ajautuvat konkurssiin. Esimerkiksi Tallink-konsernilla on kaksisata miljoonaa euroa koronalainaa ja rasite jää taseseen pitkäksi aikaa.

Asenneilmapiiri matkustamiseen on Suomessa aivan erilainen kuin naapurimaissa, joissa matkustus on alkanut palautumaan. Suomi on vaarassa jäädä kilpailussa muiden maiden kanssa pahasti jälkeen. Tanska on jo luopunut koronapassista, kun Suomessa vasta suunnitellaan sen käyttöön ottoa. Keskeinen kysymys on, miten houkutteleva Suomi on ulkomaisille turisteille ja sijoittajille tulevaisuudessa?

Myös rajoitusten pitkäaikaiset vaikutukset kansanterveyteen ovat huolestuttavia. Masennus, elämysten puute, yksinäisyys ja vaikutukset erityisesti nuoriin.

Matkailualalle on jo tapahtunut iso vahinko, joten alan kilpailukyvyyn säilyttäminen ja elvyttäminen täytyy priorisoida. Suomi tarvitsee matkustajia ja verotuloja.

Viesti hallitukselle:

- Poliittisessa päätöksenteossa pitää siirtyä normaaliin elämään. Suomessa noudatetaan sääntöjä tarkasti, joten hallituksen tulee antaa selkeä viesti rajoitusten loppumisesta ja matkailun avautumisesta.
- Dialogi elinkeinoelämän kanssa on ollut todella heikkoa. Elinkeinoelämän edustajia ei ole kuunneltu riittävästi tai otettu huomioon päätöksen teossa. Tähän dialogiin on nyt panostettava, jotta Suomi ja matkailuala nousevat jaloilleen.
- Pelisäännöt liikkumiseen ja matkustamiseen tulisi stabilisoida EU:n sisällä. Yksittäisistä kansallisista jatkuvasti muuttuvista käytännöistä ja todistuksista on siirryttävä unionin yhteiseen käytäntöön.

7. Jan Hanes korostaa maahantulorajoitusten purkamisen tärkeyttä: ”Vaatimus alle 10 ilmaantuvuusluvusta vahingoittaa elinkeinoa”

JAN HANES, TOIMITUSJOHTAJA, VIKING LINE

Kuluvan vuoden sesongin aikana olemme yltäneet käyttöasteessa 50 prosenttiin laivojen kapasiteetista. Näin ollen yllämme positiiviseen käyttökatteeseen, muttei sen enempään. Normaaleina vuosina kesäsesonkina saavutettava ylijäämä kompensoi syksyn, talven ja kevään välikausia.

Tällä hetkellä voimassa olevat hallituksen, ministeriön (STM) ja viranomaisten rajoitukset ja suositukset tulevat (jatkuessaan) lamauttamaan osia matkustajavarustamoista. Tilanne on samanlainen kuin maalla sijaitsevalla hoteli- ja ravintolatoimella, eli emme selviä uudesta rajoitusten vuodesta. Riskinä on, että edelleen voimassa olevat lomautukset tulevat muuttamaan irtisanomisiksi.

Pandemian käsittelyllä mediassa on yhtä suuri negatiivinen vaikutus matkailualaan kuin hallituksen sekavalla viestinnällä. Media käyttää viranomaisviestintää lähtökohtanaan pandemiauutisoinnissa. Uutisoinnille voidaan antaa todenmukainen perusta viestimällä selkeästi (THL:n aiemmalla tavalla), että rokotettuna matkailu on vaaratonta.

Tartuntatautilain maahantuloa koskevan tilapäisen muutoksen kumoaminen on välttämätön toimenpide, joka asettaa Suomen samaan linjaan muun EU:n kanssa. Vaatimus alle 10 ilmaantuvuusluvusta (lähtömaassa, toim. huom.) maahantulon sallimiseksi vahingoittaa elinkeinoa ja yritys perustella sitä hallituksen epäonnistumisella riittävän rokotusasteen saavuttamisessa on nyt kumottu, koska rokotusaste on noussut normaalille EU:n tasolle.

3.

Loppupäätelmät

Matkailu- ja ravintola-ala on merkittävä Suomen kansantaloudelle ja elinkeinoelämälle. Ennen koronapandemiaa MaRa-ala muodosti 2,7 prosenttia Suomen BKT:sta ja matkailutoimialan yritykset työllistivät yli 142 000 henkilöä, eli 5,4 prosenttia kaikista Suomen työllisistä. ETLA:n tutkimus kertoo, että nopeus, jolla rajoituksia poistetaan vaikuttaa suoraan MaRa-alan toipumiseen. Mikäli avautuminen on hidasta, siirtyy ihmisiä ja resursseja muille aloille. Uhkana on, että matkailuala jää pysyvästi pienemmäksi.

Matkailu- ja ravintola-alalle matkailun avautumisen viivästyisestä aiheutuvan pysyvän haitan riski kasvaa koko ajan, sillä Suomi on jo nyt muita Euroopan maita jäljessä. Mikäli avautuminen viivästyy, on olemassa riski, että vaivalla rakennettu asemamme Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen ”hubina” menetetään. Tällä olisi huomattavia vaikutuksia Suomen BKT:n kehitykseen ja ulkomaisiin investointeihin Suomeen. Jos hubiasema menetetään, myös Suomen mahdollisuudet vaikuttaa

matkailun kestäväan kehitykseen heikkenevät: lyhin lentoreitti Euroopan ja Aasian välillä tuottaa 40 % vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin pidempi eteläinen reitti.

Matkailu- ja ravintola-alalla, henkilöliikenteessä ja tapahtumatuotannossa on nähtävissä työntekijöiden siirtymistä toisille aloille. Tämä johtaa siihen, että tekijöitä ei ole nopeasti saatavilla, kun kasvu taas alkaa. Myös työntekijöiden henkinen kestävyys on ollut rajoitusten aikana koetuksella. Jos matkailu saadaan avatua nopeasti, matkailusektorin näkymät ovat hyvät ja potentiaalia on yllättävänkin vahvalle liikkeellelähdölle.

Suomen vetovoiman ja kilpailukyvyn kannalta on keskeistä, miten sijoitumme suhteessa verrokkimaihin. Tällä hetkellä Suomi on verrokimaita jäljessä niin koronapassin käyttöönotossa kuin lentoliikenteen palautumisessa. Finnair operoi tällä hetkellä 30 % kapasiteetistaan, kun muilla eurooppalaisilla lentoyhtiöillä vastaava luku on yli 50 %.

Hankkeeseen osallistuneiden matkailualan toimijoiden mukaan lainsäädäntö on elänyt paljon kriisin aikana. Päätöksentekoa ei aina ole koettu asiantuntijatietoon perustuvaksi. Myös viestintään toivotaan selkeyttä: säännöistä on saatava tulkinnanvaraisuus pois. Hyvällä yhteistyöllä viranomaisten kanssa ja rohkeavalla viestinnällä niin kotimaassa kuin ulkomailla Suomen matkailun tulevaisuudennäkymistä matkailu- ja ravintola-ala suhtautuu kuitenkin toiveikkaasti sektorin toipumiseen.

Nyt tarvitaan selkeä viesti siitä, että kahden rokotuksen jälkeen matkustaminen, kulttuuritapahtumiin osallistuminen, ravintoloissa käyminen ja hotellipalveluiden käyttö on täysin hyväksyttävää. Ihmisten liikkumisella on valtiollan siunaus.