

TARTU ÜLIKOOL

Pärnu kolledž

Turismiosakond

Eliis Pärn

**KRUIISITURISMISIHTKOHA ARENDAMINE
PÄRNU LINNA NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Heli Müristaja, MSc

Pärnu 2016

Soovitan suunata kaitsmisele Eliis Pärn'a.

Kaitsmisele lubatud "...“..... a.

TÜ Pärnu kolledži turismiosakonna juhataja

(osakonna juhataja nimi ja allkiri)

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

.....

(töö autori allkiri)

SISUKORD

Sissejuhatus	4
1. Kruiisiturism ja kruiisiturismisihtkoha arendamine.....	7
1.1. Kruiisiturismi arendamine.....	7
1.2. Kruiisiturismi mõju sihtkoha arengule.....	13
1.3. Kruiisituristide eelistused sihtkoha valikul	16
2. Kruiisiturismi arendamise uuring.....	22
2.1. Eesti kruiisiturul analüüs	22
2.2. Uuringute metoodika, valimid ja korraldus	26
2.3. Pärnu kui potentsiaalse kruiisiturismisihtkoha analüüs	31
2.4. Turismiasjaliste arvamus kruiisiturismi arendamisest	35
2.5. Järeldused ja ettepanekud.....	42
Kokkuvõte.....	46
Viidatud allikad.....	48
Lisad.....	53
Lisa 1. Intervjuu küsimused kruiisiturul aktiivselt tegutsevatele inimestele	53
Lisa 2. Intervjuu küsimused Pärnumaa turismiasjalistele	54
Lisa 3. Kruiisist kaubani	55
Lisa 4. Pärnu maakonna rannajoon	56
Lisa 5. Pärnu kui kruiisiturismisihtkoha SWOT-analüüs	57
SUMMARY	58

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö teema on „Kruisiturismisihtkoha arendamine Pärnu linna näitel“. Selleks, et saada laiemahaardelist ülevaadet Eesti kruisiturust ning Pärnust kui potentsiaalsest kruisiturismisihtkohast, on võetud vaatluse alla kruisiturismi arengusuunad ning võimalused nii Eestis üldiselt kui ka spetsiifilisemalt just Pärnu maakonnas. Teemavalikut ajendas tegema uue ja Pärnu linna jaoks tundmatu turismivormi arendamine, mille mõju sihtkohale on veel teadmata. Praegusel hetkel ei ole kruisiturismi kaasatud linna ja maakonna arengukavadesse ning pole läbiviidud varasemaid uuringuid, mis käsitleksid erinevate turismiasjaliste suhtumist kruisiturismi arendamise osas.

Uurimustöö teema on autori hinnangul aktuaalne, sest kõne all olev valdkond on Pärnu mõistes veel väga värske. Eeltöö kruisilaevade vastuvõtuks on toimunud vaid sadama arendamise osas. Oluline on tähelepanu pöörata mõjule Pärnu linna arengus, mis hõlmab endas vastava tegevuskava väljatöötamist ja Pärnumaa esitlemist kruisituristidele. Praegusel hetkel puudub Eesti Riiklikus Turismiarengukavas (2013) Pärnu kui kruisiturismisihtkoha potentsiaal, küll aga on välja toodud mereturismi arendamise peamised tegevused:

- mereturismitoodete ja -teenuste terviklik väljaarendamine ja nende sidumine teiste Põhjamaade turismimarsruutidega;
- Tallinna kui Läänemere ristluslaevareiside algus- ja lõppsihtkohaks kujundamine (pööring) ning ristluslaevade Tallinnas viibimise kestuse pikendamiseks vajalike turismitoodete ja -teenuste väljaarendamine;
- rahvusvaheliste laevareiside marsruutide laiendamine teistesse Eesti rannikupiirkondadesse ja saartele (nt Kunda, Sillamäe, Saaremaa);
- lähiturgudel teadlikkuse suurendamine Eesti rannikul ja saartel pakutavatest mereturismitoodetest, -teenustest ning kohapealsetest ajaveetmis võimalustest (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 2013: 21).

Pärnu linn on mereäärne turismisihtkoht, mis pakub külastajatele palju erinevaid võimalusi nii aktiivse puhkuse veetmiseks kui ka lõõgastumiseks ning konverentside

pidamiseks. Selleks, et kasutada Pärnu linna head asukohta Läänemere kaldal ning tuua linna veelgi rohkem külastajaid on kruiisiturismi arendamine üks oluline aspekt sihtkoha arendamise seisukohalt. Sellest tulenevalt on lõputöö eesmärk teha ettepanekuid, kuidas arendada Pärnust külastajatele huvipakkuv ning meeldejääv kruiisurismisihtkoht.

Lõputöö uurimisküsimusteks on: missugune on turismiasjaliste meelestatus uue turismivormi arendamise osas ning millised tegevused on linnas vajalikud kruiisituristide vastuvõtmisel Pärnu linnas?

Lähtuvalt lõputöös püstitatud uurimisküsimustest on seatud järgnevad uurimisülesanded:

- tutvuda ristluslaevu vastu võtvate sihtkohtade arendamisega seotud teoreetiliste materjalidega ning analüüsida neid;
- analüüsida Pärnut kui potentsiaalset kruiisurismisihtkohta;
- koostada ja viia läbi intervjuud kruiisiturismi arendajate ja sihtkoha turismiasjalistega;
- analüüsida intervjuude tulemusi;
- esitada teooria ja uuringu tulemuste põhjal ettepanekud kruiisurismisihtkoha arendamiseks.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis on koostatud vastavalt uurimisülesannetele ning aitavad püstitatud eesmärke saavutada. Esimene peatükk keskendub varasemalt läbiviidud uuringutele, mis käsitlevad kruiisiturismi arendamist, mõju sihtkohale ning klientide rahulolu saavutamist. Teises osas on välja toodud Pärnu turismiressursside analüüs, et kaardistada olulisemaid tegevusi sihtkohas ning välja tuua maakonnas turistidele pakutavate teenuste tugevused ja nõrkused. Lisaks analüüsitakse teoorias käsitletud materjale ning uuringu tulemusi, millest tulenevalt on töö autor välja toonud järeldused ning parendusettepanekut Pärnu kui kruiisurismisihtkoha arendamiseks.

Kirjandusülevaate koostamisel on kasutatud erinevaid inglisekeelseid teadusartikleid ning eestikeelseid internetiallikaid. Pärnu analüüsimiseks on kasutatud erinevaid arengukavasid, mis aitavad kaardistada turismiressursse, mis on olulised turismi arendamisel. Lisaks on läbiviidud intervjuud erinevate turismiasjalistega Statistliste andmete analüüsimiseks on kasutatud Statistikaameti kodulehte. Tööle on lisatud ka

inglisekeelne resüme, mis annab ülevaate töö eesmärgist ning uurimisülesannetest, teoreetilisest kajastusest ning läbiviidud uuringust. Illustratiivse materjalina on töö autor koostanud teemat kajastavaid jooniseid ning tabeleid. Lisaks on lisades välja toodud uuringu küsimustikud, sihtkoha kaardid ning SWOT-analüüs Pärnu kui kruisiturismi sihtkoha analüüsimiseks.

1. KRUIISITURISM JA KRUIISITURISMISIHTKOHA ARENDAMINE

1.1. Kruiisiturismi arendamine

Vastavalt Cruise Europe'i definitsioonile tähendab kruiis merereisi, mis kestab vähemalt 60 tundi ristluslaeval, enamasti reisijate oma lõbuks. Kruiisilaevadel ei transpordita sõidukeid ega kaupa, vaid ainult piletitega reisijaid, kellel kuulub hinna sisse nii majutus kui ka toitlustus. Kruiisireis peaks sisaldama vähemalt kahe sadama külastust, lisaks algus- ja lõppsihtkohale (Cruise Baltic 2015).

Inglisekeelne sõna *cruise* tähendab ristlevat merereisi või lõbusõitu, aga ka merematket ja huvireisi. Kruiis tähendab tänapäeval reisi nii alla saja reisijaga jahil, kui ka üle kolme tuhande reisijaga megalaeval. Kruiisireisi pakettis on tavaliselt erinevate sihtkohtade külastamine, suurepärased maitseelamused, organiseeritud meelelahutusprogramm ja kaldaekskursioonid erinevates maades ning merereisi jooksul on reisijaid teenindamas esmaklassilise koolituse saanud personal. Puhkusekruiiside pikkus ulatub üheõisest minikruiisist nelja kuu pikkuse ümbermaailmakruiisini. Kõige populaarsemad on siiski nädalased laevasõidud. Kruiisiturism on maailmas järjest kasvava populaarsusega reisimise viis (Tallinna sadam: Kruiisid 2015).

Kruiisiturismitoodet on defineeritud kui mõnusat merereisi kruiisilaeval, kus meresõit, kruiisilaeva mugavused ja erinevad sadamad on olulised osad tervikliku kogemuse loomiseks. Tänapäevaks on kruiisiturismist saanud kõige kiiremini kasvav rahvusvaheline turismivorm, kus viimase kümnendi jooksul on kasvanud nii reisijate koguarv kui ka võimsus (Lee, Yoo 2015). Viimaste aastate jooksul on kruiisiturismi kasv olnud märkimisväärne, kus alates 2009. aastast on kruiisireisijate arv suurenenud ligi 23% (Dowling 2006). Tähtsaim kruiisipiirkond on Kariibi meri, kus leiavad aset ligi pooled kogu maailma kruiisidest. Populaarsuselt järgneb Euroopa (nii Vahemere regioon kui ka Põhja-Euroopa) ja kolmandana ameeriklaste hulgas soositud Alaska. Viimastel aastatel võib täheldada huvi kasvu ka Kaug-Ida ja nn eksootiliste kruiiside osas (Tallinna sadam: Kruiisid 2015).

Kruisilaevadel on esindatud turismimajanduse neli tähtsamat aspekti: transport, majutus (sealhulgas toit ja joogid), vaatamisväärsused ja reisikorraldajad. Kruisiturismi ja teiste turismivormide kõrghooaeg ehk tipphooaeg on üheaegselt, pannes kruisireisijad otsesesse konkurentsi teiste turistidega turismitoodete nõudluse tõttu. Viies inimesed erinevatesse sihtkohtadesse, on kruisilaevad asenduseks lennureisidele. Üha enam on kruisilaevadel kuurordi funktsioon, pakkudes ujuvhotellina majutusteenust, mistõttu märkimisväärne osa kruisireisijatest ei lahku vahesadamates viibides laevalt (Brida, Zapata 2010: 215).

Sõna „kruis“ on tavaliselt raske üheselt tõlkida, sest kruisiliinide teekonnad, sihtpunktid ja reisijad on erinevad. Kruisiturgu saab jagada viide erinevasse segmenti (Petros, Jin 2005: 142):

1. Standard turg (*contemporary market*) – see hõlmab endas kruise vanematel laeval, mille keskmine pikkus on seitse päeva või lühem ja on suhteliselt odava hinnaga.
2. Esmaklassiline turg (*premium market*) – see hõlmab endas kruise laialdaste mugavuste ja teenustega, mis tihtipeale sõidavad üle maailma ja on eelistatud jõukamate inimeste seas.
3. Säästu turg (*budget market*) – see hõlmab endas odava hinnaga kruise, vähesema hulga mugavustega.
4. Luksuslik turg (*luxury market*) – see hõlmab endas kruise, mille keskmine pikkus on 14 päeva või kauem, reis toimub keskmise suurusega või väiksematel laeval ja pakuvad kõik hinnas teenuseid ja mugavusi.
5. Nišiturg (*niche market*) – see hõlmab endas avastusreise, meresõite või muu eesmärgiga merematkeid.

Kruisimarsruutide koostamisel on oluline sadama asukoht, ligipääsetavus ning looduslik keskkond, mis määrab kui suured laevad sadamat saavad külastada. Kruisiturismi puhul kasutatakse ka mõistet pööring (inglise keeles *turnaround*), mis kujutab endas merereisi algus- ja lõppsadamat, mis tähendab, et kruisiturismisihtkoht on nii kodusadam kui ka vahesadam. Kodusadam on koht, kust kohast laev alustab ja lõpetab reisi. Ühed kruisituristid lahkuvad laevalt ning tulevad asemele teised (London, Lohmann 2014: 28).

Antud olukorras on oluline ka lennujaama olemasolu, mis toob kruiisireisijad kodusadamasse, kust alustatakse merematket.

Olulisemad aspektid, mida arvestada kruiisimarsruutide koostamisel (Johnson 2006: 44):

- Turvalisus - kruiisiettevõtjad peavad sihtkoha riskitaseme hindamise jaoks uurima külalastatava koha ajalugu, näiteks rahvarahutuste kohta;
- piiratud aeg kaldal – majanduslik uuring kruiisireisijate kohta Jamaikal, arvutas keskmiseks kaldal viibimise ajaks viis tundi;
- elamuste mitmekesisus – kruiisireisijad, nagu ka kõik teised turistid, otsivad koha eripära erinevatest looduslikest- ja inimkeskkondadest, milledega nad kokku puutuvad.

Kruiisifirmade rahvusvaheline ühendus CLIA (*Cruise Lines International Association*) on maailma suurim kruiisifirmade ühendus, kuhu kuulub 62 kruiisiliini, 275 koostööpartnerit, 20 000 rahvusvahelist reisibürood ning 30 000 reisikonsultanti. CLIA tegevuse peamine eesmärk on jätkusuutliku kruiisiturismi aredamine, mis hõlmab endas positiivsete kruiisikogemuste loomist ning turvalise merereisi pakkumist. Antud ühendus on ülemaailmne organisatsioon, mis aitab liidu liikmetel saavutada edu propageerides, harides ja edendades ühiseid huvisid (About CLIA... 2015).

CLIA 2015. aasta raportis on välja toodud 2014. aasta kruiisiturismi kokkuvõtte, kus on välja toodud Euroopa kruiisituristide arv, mis küündis 6,39 miljoni turistini. Euroopa on üks kahest suurimast kruiisiturismisihtkohast maailmas pärast Kariibi merd (CLIA 2016). Lisaks avaldas CLIA ülevaate kruiisiturismi suundadest 2016. aastal ning peamiseks märksõnaks on kasv. Kruiisifirmad ehitavad uusi laevu ja suurendavad kruiisipakkumisi, et rahuldada kasvavat nõudlust. Kruiisireisijate arv on viimaste aastate jooksul olnud tõusva tendentsiga ning prognooside kohaselt läheb 2016. aastal maailmas kruiisile 24 miljonit inimest (vt. joonis 1), mis on märkimisväärne kasv võrreldes 2009. aastaga, kus kruiisireisijate arv oli 17,8 miljonit. 1980. aastal, kui CLIA alustas statistika kogumist, oli kruiisireisijate arv vaid 1,4 miljonit (CWT Estonia 2016).



Joonis 1. Rahvusvaheline kruisituristide arv maailmas 2009-2016 (www.statista.com)

Kruisiturismi tippahooaeg kattub teiste turismivormide kõrghooajaga, mis võib mõjutada turismikogemuste kvaliteeti ja paneb turismiinfrastruktuuri (näiteks bussid, teed, pargid, rannarestoranid, veevarustajad, elekter, kontsessioonilepingud) suure surve alla (Seidl *et al.* 2007: 82). Siiski tänu kiirele arengule ja kasvule, on kruisisektor kahel viimasel aastakümnel olnud oluliste uuringute teemaks. Uuringute eesmärgid on keskendunud kahele peamisele teemale (Andriotis, Agiomigianakis 2010: 390):

- Erinevad aspektid, mis mõjutavad kruisireisijate kogemusi ja käitumist. Uuritud on ka reisijate motivatsiooni, rahulolu, reisijate segmenti, tajutavat väärtust ja kavatsust naasta tagasi külastatud sihtkohta.
- Erinevad aspektid, mis mõjutavad kruisisektorit sh: kruisiturismi mõju sihtkohale, töötajate töökeskkond, tarneahel ja turvalisus.

Kruisiturismi valdkond kasvab eksponentsiaalselt koos jätkuvate märkimisväärsete investeeringutega uutesse, kõikehõlmavatesse laevadesse. Edukas turundus on suunatud erinevatele vanuserühmadele, pakkudes erineva pikkusega kruise, ülemaailmseid asukohti ja üha rohkem kontrollitud, turvalist ja luksuslikku parda kogemust. Suured, kaasaegsed kruisilaevad on mereturismi eeskujudeks. 2000-3000 inimest mahutavad

laevad on nagu ujuvad hotellid, pakkudes viietärni väärilist pardakogemust. Turuosa konkurents antud valdkonnas on suur (Johnson 2006: 43).

Kruisifirmade rahvusvaheline ühendus toob välja 13 kruisitrendi 2016. aastaks (CWT Estonia 2016):

- Jõekruiside populaarsuse kasv;
- Rohkem laevu ja mitmekesisem valik kruise. 2015 aastal oli kruisilaevu kokku 471. 2016. aastal on tulekul 27 uut laeva, mis hakkavad sõitma merel, jõgedel ja osa tegema erikruise (nt ekspeditsioonid);
- Kiireim kasv - Aasia turg. Veel viis aastat tagasi oli kruisiturism Aasias peaaegu tundmatu. Ajavahemikul 2012.- 2014. a. kasvas reisijate arv - 775 tuhandelt 1,4 miljonini;
- Austraalia kruisituru jätkuv kasv. Kruisireisijate arv Austraalias on viimase kümne aastaga kasvanud 6 korda 158 tuhandelt 2004. aastal kuni ühe miljonini 2014. aastal;
- Kruisispetsialistide arvu kasv. Kruisivaldkonda ja erinevaid kruisitooteid tundvate reisikonsultantide arv kogu maailmas kasvab. CLIA liikmestaatusega reisibüroodes oli 2010. a. 12 tuhat reisikonsultanti, 2015. a. on nende arv 30 tuhat;
- Sideühenduste paranemine laevadel. Kruisireisijad soovivad kruisil viibides olla ühenduses oma koduste ja sõpradega. Enamus kruisifirmasid jätkavad panustamist infotehnoloogiasse ja WI-FIisse;
- Rohkem luksust. Üha enam on neid reisijaid, kes ootavad kruisilt luksust ja mugavust. Kruisifirmad spetsialiseeruvad erikruisidele ja pakuvad elitaarseid teenuseid, eriprogrammiga ekskursioone, gurmee-toitlustamist, personaalset teenindust jne;
- Tippbrandid merel. Kruisifirmad jätkavad koostööd ülemaailmselt tuntud rahvusvaheliste brändidega nagu *LEGO*, *Hermes Veuve Clicquot Champagne*, *Johnny Rockets*, *Margaritaville* jt;
- Laevad on kruisile mineku eesmärk. Kui varasemalt suhtuti kruisilaevadesse kui transpordivahendisse, mis viisid reisijaid soovitud sihtpunkti, siis täna pakuvad laevad nii unikaalseid elamusi (nt *Broadway* muusikalid, autodroomid, disainerrõivaste butiigid jne), et on ise reisimise peamiseks eesmärgiks;

- Ööbimised sadamas. Paljud kruiisifirmad pakuvad reisijatele pikemat tutvumisaega sihtkohaga, jäädes osadesse sadamatesse ööseks. Trendiloojaks on *Azamara Club Cruises*, mille programmis on unikaalse kavaga temaatilised õhtused üritused sihtsadamates - *AzAmazing Evenings*;
- Kruiis ühendab põlvkondi. Perekondlikud kruiisid võidavad populaarsust. Kruiisilaevad rahuldavad kõikide vanuserühmade vajadusi ja sobivad suurepäraselt kogupere reisiks koos laste, vanemate ja vanavanematega;
- Cruise Voluntourism. Tulekul on kruiisid, mis viivad paikadesse, kus kruiisikülalised saavad vabatahtlikena panustada sihtkoha kultuuri ja keskkonna parendamisse;
- Laevad arvestavad reisijate kultuurilist eripära. Kruiisifirmad disainivad teenuseid vastavalt turgudele, mida laevad teenindavad tuues laevadele sihtrühmale sobivad toidud ja kaubad. Heaks näiteks on väga kiiresti kasvav Hiina turg.

Lisaks mere- ja ookeanikruiisidele on järjest enam kogumas populaarsust ka sisevete ehk jõekruiiside osakaal. Rahvusvahelised jõekruiisid on keskendunud kolmele põhilisele sihtkohale: Euroopa jõed, Aafrikas Niiluse jõgi ning Aasias Jangtse jõgi (Dragin *et al.* 2009). Jõekruiiside populaarsuse kasv seab aga ohtu looduslikud ja ajaloolised pärandid, mille kaitsmine on kulukas ning aeganõudev töö (Irinu *et al.* 2015: 277).

Kaasaegne kruiisiturism pakub reisijatele tegevusi, mis on integreeritud mereturismiga. Lisaks vahesadamate külastustele ning mitmekesistele aktiivsetele tegevustele laeval, nagu näiteks tantsimine, erinevad spordialad (tennis, korvpall, polo, ujumine jne.), teater ja kino, konverentsid ja näitused, on võimalik reisijatel laevasõidu ajal harrastada tegevusi, mis eeldavad laevalt lahkumist (purjelauasõit, veesuusatamine, sukeldumine jne.) (Diakomihalis 2007).

Turismisihtkohtade arendamine on olnud turismialases kirjanduses keskne teema ning uurijad on lähenenud antud valdkonnale erinevate perspektiividega. Enim uuritud teema on sihtkoha ajaline areng, majanduskasvu mõju sihtkohale, valitsuse majanduskasvu poliitika, planeerimine, turundus- ja äristrateegiad. Varasemalt läbiviidud uuringud on tõestanud, et kui eeltoodud aspektid on sihtkohas esindatud, siis on tõenäolisem arendada valitud piirkonda kui turismisihtkohta, olgu see siis kuurordi või riigi tasandil (Henderson 2006: 87).

Kaasaegsed kruiisilaevad on rohkem kui transpordivahendid - lisaks ujuvatele kuurortidele pakuvad laevad erinevaid lisateenuseid (näiteks luksuslik majutus, restoranid, jõusaalid, spaakeskused) ja vabaajategevusi (näiteks *live* etendused ja veespordialad), samuti pakuvad rahulolu kaasaegsetele turistidele ülevaated erinevatest uuringutest, meelelahutus ja lõõgastumine. Sellegipoolest kaasneb merereisidega ka mitmesuguseid terviseriskide võimalusi alustades merehaigustest (näiteks iiveldus, oksendamine ja kõhulahtisus) ning hingamisteede haigustest (näiteks köha ja nohu), stressitekitajatest (näiteks muutused kliimas ja toitumises) ja lõpetades kokkupuudetest viirustega (noroviiirused) (Liu *et al.* 2016: 310). Antud juhtudel on oluline ka laeva meeskonna kvalifikatsioon ning abi osutamise võimalused.

Vastavalt teoorias käsitletud allikatele on kruiisiturismi märkimisväärne areng toimunud suuremas osas viimaste aastate jooksul, kus on hakatud tähelepanu pöörama kvaliteetse teenuse pakkumisele ning jätkusuutliku turismivormi arendamisele. Kruiisiturism on laiahaardeline ning mitmekesiste võimalustega, alustades jõekruiisidest ja lõpetades ookeanikruiisidega. Marsruutide koostamise puhul on oluline geograafiline asukoht, sihtkohas pakutavad võimalused ning looduslik keskkond, mis võimaldab laevadel sadamasse jõuda. Käesolevas lõputöös võetakse vaatluse alla Pärnu kui potentsiaalse kruiisiturismi sihtkoha arenguvõimalused ning sihtkoha eripära.

1.2. Kruiisiturismi mõju sihtkoha arengule

Aastate jooksul on kasvanud kruiisireiside ning reisijate arv, millel on suur mõju sihtkoha sotsiaal-kultuurilisele, majanduslikule, poliitilisele ja keskkonnaalasele tasandile. Kruiisiturismi mõju sihtkohale on raske hinnata, sest varasemalt pole antud valdkonda väga palju uuritud, mis tugineks kruiisiturismi sihtkohtade kulude ja tulude analüüsile. Hetkel veel ei ole kindel, kas ja kuidas sihtkoha mõjukad inimesed (kohalik omavalitsus, rahvastik, kaldaoperaatorid jne) panustavad kruiisisektori arengusse võttes kasutusele ennetavaid meetmeid, selleks, et kindlustada kruiisiturismi jätkusuutlik tulevik sihtkohtades (Brida, Zapata 2010: 206-207).

Vahesadamate külastusel on turistide tekitatud majanduslik, sotsiaalne kui ka keskkonna mõju üldiselt positiivne, kuid ei tohi tähelepanuta jätta ka võimalikke negatiivseid

tagajärgi. Turistid tulevad sihtkohta ja kulutavad raha suveniiridele, kohaliku käsitöö ja kunstile, söögile, joogile ning meelelahutusele. Kruiisituristid on potentsiaalsed külastajad, kes võivad uuesti sihtkohta naasta pärast kruiisi lõppu maaturistidena, mistõttu kruiisiturism on väärtuslik turundusallikas. Lisaks võimaldavad kruiisilaevad pakkuda majutust suurürituste ajal (Hritz, Cecil 2008: 169).

Kuigi on raske mõõta kruiisiturismi sotsiaalset-, kultuurilist-, keskkondlikku- ja majanduslikku mõju sihtkohale, peaksid võimuorganid antud aspekte hoolikalt kaaluma. Sihtkoha juhtimises on oluline kohalike omavalitsuste omavaheline koostöö, näiteks nagu piirkondlik koostöö, pearaha kehtestamine, et suurendada majanduslikku kasu ning lisaks piirata kruiisireisijate koguhulka, et vähendada sotsiaalsed mõjutusi (Loper 2005).

Kruiisiturismiga seotud kulutustel on otsesed, kaudsed ja kaasnevaid mõjutusi sihtkoha majandusele. Antud turismivormi otsene mõjutus on tarnijale, kes müüb kaupa ja teenuseid kruiisilaevadele, kruiisireisijatele ja meeskonnale. Lisaks kulud, mis on seotud kruiisilaevaga - sadamakulud, laevade hooldamiskulud, söögi- ja joogikulud, kütus, vesi jne. Kruiisireisijate kulutused sihtkohas, mis ei ole otseselt kruiisi endaga seotud, on näiteks kulutused takso, suveniiride, kaldaekskursioonide, toidu, joogi jne peale. Meeskonna kulutused sisaldavad restoranides käimist, jaekaupu, huvitegevust, transporti jne. Kaudsed mõjud tulenevad otse tarnijatel teiste firmade toodete ostmisest (Brida, Zapata 2010: 214).

Kruiisiturismi kriitikud ütlevad, et reisilaevade majanduslik kasu on ülehinnatud ning ei võta arvesse sotsiaalseid- ja keskkonnamõjusid. Antud sektori algusaastatel olid reisilaeva marsruudid pikad ning kestsid nädalaid või isegi kuid. Reisijad olid jõukad, üle 60-aastased ja vanemad ning kõrgelt haritud (Hritz ja Cecil 2008). Pikki aastaid on kruiise peetud ainult vanema ja rikkama põlvkonna puhkusevormiks. Tänapäeval seilab rahvusvahelistel vetel varasemast rohkem ka nooremast rahvast. Sest nemadki on märganud, et kruiis on parim viis reisida ja näha maailma erinevaid paiku (Kruiisilaevad Tallinna sadamas 2015).

Üks pealmine erinevus kruiisiturismi ja traditsioonilise turismi vahel on, et kruiisivormi tootmistegureid on võimalik omandada erinevatest riikidest. Tavaliselt turismisihtkoha

kapitali saab hankida rahvusvaheliselt, kuid teiste väärtustega sisendid saadakse sihtkoha riigist endast, kuid kruisiturismi puhul antud piirangud ei kehti. Kruisiettevõtted saavad tegutseda rahvusvaheliste ettevõtetenä, kus ei pea omama pangakontot konkreetses riigis (Brida, Zapata 2010: 216)

Kui kruisiturismi majanduslik mõju sihtregioonile on eeldatavasti positiivne, siis pikemas perspektiivis vaadeldes on reaalne mõju sihtkohale jäänud ebaselgeks ning antud turismivorm pole täitnud ootusi. Suhe investeringute ja tulemuste ning tulude ja kulude vahel pole piisavalt tasakaalus, kui vaadelda kruisiturismi nii majanduslikke kui ka sotsiaal-kultuurilisi aspekte (Polat 2015: 441-442). Majanduslik kasu on tõenäoliselt peamine põhjus, miks nii paljud riigid on antud sektorist huvitatud. Kruisiturismi osakaal ning panus maailmamajandusse on olulise tähtsusega (Brida, Zapata 2010: 326).

On ühine arusaam, et kruisilaevade vastu võtmisel sihtkohas, on suur mõju kohalikule majandusele. See on peamine argument, mida poliitikud kasutavad, et kulutada miljoneid dollareid kruisilaeva doki ehitamise peale, teadmata kui palju laevu sihtkohta saabub ja kuidas see tõeliselt majandust mõjutab. Majanduslik panus kruisiturismimajandusele sõltub sadama kategooriast: kodusadam või vahesadam. Tavaliselt veedavad kruisireisijad vahesadamas vähem kui kümme tundi (Brida, Zapata 2010: 206-207).

Lisaks kruisituristidele on olulisel kohal ka laeva meeskonna poolt tehtud kulutused kruisiturismisihtkohas. Kuigi meeskonnad on kõige sagedasemad külastajad sadamas, ei ole nende sissetulek nii suur kui kruisituristidel. Sadamas viibimise ajal ei saa laeva töötajad üldjuhul osta reisikorraldajatelt ekskursionee ja olla ühes seltskonnas kruisireisijatega. Töökohustuste tõttu on personalitöötajatel aega keskmiselt kuus tundi vahesadamas viibida. Lisaks on neil oluliselt väiksem sissetulek kui keskmisel kruisireisijal. Üks vähestest kruisiettevõtetest asub Limonis, kes pakub umbes 20%-le laeva töötajatest lühemaid ekskursionee või tegevusi, mis sisaldavad parvetamist, tehiskadadel matkasid vihmametsade ja mägede kohal (*canopy tour*), rahvusparki külustusi ja rannapidusid ning ekskursionee eelarve on keskmiselt 60 dollarit inimese kohta või umbes kaks-kolmandikku tüüpilise kruisituristi kulutustest ekskursioneele (Seidl *et al.* 2007: 79-80).

Ehkki on väidetud, et kruiisiturism pakub ainulaadset võimalust säästva turismi arendamiseks tänu oma piiratusele ja täpsele majandamisele, esineb siiski probleeme, mis on seotud jäätmetekke ja selle kõrvaldamisega ning erinevad muud ohud, mis on seotud sotsiaalsete ja majanduslike mõjutustega kruiisiturismisihtkohale. Hetkel ei ole ametlikult uuritud, et kas kruiisiturism saastab merepõhja, sadamat ja rannikut, halvendab niigi nappivat joogiveekvaliteeti, hävitab korallide kasvupaika, tekitab kaldal olevale rahvale tervisemuresid ning tekitab maismaal raskusi jäätmete lõpp ladustamiskohtades (*Ibid*: 81).

Lisaks võib kruiisiturism põhjustada kas otsest või kaudset mõju ohtlikele juhtumitele, mis võivad kahjustada keskkonda või kohalikku kogukonda (näiteks laevaõnnetused). Hoolikas kohalik keset merd peatuste tegemiseks ehk ankruplatsile jäämiseks ning laevatee ehk faarvaateri kaudu sõidud vahesadamatesse aitavad vähendada kahju rannikualadele. Ajutiste ankruplatside loomise küsimus on olnud päevakajaline teema juba pikka aega ning põhineb keskkonnaalastele tagajärgedele, mis on potentsiaalselt juba kahjustatud (Vairo *et al.*, 2016: 6). Keskkonnasõbralikud kruiisid on loodussõbralikud, rohelised ja jätkusuutlikud reisid, mille marsruudid on koostatud nii, et keskkonnamõjud ookeanidele, merevetel ning laiemalt kogu keskkonnale oleksid minimeeritud (Han *et al.* 2016: 95).

Kruiisiturismi jätkusuutliku arengu oluline aspekt on pöörata tähelepanu erinevatele mõjudele, mis reisiga kaasnevad. Kõige olulisem on looduslik mõju, et vältida reostust ning keskkonna hävingut. Mõju sihtkoha majanduslikule olukorrale on üldjoontes kruiisiturismi puhul positiivne, mis aitab kaasa ettevõtluse arengule ning koostööle (näiteks reisikorraldajate koostöö laevafirmade ekskursioonipakettide koostamisel ning reisijateni toimetamisel). Sotsiaalne mõju sihtkohale samuti positiivne ja aitab kaasa erinevate rahvuste sõbrunemisele ning sihtkoha tuntuse kasvatamisele.

1.3. Kruiisituristide eelistused sihtkoha valikul

Kruiisituristide arv sihtkohas sõltub laevade mahutavusest, mis vahesadamasse saabuvad ning nende mõju majanduslikule, sotsiaalsele ja kultuurilisele keskkonnale sõltub ka sihtkoha suurusest (Gibson, Bentley 2007: 65). 2007. aastal oli kruiisireisijate arvuks

ülemaailmselt 12,6 miljonit inimest ja üldine hõivatuse tase kruiisisektoris oli 105 protsenti, säilitas kõrge kasutustaseme. Alates 1990. aastatest kuni tänaseni on kruiisisektor kõige kiiremini kasvav turusegment vabaaja veetmise turismivormis, kus iga-aastane reisijate arvu kasv on keskmiselt 7,5 protsenti (Cruise Lines International... 2009).

Elustiili muutuse ning sooviga suurendada sotsiaalset heaolu ning laiendada oma silmaringi välismaiste reisikogemuste näol, on inimesed viimasel ajal eelistanud lihtsamat ning iseseisvamat viisi reisimiseks. Samas on neil suuremad ootused sihtkohtade suhtes, kuhu suundutakse uut kogemust saama (Chen 2016: 174). Laevadel pakutavad võimalused on üks olulisemaid aspekte kruiisireisi õnnestumisel, kuid sama olulist tähtsust omavad kruiisipakettide juures ka maapealsed sihtkohad. Kaldal toimuvad ekskursioonid on olulised üldise mulje kujundamisel nii kruiisireisist üldiselt kui ka sihtkohast ja erinevate uuringute tulemused soovivad arendada sihtkoha reisiplaane ja tegevusalasi. Kruiisireisijate rahvus ja mõtteviis annavad aimu sellest, kuidas neid võiks köita üks või teine sihtkoht. Näiteks, Mehhikos läbi viidud uuring kruiisireisijate harjumuste kohta toob välja neli erinevat kruiisireisija tüüpi – ostlemismishuvilised, kohvikukülastajad, paketreisijad ja maadeavastajad (Johnson 2006: 43).

Kruiisiturismi sihtkoha külastamise ajal on reisijatel võimalus tutvuda sihtkoha poolt pakutavate atraktsioonide ning võimalustega. On tõenäoline, et positiivsed emotsioonid ja kogemused sihtkohas võivad mõjutada tõenäosust, et naastakse maaturistina. Sellepärast on tähtis kruiisisihtkohtades mõista, millised tegurid mõjutavad turistide naasmist sihtkohta (Brida *et al.* 2010: 3).

Väljakujunenud kaldaekskursioonides on tasakaalus maastiku ja/või metsiku looduse väärtustamine. Üle 70%-i kõikidest ekskursioonidest on orienteeritud sihtkoha väärtuste edasiandmisele, alustades silmapaistvatest loodusmaastikest ja lõpetades ebatavalise metsiku loodusega. Väiksemad saared, näiteks nagu Aruba on eriti sõltuvad oma vahetust ranniku- ja merekeskkonnast (Johnson 2006: 48).

Gabe, Lynch'i ja McConnon'i sõnade kohaselt (2006): „kruiisipuhkus üldjuhul paljastab reisijatele mitmeid erinevaid sadamalinnu ning reisijate iseloomud ja nende kogemused

küllastatavates sihtkohtades võivad mõjutada tõenäosust, et nad naasevad uuesti küllastatud sadamalinna (lk 282).“ Erinevate sihtkohtade küllastamine ning uutmoodi turismivorm toovad uudsust ja muutusi igapäevarutiini, vabastavad stressist ja annavad võimaluse põgeneda isiklike probleemide ja/või raskuste eest (Andriotis *et al.* 2007).

Varasemalt läbiviidud uuringud näitavad, et üle 80% pakutavatest ekskursioonidest vajavad mingisugust kõrvaltransporti, tavaliselt kaugsõidubussid või väikebussid, mistõttu on oluline, et sihtkohas oleks olemas piisav arv transpordivahendeid. Siinkohal on oluline ka kruisilaeva suurus, mille saab mahutada ainult kohandatud terminali või küljeankrutega kindlustada ja alati ei asu antud peatuskoht keskses. Antud juhul tuleb reisida ka sisemaale või madalikulähedal rannavööndis, mis loob vajaduse teist liiki transpordivahendite olemasolu jaoks. Nii nagu ka teiste turismivormide puhul on ka kruisituristidel oluline jõuda vaatamisväärsuste juurde kasutamata lisatransporti, mis põhineks fossiilsel kütusel. (Johnson 2006: 48). Enamikel juhtudel ei peatu laev sadamas nii kaua, et saaks väga kaugemale reisida, mistõttu on kruisisadamad üldiselt sihtkoha keskuse ja vaatamisväärsuste läheduses.

Selleks, et vähendada riski valida soovimatu sihtkoht, siis paljud turistid võivad soovida naased sihtkohta, mida nad juba küllastasid, sest neil on juba sihtkohast üldpilt olemas ja soovivad tutvuda sihtkohas pakutavaid võimalustega põhjalikumalt, mis eelmisel korral jäid nägemata. Kruisireisijate puhul on tõenäosus naasta maapealsete turistidena suurem, pealmselt sellepärast, et nad veedavad piiratud aja kaldal ja nad tahavad kogeda neid sihtkoha aspekte, mis esialgu nägemata jäid (Andriotis, Agiomigianakis 2010: 402).

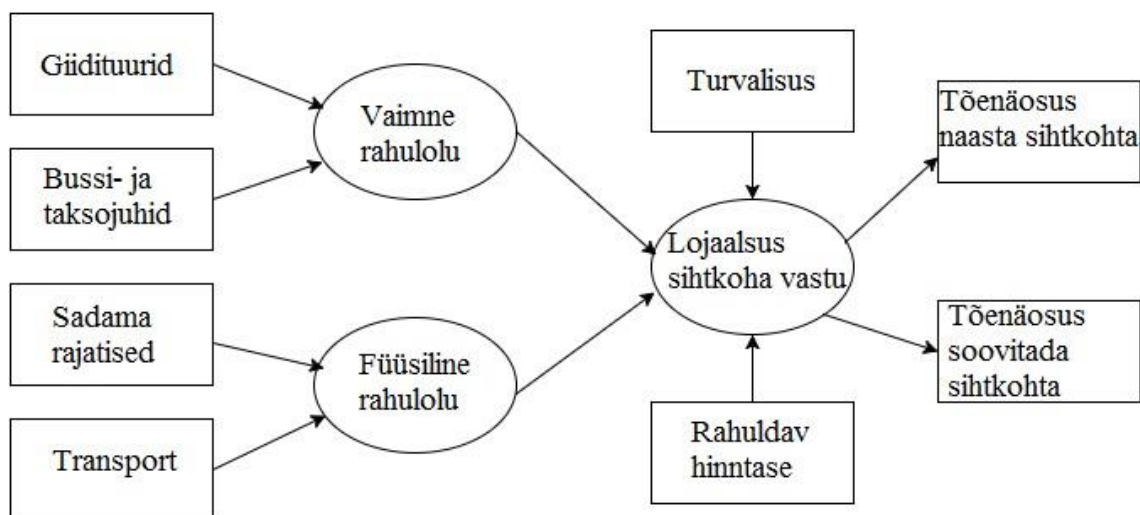
Isegi juhtudel, kui turistid ei soovi naasta samasse sihtkohta, saavad nad aidata positiivse suust-suhu reklaamiga sihtkohta meelitada uusi kliente, tutvustades oma sõpradele ja sugulastele hiljutisi kogemusi (*Ibid:* 403). Seetõttu on oluline positiivse elamuse pakkumine turistidele, et suurendada võimalust sihtkoha tuntuse kasvatamiseks. Pole oluline, kui kaua turist sihtkohas viibib, oluline on emotsioon, mis ta endaga koju kaasa võtab, sest sihtkohta küllastanud turistid saavad aidata positiivse suust-suhu reklaamiga sihtkohta meelitada uusi kliente, tutvustades oma sõpradele ja sugulastele positiivseid kogemusi (Hui *et al.* 2007).

Traditsioonilised kruisituristid on muutumas üha enam seikluste otsijaks, otsides uusi väljakutseid ja uusi sihtkohti, mida lisada globaalsesse kruisinimekirja (Stewart *et al.* 2007: 377). Kruisireisijate ootused ja vajadused on erinevad, mistõttu on külastajatele pakutavad tooted ja teenused peavad olema kohandatud vastavalt reisijate vajadustele. Selleks, et olla külastajatele atraktiivne sihtkoht, peaks olemas olema kvaliteetne infrastruktuur, konkurentsivõimelised hinnad, lisaks vaatamisväärsustele ka pidev tootearendus, erinevad programmid, tooted ja teenused (Cantis *et al.* 2016).

Kruisil kogetud ootused, ei ole siiski ainsad kruisituristi kogemused. Turistid, kes pärast vahesadama külastuskogemust jäid rahule sihtkohaga ja said positiivse vastuvõtu osaliseks, on suurema tõenäosusega korduvkülastajad viibitud sihtkohas. Peamiste reisijate rahulolu mõõtmete hulgas olid olulised pakutavad tooted, teenused ja teenindus. Lisaks on oluline mõõde külastajate rahulolule ka reisi tempo, sest enamik uuringus osalenud vastajatest sooviksid rohkem aega kaldal veeta (Andriotis, Agiomigianakis 2010: 413).

Empiirilised uuringud näitavad, et positiivset rahulolu mõjutavad nii kehalised kui ka vaimsed kogemused. See on ka põhjus, miks majandusagendid võivad mõjutada rohkem turiste suurendades investeeringute taset ja tõhustada inimressursse ja edendavad haridust ja erialast koolitust. Nad peaksid investeeringuid suurendama ka panustades rohkem infrastruktuuri, teenustesse ja nende üldisesse kvaliteeti (Brida *et al.* 2010: 10).

Joonisel 2 on välja toodud struktuurivõrrandite meetod - SEM mudel (*Structural equation modeling*), mis kujutab endas turistide rahulolu mõjutavaid tegureid. Kõige olulisem aspekt on vaimne rahulolu, mis on peaks olema positiivselt mõjutatud giidide ning bussi- ja taksojuhtide poolt. Teiseks on oluline füüsiline rahulolu, mis on seotud sadama poolt pakutavate teenuste ja transpordi poolt (Brida *et al.* 2012: 401). Turvalisus ja rahulolu hindadega on lisatud joonisele edasiste eksogeensete muutujatena, mis mõjutavad lojaalsust sihtkoha vastu ning tõenäosust külastada sihtkohta uuesti või soovitada sihtkohta oma sõpradele ja tuttavatele (Reisinger, Mavondo 2007: 46).



Joonis 2. SEM mudel – külastaja rahulolu mõjutavad tegurid (Brida *et al.* 2012: 402).

Sihtkoha hinnatasemel on positiivne mõju klientide lojaalsusele - mida rohkem on üldiste ostukogemustega kliente, seda kõrgem on nende lojaalsus. Maailma Turismiorganisatsioon (UNWTO - *World Tourism Organization*) (2003) rõhutab, et tavaliselt maa peal tehtud ostud võivad kõikuda väikestest ostudest (näiteks suveniirid, toit ja jook, postkaardid) suurteni (näiteks käistöö, elektroonikatooted, ehted) (Brida *et al.* 2010: 10).

Teenuste kvaliteet, mis reisijad kruisilaevadelt kogevad, mõjutavad nende rahulolu nii reisi kui kruisifirma osas, mis suurendab usaldust kruisifirma vastu ning on suust-suhu turunduse leviku üheks aluseks. Oluline on pakkuda reisijatele positiivset elamust ning ületada ootusi. Joonisel 2 välja toodud mudel on olnud aluseks, et uurida, missugused aspektid on olulised rahulolu mõjutad ning positiivse elamuse kujundajad (Forgas-Coll *et al.* 2014: 1350).

Seega, kruisituristid võivad olla peamine viis suurendada sihtkoha majanduslikku kasvu, muidugi tänu sõprade ja sugulaste poolt tehtud soovitudele. Ettevõtluse laiendamisest on eriti huvitatud kohalikud elanikud, kes võivad maksta kruisilaevadele ka komisjonitasu selleks, et sihtkohta rohkem kruisilaevu tuua. Lisaks ettevõtjate kasule on kruisituristidel märkimisväärne mõju kohaliku majanduse elavnemisele (Brida *et al.* 2010: 10).

Larsen, Wolff, Marnburg, Ogaard (2013) on välja toonud, et kruisituristid kulutavad sihtkohas vähem kui tavaturistid. Kruisiturism on kallimat sorti turismivorm ning laevadel on loodud inimestele kõik võimalused, mis on olemas ka maa peal (alustades poodide ja söögikohtadega ning lõpetades spaateenuste ning spordiklubidega). Üks põhjus, miks kruisituristide kulutused on väiksemad kui tavaturistidel, on selles, et ristluslaevade reisijate sihtkohas keskmine viibimise aeg on lühem kui tavaturistidel, kes vahel ööbivad sihtkohas mitu päeva (Larsen *et al.*, 2013).

Kruisiküllastajate tegevused piirduvad vaatamisväärsuste ning poodlemisega. Mõne tunniküllastajate käest on uuritud nende reisimotivatsiooni ning mis on olulised aspektid, mis kindlasti sihtkohas olemas on ja enamik reisijaid ei pidanud poodlemist prioriteetseks tegevuseks. Uuringus aga selgub, et kuigi poodlemine oli liigitatud kui madala motivatsiooniga tegevus, siis sellegipoolest kaks kolmandikku vastanutest käisid ikka poodlemas. Kruisireisijate ootused ei ole alati peamised diskrimineerivad tegurid, mõjutavad nende rahulolu ja käitumist - prioriteedid võivad muutuda laeva saabumisel sadamasse (Andriotis, Agiomigianakis 2010: 414).

Kruisituristide eelistused sihtkoha valikul on erinevad, mistõttu tuleb tähelepanu pöörata mitmekesiste võimaluste pakkumisele. Marsruutide koostamisel on oluline klientide tagasiside küllastatud sihtkohtadest, mis on määrava tähtsusega kruisikaardil püsimiseks. Oluline on sadama lähedus keskusele, sest kõik turistide ei soovi osta ekskursioonipakette, vaid omal käel sihtkohta avastada. Lisaks on tähtis viidastus ning turistidele pakutavad võimalused (vaatamisväärsuste, poodide, restoranide, kohvikute jne olemasolu). Külastuskogemuse juures on määrava tähtsusega ka sadama korrasolek, sest antud koht on esimene mulje linnast sihtkohta saabudes ning samuti ka viimane pilt, mis jääb saatma sadamast lahkuvat laeva.

2. KRUIISITURISMI ARENDAMISE UURING

2.1. Eesti kruisituru analüüs

Euroopa on juhtival kohal maailma merenduses (Uustalu 2014):

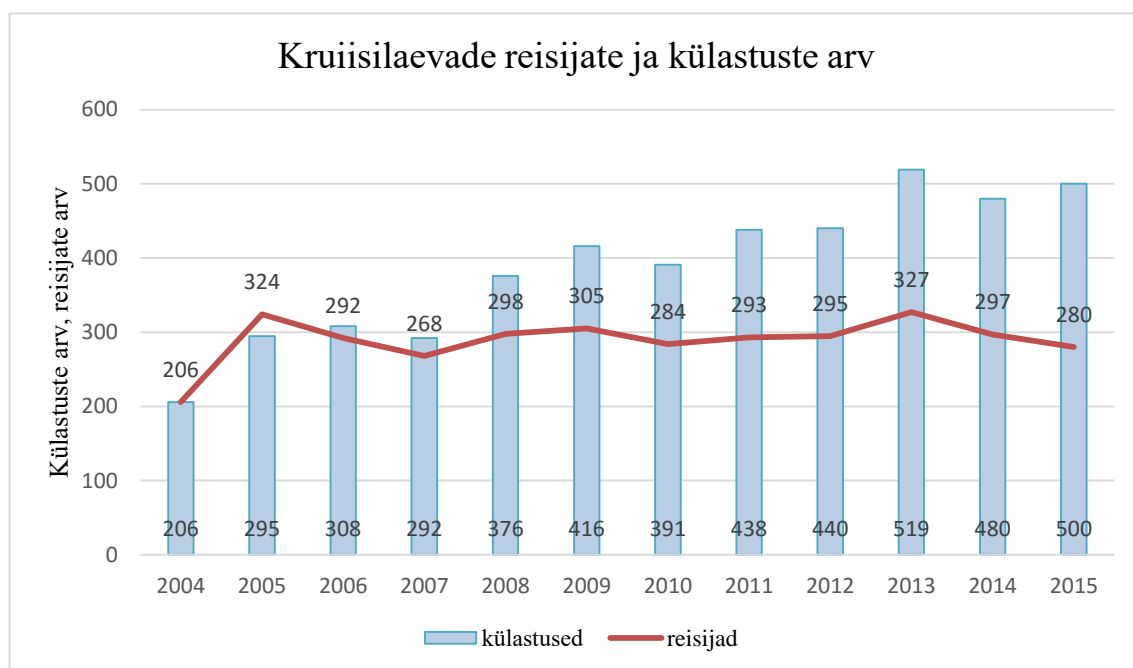
- Euroopa laevafirmadele kuulub 40 % maailma laevastikust;
- neli Euroopa konteinerliini on maailma TOP-5 hulgas;
- üle 90 % EL-i väliskaubandusest ja 40 % sisekaubandusest kasutab meretransporti;
- üle 2/3 EL piirist moodustab merepiir ning liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvad merealad on suuremad kui nende maismaa territoorium.
- merepiirkonnad annavad üle 40 % EL liikmesriikide SKP-st.

Kruisihooaeg Läänemerele kestab üsna lühikest aega - mai keskpaigast septembri keskpaigani, senikaua, kuni Eesti ilm ilus on. Sooja hooaja lühiduse korvavad aga siinsed vaatamisväärsused, pikk ja kirev ajaloo- ning kultuuripärand. Selle piirkonna põhiliseks tõmbenumbriks on Peterburi, millele sekundeerivad Läänemereäärsete riikide pealinnad Tallinn, Kopenhaagen, Stockholm ning Helsingi (Tallinna sadam: Kruisid 2015).

Tallinnas peatuvad maailma suurima kruisifirma *Carnival* korporatsiooni kuuluvate kruisioperaatorite *P&O Princess Cruises*, *Costa Cruises*, *Cunard Line*, *MSC*, *Pullmantur*, *Seabourn Cruises* jt laevad, aga ka *Royal Caribbean International & Celebrity Cruises*, *Crystal Cruises*, *Regent Seven Seas*, *Star* Gruppi kuuluvad *Norwegian Cruise Line* jt laevad. Tallinna Vanasadam on populaarne ka Euroopapõhiste kruisioperaatorite nagu *Fred Olsen Cruises*, *Saga Cruises*, *Hapaq Lloyd* jt hulgas (*Ibid*).

Tallinnas Sadama reisilaevaliinide ja kruiside ärisuunajuht Ingrid Berezin on välja toonud kokkuvõtte 2015. aasta kruisihooajast Eestis. Hetkeseisuga on Eestis kaks sadamat, kus peatuvad kruisilaevad – Tallinn sadam ja Saaremaa süvasadam (vt lisa 3). 2015. aasta novembris koostatud kokkuvõttes on välja toodud kruisireiside koguarvud (vt. joonis 3) – kokku on külastatud Eestit 285 korda (Tallinnas 280 külastust ja Saaremaal 5 külastust), kokku 63 erinevat laeva ja 504 245 külastajat (Tallinnas 500 622 külastajat ja Saaremaal 3 623 külastajat). Vaadeldes viimase 12 aasta kruisilaevade reisijate ja

külastuste arvu, siis on näitaja olnud üldises mõistes pigem kasvavas tendentsis (Berezin 2015).



Joonis 3. Kruisilaevade reisijate ja külastuste arv Tallinna sadamas. Allikas: Berezin, 2015.

Kruisireisijate külastuste arv Tallinna sadamas on 12 viimase aasta jooksul tõusnud ligi 58%. Kruisireisijate arv 2015. aastal moodustas kogureisijate arvust ligi 5,2%. Tallinna Sadama turundus-ja kommunikatsiooniosakonna juhataja Sirle Arro sõnul on Tallinna Sadama reisijate arv viimased kaheksa aastat püsivalt tõusnud saavutades igal järgneval aastal rekordtaseme. „Äsja lõppenud aastal teenidasime kokku rekordilised 9 793 049 reisijat. Samuti saavutas 2015. aastal rekordi ühe päeva jooksul sadamat läbinud reisijate arv – 16. juulil teenidasime Vanasadamas 51 714 reisijat,“ kirjeldas Arro (Tallinna Sadama... 2016).

AS Tallinna Sadama roll on Eestile positiivse kuvandi loomine maailmas kui ühest olulisemast transpordisõlmest ja atraktiivsemast turismi sihtkohast regioonis, lisaks Eesti tutvustamine rahvusvahelistele turgudele, et suurendada sihtkoha tuntust veelgi. Tallinna Vanasadam on Eesti suurim „turismivärv“. Logistikasektor panustab Eesti sisemajanduse kogutoodangusse ca 16% ehk 2,55 mld eurot ning riigieelarvesse

panustatakse erinevate maksude ja dividendide näol ligikaudu 0,8 miljardit eurot aastas, genereerides Eestis tööd ca 82 tuhandele inimesele, kelle aastased tarbimiskulud kokku on ligikaudu 1,3 miljardit eurot (Arro 2015).

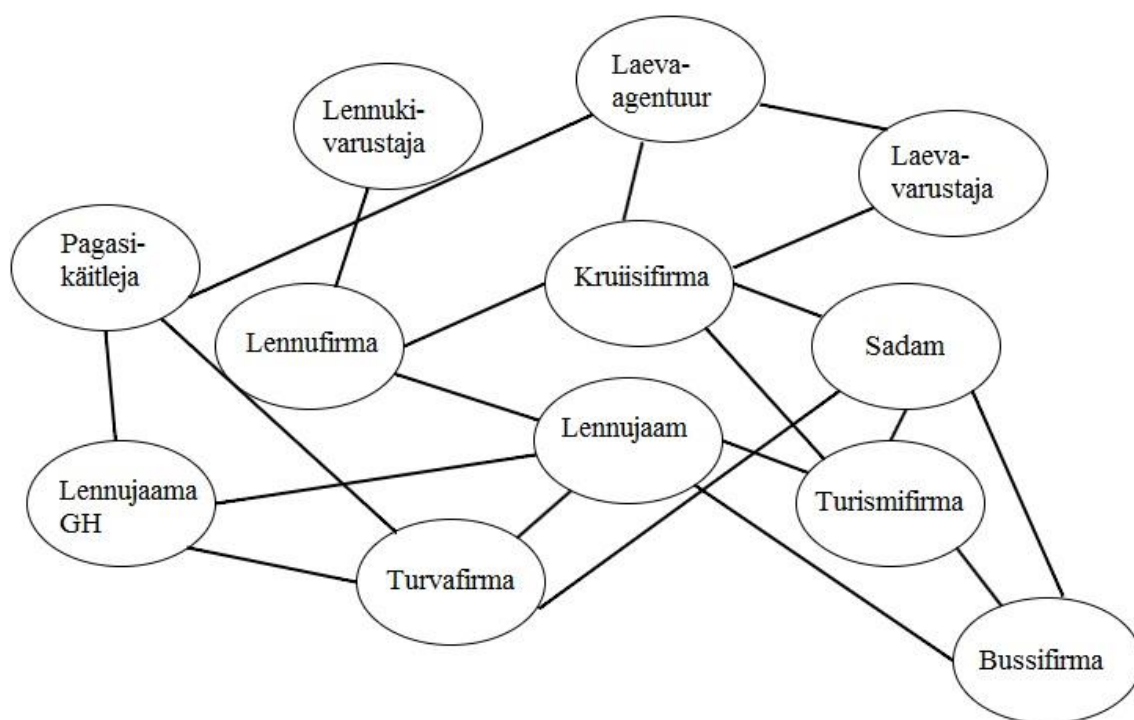
Kruisimarsruutide koostamise oluliseimad aspektid (Berezin *n.d.*):

- Sihtkoha atraktiivsus ja küllastajate rahulolu;
- geograafiline asukoht;
- kliima – hea ilmaperiood;
- turvalisus;
- sadama olemasolu, ligipääs ning sadama olukord;
- kaldaekskursioonide võimalus (poodlemine);
- tasakaal kaldaekskursioonide sissetuleku ja sadamatasude vahel;
- punkerdamine, kauba laadimine, prügi kõrvaldamine;
- juurdepääsuluba ja sisserände menetlused.

Eesti mõistes on kruisiturismi mõju kõige enam näha Tallinnas, mis on hetkeseisuga peamine kruisiturismisihtkoht riigis. Saaremaa külastas esimene kruisilaev 2006. aastal, mis on turistide hulka sihtkohas suurendanud märgatavalt, võttes arvesse Saaremaa suurust ja kättesaadavust küllastajatele. Saaremaa süvasadam on valmis vastu võtma kuni 200-meetriseid ristluslaevu (Lisas 3 on välja toodud hetkel Eesti suuamad sadamad). Tallinna sadam tegevusvaldkonnad on väga mitmekesised, alustades kruisireisijate vastuvõtust ja lõpetades kaubanduse ja energeetikaga (Arro 2015).

Laevakruiside mõistes on pööring reisijate vahetamise protseduur, kus sama sihtkoht on nii kruisi algus- kui ka lõpp-punktiks. Seega tähistab mõiste lennuki/laeva saabumise ja väljumise vahele jäävat aega, kui saabunud reisijad tulevad maha, uued reisijad lähevad peale ja lennuk/laev seatakse valmis uueks, järgmiseks reisiks. Tallinna Vanasadam sai pööringusadamaks esmakordselt juunis 2011 (Uustalu *n.d.*). Hetkel pööringuid Eestis väga palju ei korraldata, kuid tulevikus on see kindlasti üks eesmärkidest. Läbiviidud intervjuus Aare-Maldus Uustaluga selgus, et Eesti riigi panus mereturismi arengusse on minimaalne ning selleks, et arendada kruisiturismi valdkonda on oluline koostöö.

Selleks, et kasutada Eesti asukohta ning suurt potentsiaali arendamiseks veeteede ühendusi on 2015. aastal TTÜ Eesti mereakadeemia esitanud projekti nimega „Lokaalkruisid Kesk-Läänemere regioonis (lähikruisid)“, mille eesmärgiks on rahvusvahelise, regionaalse ning kohaliku taseme koostöö suurendamine erinevate turismiasjaliste seas (vt. joonis 4), sadamate arendamine, elavneb turismiliiklus jne.



Joonis 4. Koostöö olulisemad aspektid (Aare-Maldus Uustalu erakogu *n.d.*).

Lisaks eelnevalt välja toodud kruisimarsruudi koostamise kriteeriumidele on pööringusadamatel veel lisaaspektid, mis peavad kindlasti sihtkohas kajastatud olema (Berezin erakogu *n.d.*):

- terminalirajatised sadamas;
- lennujaama teenused ja olemasolevad ning toimivad lennuliinid;
- vahemaa ning ühendus lennujaama ja sadama vahel;
- bussiliinide olemasolu ja kvaliteet.

Hiljutine konsultatsioonifirma G. P. Wild poolt läbi viidud uuring näitab, et kruisituristid kulutavad Tallinnas viibides keskmiselt 59,06 eurot inimese kohta ja on oma külastuse erinevate aspektidega väga rahul. Kõige kõrgemalt hindavad nad kohalike sõbralikkust,

töötajate viisakust ning linna ajaloolisi vaatamisväärsusi. Tallinna Sadama turundus-ja kommunikatsiooniosakonna juhataja Sirle Arro sõnul saab kruisituristide ostude mõju aastas hinnata ligi 30 miljoni euro vääriliseks. „Käesoleva aasta jooksul külastas Tallinna üle poole miljoni kruisireisija. Võttes aluseks uuringu tulemuse, mille järgi on keskmine kulutus reisija kohta 59,06 eurot, saame kruisireisijate ostude kogu mõjuks hinnata ligi 30 miljonit eurot. Selle summa puhul ei ole tegu veel kogumõjuga Eesti majandusele, lisanduvad ka tasud sadamale, riigiametitele ning kruisifirmasid teenindavatele ettevõtetele.“ (Uuring: kruisituristid... 2015).

Eesti mõistes saab kruisiturismisihtkohana käsitleda peamiselt Tallinna, mis on enim külastav kruisireisijate poolt. Mõju sihtkohale on valdavalt positiivne, tuues linna uusi turiste ning suurendades linna kui ka terve riigi tuntust maailmas. Lisaks on majanduslik mõju sihtkohale positiivne – lisaks sihtkohast tehtud kulutustele, lisanduvad ka erinevad ekskursioonipaketid ja sadamamaksud, mis toovad kohalikele ettevõtjatele kasu. Saaremaa sadama puuduseks on kaugus keskusest ning väike valik tegevusi sihtkohas, mis turistidele on jätnud negatiivse emotsiooni. Pärnu sadama eelis on kesklinna lähedus, mis kruisireisijate jaoks on olulise tähtsusega.

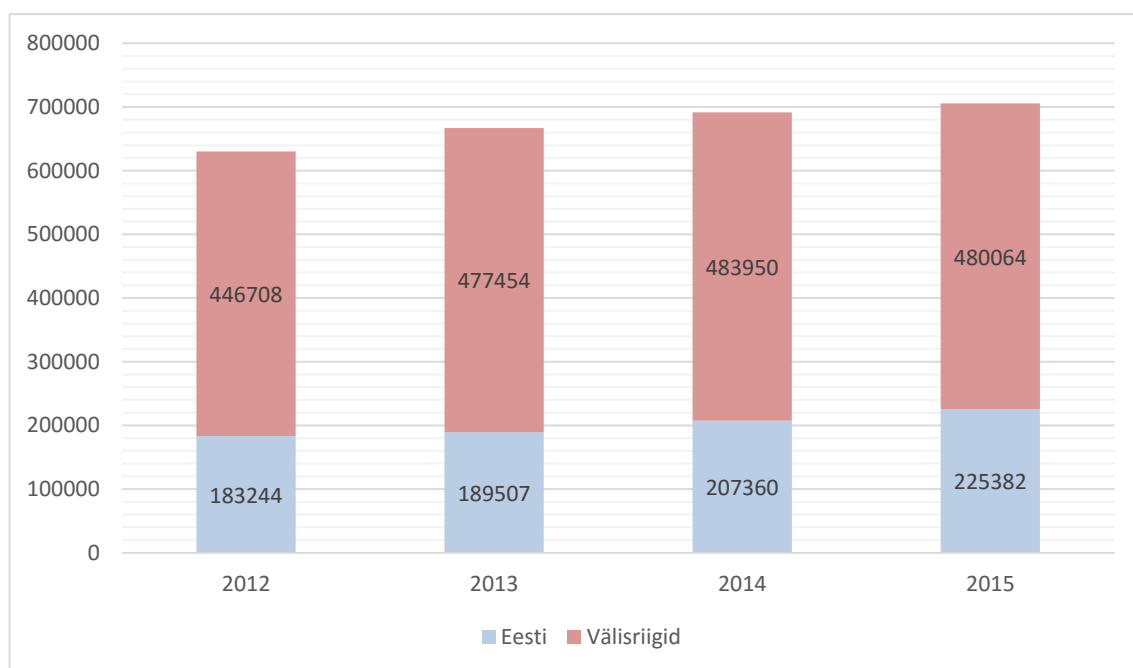
2.2. Uuringute metoodika, valimid ja korraldus

Pärnu maakond on jagatud 7 sihtkohaks, et piirkonna ressursse turistide teenindamiseks edukalt ära kasutada. Pärnumaa sihtkohtadeks on Suur-Pärnu, Romantiline Rannatee, Kihnu kultuuriruum, Soomaa, Kurgja, Tori piirkond ja Jõulumäe Tervisespordikeskus. Sihtkohad ei ole teineteisest täiesti eraldiseisvad, vaid kattuvad kohati. Kattumine on loomulik, kuna mõned osad sihtkohtadest kuuluvadki oma olemuselt ja sidemetelt mitme sihtkoha alla. Näiteks on Kihnu piirkond ja Jõulumäe olulised osad Romantilisest Rannateest, kuid toimivad väga edukalt ka eraldiseisvate sihtkohtadena. Samuti kuuluvad Sauga, Audru ja Tahkuranna vald nii Suur-Pärnu kui Romantilise Rannatee alla (Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse... 2013).

Rannikuala reisijahi 2015. aasta trükises on välja toodud Pärnu maakonna rannajoon (vt. lisa 4): pikk rannajoon pakub suurepäraselt võimalust avastada vanade rannakalurite elu ja kombestikku, nautida erinevaid liivarandu ning külastada mitmeid saari ning laide.

Rannaniidud oma rikkaliku linnustiku ja taimestikuga on pälvinud rahvusvahelist tähelepanu ning nüüdseks on need taas asustatud ka kariloomadega. Pärnu lahe piirkond on üks armastatuid suvitus- ja rannapuhkusepaiku, mis pakub ka palju aktiivseid võimalusi veeturismi nautimiseks (Rannikuala... 2015).

Pärnumaa majutuskohtade arv on viimaste aastate jooksul jõudsalt suurenenud ning 2014. aasta seisuga oli 100 elaniku kohta 9,5 voodikohta, üle poole voodikohtadest asub Pärnu linnas. Majutuskohtade arv on kuni 2007. aastani pidevalt kasvanud, stabiliseerudes viimasel neljal aastal vahemikus 124-127, mida on kolm korda enam, kui oli kümne aasta eest (vt. joonis 5). 2012.-2015. aastaga kasvas ööbimiste arv ligi 10%, millega on jõutud peaaegu kriisieelse tasemini. Turismi- ja puhkemajandus omab Pärnumaal piisavalt arengupotentsiaali arvestades maakonna turismisektorisse tehtud ja planeeritud investeeringuid ning samas seni veel kõrget hooajalisust, mis võimaldab kasvada hooaja pikendamise ja uute hooegade loomise läbi (nt vene talvepuhkus, naaberriikide koolivaheajad jne) (Pärnu Maavalitsus 2014).



Joonis 5. Majutatute ööbimiste arv Pärnu linnas. Allikas: www.stat.ee

Vastavalt Pärnu Linnavalituse puhke- ja turismiarengukavale välja toodud uue ja vana A. Pooni kirjeldatud kontseptsioonile on tänapäeval on üha enam hakatud tähelepanu

pöörama klientidele elamuse pakkumisele ning ootuste ületamisele. Oluline on klientide kuulamine ning lahenduste leidmine, pole olemas lahendamataid olukordi. „Vana turismi“ puhul oli tööjõud tootmiskulu, kuid „uue turismi“ märksõnadeks võib pidada tegevuskavade, majandusprognooside ning turundusplaanide tegemist, mis on kaasa toonud tööjõu kvaliteedi tõusu. Tootearenduses on oluline klientide kuulamine, „vana turismi“ puhul müüakse seda, mida toodetakse.

Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukava toetub „uue turismi” lainele (vt. tabel 1). Kui „vana turism“ oli massidele suunatud, standardiseeritud ning jäikade tootepakettidega, siis „uue turismi“ peamine fookus on autentsel külastuselamusel, mille aluseks on targalt segmenditud turg, eri tasandi ettevõtete ning otseselt turismiga mitte seotud või uudsel moel seotud ettevõtete sidumine külastuselamuse pakkumisse ning paindlik tootearendus (Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse... 2013).

Tabel 1. Vana ja uue turismi erisused. Allikas: Poon 1993 (Pärnu Maavalitsus, 2014).

Vana turismi olulised omadused	Uue turismi olulised omadused
Päikesetsijad	Kogeda midagi uut
Järgivad masse	Vastutavad
Täna siin, homme läinud	Näha ja nautida, mitte hävitada (<i>see and enjoy not to destroy</i>)
Oluline on staatus	Lõbu ja meelelahutus
Omamine	Olemine
Üleolev	Mõistmine
Atraktsioonid	Sport
Ettevaatlik	Seiklus
Hotellirestorani toit	Kohalik toit
Homogeenne	Hübriidne

Pärnu kui kruiisurismisihhkoha arendamine on olnud päevakajaline teema juba pikki aastaid. Meresõidud, laevandus, kalandus, reisilaevad – kõik antud teemad on linnale iseloomulikud. Kruiisilaevad on sõitnud nii Riia, Soome kui ka Rootsi vahelt, kuid siiski pole suudetud luua laevühendust, mis regulaarselt sõidaks, probleem seisneb reisijate vähesuses. Töö autor on läbi viinud intervjuu Pärnu muuseumipedagoog Tiit Kasega, kelle sõnul külastas 1994. aastal Pärnut kolm korda väike kruiisilaev „Kristina Brahe“, mis kulges marsruudil Hanko – Lehtma – Pärnu – Riia. „Kuna tol hetkel oli majutuskohdade arv piiratud, siis kruiisilaevade toomine linna oli hea võimalus turistide arvu suurendamiseks ning linna tuntuse kasvatamiseks,“ sõnas Kask.

Sellest tulenevalt oli lõputöö uuringu eesmärgiks välja selgitada Pärnu linna kui potentsiaalse kruisiturismisihtkoha arendamise võimalused ning-, kruisiturismi mõju sihtkohale, turismiasjalistele ning kohalikele elanikele. Samuti on oluline välja tuua vastanute ootused uue turismivormi arendamise osas ning võttes arvesse kõiki osapooli ning teoreetilisi käsitlusi, teha järeldusi ja ettepanekuid, kuidas arendada uut turismivormi nii, et pakkuda küllastajatele positiivset elamust, kasvatada sihtkoha tuntust maailmas ning tuua sihtkohale ka majanduslikku kasu.

Lõputöö empiirilises osas viiakse läbi kaks uuringut - esimene uuring on Pärnu linna kui potentsiaalse kruisiturismisihtkoha analüüs, kasutades teiseseid andmeid (vaatamisväärsused, meelelahutus, pakutavad ekskursioonid, arengusuunad, tegevused maakonnas jne). Teises uuringus on kasutatud kvalitatiivset andmete kogumise meetodit, milleks on intervjuude läbiviimine turismiasjalistega, kes otseselt puutuvad kokku kruisiturismiga ning ka sihtkoha arendamisega, ristluslaevade opereerimise ning turundustegevusega. Intervjuud viidi läbi ajaperioodil 15. märts – 15. aprill käesoleval aastal.

Käesoleva lõputöö poolstruktureeritud intervjuu küsimused (vt lisa 1 ja 2) koostati autori poolt, tuginedes teoorias käsitletud materjalidele (Brida *et al.* 2010: 7) ning varasemalt läbiviidud uuringutele. Poolstruktureeritud intervjuu aitab suunata intervjuueeritavaid andma ülevaadet oma nägemusest kruisiturismi arendamisest ning arvatavast mõjust sihtkohale. Intervjuu aitab luua kontakti inimestega, kes otseselt ning kaudselt on antud valdkonnaga seotud, mis annab uuringu lõpptulemusele lisandväärtust kokkuvõtete tegemisel.

Valimi koostamise põhieesmärk on, et uuringust osaleksid erinevates valdkondades pädevad olevad inimesed, kes mõjutavad kruisiturismi arengut ning keda mõjutab uue turismivormi arendamine Pärnu linnas. Eesmärk on koguda võimalikult palju andmeid, mida hiljem analüüsida ning millest tulenevalt teha ettepanekuid sihtkoha arendamise osas. Valim on koostatud eesmärgiga küsitleda mitmete erinevate huvigruppide esindajaid. Uuringu mitmetahulisus aitab kaasa mitmekülgsimate tulemusteni jõudmiseni.

Uuring oli esialgu plaanis läbi viia poolstruktureeritud intervjuudena silmast-silma kohtumistena, et saada laiaulatuslikumat ülevaadet Pärnusse kruisiturismi arendamise meelestatusest erinevate turismiasjaliste nägemuse läbi, kuid ajapuuduse tõttu avaldasid paljud vastajad soovi esitada oma mõtted kirjalikul teel, mistõttu tuli muuta intervjuu meetod kirjaliku intervjuu vastu, kuid töö autor on veendunud, et töö tulemus sellest ei muutunud, sest küsitletavad andsid oma mõtted edasi põhjalike vastustena. Intervjuu viidi läbi 11 erineva turismiasjalisega, neist ainult 4 inimesega õnnestus kokku leppida kohtumine, ühe vastajaga toimus intervjuu telefoni teel ning teised vastasid küsimustele kirjalikul teel. Silmast-silma kohtumistel oli keskmine intervjuude kestvus üks tund, mille jooksul autor tegi märkeid ning hiljem transkribeeris teksti.

Lähtudes töö eesmärgist, valiti intervjuerimiseks 12 respondenti, kellest pooled on Pärnu maakonna turismiasjalised ning ülejäänud vastajad on kokku puutunud kruisiturismi arendamisega Eestis. Väljaspool Pärnut valiti intervjuerimiseks erinevates valdkondades pädevad inimesed: AS INFLOT juhatuse liige Vladimir Hill, TTÜ Eesti mereakadeemia professor Aare-Maldus Uustalu, Pärnu sadama vahetuse stividor Fredi Oks, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna juhataja Taivo Linnamägi, Tallinna sadama ärisuunajuht Ingrid Berezin. Pärnumaa turismiasjaliste seast valiti välja samuti kuus intervjueritavat: Pärnu abilinnapea Rainer Aavik, Pärnu Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse juhataja Urmas Kase, Pärnu muuseumipedagoog Tiit Kask, Pärnu linnavalitsuse arenguteenistuse juhataja Anneli Lepp, reisibüroo Reiser juht Viivika Orula ning ajaloolane Arne Saluste.

Uuringu tulemused on esitatud kokkuvõttena, mille analüüsimiseks kasutati sisuanalüüsi. Esimeses uuringus on kajastatud erinevate arengukavade analüüsi, sihtkoha potentsiaali kruisivormi arendamise osas ning välja on toodud peamised vaatamisväärsused. Teise uuringu tulemuste illustreerimiseks on kasutatud väljavõtteid intervjuudest. Vastajad on jagatud kolme erinevasse vastajarühma: R1 – linnavõimu esindajad, R2 – kruisiturismiasjalised, R3 – ajaloo uurimise ning kunagi Pärnusse laevade toomisega kokku puutunud inimesed. Lisaks tekstiväljavõtetele on sihtkoha analüüsi osas kajastatud joonised autori koostatud ning illustreeriva tähendusega. Järeldused ning ettepanekud on koostatud tuginedes varasematele uuringutele.

2.3. Pärnu kui potentsiaalse kruisiturismisihtkoha analüüs

Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukava 2014-2020 on avaldatud 2013. aasta detsembris ning on põhidokument, millest lähtutakse Pärnu linna ja maakonna turismi arendamisel, kuid antud hetkel puudub dokumendis kajastus kruisiturismist kui ühest eraldi seisvast turismiliigist Pärnumaal. Dokumendis on kajastatud põhjalikult Pärnu maakonna olulisemad turismiatraktsioonid ning aspektid, mis nõuavad veel arendustöid. Pärnu kui potentsiaalse kruisiturismisihtkoha arendamise analüüsi aluseks on Markko Karu (2015) topeltteemanti mudel, mis aitab luua laiema pildi sihtkoha turismiressurssidest ning arendada uut turismivormi koostöös erinevate turismiasjalistega. Topeltteemanti mudeli alusel jaguneb tootearenduse protsess neljaks etapiks: avasta, kirjelda, arenda ja valmista.

Lähtudes topeltteemanti tabelist on Pärnu kui kruisiturismisihtkoht kirjeldus faasis, kus toimuvad arendustööd ning ideede genereerimine. Kruisiturismi arendamisele on Pärnu linnas praegusel hetkel pööratud vähe tähelepanu ning kogu eeltöö on suunatud sadamaehitusele, mistõttu tahaplaanile on jäänud kruisituristidele pakutavate ekskursioonipakettide koostamine. Kuna Pärnu sadama puhul on tegemist eraomandis oleva ettevõttega, siis on tekkinud konflikt turismiteenuste pakkujate ning sadama vahel, mis väljendub väheses koostöös.

Pärnu linn on huvitava ajaloo, mitmekesise looduse ning kultuuripärandiga ja viimaste aastate jooksul on tehtud palju tööd turismisihtkoha arendamiseks. Linnas on külastajatele pakkuda ilus rannajoon ja rannapark, Pärnu Vallikäär, arhitektuur, muuseumid ja käsitöökojad. Lisaks on maakonnas pakkuda turistidele tegevusi ja vaatamisväärsuseid nagu näiteks Kihnu saar ja muuseum, Soomaa Rahvuspark, C.R Jakobsoni Talumuuseum, Lottemaa, Valgeranna. Nii linnas kui ka maakonnas on laialdaselt erinevaid võimalusi, mis turistidele pakkuda, et positiivset külastuselamust kujundada.

Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukavas on välja toodud olulisemad turismiressursid: loodus- ja kultuuripärandiga seotud ressurss ning aktiivsed turismiettevõtjad ja üldine infrastruktuur. Pärnumaal on rikkalik ja mitmekesine

loodusressurss – suured soomassiivid, liigendatud rannajoon, erinevad maastikud ja taimekooslused. Pärnu maakonna tuntumad turismiobjektid on Soomaa Rahvuspark, Kihnu saar, Soontagana maalinn, Rannametsa-Tolkuse loodusõpperada, Valgerand ning Kabli rand. Põnevat ja üllatuste rohket külaskäiku pakuvad Auto24ring, Tõstamaa mõis, Lavassaare Raudteemuuseum, C.R. Jakobsoni Talumuuseum Kurgjal ja Eesti Sõjameeste Mälestuskirik Toris.

Nii linna-, maakonna- kui ka turismiarenduskavades on kajastust leidnud Pärnumaa mitmekesisus ning turistidele pakutavad võimalused alustades rabamatkadega ning lõpetades spaapuhkustega. Juba pikka aega on olnud Pärnu populaarne raviturismi sihtkoht, mis on toonud linna palju küllastajaid naaberriikidest, põhiliselt soomlasi. Põhilised küllastajate päritoluriigid on Soome, Läti, Venemaa, Rootsi ja Saksamaa ning olulise tähtsusega on ka siseturist. Eesti jaoks on olulised küllastajad naaberriikidest tulevad turistid, sest rahvusvaheline tunnus hetkel veel pole piisavalt suur, et meelitada riiki piisavalt küllastajaid.

Kui varasematel aastatel oli Pärnu ravikuurort, siis tänapäeval on üha rohkem hakatud tähelepanu pöörama heaolule (*wellness*) ning lõõgastusele. Spaahotellide areng viimaste aastate jooksul on olnud suur ning linna on juurde tekkinud laialdaselt erinevaid võimalusi puhkuse veetmiseks. Pärnu linnas pakutavate spaateenuste kvaliteet on heal tasemel, mistõttu on sihtkoht populaarne peamiselt lõõgastusturistide seas. Kuna kruisituristide küllastusaeg sihtkohas on limiteeritud ning ka laeval on võimalik nautida spaateenuseid, siis suure tõenäosusega kruisireisijad kasutavad sihtkohas pakutavaid lõõgastuspakette vähe. Pärnu spaade mahutavus on suhteliselt väikene, mistõttu on jäänud kruisireisijatele lõõgastuspakettide pakkumine ekskursioonipakettidest välja.

Lisaks spaateenuste arendamisele on oluline teeninduskvaliteet, mis on Pärnu linnas heal tasemel ning loonud eelduse korduvküllastuste arvu suurenemisele. Küllastaja esimene kokkupuude sihtkoha ning ettevõtetega on klienditeenindaja, kelle suhtumine ning meelestatus kujundavad esmamulje, mis on oluline mõjutegur positiivse külastuskogemuse pakkumise osas. Kruisituristid saavad linna umbes kaheksaks tunniks, mistõttu on sihtkohas vähe aega, et kõikide võimalustega tutvustada ja oluline on jätta küllastajale positiivne emotsioon sihtkohast lahkudes.

Kruisireisijate vastuvõtmiseks Pärnu linnas käivad arendustööd hetkel enim sadama rekonstrueerimise osas. Esimene kruisilaev Serenissima jõuab Pärnu sadamasse 17. juulil 2017. aastal. Kruisireisijate vastuvõtuks on Pärnu linn koostöös SA Pärnumaa turismi ja Pärnu muuseumiga koostanud ekskursioonipakette kruisireisijate vastuvõtuks, mis sisaldavad endas Pärnu linna ajaloo tutvustamist, arhitektuuri, parke ning kaunist rannajoont.

Linnavalitsuse ja SA Pärnumaa turismi koostöös on valminud näidispaketid kruisireisijatele, mis said kajastust intervjuus Pärnu Linnavalitsuse arenguteenistuse juhataja Anneli Lepaga ning pakettide kirjeldused on all olevad:

- Giidituur gurmaanidele püsinäitusel „11 000 aastat ajalugu“: Külastajal on võimalus rännata kiviajast tänapäeva ning tunda erinevate ajastute maitseid. Giid annab ülevaate Pärnu 11000 aasta pikkuse ajaloo olulisematest momentidest ning teeb põgusaid sissevaateid Pulli asukate, keskaja kaupmeeste ning nõukogude inimese toidukultuuri. Grupi suurus maksimaalselt 20 inimest, tuuri kestus 60 min.
- 20. sajandi alguse stiilis piknik supelrannas: Pärnu Muuseumi vabaõhufiliaal rannas võimaldab rännata ajas tagasi ning tunda end eelmise sajandi alguse supelsaksana. Liivarannas ootavad teid korvtoolid, kohalikud marjaveinid ja Pärnule iseloomulikud traditsioonilised suupisted, mis on valmistatud 1920. aastate retseptide järgi. Fotograaf Retrofotosalongist aitab lavastada autentsete fotod autentsetes rõivastes. Giid jutustab Pärnu eelmise sajandi rannakultuurist. Grupi suurus maksimaalselt 35 inimest ja tuuri kestvus 2 tundi.
- Palverännak. Pärnu kirikud ja palvemajad: Ringkäigul tutvume Pärnu kirikute, kabelite ja palvemajade arhitektuuri ja ajaloo. Palverännakut sümboliseeriv tuur lõpeb Pärnu Muuseumis, kus antakse ülevaate Pärnu keskaegsest maailmapildist ja palverändudest. Teekonna läbinud saavad kingiks ainulaadse hõbedast palverändurimärgi, mis on valminud 14-15. sajandist pärit arheoloogilise leiu reliikviana. Grupi suurus maksimaalselt 20 inimest, tuuri kestvus 2 tundi.
- Piknik kiviaja stiilis: Kiviaegne barbeque leiab aset jääaja lõpul Pärnumaale rännanud Eesti esimeste asukate suvises laagripaigas. Giid tutvustab ürginimeste söömiskombeid ja tööriistu ning valmivad autentsete kiviaegsed road. Grupi suurus maksimaalselt 35 inimest ja pikniku kestvus 2 tundi.

- Silmupüük Salatsis (Salacgrīvas) ja väljasõit parun Münchhauseni sünnikohta Pärnu Muuseumi, Salacgrīva ja Dunte muuseumi ühispakett Lätti on pühendatud parun Münchhauseni mälestusele. Reis algab Pärnust ning kulgeb läbi Salacgrīva, kus saab püüda ja röstida silmusid. Edasi jätkub sõit Münchhauseni mõisa. Teel vaadatakse läbi Münchhauseni legendaarsed filmid. Reisi kestvus: ainult Salacgrīva silmupüük tagasisõiduga Pärnusse 6 tundi. Reis Salacgrīvasse ja Duntesse Münchhauseni mõisa: 1 päev. Toimub ainult juhul, kui on võimalik suunata reisija edasi Riia sadamasse.

Kruisiturism Pärnu linnas on hetkel veel uus ning arendamist vajav turismivorm. Esimene kruisilaev jõuab Pärnu sadamasse 17.07.2017 ning hetkeseisuga on suuremad arendustööd käinud üksnes sadamaarenduse poole pealt ja kruisituristidele pakutavad võimalused ei ole hetkel suuresti välja töötatud. Pärnu sadama eeliseks on hea asukoht ning keskuse lähedus, mis võimaldab turistidel linna avastama minna ka ilma ekskursionipaketti soetamata. Tihti peale on ekskursionipaketid kallid hinnaklassis, mistõttu huvi pakutavate võimaluste vastu pole väga suur.

Majanduslik mõju Pärnu linnale ja maakonnale veel teada ei ole, sest antud aspekti saab hinnata alles kui külastajad sihtkohta saavad. Antud olukorras saab teha vaid oletusi arvatavast mõjust sihtkohale. Võttes arvesse, et esimesed kruisituristid, kes Pärnusse saavad, viiakse bussitranspordi kasutades Viljandimaale, siis mõju sihtkohale on raske hinnata. Oluline siinkohal on turistide vastuvõtt linna, sest lühikese viibimisajaga tuleb jätta külastajatele positiivne esmamulje, et sihtkoht jääks inimestele meelde ja erineks teistest sadamalinnadest.

Hetkel veel on järgmiste laevade saabumised sihtkohta täpsustamisel ning samuti on toimumas läbirääkimised suurema kruisifirmaga *Silver Sea*, kes kokkuleppele jõudes soovib sihtkohta tuua 3 kruisilaeva. Kruisimarsruutide koostamisel ning uute sihtkohtade lisamisel marsruudile võetakse suuresti arvesse turistide tagasisidet ning väga oluline on ka sadama asukoht. Väga heaks näiteks on siinkohal Saaremaa, kus kruisilaevade külastajate tagasiside on olnud suures osas negatiivne, sest sadam asub keskusest suhteliselt pika bussisõidu kaugusel ning tegevusi turistidele pole piisavalt, et jätta positiivset külastuskogemust.

Pärnu maakonnal on hea infrastruktuur ning ühendus turismiatraktsioonide ning teiste linnadega. Looduslik mitmekesisus annab võimaluse küllastajatele tutvuda ressursidega, mida paljudes riikides kohta harva. Näiteks võib siinkohal tuua Jaapani turiste, kelle jaoks on omaette vaatamisväärsus suured rohelised põllud ja tähistaevas, sest inimesed, kes pärinevad kohast, kus on väga palju ehitisi ning loodusressurssid on hävitatud, oskavad kõrgelt hinnata ilusaid parke ja rohealasid, mis kohalike elanike jaoks on tavapärane.

Kruisituristidele pakettide koostamisel on oluline pakkuda erinevaid võimalusi, mida sihtkohas teha. Pereturismi seisukohalt on oluline tutvustada küllastajatele Lottemaad, mis on osutunud väga populaarseks ka lähinaabrite seas ning küllastajate arv on pidevalt kasvava tendentsiga. Linnapuhkuse- ning ostlemishuvilistele on oluline pakkuda võimalust tutvuda kohaliku arhitektuuriga (bussiekskursioon linnas) ja viia küllastajad suurematesse ostukohtadesse (Pärnu Kaubamajakas ja kesklinna piirkond).

Kuigi kruisituristid saavad pikalt meresõidult, siis sellegipoolest on oluline pakkuda neile võimalust tutvuda ka kohaliku meretraditsiooniga, milleks on kalapüük. Väga palju on inimesi, kes pole oma elus näinud, kuidas toovad toidu lauale sadamapiirkondade kalurid. Ise kala püüdmine ning toidu valmistamine kohalike kalurite juhendamisel võiks olla kindlasti üks variant, mida kruisituristidele pakkuda. Hetkeolukorras aitaks kalapüügi sidumine turismiga kaasata sihtkoha arendamisele ka inimesi, kes muidu väga vähe puutuvad antud valdkonnaga kokku.

2.4. Turismiasjaliste arvamus kruisiturismi arendamisest

Töö autor viis küsitletavate seas intervjuud, üks intervjuu oli suunatud kruisireisidega varasemalt kokku puutunud inimestele ning teine oli keskendunud vaid Pärnu linnale. Alustuseks sooviti intervjuueeritavatelt uurida nende meelsust Pärnusse kavandatavasse kruisiturismi kohta. Enamik vastajatest olid üksmeelel, et iga uuendus on teretulnud ning kõik tegevused, mis aitavad kaasa sihtkoha tuntuse arendamisele on positiivne, kuid vastandpoolena toodi välja Pärnu kui kruisiturismisihtkoha võimalused, kus R2 vastajad ei olnud päris kindlad, kas linnal on kruisituristidele piisavalt võimalusi, et pakkuda positiivset külastuskogemust.

R.1. Pärnul jõe ja mere vahelise asukoha, hansapärandi ning Eesti juhtiva kuurordina on kahtlemata potentsiaali kruiisisihtkohana. Täna on paraku aga jõe ja mere poolt pakutavad võimalused alakasutatud. Õnnelikud võime olla selle üle, et meil on Eesti üks edukamaid jahtklubisid ning hea staatus surfisihthohana, samas on alakasutatud meretranspordi võimalused.

R.2. Ütlen ausalt, et hetkeseisul ei näe antud turismivormi arendamisel Pärnu linna erilist perspektiivi. Kunagi kui 1994. aastal kruiisilaev Pärnusse saabus, oli probleem majutuskohtade vähesuses, mida püüti lahendada kruiisilaeva näol. Hetkel ei näe Pärnut kui kruiisiturismisihthohta.

Järgmisena uuriti intervjueeritavatelt, missuguseid sihtkoha omadusi tuleb silmas pidada kruiisimarsruutide koostamisel ning millised on vajalikud ettevalmistustööd kruiisituristide vastuvõtmiseks linna. Kõige olulisemaks pidasid vastajad sadama arendust, mis on esmamulje looja sihtkohast. Oluline on, et sihtkohal on turistidele midagi pakkuda, olgu selleks siis erinevad ekskursioonid, paketid, vaatamisväärsused – sihtkoht peab turistile pakkuma elamust, et osutada meeldejäävaks ning positiivse elamuse kujundajaks.

Vastajate arvates pakub Pärnu maakond väga palju erinevaid võimalusi aktiivse puhkuse veetmiseks alustades rabamatkadest ning lõpetades kalapüügiga. Kruiisiturist on elamuste otsija ning pelgalt linna arhitektuur ja ilus rannajoon ei piisa selleks, et meelde jääda. Oluliseks peeti pakettide koostamist erinevatele sihtrühmadele, sest inimeste ootused ja vajadused ei ole samad ning ootuste ületamiseks on tähtis mõelda suuremalt.

R.1. Iga täiendav turistisihtrühm toob piirkonda uut elu ja võimalusi. Samas ei ole tegemist imevahendiga, eriti Eesti populaarsuselt teises sihtkohas. Kuigi Tallinn on üks maailma edukamalt kasvavaid kruiisihthohti, siis ka seal on eelkõige kasu tõusnud giididele ja bussifirmadele, vähesel määral ka teenindussektorile. Kruiisilaevadel on üldjuhul kogu laeval pakutav teenus, sh toitlustus hinna sees ning koha peal tehtud kulutused on üsna minimaalsed.

R.2. Selleks, et kruiisilaevu tuua Pärnusse, on vaja põhjust, miks inimesed peaksid siia tulema. Viidastus, sadama arendus, ekskursioonipaketid – kõik need on

muidugi väga olulised aspektid, kuid tuleb välja mõelda, mis on just need aspektid, mis võiksid turistidele huvi pakkuda ja mida meil on neile pakkuda. Hetkel ei näe ma põhjust, mille poolest Pärnu on eriline, et siia just kruisituriste tuua, kas siin on nii palju teha ja näha, et kruisilaev nii pika maa peaks läbi sõitma, et Pärnu sadamasse jõuda, palju lihtsam on Saaremaal peatus teha ning seejärel suunduda Tallinna poole. Selleks, et kruisilaev Pärnusse tuleks tõesti mingisuguse kindla põhjuse pärast võiks olla omanäoline ning spetsiifiline ning oma eesmärgiga. Näiteks Weekend Festival Pärnus, kus majutuskohadest on puudus ning väga palju rahvast saabub siia ka väljapoolt Eestit. „Weekend Cruise“ võiks olla üks põhjus, miks kruisilaev võiks Pärnut külastada.

Küsimusele, kas ja kuidas on kruisiturism mõjutanud sihtkoha arengut ning milline mõju võiks olla mõne tunnisel külastusel Pärnu linnale, olid vastajad mõnevõrra erinevalt meelestatud. Enamik vastajatest oli veendunud, et iga lisaks linna jäetud euro on juba positiivne, kuid siinkohal on küsimus külastajate arvus. Pärnu linn suudab teenindada 200-300 reisijaga laevu, kuid kui võtta näiteks Saaremaa, kuhu saabub korraga 2000-reisijaga kruisilaev ja kõik reisijad peavad kasutama lisatransporti, et keskusesse jõuda, siis antud hetkel ei peeta seda kõige paremaks lahenduseks.

Pärnu kannab suvepealinna tiitlit ning on turistide seas olnud populaarne suvituskoht juba ammustest aegadest. Suvi on linna ja maakonna tipphooaeg ning suve jooksul toimub palju erinevaid üritusi, mis toob linna rahvast veel enamgi juurde. Näiteks Augustiunetus on üks populaarne üritus, mis ühendab inimesi ning loob linna sõbraliku õhkkonna. Kruisituriste jaoks võiks antud üritus olla üks meeldejäävamaid ning positiivseid emotsioone loov.

R.2. Kindlasti positiivselt. Eelmisel aastal külastas Eestit umbes 300 kruisilaeva ning 500 000 kruisituristi. Põhilised külastajad, kes Tallinna külastavad on üldiselt kruisil eesmärgiga külastada Peterburgi. Tallinn on väga hea asukohaga, mis jääb kruisimarsruutidele. Eelmisel aastal jättis iga kruisiturist keskmiselt 60€ sihtkohta, mis on kokkuvõttes päris suur summa, lisaks muudele kruisitasudele.

R.3. Antud hetkel tekib küsimus, kuidas saab kruisituristidest kasu olla Pärnu linnale, kui esimesed plaanitavad kruisituristid viiakse Pärnust välja Viljandimaale. Kruisiturism ei ole Pärnu sadama põhitegevusala, vaid selleks on kaubasadam ning kruisiturism on vaid tööriist, millega jõuda rohkemate inimesteni ning öelda, et meie linnas käib ka kruisilaev, kuid siiski ei näe ma sellest suurt kasu kohalikule ettevõtlusele.

Järgnevalt uuriti, kas vastajad on ise olnud kunagi kruisituristi rollis ning kuidas nad tundsid end koos teiste kruisituristidega. Enamik vastajatest ei ole ise osalenud pikematel kruisireisidel, kuid kõrvalt on jäänud mulje, et kruisituristide saabumisel linna on tekkinud pikad järjekorrad nii poodides, söögikohtades, tualettides jne, mis võib mõnevõrra raskendada kohalike inimeste elu. Teisest küljest muudavad kruisituristid linna elavaks ning suur kruisilaev sadama kai ääres ilmestab linna.

Vastajad olid suuremas osas arvamusel, et Eesti mõistes siiski ei ole kruisireisijate arv nii suur, et võiks rääkida massiturismist, sest looduslikud ressursid ei võimalda hiigelsuurte laevadega püsiühenduse loomist, mis tooksid korraga tuhandeid kruisireisijaid riiki.

R.1. Kui välja jätta päevareisid Helsingisse ja Stockholmi, siis otseselt kruisiturist pole olnud. Küll olen väga hästi kursis Tallinna oludega. Kruisituristid on valdavas osas vanemad inimesed, seega tuleb antud asjaoluga marsruute valides arvestada. Vanusest lähtuvalt on minu hinnangul aga ka külastaja huvi palju spetsiifilisem ja detailsem. Samuti tuleb arvestada, et ühe kruisi raames külastatakse mitmeid sihtkohti ning tuleb tagada huvipakkuvad võimalused, et silma paista.

R.2. Olin kord Toompeal ning pilk peatus Tallinna sadamal, kus kai ääres seisis kaks suurt kruisilaeva, millelt maha tuli ligi 2000 turisti, sadamas seisis kai ääres giidid siltidega ning nende taga ligi 50 bussi, millega turistid ekskursioonidele viidi. Kes ekskursioonile ei läinud, suundusid vanalinna, kuhu viival teel puudub viidastus, kuid see turiste ei morjenda, sest neil on silme ees iidne vanalinn ning lõpuks siiski jõutakse kohale. Probleem tekib nüüd järjekordades. Kui turistid

saavad maapeal jalutada umbes 4 tundi enne järgmisesse sihtkohta laevasõitu alustades, siis väga head emotsiooni ei jäta kui pool tundi sellest ajast peaks ootama tualeti järjekorras või poesabas. Klienditeekonna emotsioone mõjutavad väga pisikesed detailid, mis võib ka positiivsed emotsioonid kõik maatasa teha.

Meelestatus Saaremaa sadama kruisiturismi arengu osas on üldjoontes positiivne, sest eelkõige on uus turismivorm sihtkohas andunud võimaluse kohalikele elanikele arendada ning suurendada oma võimalusi tööturul. Saaremaa mõistes on uute töökohtade loomine oluline aspekt, et vähendada kohalike elanike väljarännet ning lisaks hoida saarele omast kultuuri, mis sisaldab endas nii keelelist murrakut kui ka traditsioone.

R.2. Kruisiturismi arendamine Saaremaale pole toonud endaga kaasa väga palju positiivset vastukaja, sest pikk bussisõit keskusesse on tüütu ning kohale jõudes ei ole sihtkohas suurt teha. Majanduslik mõju sihtkohale väike. Saaremaa jääb põhitrajektoorilt kõrvale.

R.3. Tegelikult on Saaremaa sadam väga heaks näiteks Pärnule. Saaremaa sadam suudab hetkel vabalt vastu võtta sadu kruisilaevu ja majutada sada tuhat kruisireisijat, kuid on rõõm näha ka nelja kruisilaeva ning mõnituhat reisijat, kes hetkel Saaremaad külastavad. Aastaid tagasi oli liin Helsingi ja Turu vahel soome turistidega, mis tegi kaks reisi nädalas ja oli väga edukas ettevõtmine. Kuigi laev oli väike, osutus see väga edukaks nii kohalikul kui ka regionaalsel tasandil.

Järgmisena uuriti intervjueeritavatelt, missugused on peamised atraktsioonid, mis võiksid kruisituristidele Pärnu linnas huvi pakkuda ning enamik vastajaid tõid välja linna ajaloo ning arhitektuuri, kuid põhjalikumalt pani küsitletavaid mõtlema just kruisituristidele pakutav. Kruisiturist veedab sihtkohas mõne tunni ning antud hetkel tekkis küsimus, missuguseid võimalusi linn pakub. Pärnu on populaarne rohkete spaahotellide poolest, kuid mahutavus spaades pole piisavalt suur, et korraga vastu võtta sadu turiste.

R.1. Kruisiturist ei ole kindlasti meie linna spaaturismi arendaja. Kui algselt oli plaan pakkuda võimalust näidata kruisituristidele meie spaasid, siis loogiliselt

mõeldes, ei saa me korraga viia sadasid turiste korraga meie surnumerebasseini vaatama, mistõttu see mõte jäi kohe katki. Kruiisituristidele saab näidata meie kaunist linna, rannajoont, ajalugu, arhitektuuri, Mudaravilat jne.

R.2. Aga tõesti siin tekib ka mul sama küsimus, mis need olla võiks, sest mina ei näe põhjust miks Pärnusse võiks tuua just kruiisituriste. Ma ise olen täielik Pärnu patrioot ning kaunis rannajoon ja linna ajalugu on vaimustav, kuid seda ma öelda ei oska, mida pakkuda kruiisituristidele.

Küsimusele, kas kruiisiturismi arendamine Pärnusse võib aidata kaasa ka sihtkoha tuntuse kasvule maailmas olid kõik vastajad ühel meelel. Iga uus turismivorm või uuendus on alati positiivne, sest see tekitab inimestes huvi, mida tuleb osata ära kasutada.

R.1. Kõigi turismivaldkondade areng aitab kaasa sihtkohta tuntuse kasvule maailmas. Samas ei ole see näiteks võrreldav Weekend'i või Järvi festivali tulemuslikkusele, millest esimesest jõuab info sadade miljonite noorte inimesteni üle maailma või teisest, mis puudutab vähemasti kogu Euroopa klassikalise muusika austajaid.

R.2. Kindlasti aitab, juba see aitab, et inimestel tekib huvi sihtkoha vastu, mis sihtkohas on, et seal isegi kruiisilaevad käivad. Inimestel tekib huvi, kuid kui sihtkohal midagi pakkuda ei ole nagu näiteks Tallinnal iidne Vanalinn, siis teist korda samad inimesed enam siia ei tule. Oluline on kasvatada tustust, kuid kas me soovime sellist tustust, et sihtkoht on selline, mida võiks külastada vaid korra?

Eelviimase küsimusena uuriti intervjuueeritavate käest, milline roll on kruiisiturismil turismimajanduse üldisele arengule ning vastused olid mõnevõrra erinevad. Kuna kruiisiturist on üldiselt kogenum ning vanemas eas klient, siis mõeldakse kulutused hoolikalt läbi. Seetõttu on oluline, et kruiisireisijatele pakutavad paketid oleksid hoolikalt läbimõeldud ning koordineeritud.

Hetkel ei ole riiklikul ega kohalikul tasandil panustatud kruiisiturismi arendamisse piisavalt, mis on väljendunud näiteks kruiisiturismi puudulikus kajastuses arengukavades. Pärnu on mereäärne linn, kuid tegevuskavades ning tulevikuplaanides

pole kordagi pööratud tähelepanu mereturismi või kruiisiturismi arenguvõimalustesse ning põhjuseks toodi tõsiasi, et kuna Pärnu sadam on eraomand, siis linnal suurem otsustusõigus puudub.

R.2. Olen seisukohal, et kruiisiturismil on kasvav roll turismi üldisele arengule, kuid paraku Eesti valitsus ei suhtu merenduse arengusse vajalikul tasemel.

R.3. Kruiisiturismil on suur mõju sihtkoha tuntuse arendamisele. Kruiisiturism on inimeste jaoks väga mugav turismivorm. Inimesed ööbivad mugavates kajutites, söövad suurepärase toitu, meelelahutusprogrammid iga õhtu ja öö ja praktiliselt iga päev külastatakse uut sihtkohta, kuid üks asi, mida peab mainima, et kruiisiturism ei ole üldse odav.

Viimase küsimusega uuriti vastajate käest jätkusuutliku kruiisiturismi arendamise võimaluste kohta nii Pärnus kui ka Eestis üldiselt. Üldine hinnang antud valdkonna suhtes on positiivne ning kruiisituristide panus sihtkoha majanduslikku arengusse aitab kaasa sihtkoha üldisele arengule. Siinkohal mängib rolli ka kruiisireisijate ostetud paketid. Näiteks, kas tegemist on kõik hinnas pakettidega või on hinna sees vaid hommiku- ja õhtusöök. Viimasel juhul on kruiisituristide kulutused sihtkoha toitlustusasutustes kindlasti suuremad kui kõik hinnas reise puhul.

R.1. Tähtis on, et see esimesed sammud kulgeksid edukalt, et ei tekiks suuri tagasilööke. See julgustaks nii AS Pärnu Sadamat (kelle esindajad on sel teemal juba aastaid rääkinud) ja teisi partnereid Pärnut kui kruiisiturismi sihtkohta edasi arendama pikaajalise kindlustundega.

R.2. Kruiisi korraldamine läbi Pärnu on piisavalt aeganõudev geograafilisest paiknemisest tulenevalt. Seega oleks oluline ka Pärnu lennujaama olemasolu, mis võimaldab läbi viia pööringuid.

R.3. Kindlasti võiks olla kruiisiturism üks jätkusuutlikumaid turismivorme, kuid põhirõhk peaks olema regionaalsel kruiisiturismi arendamisel. Ma arvan, et rahvusvahelise kruiisiturismi arendamine meie riigis pole võimalik, sest meil ei ole selleks piisavalt ruumi.

Intervjueeritavate vastused oli põhjalikud ning informatiivsed, mis aitavad kaardistada erinevate osapoolte nägemusi kruisiturismi kohta Eestis ning antud valdkonna arenguvõimalustest. Enamasti on kõik vastajad positiivselt meelestatud kruisiturismi arendamises osas, kuid nõrkusena tuuakse välja võimalused sihtkohas, mida kruisituristidele pakkuda selleks, et kujundada positiivne külastuskogemus, mis suurendaks sihtkoha tuntust ning tekitaks turistides tunde, et soovib sihtkohta uuesti külastada ja teine kord pikema viibimisajaga sihtkohas. Isegi kui turist ise ei soovi sihtkohta uuesti külastada, siis oluline on siiski jätta positiivne mulje, mis leviks suust-suhu reklaamina teiste tuttavate kõrvu.

2.5. Järeldused ja ettepanekud

Selleks, et arendada Pärnust jätkusuutlik ning külastajatele huvipakkuv kruisiturismisihtkoht, on oluline koostöö, mis eeldab kõikide inimeste panust sihtkoha arengusse. Pärnu linna turismiarengukava 2008-2017 on tunnustatud kehtetuks, mistõttu hetkel puudub linnal avalik arengukava, mis hõlmaks Pärnu linna ja maakonna turismi arendamist. Koostöös SAPT-ga on koostatud Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukava 2014-2020, kuid antud hetkel on dokument kasutuses vaid otsustus- ja esindusorganisatsioonide poolt, mistõttu avalikkusele antud dokument saadaval ei ole.

Teoorias käsitletud materjalid ning uuringutulemused võimaldavad teha järeldusi ning ettepanekuid Pärnu linna turismi arendamisega, põhirõhk on siinkohal kruisiturismi arendamisega, tegelevatele ettevõtetele ja organisatsioonidele. Töö tulemustest lähtuvalt on töö autor koostanud Pärnu kui kruisiturismisihtkoha kohta SWOT-analüüsi (vt. lisa 5), mis aitab välja tuua linna arendatava turismivormi nõrkused ning tugevused, et paremini välja tuua kruisiturismi kitsaskohad.

Vastavalt varasematele uuringutele on kruisiturismisihtkoha arengu osas oluline külastajate rahulolu, mida on oma töödes kajastanud erinevad autorid: Brida *et al.* (2010), Andriotis *et al.* (2010), Gabe *et al.* (2006), Forgas-Coll *et al.* (2014), Petros ja Wang (2005) jpt. Positiivne külastuskogemus on oluline aspekt kruisimarsruudil positsioneerimiseks. Pärnu linn asub kruisilaevade põhimarsruudilt kõrval, mistõttu on

oluline klientide tagasiside sihtkoha kohta selleks, et ei katkeks sidemed kruiisühendustega.

Kruiisiturismi arendamine Pärnu linnas aitab kaasa sihtkoha majanduse jätkusuutlikule arengule, tuua linna juurde uusi turiste ka nendest riikidest, kelle osakaal turismis on suhteliselt väikene. Pärnu linna geograafiline asukoht loob eeldused erinevate transpordiühenduste loomiseks ning arendamiseks, nii turismi- kui ka kaubanduse arendamiseks. Võttes arves Pärnu suurt potentsiaali kruiisiturismisihtkohana, on tehtud suuri muudatusi selleks, et kasvatada linna tuntust nii Euroopas kui ka mujal maailmas (sh erinevad rahvusvahelised kampaaniad, koostööprojektid, hansalinnade projekt jne).

Paljud autorid on oma varasemates töodes toonud välja kruiisiturismimõju sihtkohale: Chen (2016), Gibson ja Bently (2007), Han *et al.* (2016), Hritz ja Cecil (2008), Saarinen ja Kask (2008). Majanduslik mõju sihtkohale on olulise tähtsusega ning üldjoontes on see positiivne, kuid siinkohal on oluline, et kruiisituristid saaksid sihtkohta. Ekskursioonipakettide koostamisel on oluline tekitada turistides huvi. Esimesed kruiisituristid viiakse Viljandimaale, mis tähendab, et kasu Pärnu linnale antud reisi puhul on minimaalne.

Uuringu tulemustes selgus, et üldjoontes on inimesed kruiisiturismi arendamise osas positiivselt meelestatud, kuid hetkel on küsimärgi all tegevused, mida kruiisituristidele pakkuda. Selleks, et pakkuda turistidele meeldejäädavat ning positiivset külastuskogemust on vajalik välja arendada erinevad pakettid kruiisituristidele, mis hõlmaksid erinevaid valdkondi. Iga inimene on erinev ning seetõttu on oluline pakkuda kõigile midagi. Näiteks lastega peredele pakkuda külastust Lottemaale, ajaloo- ning arhitektuurihuvilistele ekskursioon Pärnu linnas, loodusturismihuvilistele külastus Soomaale või ekstreemsem variant kaluriga merele. Võimalusi on Pärnumaal palju ning ootuste ületamiseks tuleb mõelda suurelt.

Kruiisiturismi puhul saame rääkida vaid tipphooajast, milleks Pärnumaa mõistes on kindlasti suvehooaeg, mis täidab linna turistidega. Kruiisituristide toomisel linna on oluline, et neile leiduks seal tegevust. Suvel toimub Pärnus väga palju erinevaid üritusi, mis on omanäolised ning huvitavad, alustades erinevate laatadega ning lõpetades

suuremad sorti üritustega: Grillfest, Augustiunetus, Lamba Vest, Hansapäevad, sel aastal toimuv tänavatoidufestival „Pärnu Maitsete Uulits“, *Weekend Festival* jne. Suvel toimuvad üritused on parim aeg tuua linna kruiisituriste, et pakkuda neile omamoodi elamust.

Pärnul on palju erinevaid võimalusi, et arendada linna ja maakonda kui kruiisiturismi sihtkohta: ajalooline linn, ilus rannajoon, „Suvepealinn“, hea infrastruktuur, võimalus arendada mereturismi, kaunis ja mitmekesine loodus (alustades soodest ja rabadest ning lõpetades puitehitiste ning imelise arhitektuuriga). Pärnu linna üheks eeliseks on ka turvalisus ning sõbralik keskkond, mis väljendub teenindusvaldkonnas. Üha enam on pööratud tähelepanu klienditeenindus kvaliteedi tõstmisele ning positiivse külastuselamuse pakkumisele.

Üheks probleemkohaks võib pidada võõrkeelsete giidide olemasolu, sest kruiisituristid on päris väga erinevatest sihtkohtadest, mis tähendab seda, et pelgalt inglise-, saksa- ja vene keelega me turistidele elamust pakkuda ei saa. Siinkohal on oluline välja selgitada kliendisegment ning vastavalt antus aspektidele koostada erinevaid pakette, mida turistidele pakkuda.

Intervjuude käigus selgus, et koostöö erinevate turismiasjaliste vahel on nõrk, mis pidurdab ka linna arengupotentsiaali. Hetkel on juhtorganisatsioonide poolne panus kruiisiturismi arendamise osas nõrk ning põhjuseks tuuakse, et sadam on eraomandis, mistõttu sõnaõigust antud valdkonna osas neil ei ole. Siiski on töö autor veendunud, et kuna Pärnu linna üldine areng on oluline kõigi turismiasjaliste jaoks, siis on tähtis luua koostöövõrgustik, kuhu on kaasatud erinevad üksused. Positiivse mulje kujundamine linnast ei ole üksnes Pärnu sadama vastutusvaldkond, vaid antud hetkel on oluline üldmulje kujundamine.

Hetkel on Pärnu linn koostöös SAPT-ga välja töötanud vaid mõne üksiku paketi, mis viiakse läbi koostöös Pärnu muuseumiga (paketi kirjeldused on välja toodud ptk. 2.2.), mis ei ole kindlasti piisavad selleks, et tutvustada Pärnu linna ja ajalugu. Erinevate organisatsioonide ning ettevõtete kaasamine sihtkohta tutvustavate pakettide koostamisse on oluline, et jõuda mitmetahulisemate tulemusteni.

Üheks põhjuseks, miks linna juhtorganisatsioonide panus kruisiturismi arengusse pole piisav, võib olla ka riikliku taseme ebapiisav panus veeturismi arengusse ning ressursside kasutamisse. Pärnu linnas peetakse hoopis olulisemaks õhustranspordi arendamist kui kruisiturismi, sest üldjoontes on kruisiturist vanemas eas ning linna jääv raha on minimaalne, kuid seevastu lennukiga sõidavad nooremad inimesed, kes tuleks linna paariks päevaks puhkama. Siiski on töö autor veendunud, et oluline on siiski koostöö ning hetkel veel ei saa hinnata kruisituristide mõju linnale, sest esimene laev saabub linna 2017. aastal.

Intervjuu käigus soovis töö autor pöörata tähelepanu viidastusele, mis võib turistidele jääda arusaamatuks ning segadust tekitada. Oluline on parandada mitte ainult sadama viidastust, vaid terves linnas juhtivaid märke ning silte. Kruisituristid saavad linna vaid mõneks tunniks, mistõttu on oluline vältida arusaamatusi, segadust ning hiljem pahameelt, et soovitud kohad külastamata jäid.

Selleks, et esmamulje kruisituristide vastuvõtul oleks meeldejääv on oluline tekitada kruisituristides positiivne emotsioon. Üheks heaks näiteks on võtta eeskujuna Tallinnast, kus kruisilaeva saabumisel sadamasse võtab reisijaid vastu orkester, kes tervitab neid muusikapalaga. Näiteks ameeriklased ja britid on elamuste otsijad ning nende puhul on oluline emotsioonide pakkumine (kohaliku väärtuse edasiandmine, kohaliku toidu valmistamine ning degusteerimine jne).

Lisaks eelnevalt mainitud ettepanekutele on oluline erinevatesse organisatsioonidesse kuulumine. Hetkel kuulub Tallinna sadam kahte organisatsiooni – *Cruise Baltic* ja *Cruise Europe*, mis on olulised rahvusvahelise kruisiturismi arendamises ning koostöö suurendamises. Pärnu sadam kuulub vaid *Cruise Baltic* organisatsiooni, kuid jätkusuutliku arendamise puhul on oluline mõlemasse organisatsiooni kuulumine.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö teemaks oli „Kruisiturismisihtkoha arendamine Pärnu linna näitel“, millega sooviti välja selgitada Pärnu kui potentsiaalse kruisiturismisihtkoha arenguvõimalused ning turismiasjaliste meelsus uue turismivormi arendamise osas. Lõputöös otsiti võimalusi, kuidas muuta Pärnu kruisituristidele atraktiivseks ning pakkuda reisijatele meeldejääv külastuskogemus. Lähtuvalt töö eesmärgist viidi läbi kvalitatiivne uuring, et saada ülevaadet turismiasjaliste meelestatusest kruisiturismi arendamise osas. Uurimistöös täideti püstitatud eesmärk ning selle saavutamiseks seatud uurimisülesanded.

Lähtuvalt varasematele uuringutele ning teoreetilisele tagapõhjale võib järeldada, et kuigi meresõidud on olnud põhilisemad liikumisvahendid juba vanast ajast, siis põhjalikumalt on kruisiturismi kui eraldiseisvat turismivormi uurima hakatud alles viimastel aastatel, kus kruisiturism on muutumas üheks populaarseimaks puhkuse veetmise viisiks. Kruisiturismi arendamise osas on oluline pöörata tähelepanu turismivormi mõjule sihtkohas ning samuti ka arengule. Kruisituristide eelistused sihtkoha valiku osas on laiahaardelised, mis seab eelduseks, et sihtkohas on pakkuda turistidele mitmekesiseid võimalusi, et vastata kõikide reisijate vajadustele ja ootustele.

Tuginedes teoreetilistele materjalidele ning uuringu käigus läbiviidud intervjuudele, võib järeldada, et kruisituristid on üldjoontes keskmisest suurema sissetulekuga ning vanemas eas inimesed, kes valivad kruisimarsruute põhjalikult kaaludes vastavalt sihtkohas pakutavatele võimalustele. Vastavalt autori koostatud SWOT-analüüsile võib järeldada, et Pärnu linn on küll hea asukohaga, kuid kruisiturismisihtkoha arendamise osas on veel palju tööd teha, et pakkuda positiivset ning meeldejäävat külastuskogemust. Läbiviidud intervjuude põhjal võib väita, et enamik inimesi on arvamusel, et iga uuendus sihtkohas on teretulnud ning toob linna uut elu, mis tekitab inimestes huvi ning ärevust, kuid siiski selleks, et püsima jääda jätkusuutliku kruisiturismisihtkohana on vaja teha palju tööd.

Hetkel on Eestis kaks kruisisadamat – Tallinna sadam ja Saaremaa süvasadam, kus põhiline liiklus toimub siiski suuremas osas Tallinnas. Tallinn on geograafiliselt hea asukohaga, mis jääb täpselt marsruudile teel Peterburgi ning lisaks on turistidele

huvipakkuv pika ajalooga Tallinna Vanalinn. Saaremaa puhul on keeruline aspekt asukoht, sest sadam jääb põhitrajektorilt kõrvale ning selleks, et jõuda sihtkoha keskusesse tuleb sõita ka bussiga umbes 40 minutit, mis on saanud kruisituristidelt mõnevõrra negatiivset vastukaja. Eesti mõistes on Saaremaa süvasadama arendus väga heaks eeskujuks Pärnu linnale, Pärnu eeliseks on aga keskuse lähedus sadamale, mis on suureks eeliseks kruisituristidel sihtkoha valiku osas.

Pärnu linna hea asukoht ning mitmekesised võimalused on eeldused potentsiaalseks kruisiturismi sihtkohaks, mis on oluline linna arengu osas ning turismivaldkonna mitmekesiseks muumises. Selleks, et kruisituriste linna tuua on veel palju tööd - sadama arendus, ekskursioonipakettide koostamine, viidastuse parandamine. Potentsiaal töötada toimiva kruisiturismi sihtkohana on suur ning selleks, et pakkuda külastajatele positiivset külastuskogemust on Pärnumaal laialdaselt erinevaid võimalusi.

Kuna kruisituriste vastuvõtmise osas on hetkel tööd tehtud vaid sadamaarenduse osas, siis on tahaplaanile jäänud ekskursioonipakettide koostamine. Oluline on välja töötada erinevaid pakette, mis pakuvad turistidele huvi ning jäävad meelde. Kruisimarsruudil püsimiseks on oluline klientide positiivne tagasiside, mis mõjutab kruisioperaatorite otsust valida peatumise sihtkohta. Pärnu linn jääb põhiliselt kruisimarsruudilt kõrvale, mistõttu on oluline külastajatele meelde jääda, et laevad külastaksid jätkuvalt sihtkohta.

Turismiasjaliste meelestatus sihtkohas uue turismivormi osas on erinev. Ühest küljest on positiivne, et linna arengusse kaasatakse uusi ning seni kasutamata võimalusi, mis võib aidata kaasa turistide arvu suurenemisele, kuid teisest küljest on turismiasjalised kahtleval seisukohal antud turismivormi jätkusuutliku arenemise osas. Kruisituristide viibimise aeg sihtkohas on lühike, mistõttu on oluline töötada välja erinevaid pakette, mis annaksid põhajliku ülevaate külastatavast sihtkohast ning pakuksid kruisituristidele elamust.

Tuginedes läbiviidud uuringutele saab järeldada, et kruisiturismi arendamine Pärnu linnas on oluline, kuid jätkusuutlikkuse saavutamiseks on oluline luua plaan, kuidas sihtkohta arendada ning töötada välja erinevad paketid külastajatele, mis köidaks erinevate huvidega külastajaid. Positiivse külastuskogemuse saavutamise nimel on oluline iga inimese panus sihtkohas, mis aitab kaasa üldmulje kujundamisele.

VIIDATUD ALLIKAD

- About CLIA. CLIA. [<http://cruising.org/about-the-industry/about-clia>] 02.12.2015.
- **Andriotis, K., Agiomirgianakis, G., and Mihiotis, A.** 2007. Tourist Vacation Preferences - The Case of Mass Tourists to Crete. *Tourism Analysis*, 12(1/2), pp 51-63.
- **Andriotis, K., Agiomirgianakis, G.** 2010. Cruise Visitors' Experience in a Mediterranean Ports of Call. *International Journal of Tourism Research*, Volume 12(4), pp 390-404.
- **Arro, S.** 2015. Tere tulemast Tallinna Sadamasse! AS Tallinna Sadam. [file:///C:/Users/Spa_1/Downloads/Tallinna%20Sadama%20roll.pdf] 10.12.2015.
- AS Tallinna Sadam. Tallinna Sadam. [<http://www.ts.ee/tutvustus>] 29.11.2015.
- **Berezin, I.** 2015. 2015 kruisihooaeg. AS Tallinna Sadam. [file:///C:/Users/Spa_1/Downloads/Kruisihooaeg%202015.pdf] 10.12.2015.
- **Brida, J. G., Zapata, S.** 2010. Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, Volume 1(3), pp 205-226.
- **Brida, J. G., Paulina, M., Riano, E., Aguirre, S.** 2010. Cruise visitor's intention to return as land tourists and recommend a visited destination. A structural equation model. Working papers. 12.02.2016.
- **Brida, J. G., Pulina, M., Riano, E., Zapata-Aguirre, S.** 2012. Cruise visitors' intention to return as land tourists and recommend a visited destination, Vol 23(3), pp 395-412.
- **Brida, J. G., Zapata, S.** 2010. Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica, Vol. 21 Issue 2, pp 322-338.
- **Chen, C.-A.** 2016. How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry? Vol 55, pp 173-183.
- **CLIA.** 2016. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. [<http://www.cruising.org/docs/default-source/market-research/2015-europe-economic-impact-study.pdf?sfvrsn=0>] 15.02.2016.
- Cruise Baltic. 2015. Market Review 2015. [<https://www.cruisebaltic.com/media-/52803/cruise-baltic-market-review-2015.pdf>]

- **CWT Estonia.** 13 kruiisitrendi 2016. aastal. [<http://www.kruiisikeskus.ee/13-kruiisitrendi-2016-aastal>] 15.02.2016.
- **Diakomihalis, M. N.** 2007. Greek Maritime Tourism: Evolution, structures and prospects. *Research in Transportation Economics*, Vol 21 pp 419-455.
- **Dowling R. K.** 2006. The Cruising Industry, in *Cruise Ship Tourism*, CABI Publishing, Cambridge, USA.
- **Dragin, A. S., Bubalo-Živković, I., Milka L.** 2009. The romanian crew on international cruises along the Corridor VII, *Geographica Timisiensis*, Vol 18(1-2), pp. 57 - 66.
- **Forgas-Coll, S., Paula-Saumell, R., Sanchez-Garcia, J., Caplliure-Giner, E. M.** 2014. The role of trust in cruise passenger behavioral intentions: The moderating effects of the cruise line brand, Vol 52(8), pp 1346-1367.
- **Gabe, T. M., Lynch, C. P., McConnon, J.C.** 2006. Likelihood of Cruise Ship Passengers Return to a Visited Port: The Case of Bar Harbor, *Marine. Journal of Travel Research*, Volume 44, pp 281-287.
- **Gibson, B., Bentley, M.** 2007. A study of impacts – Cruise Tourism and the South West of England. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Volume 20(3-4), pp 63-77.
- **Han, H., Jae, M., Hwang, J.** 2016. Cruise travelers' environmentally responsible decision-making: An integrative framework of goal-directed behavior and norm activation process, Vol 53, pp 94-105.
- **Henderson, J. C.** 2006. Tourism in Dubai: Overcoming Barriers to Destination Development, Vol 8, pp 87-99.
- **Hritz, N., Cecil, A.** 2008. Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West, Vol. 16 Issue 2, pp 168-181.
- **Hui, T. K., Wan, D., Ho, A.** 2007. Tourist's Satisfaction, Recommendation and Revisiting Singapore. *Tourism management*, Volume 28 (4), pp 965-975.
- **Irinca, E., Petrea, R., Racz, N., Bulzan, A., Filimon, L.** 2015. Cruise ship tourism on the Danube River. Case study: Capitalization of Deltaic Tourism potential, Vol 25(2), pp 276-286.

- **Johnson, D.** 2006. Providing Ecotourism Excursions for Cruise Passengers, Volume 14 (1), pp 43-55.
- **Keskpaik, A.** 2006. Manufacturing on the Estonian Islands: Trends and Prospects, Journal of Small Business & Entrepreneurship, Vol 19(4), pp 409-418.
- Kruiisilaevad Tallinna Sadamas. Tallinna Sadam. [<http://www.ts.ee/kruiisilaevad-tallinna-sadamas>].
- **Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., Ogaard, T.** 2013. Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures. Tourism Management Perspectives, Vol 6, pp 142-148.
- **Liu, B., Pennington-Gray, L., Krieger, J.** 2016. Tourism crisis management: Can the Extended Parallel Process Model be used to understand crisis responses in the cruise industry? Vol 55, pp 310-321.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. 2012. Eesti merenduspoliitika 2012-2020. [https://valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/eesti_merenduspoliitika_2012-2020.pdf] 10.12.2015.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. 2013. Eesti riiklik turismiarengukava 2014-2020 [<https://www.riigiteataja.ee/akti/isa/3191/1201/3015/lisa.pdf>].
- Miks külastada Pärnut? *n.d.* [<http://www.visitparnu.com/et/avasta-parnu/miks-kuelastada-paernut>] 21.04.2016].
- **Petros, L., Wang, J.** 2005. Tourism today. Choosing a Cruise Destination, and the Level of Passengers' Satisfaction, their Needs and Expectations: the Cyprus Case. [<http://www.cothm.ac.cy/Tourism%20Today%20No%205.pdf#page=143>] 29.11.2015.
- **Polat, N.** 2015. Technical Innovations in Cruise Tourism and Results of Sustainability, Volume 195, pp 438–445.
- Pärnu Linnavalitsus. 2008. Pärnu linna turismiarengukava aastani 2017 [http://www.parnu.ee/fileadmin/user_upload/areng/arengukava/Turismi_arengukava_2008_2017.pdf].
- Pärnu Linnavalitsus. 2011. Pärnu linna arengukava aastani 2025 [http://www.parnu.ee/fileadmin/user_upload/areng/arengukava/Parnu_linna_arengukava_aastani_2025_muutm_19.09.13.pdf].

- Pärnu Linnavalitsus. 2013. Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukava 2014-2020.
- Pärnu Maavalitsus. 2014. Arengustrateegia Pärnumaa 2030+.
- Rahvusvahelise kruiisiturismi reisijate arv 2009-2016 [<http://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>].
- Rannikuala reisiuht. 2015. [http://www.visitsaaremaa.ee/kcfinder/upload/files/turismitrukised%20EST/EE_web.pdf]
- **Reisinger, Y., Mavondo, F.** 2007. Structural equation modelling. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol 21(4), pp 41-71.
- SA Pärnumaa Turism. [<http://visitparnu.ee/et/professionaalile/sa-paernumaa-turism>] 25.12.2015.
- **Saarinen, J., Kask, T.** 2008. Transforming Tourism Spaces in Changing Socio-Political Contexts: The Case of Parnu, Estonia, as a Tourist Destination, Vol 10 Issue 4, pp 452-473.
- **Seidl, A., Guiliano, F., Pratt, L.** 2007. Cruising for colones: cruise tourism economics in Costa Rica, Volume 13(1), pp 67-85.
- Statistikaamet. Küllastuste arv Pärnu linnas 2014-2015 [www.stat.ee].
- Statistikaamet. Majutatute ööbimiste arv Pärnu linnas 2012-2015 [www.stat.ee].
- **Stefano, D. C., Mauro, F., Alon, K., Noam, S.** 2016. Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology, Vol 52, pp 133-150.
- **Stewart, E. J., Howell, S. E. L., Draper, D., Yackel, J., Tivy, A.** 2007. Sea Ice in Canada's Arctic: Implications for Cruise Tourism, Volume 60 (4), pp 370-380.
- Tallinna sadam. 2015. Uuring: kruiisituristid jätsid käesoleval aastal Tallinnasse ligi 30 miljonit eurot [<http://ts.ee/uudised?art=650>].
- Tallinna sadam. Kruiisid. [<http://www.ts.ee/kruiisilaevad>] 27.11.2015.
- Tallinna Sadama 2015. aasta reisijate arv oli taas rekordiline. (2016). [<http://www.ts.ee/uudised?art=655>].
- **UNWTO.** 2009. Worldwide cruise ship activity. World Tourism Organization: Madrid.

- **Vairo, T., Quagliati, M., Giudice, T. D., Barbucci, A., Fabiano, B.** 2016. From land- to water-use-planning: A consequence based case-study related to cruise ship risk.

Lisa 1. Intervjuu küsimused kruisiturul aktiivselt tegutsevatele inimestele

1. Eestis on hetkel kaks sadamat, mida külastavad kruisilaevad. Kas ja kuidas on kruisiturism mõjutanud sihtkoha arengut?
2. Missuguseid sihtkoha omadusi tuleb silmas pidada kruisimarsruutide koostamisel ning uute peatuskohtade lisamisel kaardile?
3. Kuidas suhtute Pärnusse kui uude kruisiturismisihtkohta?
4. Kuidas suhtute väitesse, et kruisiturism tähendab massiturismi?
5. Kuidas arendada jätkusuutlikku kruisiturismi?
6. Milline mõju on olnud kruisiturismi arendamisel Saaremaale?
7. Missugune roll on kruisiturismi arengul turismimajanduse üldisele arengule?
8. Kas kruisiturismi võiks Eesti mõistes olla tulevikus üks enam majanduslikku kasu toov turismivorm?

Lisa 2. Intervjuu küsimused Pärnumaa turismiasjalistele

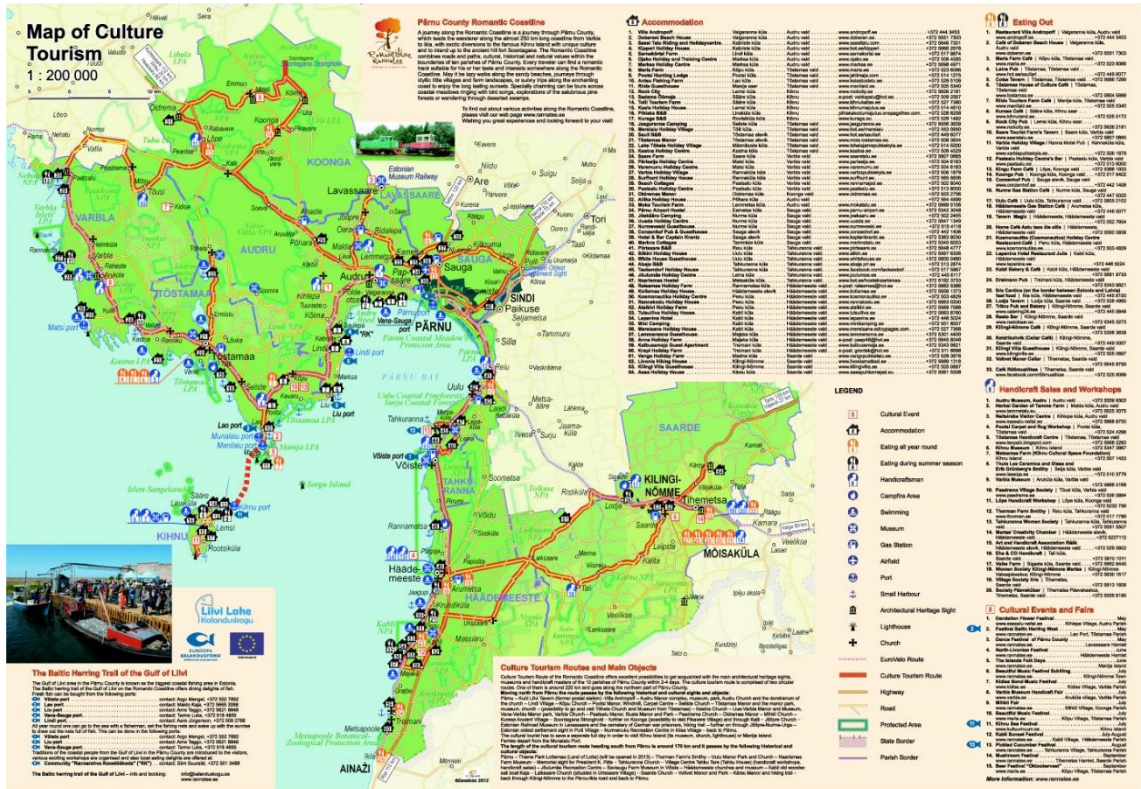
1. Kuidas suhtute ideesse „Pärnu kui kruisiturismi sihtkoht?”
2. Milline mõju võiks olla kruisituristidel Pärnu linna ja maakonna ettevõtlusele (lisaks kohalikele elanikele)?
3. Millised ettevalmistused ja arendustööd on vajalikud teha enne kruisituristide saabumist linna (sadama arendus, viidastus, kesklinna piirkonna arendamine jms)?
4. Kas olete ise olnud kruisituristi rollis või külastanud sihtkohta, mida külastavad kruisilaevad, kui jah siis kuidas tundsite end antud sihtkohas koos kruisituristidega?
5. Milline mõju võiks olla mõne tunni külastajatel Pärnu linnale?
6. Missugused on peamised atraktsioonid, mis võiksid kruisituristidele huvi pakkuda?
7. Kas kruisiturismi arendamine võib aidata ka sihtkoha tuntuse kasvatamisele maailmas?
8. Milliseid võimalusi näete Pärnus kruisiturismi jätkusuutlikuks arendamiseks tulevikus?

Lisa 3. Kruiisist kaubani



Joonis 6. Eesti suuremad sadamad. Allikas: Berezin, 2015.

Lisa 4. Pärnu maakonna rannajoon



Joonis 7. Pärnu maakonna rannajoon. Allikas: www.rannatee.ee

Lisa 5. Pärnu kui kruisiturismisihtkoha SWOT-analüüs

Pärnu linn on mereäärne kuurort, mis pakub külastajatele palju erinevaid võimalusi nii aktiivse puhkuse veetmiseks kui ka lõõgastumiseks ning konverentsi pidamiseks. Selleks, et kasutada Pärnu linna head asukohta Läänemere kaldal ning tuua linna veelgi rohkem külastajaid on kruisiturismi arendamine üks oluline aspekt sihtkoha arendamise seisukohalt. Sellest tulenevalt on autor koostanud SWOT-analüüsi, et välja tuua Pärnu linna nõrgad ja tugevad küljed.

TUGEVUSED	NÕRKUSED
Hea geograafiline asukoht ja infrastruktuur Mere- ja jõeäärne sihtkoht Suvpealinna staatus Ilusad pargid ja rohealad Turvaline keskkond Looduslik mitmekesisus Suur teenustepakkumise maht Suur konkurents kaubandusmaastikul (klientidel suur valik ostukohti) Põnev ajaloo- ja kultuuripärand Erinevad üritused ja festivalid suvehooajal	Vähene koostöö ettevõtjate vahel Võõrkeelt rääkivate giidide vähesus Kajastus turismiarenduskavas puudub Madal keskmine palgatase, mis loob eelduse tööjõu vähenemisele Tegevuste vähesus sihtkohas Väikesed spaad – pole valmis korraga mahutama väga suurt hulka külastajaid Väljaspool suvehooaega toimub väga vähe üritusi Linna ühisturundus on nõrk
VÕIMALUSED	OHUD
Suhete parandamine lähinaabritega (Läti, Soome, Venemaa) Koostöö suurendamine ettevõtjate vahel Rahvusvaheline tuntuse kasv Turistide arvu kasv Majanduslik kasu sihtkohale Pereturismi arendamine Uute ekskursioonipakettide koostamine (näiteks: „Kaluriga merele“)	Saaremaa ja Tallinna geograafiliselt parem asukoht Sihtkohas pakutavate võimaluste vähesus Linna toetuse vähenemine arendustegevustesse Külastajate arvu vähenemine Lähinaabrite konkurents (Riia on suurema pindalaga ja pakub turistidele rohkem võimalusi)

Allikas: autori koostatud

SUMMARY

DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM DESTINATION IN THE EXAMPLE OF PÄRNU

Eliis Pärn

The final thesis subject is about developing a cruise tourism destination in the example of Pärnu City. The topic was chosen due to the fact that cruise tourism is new form of tourism to the city and it is important to analyze stakeholders' opinion about cruise tourism development in Pärnu. At the moment Pärnu tourism development plan does not contain the topic of cruise destination development.

Researches on this field are rather modest and it is important for ports and destinations the investigate the impact of cruise tourism and how to develop a destination. According to Brida *et al.* (2005: 224), there is a portion of the decision makers of destination that pressure to promote cruise tourism but there is no policy in the local governments to control the impacts of such activity.

According to Pärnu tourism development plan the destination has various things to offer for tourists, but there is not mentioned cruise tourism as a potential form of tourism. Pärnu has a good location and a wide range of activities at the destination. It is important to develop unused potential of marine tourism. There has been one cruise ship in Pärnu in 1994, but because of the depth of water there was not possible to bring bigger ships to the destination.

The most important aspect to stay on a cruise route is to offer tourists a positive visitor experience. During the visit to a cruise destination, passenger have time to make acquaintance with the destination and have the opportunity to experience the activities and attractions of the area. During the vacation passengers can expose different ports and their experience in a given port may influence the intention to return to visited destination.

The research question of this paper is: how stakeholders feel about new form of tourism development and what kind of activities are important adopting cruise passengers to the city?

Based on the objectives of thesis the following research assignments have been established:

- compiling an overview of theoretical sources concerning the development of a cruise tourism destination and analyze them;
- preparing and conducting of a qualitative structured survey (interviews) among the cruise tourism developers and the tourism stakeholders;
- analyzing the result of survey;
- making proposals for cruise destination development.

The structure of the research is based on achieving the objective and the thesis is composed of two chapters. The first chapter is based on the theoretical material which brings out the approaches and researches with the development of cruise tourism destination and the most important aspects about cruise visitors' satisfaction and intention to return to a visited destination as a land tourist.

The second chapter focuses on the analysis of Pärnu city as a potential cruise tourism destination and the results of interviews. Moreover the last part of second chapter indicates the proposals to develop Pärnu as a cruise destination. The author brings out the most important activities what should be done before bringing cruise ships to the destination.

Tourism resource analysis show that Pärnu is very diverse tourism destination and there is a lot of attractions to offer guests. Location of Pärnu is good and it is possible to visit rural tourism areas and also city center and get to know the historical heritage. At the family tourism aspect it is important to visit Lottemaa, which is very popular destination among local people and neighboring countries.

According to interviews with different stakeholders opinions can infer that developing cruise tourism in Pärnu is a potential revenue in tourism field, but it is important to plan

tourism development to maintain sustainable growth in the tourism management in Pärnu. Cooperation between different organizations, companies and stakeholders is very important.

This study is useful mainly for the Pärnu area development and stakeholders. In addition researches about cruise tourism in Estonia are rather modest and this paperwork might be useful to other companies in the future whose aim is to develop cruise tourism. The study about the cruise tourism should be the base for developing Pärnu as a cruise tourism destination.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Eliis Pärn

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Kruisiturismi arendamine Pärnu linna näitel,“ mille juhendaja on Heli Müristaja.

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Pärnus, 19.05.2016.