

SÄILYYKÖ KIINNOSTUS KELKKAILUUN?

Rovaniemen moottorikelkkasafariyritysten tulevaisuudennäkymät

Maria Kallioinen, Berit Löfgren

Opinnäytetyö
Matkailun koulutusohjelma
AMK

2014

LAPIN AMMATTIKORKEAKOULU
MATKAILU-, RAVITSEMIS- JA TALOUSALA

Matkailun koulutusohjelma
Ammattikorkeakoulututkinto

Opinnäytetyö

SÄILYYKÖ KIINNOSTUS KELKKAILUUN?

Maria Kallioinen, Berit Löfgren

2014

Toimeksiantaja Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy

Ohjaaja Kaarina Kantele, Petri Pälli

Hyväksytty _____ 2014 _____

Matkailu-, ravitsemis- ja talousala
Matkailun koulutusohjelma

Tekijä	Maria Kallioinen, Berit Löfgren	Vuosi	2014
Toimeksiantaja	Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy		
Työn nimi	Säilyykö kiinnostus kelkkailuun?		
Sivu- ja liitemäärä	41+2		

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, mikä on moottorikelkkasafareiden rooli rovaniemeläisten ohjelmapalveluyritysten tulevaisuudessa kymmenen vuoden päästä. Opinnäytetyön tutkimusalueena oli Rovaniemen keskustan ja napapiirin moottorikelkkasafareita järjestävät yritykset. Toimeksiantajana toimi Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy.

Opinnäytetyömme on laadullinen tutkimus ja aineistonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Haastateltaviksi valittiin kuusi moottorikelkkasafariyritystä joista neljä osallistui haastatteluun. Teemahaastattelussa käytimme tukena haastattelurunkoa, joka sisälsi kolme teemaa. Haastattelut toteutettiin huhtikuun 2014 alussa.

Tutkimustuloksissa nousi esille yhteneviä sekä eriäviä mielipiteitä Rovaniemen moottorikelkkasafareiden tulevaisuudesta. Merkittävimmät haastattelussa esille nousseet asiat olivat ilmastonmuutoksen vähäinen vaikutus toimintaan, kaluston kehittäminen ympäristöystävälliseksi, sähkökelkkojen tulevaisuus sekä aasialaisten matkailijoiden määrän kasvu. Haastateltavien yleinen mielipide oli, että moottorikelkkasafarit tulevat säilyttämään asemaansa muiden ohjelmapalveluiden joukossa kymmenen vuoden aikana.

Avainsanat

ennakointi, ohjelmapalvelut, safarit, moottorikelkkailu, Rovaniemi

Tourism, Catering and Domestic Services
Degree Programme in Tourism

Author	Maria Kallioinen, Berit Löfgren	Year	2014
Commissioned by	Rovaniemi Tourism and Marketing Ltd.		
Subject of thesis	Will snowmobiling retain its' interest?		
Number of pages	41+2		

The aim of this thesis is to find out the role of snowmobile safaris among other programme services in Rovaniemi in the next 10 years. The research area of the thesis is businesses operating snowmobile safaris in the city centre and Arctic Circle of Rovaniemi. The commission was given from Rovaniemi Tourism and Marketing Ltd.

Our thesis is a qualitative research and we used theme based interviews to collect the research material. We chose six snowmobile safari companies, which four of them took part to the interview. The interview skeleton was used to support the theme based interview, which included three themes. The interviews have been accomplished in the beginning of April 2014.

The research results included converging and differing opinions about the future of snowmobile safaris in Rovaniemi. The most significant issues that stood out in the interview were the minor impact of climate change has on the business, the improvement of gear towards ecologically friendly snowmobiles, the future of electric snowmobiles and the growth of Asian travelers. The general opinion of the interviewees was that snowmobile safaris will retain their position among other programme services within the next ten years.

Key words prediction, programme services, safaris, snowmobiling, Rovaniemi

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	2
2	ROVANIEMI TOIMINTAYMPÄRISTÖNÄ	4
3	OHJELMAPALVELUT	7
3.1	OHJELMAPALVELUIDEN MÄÄRITELMÄ	7
3.2	MARKKINOIDEN KOKONAISKUVA JA TALOUDELLISET MUUTOKSET	7
3.3	MENESTYSTEKIJÄT, ONGELMAT JA KEHITTÄMISTARPEET	8
3.4	MOOTTORIKELKKAILU OHJELMAPALVELUNA	10
4	AIHEEN TAUSTOITUS	14
4.1	ILMASTONMUUTOS JA YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	14
4.2	MOOTTORIKELKKAILUN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	17
4.3	KALUSTO	18
4.4	TULEVAISUUDEN MATKAILIJA	20
5	MUUTOKSET MOOTTORIKELKKASAFARITOIMINNASSA	24
5.1	ENNAKOINNIN MÄÄRITELMÄ	24
5.2	TULEVAISUUSAJATTELU ENNAKOINNISSA	25
5.3	LAADULLINEN TUTKIMUS JA TEEMAHAASTATELU	27
5.4	HAASTATELUTUTKIMUS OPINNÄYTETYÖSSÄMME	29
6	TUTKIMUSTULOKSET	32
6.1	ILMASTO JA LUONTO	32
6.2	TUOTEKEHITYS JA KALUSTO	33
6.3	TULEVAISUUDEN ASIAKAS	35
6.4	MUUTA HUOMIOITAVAA	36
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	38
8	POHDINTA OPINNÄYTETYÖPROSESSISTA	40
9	LÄHTEET	42
	LIITTEET	47

TAULUKKOLUETTELO

TAULUKKO 1. HAASTATELUN VASTAUKSET	31
TAULUKKO 2. ILMASTO JA LUONTO -TEEMAN VASTAUKSET	32
TAULUKKO 3. TUOTEKEHITYS JA KALUSTO -TEEMAN VASTAUKSET	33
TAULUKKO 4. TULEVAISUUDEN ASIAKAS -TEEMAN VASTAUKSET.....	35
TAULUKKO 5. MUITA HAASTATELUSSE ILMENNEITÄ ASIOITA	36

KUVIOLUETTELO

KUVIO 1. VUODEN KESKILÄMPÖTILAN MUUTOKSET SUOMESSA VUONNA 2000-2100 (Ks. ILMASTO-OPAS 2014.)	15
KUVIO 2. LUMIPEITEPÄIVIEN MÄÄRÄ VUONNA 1971-2000 JA 2100 (Ks. VALTAKUNNALLISTEN MOOTTORIKELKKAVÄYLIEN TAVOITEVERKKO 2007, 6)	16
KUVIO 3. TYYPILLINEN MOOTTORIKELKKA (BRP LYNX)	20
KUVIO 4. TULEVAISUUSAJATELUN KESKEISET TEHTÄVÄT (Ks. HILTUNEN 2012, 35).....	26

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, mikä on moottorikelkkasafareiden rooli rovaniemeläisten ohjelmapalveluyritysten tulevaisuudessa kymmenen vuoden päästä. Tutkimusalueena on Rovaniemen keskustassa ja Napapiirillä toimivat moottorikelkkasafareita tarjoavat ohjelmapalveluyritykset. Tutkimuksessa käsittelemme ilmaston ja luontoon liittyviä muutoksia, tuotekehitystä ja kalustoa sekä muutoksia asiakasrakenteessa. Kiinnostuimme aiheesta sen ajankohtaisuuden vuoksi. Toimeksiantajana toimii Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy.

Opinnäytetyön tutkimusosuuden toteutimme kvalitatiivisella teemahaastattelulla. Haastatteluun valikoitui kolme teemaa, ja haastateltavia yrityksiä yhteensä neljä. Valitsimme haastateltavat eliittiotannan (Tuomi–Sarajärvi 2009, 86.) mukaisesti, eli haastattelimme yrityksiä, joilta oletettavasti saamme parhaiten tietoa aiheesta. Teemahaastattelun aiheet liittyvät olennaisesti moottorikelkkasafareiden toimintaan. Teemoiksi valitsimme seuraavat:

- Ilmasto ja luonto
- Tuotekehitys ja kalusto
- Tulevaisuuden asiakas

Ohjelmapalveluiden ja moottorikelkkasafareiden tulevaisuuden tutkimisesta on tuotettu hyvin vähän aikaisempaa tutkimusmateriaalia. Moottorikelkkoihin liittyen on tehty opinnäytetyönä esimerkiksi tutkimus moottorikelkkasafarioppaiden työssä kuormittumisesta ja palautumisesta (Vilmi–Sahlberg–Paananen 2013), tutkimus kasvojen suojaamisesta kylmältä husky- ja moottorikelkkasafareilla (Forsman, 2012) sekä turvallisuussuunnitelma ohjelmapalveluiden moottorikelkoille ja mönkijöille (Niskanen, 2007). Opinnäytetyöllemme pyrimme tuottamaan uutta tietoa aiheesta, josta on niukasti kirjoitettua materiaalia. Opinnäytetyömme tutkimusmateriaalista on hyötyä paikallisten yrittäjien ja yritysten lisäksi myös toimeksiantajalle Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy:lle.

Aineistona olemme käyttäneet matkailun ohjelmapalveluiden toimialaraportteja, aiheeseen liittyvää kirjallisuutta ja verkkolähteitä. Tärkeimpänä tiedon-

lähteenä näemme kuitenkin haastatteluista saamamme vastaukset. Kirjallisuus- ja verkkolähteistä valikoituivat käytettäväksi ajantasaisimmat lähteet.

Tutkimuksen tavoitteena on saada yritysten näkemyksiä siitä, miltä moottorikelkkasafareiden tulevaisuus tulee näyttämään ja mitkä ovat toiminnan keskeisimmät muutokset kymmenen vuoden aikana. Tutkimuksessa selvitämme, ovatko haastateltavien näkemykset tulevaisuudesta yhteneviä. Selvitämme myös löytyykö moottorikelkkasafaritoiminnalle mahdollisia uhkia lähitulevaisuudessa ilmastonmuutokseen tai muihin ohjelmapalveluihin liittyen.

2 ROVANIEMI TOIMINTAYMPÄRISTÖNÄ

Rovaniemen kansainvälisten asioiden päällikkö Rintala-Gardinin (2013, 5) ja Visit Rovaniemi –sivuston (2014c) mukaan Rovaniemen seudulla käy vuosittain yli 500 000 matkailijaa. Rekisteröityjä yöpymisvuorokausia oli 2012 vuonna 497.000, joista 57 prosenttia oli ulkomaisia yöpymisiä. Lapissa vastaava luku oli 42 prosenttia ja koko Suomessa 29 prosenttia, eli Rovaniemellä yöpyy huomattava määrä ulkomaalaisia muihin matkailualueisiin nähden. Suurin ulkomainen matkailijaryhmä eli noin neljännes kaikista ulkomaisista matkailijoista olivat venäläiset. Venäläiset nousivat suurimmaksi ulkomaalaiseksi ryhmäksi vuonna 2008 ja heidän osuutensa on edelleen kasvussa. Määrällisesti venäläisten yöpymisvuorokaudet ovat yli kaksinkertaistuneet vuodesta 2006. Venäjän lisäksi merkittävää kasvua on ollut myös Saksasta ja Japanista. Muita suuria kansalaisuuksia tilastoissa olivat ranskalaiset, englantilaiset, italialaiset, norjalaiset ja hollantilaiset matkailijat.

Matkailusesongeista tärkeimmiksi ovat nousseet joulukuusi- ja talvikausi marraskuusta huhtikuuhun. Näiden sesonkien merkitys on kasvanut 1990-luvun puolivälistä lähtien. Matkailijamäärältään talvikauden merkitys on lähes 60 prosenttia kokonaismatkailijamäärästä, mutta taloudellisesti talvikausi on vielä tätäkin merkittävämpi; esimerkiksi ohjelmapalveluyritysten liikevaihdosta n. 90 prosenttia tulee talvikaudelta. Joulumatkailun suurin houkutin on joulupukki, mutta joulusesongin kasvu on perustunut myös rovaniemeläisten ohjelmapalveluyritysten tarjoamiin jouluohjelmiin sekä Rovaniemen seudun joulunajan tapahtumiin. Rintala-Gardinin mukaan ruuhkaisina viikonloppuina joulusesonki muistuttaa läheisesti massamatkailua. Rovaniemen markkinaosuus Lapin talvisesongin rekisteröidyistä yöpymisistä on ollut 2000-luvulla noin 20 prosenttia. Rovaniemi on menettänyt markkinaosuuttaan kansainvälisessä talvimatkailussa, mutta toisaalta myös vahvistanut osuuttaan kotimaan matkailussa. Kesäsesonki on jäänyt talvisesongin varjoon ja sen suhteellisen osuuden trendi on ollut laskeva, vaikka matkailijamäärät ovat pysyneet kesäisin suurin piirtein samana. (Visit Rovaniemi 2014c, Rintala-Gardin 2013, 6–8.)

Rintala-Gardinin (2013, 17) mukaan Rovaniemen matkailu on muuttunut ammattiin liittyvästä incentive- eli kannustematkailusta vapaa-ajan matkailuksi. Rovaniemelle suuntautunut matkailu oli vielä 1990-luvun alkupuolella

ammattiin liittyvää, mutta vuosikymmenen loppupuolella vapaa-ajan matkailun osuus kasvoi alle 50 prosentista 74 prosenttiin. Ulkomaalaisten matkailusta 85 prosenttia on vapaa-ajan matkailua ja kotimaan matkailusta vastaava luku on 60 prosenttia.

Rovaniemen matkailutulo oli noin 170 miljoonaa euroa vuonna 2011, joka kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 5 prosenttia. Matkatoimistojen ja muiden matkailua palvelevien toimintojen, kuten ohjelmapalveluiden, osuus matkailun kokonaistulosta oli hieman alle viidesosa. Rovaniemi hyötyy merkittävästi matkailun välillisistä vaikutuksista, koska monipuolinen elinkeinorakenne mahdollistaa sen, että matkailuyritykset koko Lapin alueelta ostavat palveluja ja tavaroita seudun muilta yrityksiltä. (Rintala-Gardin 2013, 28–29.)

Opinnäytetyömme toimeksiantajana toimii Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy, joka on perustettu vuonna 2007. Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy on Rovaniemen ja Ranuan alueen matkailun markkinointiyhtiö. Yhtiö tuottaa Rovaniemen kaupungin ja Ranuan kunnan tilaamaa imago- ja kokousmarkkinointia sekä tarjoaa matkailuneuvontaa. Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy:n kotisivujen mukaan tehtävänä on muun muassa vahvistaa Rovaniemen brändiä Joulupukin kotikaupunkina, markkinoida Rovaniemeä matkakohteena kansainvälisesti, edistää Rovaniemen näkyvyyttä kansainvälisessä mediassa sekä markkinoida ja myydä Rovaniemeä kokous- ja kongressimatkakohteena. Yhtiössä työskentelee seitsemän vakituista työntekijää sekä sesonkiaikoina kahdesta kolmeen kausityöntekijää. Työtehtävät sijoittuvat niin markkinointiin, matkailuneuvontaan kuin kokousmarkkinointiin ja -myyntiin. Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy sijaitsee Rovaniemen keskustassa Lordin aukiolla. (Visit Rovaniemi 2014a.)

Matkailun yhteismarkkinointia toteutetaan yhteistyössä kasvavan yritysjoukon kanssa. Tammikuussa 2013 jäsenmäärä oli 134 yritystä. Jäsenyritykset ovat yhtiön osakkaita ja heidän osuutensa yhtiöstä on 49 prosenttia. (Visit Rovaniemi 2014a.) Jäsenyritykset ovat erilaisia matkailua ympäri vuoden tukevia ohjelma-, elämys-, majoitus- ja ravintolapalveluita kuten Arktikum, Ranuan eläinpuisto, Hotelli Rantasipi Pohjanhovi, Lapin Safarit ja ravintola Nili (Visit Rovaniemi 2014b). Rovaniemen kaupungin omistamaa 51 prosenttia yhtiöstä hallinnoi Rovaniemen Kehitys Oy (Visit Rovaniemi 2014a).

Ulkomaille tehtävät markkinointitoimenpiteet tehdään pääsääntöisesti yhteistyössä Matkailun edistämiskeskuksen, liikenneyhtiöiden ja Lapin Markkinointi Oy:n kanssa. Rovaniemen markkinointiosuuskunta ja Rovaniemen Kehitys Oy hoitavat kotimaan markkinoinnin pääsääntöisesti yhteisinä toimenpiteinä. (Rovaniemi 2006, 7.)

3 OHJELMAPALVELUT

3.1 Ohjelmapalveluiden määritelmä

Ohjelmapalvelut voidaan määritellä usein eri tavoin. Maailman matkailujärjestö World Tourism Organization (WTO) luokittelee ohjelmapalvelut viiteen eri ryhmään: talviaktiviteetit, luontomatkailu, vesi- ja ranta-aktiviteetit, sosiaalinen elämä ja kilpailut (Verhelä 2007, 16). Hemmi ja Vuoristo (1993, 227) ovat soveltaneet edellä mainittua luokittelua Suomeen sopivammaksi, ja he ryhmittelevät ohjelmapalvelut harrastus- ja virkistyspalveluihin sekä kulttuuri- ja taidepalveluihin. Harrastus- ja virkistyspalveluihin kuuluu heidän mukaansa luontoaktiviteetit, rakennetut aktiviteetit, kilpailutapahtumat sekä huvikohteet. Harju-Autin (2012, 8) mukaan suomalaisessa matkailukäsitteistössä ohjelmapalvelut ovat yleensä varsinaiseen matkailutuotteeseen liittyviä aktiviteetteja, joihin kuuluvat mm. moottorikelkkasafarit, eläinten havainnointi sekä kanootti- ja koskenlaskuretket.

Verhelän ja Lackmanin (2003, 17) mukaan ohjelmapalvelut ovat ohjelmallinen osa matkanjärjestelyä, jossa matkailijalle tarjotaan mahdollisuus osallistua johonkin aktiviteettiin. Aktiviteetti voi olla joko tapahtumaa tai toimintaa, ja matkailija voi osallistua siihen joko aktiivisesti tai passiivisesti suorittajana tai seuraajana. Turvallisuus- ja Kemikaalivirasto Tukesin määritelmän mukaan ohjelmapalveluille on tyypillistä, että asiakas osallistuu aktiivisesti suoritettavaan toimintaan. Tukes (2012) määrittelee ohjelmapalvelun joko omatoimiseksi tai ohjatuksi palveluksi, johon asiakas osallistuu yleensä aktiivisesti. Aktiviteetit voivat sisältää huomattavia riskejä, sillä osallistujille halutaan luoda elämyksiä ja uusia kokemuksia. Riskeihin vaikuttavat merkittävästi osallistujaryhmä (esim. lapset, liikuntarajoitteiset, ikääntyneet) ja ympäristötekijät kuten maasto- ja sääolosuhteet.

3.2 Markkinoiden kokonaiskuva ja taloudelliset muutokset

Teollisuusyritysten rakennejärjestelyt ja globaali finanssikriisi ovat vaikuttaneet alan palvelujen kysyntään. Suomessa kasvun heikkeneminen näkyi suoraan ohjelmapalvelujen käytössä. Vuodet 2009 ja 2010 olivat erityisen vaikeita kannustematkailusta riippuvaisille ohjelmapalveluyrityksille. Ohjelmapalvelusektorin aineelliset nettoinvestoinnit ovat kuitenkin olleet kasvussa kaikkina viime vuosina paitsi vuonna 2009. Toimialan vallitseva käsitys on, että kulut-

tajat alkavat hiljalleen pitää normaalina toistuvia taantuma- ja noususuhdannejaksoja. Tämä johtaa siihen, että vapaa-ajan matkailussa ei reagoita taloudellisiin muutoksiin enää niin voimakkaasti kuin ennen. (Harju-Autti 2012, 14, 21, 37.)

Henkilöstön kehitys ohjelmapalvelualalla on ollut viime vuosina maltillista. Vuonna 2009 koettiin notkahdus alaspäin ja alan henkilöstömäärä laski taantumaksi yli 10 prosentilla. Vuonna 2012 matkailun ja vapaa-ajan ohjelmapalvelut työllistivät noin 7500 henkilöä maanlaajuisesti, joista yhtenä merkittävimmistä työllistäjistä toimi varaus- ja opaspalvelut. Safariyritykset tarjoavat erityisesti nuorille opiskelijoille hyviä työllistymismahdollisuuksia opiskeluiden ohelle, sillä nuorilla on riittävä kielitaito ja kansainvälisyyttä ohjelmapalveluyritysten tarpeisiin. Oppaan työtä pidetään usein unelma-ammattina, mutta toisille se on usein niin sanottu läpikulkuammatti. Alan Oppaiden kysyntä on huipussaan juuri ennen talven parasta sesonkikautta, mikä parantaa työllisyyttä. (Harju-Autti 2011, 15; 2012, 14–15.)

Ohjelmapalveluyritysten menestymisen kannalta laadukkaat palvelut ja kohteiden saavutettavuus ovat keskeisiä kilpailutekijöitä. Luontoaktiviteetteja tarjoavat yritykset ovat riippuvaisia yritysasiakkaista ja merkittävä osa asiakkaita tulee ulkomailta incentive-ryhminä. Ohjelmapalveluyritysten toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia viimeisten vuosien aikana. Myynnin kehitys on ollut vaikeaa, ja yritysten kireä taloudellinen tilanne onkin rajoittanut asiakkuuksiin ja henkilöstöön käytettävää rahaa. Matkailumarkkinoiden kokonaiskuvaa ja ohjelmapalvelutoimintaa ovat viime vuosina värittäneet muun muassa markkinatilanteesta johtunut hintakilpailu yritysten välillä ja lentoyhtiöiden taloudelliset vaikeudet. (Harju-Autti 2011, 21–22.)

3.3 Menestystekijät, ongelmat ja kehittämistarpeet

Matkailun ohjelmapalveluiden toimialaraportin 2012 mukaan ohjelmapalvelualan tärkeimpänä menestystekijänä on Suomen luonto, joka tarjoaa lähes loputtomat mahdollisuudet tuotteiden ja toiminnan kehittämiseen. Hyvien liikeideoiden menestymiseen ei aina tarvita laajoja investointeja; menestystuotteet ovat usein yksinkertaisia, ympäristöä säästäviä sekä asiakasta osallistavia. Menestykseen vaikuttavat myös tuotteiden ympärivuotisuus ja paikkaan sitoutumattomuus olosuhteiden muuttuessa, mitkä ovat ohjelmapalvelualan

sesonkiluontoisuuden kannalta ongelmallisia seikkoja. Toimialan menestyvät yritykset tarjoavat monipuolisia ja viimeistelyjä tuotteita sekä oheispalveluna majoitusta ja ateriapalveluita. Ohjelmapalveluissa toiminnan perusedellytyksenä ovat vakaat yhteistyökanavat ja tiiviit suhteet matkanjärjestäjien kanssa. (Harju-Autti 2012, 45.)

Ohjelmapalveluyritysten perusongelmana on ollut jo kauan samankaltaisten tuotteiden kopiointi toisilta yrityksiltä, mikä lisää kilpailua yritysten kesken. Palveluiden uudet sisällöt ja aktiivinen tuotekehitys ovat jääneet huomiotta. Erityisesti safariyrityksissä innovointi ja uusien palveluiden kehittäminen on jäänyt viime vuosina vähälle huomiolle. Moni tuote saattaa olla jo tiensä päässä, mutta uudistumiseen ei ole tartuttu ajoissa. Tuotekehitysongelmien lisäksi alan yrityksen perustamiskynnys on ollut matala, joten kaikilla yrityksillä ei ole välttämättä riittävää koulutusta ja osaamista työhön. Yhteistoiminnan vähäisyys on vaikeuttanut pienten yritysten menestymistä markkinoilla; pienet toimijat kärsivät muun muassa hinnoitteluvirheistä, osaavan henkilöstön puutteesta sekä kapasiteettiongelmissa. Pienten ohjelmapalveluyritysten ongelmana on usein myös pääoman puute, joka vaikeuttaa omalta osaltaan toiminnan laajentamista ja kaluston uusimista. Tämä voikin olla riski turvallisuuden kannalta, sillä esimerkiksi moottorikelkkojen ja turvavarusteiden tasalaatuisuus, riittävä määrä ja hyvä kunto ovat erittäin tärkeitä tekijöitä. (Harju-Autti 2012, 31, 46–47.)

Alan tulevaisuuden kannalta oleellinen muutostarve on asiakkaiden tarpeiden tunnistamisessa yritysten toimia ohjaavana tekijänä. Tuotantolähtöisestä toimintatavasta tulisi siirtyä asiakaslähtöiseen toimintaan. Palvelua ja sen laatua arvostetaan nykyään erittäin paljon, sillä asiakkaat ovat hyvin hintalaatutietoisia. Laadusta tulee myös entistä tärkeämpi valintakriteeri markkinoilla; matkanjärjestäjät luottavat enemmän yritykseen, joka voi toiminnallaan osoittaa palvelujen laadukkuuden. Ohjelmapalveluiden sesonkiluontoisuus asettaa myös omat haasteensa alalle, sillä sesongin pidentämiseen tai toisen sesongin hyödyntämiseen ei ole vielä löydetty pitkäaikaisia ja kannattavia ratkaisuja. (Harju-Autti 2011, 39–40; 2012, 47.)

Syksyllä 2012 toteutetun PK-yritysbarometrin mukaan lähes 30 prosenttia alan yrityksistä toteaa, että keskeisin kehittämistarve on markkinoinnissa ja

myynnissä. Pk-yritykset kokevat, että kehittämistarpeita on myös henkilöstön osaamisessa. Tietotekniset uudistukset ja niiden nopea kehitys tuottaa jatkuvan muutos- ja koulutustarpeen alan yrityksissä. Toistaiseksi suurin osa yrityksistä ei ole panostanut aktiivisesti teknologiaan ja sen hyödyntämiseen, vaikka se mahdollistaa uusia palveluita ja tuo uusia ulottuvuuksia perinteiseen toimintaan. (Harju-Autti 2012, 47–48.)

3.4 Moottorikelkkailu ohjelmapalveluna

Moottorikelkkailu kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena on luonnossa tapahtuvaa turvallista ohjelmapalveluiden järjestämistä. Ohjelmapalvelu suoritetaan ohjeita ja määräyksiä noudattaen omatoimisena tai ohjattuna, luvallisilla alueilla ja ympäristöystävällisesti tarvittavin varustein ja turvallisuusohjeet huomioon ottaen. Moottorikelkkaohjelmapalveluiden toimintaympäristönä on luonto, johon kuuluvat moottorikelkkareitit ja –urat. Toimintaympäristöön kuuluu myös taukopaikat, jotka liittyvät ohjelmapalveluiden toimintaan. (Juvonen–Kurronen–Heimala 2004a, 4.) Suurin osa suomessa tapahtuvasta moottorikelkkailusta on yksittäisten kelkanomistajien kotinsa tai loma-asuntonsa lähellä harjoittamaa huviajelua tai paikasta toiseen siirtymistä. Yksittäiset kelkkailijat tekevät myös pitempiä retkiä, suurin osa kelkkailijoista ajaa vuosittain kuitenkin alle tuhat kilometriä. (Valtakunnallisten moottorikelkkaväylien tavoiteverkko 2007, 3.)

Matkailun ohjelmapalveluiden suosio matkailijoiden joukossa kasvaa. Matkailijat haluavat että moottorikelkkasafareille on helppo ja nopea varata paikka, sekä safareiden halutaan olevan laadukkaita ja turvallisia. Ohjelmapalveluiden menestyminen edellyttää yrityksiltä monipuolista osaamista, sekä laatuettua turvallisuusjärjestelmä toimintojen osalta. Ohjelmapalvelujen käsitteiden ja termien määräykset perustuvat toiminnan, toimintaympäristön, välineistön ja turvallisuudesta annettavien tietojen yhtenäiseen viestintään. (Juvonen ym. 2004a, 3–4.)

Moottorikelkkaohjelmapalvelua tuottavalla tai myyvällä henkilöllä tai yrityksellä on oltava toiminnan edellyttämät luvat ja vakuutukset sekä ammattitaitoinen henkilökunta ja toiminnan edellyttämät toimitilat. Palveluntuottajalta edellytetään ammattitasa, riskien minimointia ja ympäristövastuullisuutta. Moottorikelkkasafarioppaalla tulee olla koulutuksen tai kokemuksen kautta hankit-

tu ammattitaito moottorikelkkailutuotteen toteuttamisesta ja asiakaspalvelusta. Opas tunnistaa ja ottaa huomioon mahdolliset riskit ja toimii ympäristö vastuullisesti. Oppaalla tulee olla riittävä käytännön kokemus tehtävistään. Apuoppaana voi toimia ohjelmanpalveluiden toteuttamiseen peruskoulutuksen tai työkokemuksen kautta pätevyyden saanut henkilö. Moottorikelkkaohjelmanpalveluiden huolto ja avustavissa tehtävissä voi toimia vähäiselläkin kokemuksella. (Juvonen ym. 2004b, 3.)

Moottorikelkan kuljettajan on oltava vähintään 15-vuotias. Virallisilla moottorikelkkareiteillä sekä teitä ylitettäessä on kuljettajalla oltava vähintään T-luokan ajokortti. Kuljettajalla on oltava fyysiset edellytykset kelkalla ajamiseen, eikä hän saa olla päihteen vaikutuksenalainen. Kuljettajalla on oltava tarvittava tietämys moottorikelkan kuljettamisesta liittyviin lakiin ja asetuksiin ja hänellä on vastuu aiheuttamistaan vahingoista. Moottorikelkan kyydissä oleva on kuljettajan vastuulla niin kuin muussakin moottoriajoneuvoliikenteessä. Yleinen suositus on, että moottorikelkan kyytiin ei otettaisi alle 8-vuotiasta lasta, vaan heidät sijoitettaisiin henkilön kuljetukseen soveltuvaan rekeen. Matkustajat tulee varustaa samoin turvallisuusvarustein kuin kuljettajakin. (Juvonen ym. 2004b, 3.)

Moottorikelkka on lumella suunniteltuun liikkumiseen tarkoitettu, rekisteröity telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle. Moottorikelkan oma massa saa olla enintään 0,5 tonnia (Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 8 §). Kuljettajan lisäksi kyydissä saa olla yksi henkilö (Asetus ajoneuvon käytöstä teillä 41 §). Moottorikelkkailussa käytettävä varustus on asukokonaisuus, joka mahdollistaa selviytymisen valitsevissa luonnonolosuhteissa. Asukokonaisuus koostuu haalarista tai kaksiosaisesta ajoasusta, lisäksi tarvitaan olosuhteisiin soveltuvat jalkineet ja käsineet sekä kypärämyssy. Kuljettaja ja matkustaja on varustettava samoin varustein. Kaikille pakollinen varuste on suojakypärä, joka täyttää asetuksen ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1256/92) 202 §:ssä esitetyt vaatimukset. (Juvonen ym. 2004a, 7.)

Moottorikelkkailua järjestävän toimikeskuksen on oltava kiinteä toimipaikka, jossa on asianmukaiset ja riittävästi mitoitettut tilat varusteiden vaihtamiseen ja peseytymiseen sekä tarvittavat tilat moottorikelkkojen ja kelkkailuvarusteiden

den säilyttämiseen ja huoltoon. Moottorikelkkailutoimikeskuksesta on esteetön pääsy moottorikelkkareiteille ja ajourille sekä polttoaineen jakelupisteelle. (Juvonen ym. 2004a, 7.)

Moottorikelkkaura on merkitty, maanomistajan lupaan perustuva ajo-ura, missä moottorikelkkailua voidaan harjoittaa turvallisuusmääräyksiä ja maastoliikennelakia noudattaen. (Juvonen ym. 2004a, 8.) Uralla ajaminen voi edellyttää maanomistajan lupaa, joka toisinaan se voi olla maksullinen. Mikäli reitti on tarpeellinen yleisen kulkuyhteyden luomiseksi tai yleisen virkistyskäytön kannalta, voidaan perustaa myös ilman maanomistajan suostumusta, kuhan reitistä ei aiheudu maa-alueen omistajalle, haltijalle tai poronhoidolle huomattavaa haittaa. (Maastoliikennelaki 2014.) Moottorikelkkaurien osalta ongelmana on koettu väylän pysyvyyden turvaaminen esimerkiksi maanomistajan vaihtuessa. Erityisesti safaryrittäjien toimintaa on vaikeuttanut urien käyttöoikeuksien muuttuminen äkillisesti. Virallisen reittitoimituksen kautta perustetut reitit ovat kaikkien moottorikelkalla oikeutettujen käytössä. Laajamittainen yhtenäisten reittien suunnittelu ja perustaminen on kuitenkin työnä aikaa vievää ja kallista. (Valtakunnallisten moottorikelkkaväylien tavoiteverkko 2007, 5.)

Moottorikelkkailureitti, maastoliikennelain 13 § mukainen maastoon merkitty reitti ja samalla myös tieliikennelain 2 § mukainen tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikennettä varten ja reitillä noudatetaan tieliikennesääntöjä. (Juvonen ym. 2004a, 8.) Reitin perustaminen edellyttää reittisuunnitelmaa, jonka ympäristönsuojelulautakunta hyväksyy. Reittiä ei saa perustaa, jos sen käyttö aiheuttaa merkittävää haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, luontaiselinkeinolle, maa- ja metsätaloudelle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Viralliset kelkkareitit merkitään maastoon erityisillä reittimerkeillä. (Maastoliikennelaki 2014.) Liitteenä kartta Rovaniemen moottorikelkkareitistöstä (Liite 2).

Moottorikelkkaretki on 1-3 tuntia kestävä opastettu moottorikelkalla ajaminen, johon voi sisältyä taukoja ja ateriapalveluja. Moottorikelkkasafariksi luokitellaan yli kolme tuntia kestävä opastettu nähtävyyks- tai luontokohteeseen suuntautuva moottorikelkkamatka. Moottorikelkkasafariin sisältyy lisäksi ateriat- tai majoituspalveluita. Moottorikelkkavaellus on kestoltaan yli vuorokau-

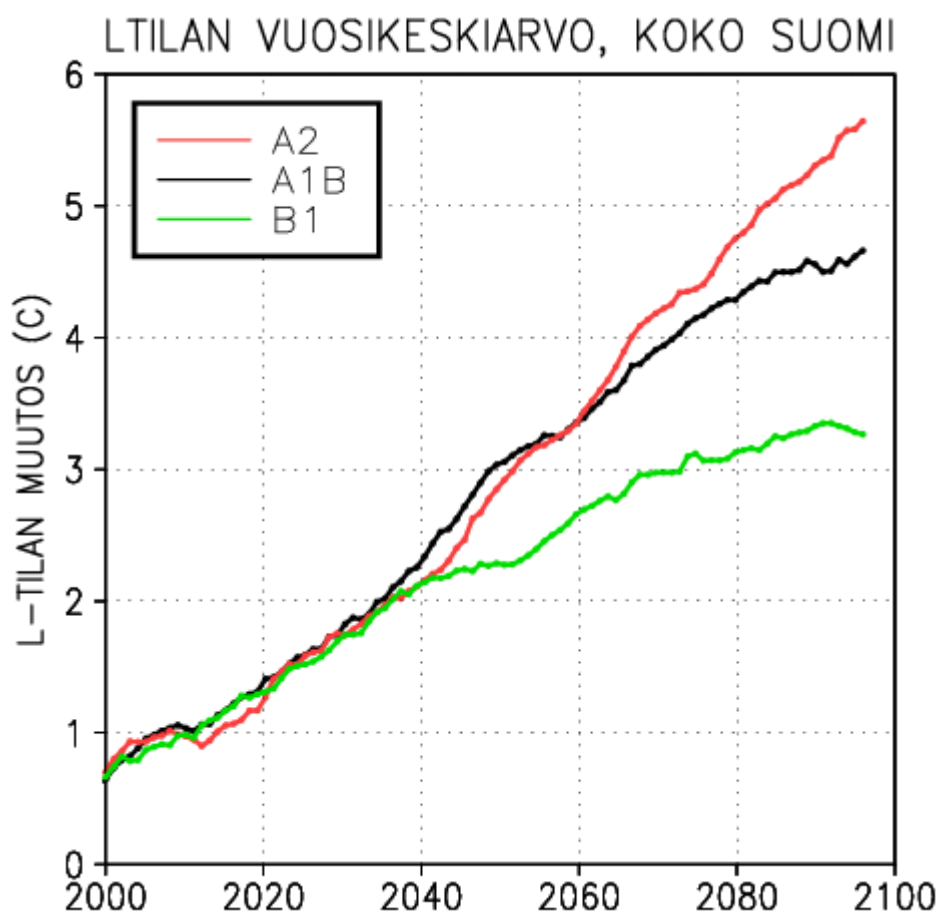
den mittainen, omatoiminen tai opastettu moottorikelkalla tapahtuva matka, johon sisältyy yöpymis-, ateria-, ja majoituspalveluita. (Juvonen ym. 2004a, 11.)

4 AIHEEN TAUSTOITUS

4.1 Ilmastonmuutos ja ympäristövaikutukset

Ilmastonmuutoksella tarkoitetaan ihmisen aiheuttamaa hiilidioksidipitoisuuden nousua, joka johtaa ilmaston lämpenemiseen. Ilmastonmuutos on maailmanlaajuinen ilmiö, sillä sen kehitykseen vaikuttavat päästöt leviävät koko ilmakehään riippumatta siitä missä tuotantopaikka sijaitsee. Ilmastonmuutoksen estämiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on tehty kansallisia ja kansainvälisiä toimenpiteitä ja sopimuksia, joista tärkeimpinä muun muassa YK:n ilmastosopimus ja Kioton pöytäkirja. Suomessa toteutettavia toimia linjataan esimerkiksi kansallisen ilmasto- ja energiastrategian sekä alueellisten ilmastostrategioiden avulla. (Lapin Liitto 2011.)

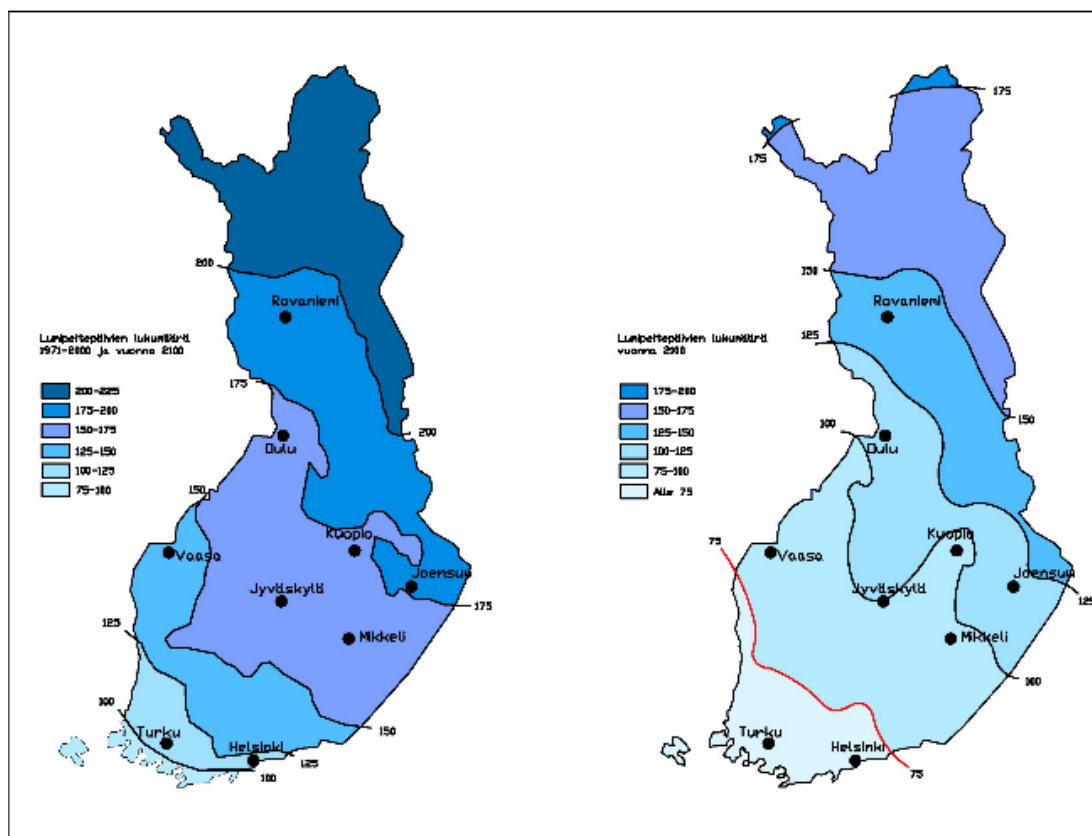
Lapin Liiton julkaiseman Lapin ilmastostrategian 2030 mukaan maapallo on lämmennyt viimeisen vuosisadan aikana $0,74^{\circ}\text{C}$ ja Suomi reilun asteen. Lämpeneminen on voimakkainta maa-alueilla ja erityisesti pohjoisen pallonpuoliskon korkeilla leveysasteilla. Lapin ilmastostrategiassa 2030 vuosikeskilämpötilan arvioidaan nousevan lähivuosikymmeninä noin $0,4\pm 0,1^{\circ}\text{C}$. Ilmatieteen laitoksen vuoden keskilämpötilan muutoksista kertovan kuvan mukaan ilmasto voi lämmetä Suomessa lähivuosikymmeninä lähes kahdella asteella (Kuvio 1). Kuvan käyrät havainnollistavat kolmea vaihtoehtoista kasvihuonekaasuskenaariota, joista A2 on suurten päästöjen mukainen, A1B on melko suurten päästöjen mukainen ja B1 on pienten päästöjen mukainen. (Ilmasto-opas 2014.)



Kuvio 1. Vuoden keskilämpötilan muutokset Suomessa vuonna 2000-2100 (Ks. Ilmasto-opas 2014.)

Ilmatieteen laitoksen erikoistutkija Kirsti Jylhän (2012) mukaan lämpötilan muutosta ei kuitenkaan voida ennustaa tarkasti, koska ilmasto vaihtelee myös luonnostaan ja arviot tulevasta perustuvat ilmastomalleihin, joihin liittyy epävarmuutta. Ilmastonmuutoksen kehitys ja sitä kiihdyttävä päästöjen määrä riippuu myös suuresti ihmiskunnan toimista, eli saadaanko päästöjä rajoitettua vai jatkuuko niiden kasvu.

Lämpötilamuutosten lisäksi ilmastonmuutos tulee näkymään olennaisesti lumi- ja jääolosuhteissa, jotka vaikuttavat moottorikelkkailuun ja muihin talviohjelmopalveluihin. Lumipeitepäivien määrää havainnollistavasta kuvasta (Kuvio 2.) näkee lumipeitepäivissä ennustetun muutoksen vuoteen 2100 mennessä. Lukumäärät on saatu yhdistelemällä Ilmatieteen laitoksen nykytilan kuvaa ja Ilmatieteen laitoksen ennustetta lumipeitepäivistä vuosisadan lopulla. Ennuste on keskiarvo useasta ilmastomallijaosta. Lapissa lumipeitepäivien lukumäärä vähenee ennusteen mukaan 30 prosenttia ja Etelä-Suomessa jopa 50 prosenttia.



Kuvio 2. Lumipeitepäivien määrä vuonna 1971-2000 ja 2100 (Ks. Valtakunnallisten moottorikelkkäväylien tavoiteverkko 2007, 6)

Ruuhelan ja Ruosteenojan (2012, 12–13) mukaan Suomen matkailu- ja ohjelmopalvelualan tärkein menestystekijä eli luonto muuttuu vähitellen talvien lauhtuessa. Ilmaston lämpeneminen vaikuttanee eniten lumeen liittyvän talvimatkailukauden alussa ja lopussa. Meneillään olevaa ilmastomuutosta ei voida enää pysäyttää, sillä mahdolliset uudet hillintätoimet tehoaisivat vasta pitkällä aikavälillä. Ilmastomuutosta hillittäessä tarvitaan myös matkailualan panosta muiden toimialojen lisäksi. Ilmasto on usein ratkaiseva tekijä matkakohtetta valitessa, minkä vuoksi ilmastomuutokseen varautuminen on toimialalla tärkeää.

Loppukevään sekä marras- ja joulukuun lumivarmuus ei ole Etelä-Lapissa enää taattu, mikä vaikuttaa suoraan luonnonlumiin perustuviin ohjelmopalveluihin ja vaatii esimerkiksi joulutuotteen uudelleenarviointia. Uusien ohjelmopalveluiden kehittämisessä tulee huomioida ilmastomuutoksen vaikutukset ja sopeuttaa tuotteet vallitseviin olosuhteisiin. Tuotekehityksestä tekee haasteellisen myös se, että tuotteiden pitäisi olla tilanteen ja sääolojen mukaan muunneltavissa. (Metla 2011.)

Sopeutumalla ja varautumalla ennakkoon ilmaston lämpenemisestä voi olla myös huomattavia etuja. Suomen matkailun odotetaan hyötyvän siitä, että muualla Euroopassa ilmasto muuttuu huonompaan suuntaan. Talvikauden mahdollisesta tyypistymisestä huolimatta ydintalven lämpeneminen voi lisätä ulkoilumahdollisuuksia keskitalvella. Keski-Euroopan alppikohteiden lumiraja ennustetaan kohoavan nykyistä korkeammalle, mikä voi puolestaan vetää talvimatkailijoita lumivarmempaan Pohjois-Eurooppaan. Kesämatkailu voi hyötyä Välimeren muuttuessa entistä kuumemmaksi matkailukohteeksi erityisesti aktiivimatkailijoiden kohdalla, sillä Suomen kesäiset lämpötilat ovat ulkoilun kannalta lähes ihanteelliset. Haasteena onkin kesämatkailun ja sen oheistoimintojen kehittäminen tulevaisuuden matkailijoita varten. (Kietäväinen–Tuulentie–Rovanperä 2011, 8; Ruuhela–Ruosteenoja 2012, 14.)

4.2 Moottorikelkkailun ympäristövaikutukset

Moottorikelkkoja on Suomessa kaikkiaan vajaat 130 000, joista liikennekäyttöön on rekisteröity noin 107 000. (Liikenneturva 2013.) Moottorikelkat päästävät palamatonta polttoainetta luontoon varovaisinkin arvion mukaan yli kymmenen miljoonaa litraa joka vuosi. Määrä voi olla jopa yli viisitoista miljoonaa litraa, mikä vastaa noin neljäsosaa koko Suomen tieliikenteen hiilivetyypäästöistä. Kelkoilla ajetaan alle puoli prosenttia kaikista liikenteen kilometreistä, nekin muutamana talvikuukautena. (Kaakkinen–Laurinoli 2014.)

Maastoliikenteen lisääntyminen on maassamme huomattava uhka luonnolle. Moottorikelkkailu aiheuttaa etenkin uhanalaisten eliölajien pesimä-, lisääntymis-, tai muilla tärkeillä esiintymisalueilla, jäkälien poiminta-alueilla, kulumiselle alttiilla tai geologisesti arvokkailla alueilla, luonnonsuojelualueiden läheisyydessä, pohjavesialueilla sekä alueilla, joilla maastoliikenteestä aiheutuu melun tai ilman epäpuhtauksien vuoksi ympäristöhaittoja. (Hemmi 2005, 23.)

Moottorikelkkailun ympäristövaikutukset muodostuvat melusta, pakokaasupäästöistä sekä maaperään, eläimistöön ja kasvillisuuteen kohdistuvista haittoista. Moottorikelkkailun haittavaikutukset eläimistöön voidaan jakaa suoriin ja epäsuoriin vaikutuksiin. Suorat vaikutukset liittyvät eläinten katoamiseen elinalueiltaan ja epäsuorat vaikutukset eläinten elinympäristössä tapahtuviin muutoksiin eli eläimistön on vaikea sopeutua moottorikelkkojen aiheuttamaan

äkilliseen meluun, lisäksi maaperän tallautuminen ja lumipeitteen tiivistyminen vaikeuttavat eläinten sopeutumista. Kasvillisuuteen kohdistuvat haittavaikutukset voidaan jaotella samoin suoraan fyysiseen vaurioon ja epäsuoraan lumipeitteen tiivistymisen aiheuttaman voimistuneen kylmä- ja routavaurion syntymisen riskiin. (Katila 1993, 8–22.)

Yksi merkittävimpiä moottorikelkkailun aiheuttamia haittavaikutuksia on kelkkailun synnyttämä melu. Moottorikelkkamelulla tiedetään olevan negatiivisia vaikutuksia talvella ulkona liikkuviin kävelijöihin, hiihtäjiin ja ihmisiin, jotka hakevat hiljaisuutta ja yksinäisyyttä (Palma–Stewart 2008, 2). Melun häiritsevyyttä muiden luonnon virkistyskäyttäjien kannalta lisää se, että kelkkareitit ja muuhun luonnon virkistyskäyttöön käytettävät reitit ovat usein lähellä toisiaan. Luonnon virkistyskäyttäjien lisäksi moottorikelkkareitit aiheuttavat häiriötä myös vakituiselle asutukselle ja loma-asutukselle. Asutukselle ongelmallisimpia kohteita ovat taajamien läheisyydessä kulkevat reitit, joilla kelkkojen liikennemäärät ovat usein suurimmillaan joko majoitustarjonnan tai tankkaus- ja taukopaikkojen takia. (Liikonen ym. 2007, 11.)

Kelkkailun aiheuttamia meluhaittoja lisää se, että jää- ja lumipeitteen ollessa parhaimmillaan moottorikelkalla päästään liikkumaan lähes kaikkialla, missä maastonmuodot ja kasvillisuus sen vain mahdollistavat. Moottorikelkkailun suosion kasvaessa siitä aiheutuvat ongelmat ovat saaneet lisää huomiota. (Keski-Suomen Liitto 2003, 11–15.)

4.3 Kalusto

Moottorikelkoissa käytetään joko kaksi- tai nelitahtista polttomoottoria. Vanhan mallin moottorikelkoissa polttoaineen syöttö tapahtuu kaasuttimen välityksellä tai uusimmissa malleissa ruiskutekniikalla. Moottorikelkkojenmoottorit ovat neste- tai ilmajähdytteisiä ja voimansiirto telalle tapahtuu variaattorin välityksellä. Moottorista aiheutuvaa melua on voitu viime vuosina vähentää teknologian kehityksen ansiosta. Uudet nelitahtiset moottorit ovat melutasoltaan usein hiljaisempia kuin perinteiset kaksitahtiset moottorit. Moottorin meluisin osa on pakoputki, joten moottorikelkan aiheuttama melu on hieman suurempi pakoputken puolella. (Liikonen ym. 2007, 9.)

Kaksitahtimoottoreita käytetään yleisimmin mopoissa, moottorisahoissa. Kaksitahtimoottorit ovat tehokkaita ja pienikokoisia moottoreita. Niiden tehok-

kuus perustuu siihen, että jokaisella moottorin kierroksella on työtahti. Kaksitahtimoottorin käyttöikä on lyhyempi ja käyntiääni voimakkaampi kuin nelitahtimoottorin. (Edu.fi 2014.) Moottoreita käytetään pienkoneissa siksi, että ne toimivat kaikissa asennoissa. Koneissa on myös vain vähän osia, joten ne ovat nelitahtimoottoria yksinkertaisempia ja ehkä hiukan keveämpiäkin. Nykyiset pienet nelitahtimoottorit ovat hyvin kilpailukykyisiä tässäkin suhteessa. (Tiilikainen 2010.)

Nelitahtimoottoreita käytetään nykyisin kaikenkokoisissa koneissa. Bensiinikäyttöiset moottorit ovat keveitä ja edullisia, dieselmootorit taas raskaampia ja kalliimpia. Työkonekäytössä dieselmootorit ovat yleisempiä. Ainoastaan pienissä kuluttajamalleissa käytetään bensiinimoottoreita. Oikean polttoainelaadun käyttäminen on ratkaisevan tärkeää. (Edu.fi 2014.) Nimi tulee neljästä moottorin toimintavaiheesta, jotka toistuvat uudestaan ja uudestaan moottorin käydessä. Nelitahtimoottorin etuna kaksitahtimoottoriin verrattaessa on parempi hyötysuhde ja samalla puhtaammat pakokaasupäästöt, sillä nelitahtimoottorissa polttoaineen ja ilman seos ei juuri ollenkaan sekoitu pakokaasuihin. Tästä johtuen polttoaineen palaminen on puhtaampaa ja tehokkaampaa kuin kaksitahtimoottorissa. (Student Oulu 2014.)

Sähkökelkka on moottorikelkka, jonka voimanlähteenä toimii sähkömoottori. Sähkövirta moottorille tuotetaan energiavarastona toimivalta akustolta. Akkuteknologian kehitys on luonut mahdollisuuden sähkökelkkakonseptille. Arctic Power yrityksen sähkökelkka on kehitetty pääasiallisesti matkailuyritysten käyttöön. Tällä hetkellä sähkökelkkoja on testattavana Lapin Safareilla. (Matti Vatanen 2014; Arctic Power 2014.)

Sähkömoottorikelkan edut verrattuna polttomoottorikelkkaan ovat huomattavat. Sähkömoottori tekee kelkasta päästöttömän, kun tavallisen moottorikelkan päästöt ovat suuret. Meluhaittaa sähkökelkoista aiheutuu erittäin vähän. Sähkömoottorikelkan hiljaisen käynnin ansioista ympärillä oleva luonto, asutus ja eläimistö häiriytyvät hyvin vähän. Kelkoilla on myös alhaiset käyttökustannukset tavallisen polttomoottorikelkan aiheuttamiin käyttökustannuksiin. Sähkömoottorikelkkojen ongelmat ovat tällä hetkellä ajomatkan lyhyehkö käyttösäde (n. 60 km) ja komponenttien kallis hinta. (Vatanen 2014.)

Vatanen toteaa muidenkin matkailuyritysten olevan kiinnostuneita sähkökelkkojen hyödyntämisestä toiminnassaan, mutta laajempi käyttö vaatii sähkökelkkojen kaupallistamista ja niin sanottua massatuotantoa. Lapin Safareilla kelkkojen käyttökokemukset ovat lupaavia, vaikka tällä hetkellä pystytään toteuttamaan lyhyitä puolen päivän safareita. Kuitenkin sähkökelkkojen yleistyminen on odotettavissa vasta noin kymmenen vuoden päästä. (Vatanen 2014.)



Kuvio 3. Tyypillinen moottorikelkka (BRP Lynx)

4.4 Tulevaisuuden matkailija

Tulevaisuuden asiakastarpeet kiinnostavat matkailuyrityksiä. Erilaisten tulevaisuuksien huomioiminen antaa yrittäjille mahdollisuuden varautua tulevaan ja suunnitella toimintaansa, jotta se olisi markkinoilla mahdollisimman kilpailukyistä. Asiakastarpeiden ennakkoinnin avulla yrityksen toiminnan kehittäminen suuntautuu tulevaisuuteen, mikä taas auttaa innovaatioiden tuottamisessa ja mahdollisten uusien liiketoiminta-alueiden löytämisessä. (Mannermaa 2004, 28.)

Tulevaisuuden matkailijat ovat entistä vaativampia, nautinnonhaluisempia sekä samalla hintatietoisempia, mutta myös kriittisiä laatua kohtaan. Se, mikä ennen saattoi olla laadukasta, ei enää tulevaisuudessa ole sitä (Thomson 2004, 8.) Internetin ansiosta monet matkailijat ovat paremmin tietoisia matkakohteista ja niiden tarjoamista mahdollisuuksista. Palveluodotusten arvioidaan jakautuvan, osa matkailijoista odottaa hyvin korkeatasoista henkilöllistä palvelua, kun taas osa haluaa ostaa palvelut helposti verkon kautta olematta tekemisissä kasvotusten ihmisen kanssa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 43–44).

Tulevaisuuden matkailijat jakautuvat jo nykyistä pienempiin segmentteihin. He haluavat ostaa täysin heille suunniteltuja matkoja, jotka vastaavat heidän yksilöllistä makuaan ja vaatimuksiaan. Yrityksen tarjoavat segmentoituja eli yksilöllisesti räätälöityjä matkoja, joissa halutaan korostaa korkeaa laatua ja henkilökohtaista palvelua. Asiakkaiden kysynnän yksilöllistymiseen liittyy kasvava tarve käyttää matkailuaktiviteetteja oman identiteetin määrittelemisessä. Modernien humanistien joukosta löytyy myös matkailijoita, jotka viettävät mieluummin lomansa tutussa ja turvallisessa ympäristössä. (Sievinen 2005, 74.)

Tulevaisuuden kuluttajien oletetaan olevan alttiimpia erilaisille trendeille ja varsinkin median vaikutukselle. Tulevaisuuden matkailijat ovat seikkailunhaluisia ja eivät pelkää matkustaa heille uusiin ja tuntemattomiin kohteisiin. Kysynnän yksilöllistymisen seurauksena alalle syntyy massaräätälöityjen tuotteiden ja palveluiden markkinat. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 43–46.)

Riippumattomien tietolähteiden merkitys matkailijoiden päätöksenteossa on lisääntymässä. Nykyään yhä useampi matkailija muodostaa käsityksen tuotteista tai palveluista sosiaalisen median keskustelupiirien kautta, esim. Facebook tai TripAdvisor-palvelu. Nykypäivän mahdolliset asiakkaat arvioivat itse tuotteiden ominaisuuksia ja sen käyttöä sekä kertovat kokemuksistaan muille Internetin käyttäjille ja niistä saatetaan keskustella yhdessä. Maailmanlaajuisissa virtuaaliyhteisöissä samoista asioista kiinnostuneet ihmiset voivat vaihtaa kokemuksiaan ja näin pyrkiä vaikuttamaan yritysten toimintaan tai oman matkansa laatuun ja kokemukseen. (Raijas–Repo 2009, 13.) Tulevaisuuden asiakkaita segmentoidaan enemmän yksilöllisyyden ja tarpeiden mukaan,

eikä välttämättä enää iän, koulutuksen tai sukupuolen perusteella. Asiakassegmentoinnin on arvioitu muuttuvan siten, että segmenttien sijaan puhuttaiisiin yhteiset kokemukset jakavista sukupolvista, joita varten markkinointi suunnataan. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 43.)

Nykypäivänä vapaa-aika ja työ yhtyvät toisiinsa, sillä molemmat tähtäävät saman tärkeän asian toteuttamiseen. Matkailijoihin kohdistuu yhä enemmän paineita muun muassa jatkuvasta uuden oppimisesta, itsensä kehittämisestä, sivistämisestä, tekemisestä ja suorittamisesta, halusta etsiä äärimäisiä elämyksiä sekä tarpeesta saavuttaa asioita, joita ennen ei ole saavuttanut. (Vehmas 2010.) Kuitenkin stressivapaan ja vaivattoman elämyksen hakijana utelias löytöretkeilijä kaipaa seikkailuja yksin sekä yhdessä (Kyyrä 2013, 5).

Hyvinvointi koetaan yhdeksi tulevaisuuden keskeiseksi trendiksi, sillä ihmisen huoli omasta terveydestä kasvaa ja halu parantaa oman elämänlaatua. Aktiivilomien sekä erilaisten hyvinvointi-, terveys-, fitness- ja stressinhallintatuotteiden matkailukysyntä kasvaa länsimaissa. Terveys- ja hyvinvointipalvelujen markkinoille syntyy uusia tuotteita, ja hyvinvointipalveluja tullaan yhdistämään matkailutuotteisiin. Palveluja suunnataan entistä enemmän myös miehille, varhaisnuorille, lapsille ja jopa lemmikkieläimille. Kun hyvinvointia ei enää koeta elämyksenä vaan kulutushyödykkeenä, tulee hinnasta tärkeämpi tekijä asiakkaille, jolloin hyvinvointituotteiden välille syntyy hintakilpailua. (Raijas–Repo 2009, 26.)

Ikääntyneiden osuus maailman väestöstä lisääntyy, he omistavat suuren osan maailman varallisuudesta ja käyttävät rahojaan aktiivisesti. Maailma kehittyy kohti USA-johtoista lännen ja Kiina-johtoista idän talouskeskusta. Kehittyvien maiden keskiluokka vaurastuessa myös heidän elinolonsa laajenevat. Rahaa riittää koulutukseen, terveyteen, matkailuun ja vakuutuksiin. Naisen asema aktiivisina päättäjinä vahvistuu erityisesti kehittyvissä maissa vaurastumisen johdosta. Ihmisen yksilöllisyys ei ole sidoksissa ikään tai sukupuoleen ja kokemuksiin, mielipiteitä ja näkemyksiä sekoitetaan ennakkoluottomasti ja suvaitsevasti. (Kyyrä 2013, 6.)

Kun puhutaan Lapin tulevaisuuden matkailijasta, voidaan puhua niin sanotusti modernista humanistista. Mitä vahvemmin matkailijat ovat omaksuneet modernin humanismiin liittyviä piirteitä, sitä enemmän he ovat kiinnostuneita

Suomesta matkailumaana. Matkailija haluaa oppia paikallisuudesta osallistumalla lappilaiseen arkeen ja vaikuttaa maailman hyvinvoinnin edistämiseen. Tunteiden kokeminen ja merkityksen löytäminen ovat tärkeitä. Tulevaisuuden matkailijaa Lapissa voisi kutsua edelläkävijämatkailijaksi. (Kyyrä 2013, 11.)

Luonnonresurssien niukkuuden takia ihmiset pyrkivät edistämään hyvinvointia ja elämänlaadun parantamista. Matkailijat hakevat tunteita ja niin sanottua ei materialistista tuotetta. Varsinkin paikallisuus vetoaa tunteisiin. Matkailijat kokevat paikallisuuden aidoksi ja haluavat he nähdä alkuperäistä luontoa, kulttuuria ja siten ainutlaatuisuutta. (Kyyrä 2013, 4.) Matkailijoiden uteliaisuutta lisäävät maailman tapahtumien reaaliaikainen seuraaminen, vapaa-ajan lisääntyminen ja impulsiivisuus. Moni matkailija ohjautuu Suomeen arvojen ja eettisyyden perusteella, sillä Suomi koetaan turvallisenä matkailumaana. Uteliaisuuden kokemisessa on erityistä merkityksellisyyttä matkailijalle itselleen tai hän pyrkii teoillaan vaikuttamaan johonkin hänelle tärkeään asiaan. He haluavat kokea mahdollisimman paljon aitoa ja tunteisiin vetoavaa paikallisuutta, ja he myös mielellään laajentavat omaa maailmannäkemystään. (Matkailun edistämiskeskus 2010.) Stressivapaan ja vaivattoman elämyksen hakijana utelias löytöretkeilijä kaipaa seikkailuja niin yksin kuin yhdessä. (Kyyrä 2013, 5.)

Aasialaisten turistien määrä Suomessa kasvaa vauhdilla. Aasialaisille Suomi on salaperäinen ja kiehtova matkakohde. Moni tulee tänne hakemaan puhdasta luontoa ja hiljaisuutta. Aasialaiset on kiinnostuneita erilaisista ohjelmapalveluista sekä ympäristöystävällisyydestä. Monelle matkailijalle on tärkeää että hotelleissa, ohjelmapalveluissa ja kohdekaupungissa otetaan huomioon siisteys ja vähäinen saastemäärä. (Matkailusilmä 2012, 18.)

5 MUUTOKSET MOOTTORIKELKKASAFARITOIMINNASSA

5.1 Ennakoinnin määritelmä

Ennakointi käsitettä on alettu käyttää laajalti kuvaamaan erilaisia päätöksentekoa koskevia lähestymistapoja. Ennakoinnilla tarkastellaan uusien mahdollisuuksien, haasteiden, trendien ja trendeissä tapahtuvia muutoksia. Tavoitteena ei ole tuottaa entistä kuvauksellisempaa tulevaisuudentutkimusta vaan kiinnostavampia skenaarioita tai tarkempia taloustieteellisiä malleja. On tärkeää, että ennakoinnissa huomioidaan tärkeimmät avaintoimijat ja tulevaisuutta koskevat tietolähteet, jotta voidaan saada mahdollisimman tarkat strategiset visiot ja kehittää ennakoinnintaitoa yritykselle. (Toivonen–Nieminen 2002.)

Toinen ennakoinnin tavoite on kehittää käsillä olevaa asiaa, niin että siitä saadaan ennakoinnista perillä olevien toimijoiden verkosto. Tämän verkoston pitäisi pystyä vastaamaan paremmin yrityksen tai työn toiminnallisiin ja muihin haasteisiin, koska verkostosta kehittyä uutta ennakointiosaamista. Samoin yrityksen tietoisuus siitä, millaisia resursseja ja strategisia tavoitteita verkoston eri jäsenillä on. Mukana olevat avaintoimijat voivat olla muita yrityksiä, hallintoelimiä, toimitiloja, vapaaehtoisorganisaatioita, teknisiä asiantuntijoita tai yhteiskunnallisia liikkeitä. (Toivonen–Nieminen 2002.)

Tilanteet joissa ennakointia käytetään vaihtelevat. Maailmalla tähän asti ennakoitavuudessa on keskitytty kansalliseen kilpailukykyyn ja etenkin tieteellisen ja teknologisen tutkimuksen tavoitteiden ja strategisten päämäärien asettamiseen. Ennakoinnissa voidaan kuitenkin tarkastella ja on usein tarkasteltukin mm. kulttuurisia, poliittisia ja yhteiskunnallisia kysymyksiä, esimerkiksi liikennekysymyksiä, väestönkehitystä ja ympäristöongelmia. Yksi ennakointitoiminnan tärkeimmistä opetuksista on se, että tieteen ja teknologian kysymykset ovat sidoksissa laajempiin yhteiskunnallisiin tekijöihin. Sosiaaliset tavat muokkaavat tieteen ja tekniikan kehitystä, käyttöä ja yhteiskunnallisia vaikutuksia. Toisaalta on mahdotonta ennakoida yhteiskunnallisten kysymysten pitkän aikavälin kehitystä ottamatta huomioon kehittyvän tieteellisen ja teknologisen tiedon merkitystä. (Vepsäläinen 2012.)

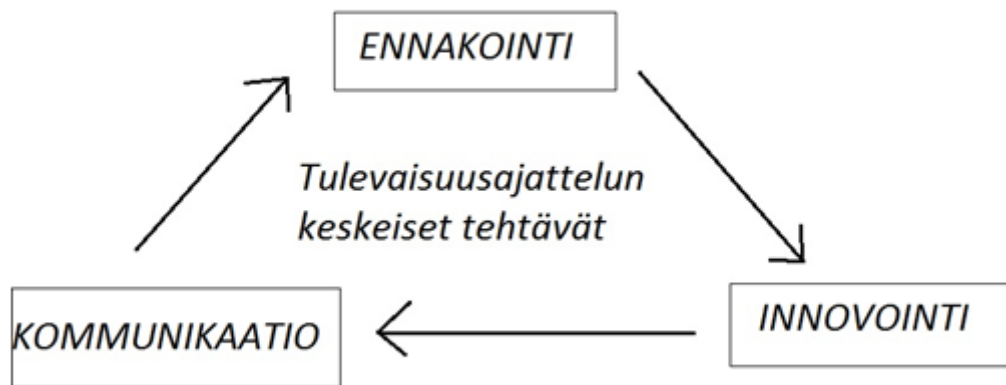
Ennakointi voi kannustaa alueellisten innovaatioaloitteiden syntymistä ja innovaatioiden edellytysten luomista alueellisella tasolla. Alueellista enna-

kointia voidaan käyttää toteutuksen seurannassa sekä parannusten ja muutosten ehdottamisessa tietynajan kuluessa. Alueellinen ennakointi voi vahvistaa alueen identiteettiä. (Clar–Svanfeldt 2002, V.) Ennakointi on alueen toimijoille väline, jolla he voivat entistä paremmin ohjata tulevaisuuden kehitystä alueellaan. Jotta ennakoinnista on hyötyä, toimijoiden on haluttava sitä ja heille on oltava valmiudet käyttää ainakin osaa ennakoinnin välineistä sen tutkimiseksi. (Kivimäki 2013, 4.)

Alueellinen ennakointi on ennakointimenetelmä, joka koostuu viidestä keskeisestä osiosta; tulevaisuutta koskevan tiedon hankinnan, osallistumisen, verkostoitumisen, vision laatimisen ja toiminnan soveltamista alueellisella tasolla tehtävien päätösten tietoperustan ohjaamiseksi ja parantamiseksi. Alueella voidaan tarkoittaa esimerkiksi Suomessa lääniä, maakuntaa tai muuta aluetta, kuten kaupunkia tai jotain muuta. Eräs tärkeä alueita koskeva erityispiirre verrattuna muihin on toimijoiden maantieteellinen sijainti ja mahdolliset lyhyet välimatkat. (Clar–Svanfeldt 2002, 31) Alueellinen ennakointi on joka paikassa erinäköistä. Ennakoinnin tapa, sisältö, säännöllisyys, tekijäjoukko ja laajuus vaihtelevat suuresti. Esimerkiksi maakunta voi keskittyä pelkästään lakisääteiden ennakointitehtävien hoitamiseen tai se voi kehittää alueellaan ennakointikäytäntöjä tai ennakointiverkostoja. (Kivimäki 2013, 4.)

5.2 Tulevaisuusajattelu ennakoinnissa

Elina Hiltunen (2012) toteaa kolme tärkeintä tulevaisuusajattelun perustehtävää, jotka ovat hänen mielestään ennakointi, innovointi ja kommunikaatio. Kuviossa 3. on selvennetty tulevaisuusajattelun perusteet. (Hiltunen 2012, 35)



Kuvio 4. Tulevaisuusajattelun keskeiset tehtävät (Ks. Hiltunen 2012, 35)

Tulevaisuusajattelun tärkein tehtävä on, että voimme ennakoida tulevaisuutta. Toinen ennakkoinnissa käytetyistä sanoista on innovaatio. Innovaatio ei ole sama kuin luovuus tai idea. Innovaatio voi lähteä liikkeelle ideasta ja ideat ovat lähtöisin luovuudesta, mutta innovaatio käsitteenä sisältää esimerkiksi idean kehittämisen toimivaksi tuotteeksi. Kolmas termi on kommunikaatio. Ilman kommunikaatiota ei voi tapahtua ennakointia eikä innovointia. On tärkeää että yritys kommunikoi työntekijöidensä ja asiakkaidensa sekä koettaa löytää mahdollisia heikkoja signaaleja ympäristöstään. Tulevaisuudenajattelun suurin haaste on kun pyritään arvioimaan muutosnopeus, muutoksen suunnanvaihtumista ja asioita, jotka eivät kulumallakaan muutu. Muutoksia pohdittaessa, voidaan jopa kuvitella, ettei tulevaisuudessa muutoksen ennustaminen ole edes mahdollista, mutta niihin voi kuitenkin aina varautua. (Hiltunen 2012, 35.)

Matkailualalla, varsinkin ohjelmapalvelua tarjoavissa yrityksissä on tärkeää ennakoida ja seurata heikkojen signaalien kehittymistä. Matkailuala on alati muuttuva ja sen mukana täytyisi palveluita tarjoavienkin pysyä mukana. Matkailijat saattavat päättää siirtyä muualle mielenkiintoisempien palvelujen perässä tai löytää lähi ympäristöstä kiinnostavan kohteen. Tulevaisuudenajattelua on hyvä harjoittaa erilaisten skenaarioiden takia ja innovoida työntekijöitä sekä muita paikkakunnan yrittäjiä luomaan matkailijoille elämyksiä. (Hiltunen 2010.)

5.3 Laadullinen tutkimus ja teemahaastattelu

Teemahaastattelu haastattelumenetelmänä pohjautuu alun perin Mertonin, Fiskin ja Kendallin 1956 julkaisemaan kirjaan *The Focused Interview*. Mertonin ym. kehittämän kohdennetun haastattelun ominaispiirteisiin kuuluvat esimerkiksi se tieto, että haastateltavat ovat kokeneet tietyn tilanteen. Tämän lisäksi tutkija on alustavasti selvittänyt tutkittavan ilmiön oletettuja tärkeitä osia, prosesseja, rakenteita ja kokonaisuutta, sekä päätynt sisältö- tai tilanneanalyysin avulla tiettyihin oletuksiin tilanteen määräävien piirteiden seurauksista siinä mukana olleille. Analyysin perusteella haastattelija kehittää haastattelurungon ja lopuksi haastattelu suunnataan tutkittavien henkilöiden subjektiivisiin kokemuksiin tilanteista, jotka tutkija on ennalta analysoinut. Teemahaastattelun nykyinen määritelmä poikkeaa kuitenkin kohdennetusta haastattelusta siinä, että teemahaastattelu ei edellytä tiettyä kokeellisesta aikaansaatuja kokemusta. Sen sijaan oletus on, että kaikkia yksilön kokemuksia, ajatuksia, uskomuksia ja tunteita voidaan tutkia tällä menetelmällä. Teemahaastattelu edellyttää tutkijalta aihepiiriin perehtymistä ja haastateltavien tilanteen tuntemista, jotta haastattelu voidaan kohdistaa tiettyihin valittuihin teemoihin. Sisältö- ja tilanneanalyysi ovat tärkeä osa teemahaastattelua, sillä käsiteltävät teemat valitaan tutkittavaan aiheeseen perehtymisen pohjalta. (Hirsjärvi–Hurme 2011, 47–48; Saaranen–Kauppinen–Puusniekka 2006.)

Teemahaastattelua edeltää samanlainen asiaongelman ja tutkimusongelman pohdiskelu kuin muitakin aineistonkeruumenetelmiä. Haastattelutilanteessa esiin nostettavat teemat ovat määritelty ennalta, ja niiden käsittelyjärjestyksellä ei aina ole ratkaisevaa merkitystä, vaan keskustelun luonteva kulku määrää järjestyksen. Teemoihin nojautuva haastattelu vapauttaa pääosin haastattelun tutkijan näkökulmasta ja tuo tutkittavien äänen keskeiseen asemaan. Tutkijalla on haastattelussa mukanaan lyhyet muistiinpanot käsiteltävistä teemoista, jotta hän voisi keskittyä keskusteluun papereiden tavaamisen sijasta. Teemahaastattelu ottaa huomioon sen, että ihmisten tulkinnat asioista ja heidän antamansa merkitykset ovat tärkeitä, unohtamatta sitä, että merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa. (Hirsjärvi–Hurme 2011, 47–48; Tilastokeskus 2014; KvaliMOTV 2014a.)

Teemahaastattelu sijoittuu muodollisuudessaan avoimen haastattelun ja lo-makehaastattelun väliin. Avoimeen haastatteluun verrattuna teemahaastatte-

lu on astetta strukturoidumpi, sillä siinä aiempien tutkimusten ja aihepiiriin tutustumisen pohjalta valmistellut aihepiirit, teemat, ovat kaikille haastateltaville samoja, vaikka niissä liikutaan joustavasti ilman tiettyä etenemisreittiä. (KvaliMOTV 2014a.)

Tuomen ja Sarajärven (2009, 74–75) mukaan on makukysymys, pitääkö teemahaastattelussa esittää jokaiselle haastateltavalle kaikki suunnitellut kysymykset, pitääkö kysymykset esittää tietyssä ennalta määrättyssä järjestyksessä ja pitääkö sanamuotojen olla jokaisessa haastattelussa samat. Yhdenmukaisuuden aste vaihtelee teemahaastattelulla toteutetusta tutkimuksesta toiseen ja vaihteluväli on lähes avoimen haastattelun tyyppisestä strukturoidusti etenevään haastatteluun. Teemahaastattelussa ei voi kuitenkaan kysellä mitä tahansa, vaan sen avulla pyritään löytämään merkityksellisiä vastauksia tutkimuksen tarkoituksen tai tutkimustehtävän mukaisesti. Etukäteen valitut teemat perustuvat tutkimuksen viitekehykseen eli tutkittavasta ilmiöstä jo tiedettyyn. Haastattelun avoimuudesta riippuen teemojen sisältämien kysymysten suhde tutkimuksen viitekehyyksessä esitettyyn kuitenkin vaihtelee kokemusperäisten havaintojen sallimisesta varsin tiukasti vain etukäteen tiedetyissä kysymyksissä pitäytymiseen.

Tiedonkeruumuotona teemahaastattelu on vaativa. Haastateltava henkilö ja hänen kertomuksensa voivat alkaa johdatella haastattelun kulkua, jolloin syntyvän aineiston eri haastattelut eivät ole tarpeeksi samanlaisia ja täten vertailukelpoisia rakenteensa puolesta. Teemahaastatteluaineistosta muodostuu helposti vaikeaselkoinen kokoelma ihmisten puhetta. Tutkijan on silloin vaikea jälkeinpäin jäsentää tekstiaineistoa ja muodostaa siitä päätelmiä, jotka perustuisivat vastaajien kertomiin kokemuksiin eikä tutkijan tekemään jäsentelyyn. Laadullisen tutkimuksen ongelmallisoin vaihe onkin tulkintojen tekeminen aineistosta. Tutkijan tulisi pyrkiä tulkinnassaan teoreettisen ajattelun tasolle, jolloin etsitään teorian avulla mielekkäitä yleisemmällä tasolla toimivia teoreettisia tulkintoja tutkittavien ihmisten itsensä esittämistä arkipäivän tilanteista. (KvaliMOTV 2014a; Tilastokeskus 2014.)

Haastatteluista saatu materiaali analysoidaan johtopäätösten tekemiseksi. Analyysilla tarkoitetaan tekstimateriaalin järjestelyä, aineiston huolellista lukemista, sisällön tai rakenteiden erittelyä, jäsentämistä ja pohtimista. Analy-

si voi olla myös sisällöllisen aineiston luokittelemista esimerkiksi aiheiden ja teemojen pohjalta. Ideana on kiteyttää haastattelujen sisältöjä tai rakennetta ja tarkastella tutkimusongelmien kannalta keskeisten asioiden esiintymistä ja ilmentymistä. Analyysin tekemistä suuntaa luonnollisesti tutkimusongelma, ja prosessin etenemistä määrittelee olennaisesti se, ollaanko kiinnostuneita perinteisesti sisällöstä vai onko huomio haastateltavan ilmaisussa ja kielenkäytössä. (KvaliMOTV 2014b.)

Laadullisen tutkimuksen analysoinnista on olemassa monenlaisia kuvauksia. Yhtenä esimerkkinä on seuraava runko laadullisen tutkimuksen analyysin etenemisen kuvaamiseksi. Analyysikuvaus on pääpiirteittäin seuraavanlainen:

1. Päätä, mikä tässä aineistossa kiinnostaa
- 2a. Käy läpi aineisto, erota ja merkitse kiinnostavat asiat
- 2b. Jätä kaikki muu pois tästä tutkimuksesta
- 2c. Kerää merkityt asiat yhteen ja erilleen muusta aineistosta
3. Luokittele, teemoita tai tyypittele aineisto
4. Kirjoita yhteenveto (Tuomi–Sarajärvi 2009, 91–92.)

5.4 Haastattelututkimus opinnäytetyössämme

Opinnäytetyömme tutkimusmenetelmänä on kvalitatiivinen teemahaastattelu. Päädyimme teemahaastatteluun, koska halusimme työhömme paikallisten ohjelmapalveluyritysten näkökulman. Haastattelu tutkimusmenetelmänä oli luontevin vaihtoehto, sillä keskustelu haastateltavan kanssa mahdollistaa sen, että haastattelussa voi nousta esiin myös ennalta määrittelemättömiä asioita. Haastatteluiden aikana keskityimme asiasisältöön emmekä niinkään haastateltavan eleisiin ja ilmeisiin, sillä ne eivät olleet aiheemme kannalta olennaisia.

Otimme yhteyttä haastattelua koskien yhteensä kuuteen moottorikelkkasafareita tuottavaan yritykseen, joista neljä oli halukkaita osallistumaan. Käsitteimme haastatteluista saadut vastaukset anonymisti, joten emme paljasta

opinnäytetyössämme haastateltuja henkilöitä tai yrityksiä. Valitsimme haastateltavat yritykset eliittiotannan mukaisesti (Tuomi–Sarajärvi 2009, 86) Rovaniemen ja Napapiirin alueelta, eli otos kattaa merkittävän osan rovaniemeläisestä ohjelmapalvelutoiminnasta. Teemahaastattelun tavoitteena oli selvittää, mikä on moottorikelkkasafareiden rooli rovaniemeläisten ohjelmapalveluyri-tysten tulevaisuudessa seuraavan kymmenen vuoden päästä. Haastatteluun valikoitui kolme teemaa, jotka liittyvät olennaisesti moottorikelkkasafareiden toimintaan. Teemoiksi valitsimme seuraavat:

- Ilmasto ja luonto
- Tuotekehitys ja kalusto
- Tulevaisuuden asiakas

Teemahaastattelua lähdettiin suunnittelemaan moottorikelkkasafareiden järjestämiseen liittyvien asioiden pohjalta. Jokaiseen teemaan pohdimme alakysymyksiä tukemaan haastattelutilannetta. Ennen haastatteluja tarkistutimme kysymykset opinnäytetyötämme ohjaavalla opettajalla. Saatuaamme hyväksynnän haastattelurungolle otimme yhteyttä yrityksiin maaliskuussa pääosin puhelimitse. Haastateltaville lähetettiin etukäteen haastattelun teemat sähköpostitse. Haastateltavien kanssa sovittiin yleisistä käytänteistä sekä haastattelu-aikatauluista. Haastattelut toteutettiin huhtikuussa 2014 viikolla 14.

Kaikki haastattelut nauhoitettiin Olympus Digital Voice Recorder VN-6800PC -nauhurilla haastateltavien suostumuksella. Nauhoittaminen auttoi haastattelun analysointia huomattavasti, sillä muistiinpanojen kirjoittaminen haastattelutilanteessa on haasteellista ja haastateltavien antamat vastaukset olisivat voineet vääristyä. Puhtaaksikirjoitimme nauhoitetut haastattelut tekstimuotoon, jolloin haastattelujen purku oli helpompaa. Kokosimme vastaukset teemoittain taulukoksi (Taulukko 1), jonka avulla avaamme vastauksia seuraavissa luvuissa.

Taulukko 1. Haastattelun vastaukset

	YRITYS 1	YRITYS 2	YRITYS 3	YRITYS 4
ILMASTO JA LUONTO	Epävarmuus sään suhteen lisääntyy. Lumien tulo ei nykyään yhtä varmaa. Jos säät jatkuvat edellisten keväiden tavalla, niin kelkkasafaritoiminta vaikeutuu.	Ilmastonmuutoksella ei vaikutusta mk-safaritoimintaan. Pidemmällä aikavälillä parantaa Lapin matkailun mahdollisuuksia.	Ei dramaattisia vaikutuksia mk-safaritoimintaan. Epävarmuus myynnin puolella suurin muutos; uskaltavatko asiakkaat enää ostaa?	Ei vaikutuksia mk-safaritoimintaan, sillä lumivarmuus tulee säilymään samanlaisena.
TUOTEKEHITYS JA KALUSTO	Yksilöllinen asiakaspalvelu keskipisteessä. Kalustoa kehitetään ekologisemmaksi. Sähkökelkat käyttöön 10v. aikana erityisesti lyhyemmille safareille. Mk-safareiden rooli muiden ohjelmalveluiden joukossa pysyy merkittävänä.	Asiakaslähtöisyys tärkeää tuotekehityksessä. Kalustoa kehitetään ekologisemmaksi. Kelkkareitistön kunnossapito keskeinen asia. Sähkökelkat käyttöön, jos akkua ja pakkasenkestävyyttä kehitetään ja hinta laskee. Mk-safarit menettävät osuuttaan talviohjelmalveluiden joukossa tarjonnan kasvaessa.	Itse tuotteiden puolesta ei kehitettävää, mutta kalustoa kehittämisen turvallisemmaksi ja ekologisemmaksi tärkeää. Kelkkareitistön jatkuva parantaminen keskiössä. Sähkökelkoja ei laajemmin käyttöön 10v. aikana. Mk-safarit menettävät osuuttaan, sillä asiakkaat suosivat hiljaisempia ja ympäristöystävällisempiä ohjelmalveluita.	Asiakkaiden tuotetietoisuus asettaa haasteita tuotekehitykselle. Sähkökelkat käyttöön seuraavan 10v. aikana akkutekniikan kehittyessä ja hinnan laskiessa. Mk-safareiden rooli pysyy entisellään muiden ohjelmalveluiden joukossa.
TULEVAISUUDEN ASIAKAS	Aasialaiset matkailijat nousuun, erityisesti Malesia, Singapore, Hong Kong ja Thaimaa. Venäläisten matkailijoiden potentiaalia vaikea ennustaa tämänhetkisten epävakaiden olojen vuoksi.	Kiinalaisten ja intialaisten osuus kasvaa. Venäläiset matkailijat jo kenties saavuttaneet lakipisteensä, joten kasvupotentiaalia ei ole.	Ei merkittäviä muutoksia asiakasrakenteeseen. Aasialaisten matkailijoiden määrä kasvaa maltillisesti. Kasvua Itä-Euroopasta; Puola, Turkki. Espanjan ja Italian osuus heikkenee. Venäläiset eivät merkittävä asiakasryhmä mk-safareille. Israelilaisten tulevaisuus kysymysmerkki; kauanko asiakkaita riittää?	Intia, Kiina ja Brasilia potentiaalisia asiakasryhmiä tulevaisuudessa. Kannustematkailun maltillinen elpyminen 10 vuoden sisällä?
MUUTA	-	Moottorikelkkareitistön kunnossapito keskeisessä roolissa safareiden kehityksen suhteen. Yksityiset moottorikelkanomistajat mukaan ylläpitokustannuksiin?	Hyvinvointi- ja luontomatkailu tulevat nousemaan. Luonnonantimien hyödyntäminen matkailussa ja ohjelmalveluissa.	Omatoimimatkailu kasvattaa suosiotaan. Asiakkaat haluavat tulevaisuudessa toteuttaa safarit itse ilman opasta.

6 TUTKIMUSTULOKSET

6.1 Ilmasto ja luonto

Taulukko 2. Ilmasto ja luonto -teeman vastaukset

	YRITYS 1	YRITYS 2	YRITYS 3	YRITYS 4
ILMASTO JA LUONTO	Epävarmuus sään suhteen lisääntyy. Lumien tulo ei nykyään yhtä varmaa. Jos säät jatkuvat edellisten keväiden tavalla, niin kelkkasafaritoiminta vaikeutuu.	Ilmastonmuutoksella ei vaikutusta mk-safaritoimintaan. Pidemmällä aikavälillä parantaa Lapin matkailun mahdollisuuksia.	Ei dramaattisia vaikutuksia mk-safaritoimintaan. Epävarmuus myynnin puolella suurin muutos; uskaltavatko asiakkaat enää ostaa?	Ei vaikutuksia mk-safaritoimintaan, sillä lumivarmuus tulee säilymään samanlaisena.

Teeman tarkoituksena oli selvittää yritysten näkökulmaa ilmaston ja luonnon vaikutuksesta moottorikelkkasafareiden toimintaan tulevan kymmenen vuoden aikana. Teemaan liittyvä pääkysymys oli miten ilmastonmuutos tulee näkymään moottorikelkkasafareiden toiminnassa. Tarkoituksenamme oli herättää haastateltavien mielenkiinto aloittamalla haastattelu ajankohtaisella kysymyksellä. Keskustelimme haastateltavien kanssa teemaan liittyvistä asioista vapaasti mutta teemassa pysyttäytyen.

Ensimmäisessä teemassa nousi esille se, etteivät yritykset usko ilmastonmuutoksen aiheuttavan merkittäviä muutoksia moottorikelkkasafareiden toiminnassa lähitulevaisuudessa. Haastateltavat kokivat kuitenkin, että talven lämpimät jaksot voivat vaikuttaa myynnin puolella negatiivisesti; asiakkaat ovat varautuneempia sääolosuhteisiin liittyen eivätkä välttämättä uskalla varata enää safareita etukäteen. Ilmastonmuutos tulee näkymään eniten talvisesongin alussa, eli pysyvä lumipeite tulee myöhemmin. Tällä ei kuitenkaan ole suurta vaikutusta toimintaan, sillä matkailijamäärät ovat vielä sesongin alussa verrattain pieniä.

Pitemmällä tähtäimellä ilmastonmuutos nähtiin jopa positiivisena asiana Rovaniemen alueen talvimatkailulle, sillä ilmastonmuutoksesta johtuvat haitat näkyvät ensimmäisenä Keski-Euroopan talvimatkailukohteissa. Tämä ohjaa asiakkaita entistä enemmän Pohjois-Euroopan lumivarmoihin kohteisiin. Haastateltavat uskoivat, että toimintaympäristöön aletaan kiinnittää entistä

enemmän huomiota käytettävän kaluston vähäpäästöisyydellä. Luontoa säästetään myös käyttämällä jo olemassa olevia virallisia kelkkareittejä ja vähentämällä ns. ”villia ajelua”.

Yhtenä ongelmana nähtiin moottorikelkkareitistön kunto. Haastatteluissa kävi ilmi, että reitistöä tulisi kunnostaa enemmän pohjustamalla sekä siistimällä reitistön ympäristö jo kesällä. Kesällä tehty pohjustustyö tekee talvikunnossapidosta helpompaa ja nopeampaa. Hyvän pohjustuksen ansiosta moottorikelkkasafareita pystyttäisiin järjestämään, vaikka moottorikelkkareitistöllä olisi vain vähän lunta. Hyvät reitistöt voisivat myös houkuttaa suomalaisia vapaaajan kelkkailijoita Rovaniemelle, mikä puolestaan tukisi alueen muiden palveluiden toimintaa. Yritykset toivoivat myös, että kaupungin päättäjät näkisivät moottorikelkkareitistön tärkeyden osana alueen matkailua. Haastatteluissa nousi ilmi myös tarve osallistaa yksityiset kelkanomistajat reitistöjen kunnossapitoon, sillä tällä hetkellä kunnossapidon rahoituksesta vastaavat vain Rovaniemen kaupunki sekä moottorikelkkasafariyritykset.

6.2 Tuotekehitys ja kalusto

Taulukko 3. Tuotekehitys ja kalusto -teeman vastaukset

	YRITYS 1	YRITYS 2	YRITYS 3	YRITYS 4
TUOTEKEHITYS JA KALUSTO	Yksilöllinen asiakaspalvelu keskipisteessä. Kalustoa kehitetään ekologisemmaksi. Sähkökelkat käyttöön 10v. aikana erityisesti lyhyemmille safareille. Mk-safareiden rooli muiden ohjelmapalveluiden joukossa pysyy merkittävänä.	Asiakaslähtöisyys tärkeää tuotekehityksessä. Kalustoa kehitetään ekologisemmaksi. Kelkkareitistön kunnossapito keskeinen asia. Sähkökelkat käyttöön, jos akkuja ja pakkasenkestävyyttä kehitetään ja hinta laskee. Mk-safarit menettävät osuuttaan talviohjelmapalveluiden joukossa tarjonnan kasvaessa.	Itse tuotteiden puolesta ei kehitettävää, mutta kalustoa kehittäminen turvallisemmaksi ja ekologisemmaksi tärkeää. Kelkkareitistön jatkuva parantaminen keskiössä. Sähkökelkkoja ei laajemmin käyttöön 10v. aikana. Mk-safarit menettävät osuuttaan, sillä asiakkaat suosivat hiljaisempia ja ympäristöystävällisempiä ohjelmapalveluita.	Asiakkaiden tuotetietoisuus asettaa haasteita tuotekehitykselle. Sähkökelkat käyttöön seuraavan 10v. aikana akkutekniikan kehittyessä ja hinnan laskiessa. Mk-safareiden rooli pysyy entisellään muiden ohjelmapalveluiden joukossa.

Toisen teeman tavoitteena oli ottaa selvää, millaisia muutoksia moottorikelkkasafareiden tuotekehityksessä ja kalustossa tulee tapahtumaan. Nostimme

yhdeksi pääaiheeksi sähkökelkkojen tulevaisuuden. Haastattelun tukena käyimme muun muassa seuraavia kysymyksiä:

- Mitkä ovat keskeisimmät painopisteet talviohjelmalveluiden tuotekehityksessä?
- Millaisia muutoksia moottorikelkkakalustossa tulee tapahtumaan?
- Mikä on sähkökelkkojen tulevaisuus?
- Mikä on moottorikelkkasafareiden rooli muiden ohjelmalveluiden joukossa?

Tulevaisuuden tuotekehityksen painopisteinä yritykset näkivät asiakaslähtöisyyden ja yksilöllisen palvelun. Tuotteita räätälöidään entistä enemmän asiakkaiden toiveita kuunnellen, sillä he tulevat olemaan entistä tuotetietoisempia ja vaativampia. Talviohjelmalveluiden yleisessä tuotekehityksessä yritykset uskoivat, että hiljaisemmat ja ympäristöystävällisemmät ohjelmalvelut tulevat kasvattamaan osuuttaan Rovaniemellä. Tämä johtuu siitä, että asiakkaat hakevat matkaltaan hiljaisuutta ja rauhaa. Yleisestä asennemuutoksesta huolimatta yritykset kokivat, että moottorikelkkasafarit eivät tule menettämään kiinnostavuuttaan lähitulevaisuudessa, vaan tuotteen viehätys tulee säilymään.

Moottorikelkkakalustoa tullaan kehittämään ekologisemmaksi ja kulutukseltaan pienemmäksi. Ympäristöystävällisemmät nelitahtikelkat tulevat yleistymään entisestään tulevan kymmenen vuoden aikana, mutta myös kaksitahtisille moottorikelkoille on vielä käyttöä ja kysyntää turvallisuutensa ansiosta. Sähkökelkkojen tulevaisuuden suhteen oli havaittavissa tietynlaista varauksellisuutta ja epävarmuutta, sillä tämänhetkinen akkutekniikka ei sovellu pitemmille safareille. Pientä toivonkipinää oli kuitenkin havaittavissa, ja haastateltavat uskoivat pääosin että myös sähkökelkat tulevat kehittymään lähitulevaisuudessa sähköautojen rinnalla. Matkailijat ovat kiinnostuneita ekologisista kulkuvälineistä, joten voidaan olettaa, että myös sähkökelkkojen suosio tulee kasvamaan akkujen kestävyden kehittyessä.

Haastatteluissa kävi ilmi, että yritykset uskoivat moottorikelkkasafareiden roolin pysyvän verrattain samana tulevien vuosien aikana. Muut ohjelmalvelut, kuten husky- ja porosafarit nähdään ekologisempina, mutta moottorikelkkasafareiden kysyntä tulee pysymään samanlaisena. Yksi mahdollinen moottorikelkkasafareiden sijaa ohjelmalveluiden joukossa horjuttava tekijä voi olla muiden safareiden tehokkaampi markkinointi.

6.3 Tulevaisuuden asiakas

Taulukko 4. Tulevaisuuden asiakas -teeman vastaukset

	YRITYS 1	YRITYS 2	YRITYS 3	YRITYS 4
TULEVAISUUDEN ASIAKAS	Aasialaiset matkailijat nousuun, erityisesti Malesia, Singapore, Hong Kong ja Thaimaa. Venäläisten matkailijoiden potentiaalia vaikea ennustaa tämänhetkisten epävakaiden olojen vuoksi.	Kiinalaisten ja intialaisten osuus kasvaa. Venäläiset matkailijat jo kenties saavuttaneet lakipisteensä, joten kasvupotentiaalia ei ole.	Ei merkittäviä muutoksia asiakasrakenteeseen. Aasialaisten matkailijoiden määrä kasvaa maltillisesti. Kasvua Itä-Euroopasta; Puola, Turkki. Espanjan ja Italian osuus heikkenee. Venäläiset eivät merkittävä asiakasryhmä mk-safareille. Israelilaisten tulevaisuus kysymysmerkki; kauanko asiakkaita riittää?	Intia, Kiina ja Brasilia potentiaalisia asiakasryhmiä tulevaisuudessa. Kannustematkailun maltillinen elpyminen 10 vuoden sisällä?

Kolmannen eli viimeisen teeman tarkoituksena oli käsitellä tulevaisuuden asiakasta ja selvittää, miten moottorikelkkasafareiden asiakasrakenne tulee muuttumaan. Teemassa käsitelimme seuraavia kysymyksiä:

- Miten moottorikelkkasafareiden asiakasrakenne tulee muuttumaan?
- Mitkä ovat tärkeimmät asiakasryhmät 10 vuoden kuluttua?

Haastateltavat uskoivat, että asiakaskunta tulee pääpiirteittäin pysymään samanlaisena seuraavan kymmenen vuoden aikana. Joidenkin maiden odotetaan nostavan päätään muiden joukosta. Näihin lukeutuvat muun muassa Kiina, Intia ja muut Aasian maat. Myös Itä-Euroopassa nähtiin potentiaalia Rovaniemen matkailun kannalta. Venäläisten määrän ajateltiin osittain saavuttaneen jo lakipisteensä, ja heidän osuus moottorikelkkasafareiden asiakaskunnasta tuleekin olemaan verrattain vähäinen. Kriisit ja heikko taloustilanne nähtiin vaikuttavan suoraan matkailijavirtoihin sekä ohjelmalveluiden käyttöön.

Muutokset asiakasrakenteessa voivat myös tuottaa ongelmia. Kiinalaiset ajokortit eivät sovellu moottorikelkalla ajamiseen, vaan heiltä vaaditaan kansainvälinen ajokortti. Mikäli heillä ei ole kansainvälistä ajokorttia, he eivät voi ajaa virallisilla moottorikelkkareiteillä. Kiinalaisten matkailijoiden määrän kasvu asettaisi haasteita ohjelmajärjestäjille, sillä heidän tulisi tiedottaa asiakkaita etukäteen vaadittavasta ajokortista.

6.4 Muuta huomioitavaa

Taulukko 5. Muita haastattelussa ilmenneitä asioita

	YRITYS 1	YRITYS 2	YRITYS 3	YRITYS 4
MUUTA	-	Moottorikelkkareitistön kunnossapito keskeisessä roolissa safareiden kehityksen suhteen. Yksityiset moottorikelkanomistajat mukaan ylläpitokustannuksiin?	Hyvinvointi- ja luontomatkailu tulevat nousemaan. Luonnonantimien hyödyntäminen matkailussa ja ohjelmajärjestäjien palveluissa.	Omatoimimatkailu kasvattaa suosiotaan. Asiakkaat haluavat tulevaisuudessa toteuttaa safarit itse ilman opasta.

Haastattelun yhteydessä nousi esille asioita, jotka eivät suoranaisesti liittyneet moottorikelkkasafareihin, vaan yleisesti ohjelmajärjestäjien muutoksiin. Halusimme kuitenkin tuoda myös nämä asiat esille, sillä ne liittyvät olennaisesti Rovaniemen ohjelmajärjestäjien kehitykseen. Seuraavissa kappaleissa kerromme lyhyesti muita haastatteluissa ilmenneitä asioita.

Moottorikelkkasafariyritykset uskoivat, että hyvinvointi- ja luontomatkailu tulee kasvattamaan suosiotaan tulevaisuudessa erityisesti pienten matkailuyritysten kautta. Luonnonantimien hyödyntäminen matkailussa sekä paikallisten vesistöjen käyttöönotto kalastuksen ja vesiurheilun kautta voisi tasata sesonkien välistä vaihtelua matkailijamäärissä. Kesäohjelmajärjestäjien kehittäminen ja myyminen nähtiin kuitenkin haasteena, sillä Suomen ilmasto ei ole houkutteleva kesämatkailijalle.

Teknologian kokonaisvaltainen hyödyntäminen ohjelmajärjestäjien palveluissa tulee yleistymään. Erilaiset sovellukset ja laitteet mahdollistavat omatoimimatkailun, jolloin opasta ei välttämättä tarvita ollenkaan ohjelmajärjestäjien konkreetti-

sessä toteutuksessa. Asiakas pystyy yksin lähtemään toimipisteeltä ja toteuttamaan ohjelmapalvelun omatoimisesti safaritoimiston valvonnan alaisena. Sovellusten hyödyntäminen tulee yleistymään myös talviohjelmapalveluissa seuraavan kymmenen vuoden aikana.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen perusteella nousi esille muutamia pääkohtia, jotka ovat keskeisessä asemassa tulevaisuuden moottorikelkkasafaritoiminnassa. Ensimmäisessä teemassa tärkeimmäksi tekijäksi nousi ilmastonmuutos ja sen vaikutus moottorikelkkasafareihin. Haastattelujen perusteella toisen teeman aiheista tärkeimmäksi nousi kaluston kehittäminen ympäristöystävällisemmäksi. Kolmannen teeman merkittävin tekijä oli asiakasrakenteen muutokset. Haastatteluissa kävi ilmi myös teemoihin liittymättömiä asioita, jotka halusimme nostaa esille osana tutkimusta. Seuraavaksi esittelemme teemakohtaisesti saamamme tulokset.

Haastateltujen yleinen näkemys oli, että ilmastonmuutoksella ei tule olemaan suurta vaikutusta toimintaan. Haastatelluista vain yksi oli huolissaan ilmastonmuutoksen vaikutuksesta lumivarmuuteen. Koimme yllättäväksi sen, miten vähän vaihtelevista sääolosuhteista oltiin huolissaan vaikka Rovaniemen talvimatkailu perustuu hyvin voimakkaasti lumisuuteen. Yleinen mielipide oli, että ilmastonmuutos parantaa Lapin talvimatkailua, sillä ilmaston lämpeneminen vaikuttaa ensimmäisenä Keski-Euroopan talvimatkailukohteisiin. Tämä puolestaan ohjaa matkailijoita entistä enemmän Pohjois-Eurooppaan. Luontoon liittyvistä aiheista suurimmaksi haasteeksi nousi moottorikelkkareitistöiden kunto ja kunnossapidon rahoitus.

Tuotekehityksen tärkeimpänä painopisteenä tulee olemaan käytettävän kaluston ympäristöystävällisyys. Kaksi- ja nelitahtikelkkoja kehitetään vähäpäästöisiksi ja hiljaisiksi. Sähkökelkkojen suurimpana ongelmana nähtiin akkujen keston, mutta teknologian kehittyessä sähkökelkkojen käytön uskotaan lisääntyvän moottorikelkkasafareilla. Haastateltujen mukaan moottorikelkkasafarit tulevat olemaan tulevaisuudessa yksi suosituimmista talviohjelmalveluista, vaikka osa oli sitä mieltä, että niiden suosio on hieman hiipunut muun safaritarjonnan kasvettua. Itse uskomme, että moottorikelkkasafareiden kiinnostukseen tulee vaikuttamaan tulevaisuuden asiakkaiden arvot ja odotukset; jos hyvinvointi- ja wellnessmatkailu kasvattavat suosiotaan voivat ne laskea moottorikelkkasafareiden suosiota ja täten tukea hiljaisempien ja rauhallisempien ohjelmalveluiden myyntiä.

Kolmannen teeman perusteella voidaan olettaa, että aasialaisten matkailijoiden määrä lisääntyy. Haastatellut yritykset nostivat esiin eri kansalaisuuksia jotka poikkesivat paljonkin toisistaan, mikä voi johtua siitä, että yritysten ohjelmalvelutarjonnat ovat erilaisia ja houkuttelevat erilaisia asiakasryhmiä. Yllättävimpiä nousevia asiakasryhmiä olivat Turkki ja Puola. Koimme edellä mainitut kansalaisuudet erikoisina, sillä Itä-Euroopan tämänhetkinen poliittinen ja taloudellinen tilanne on epävaka.

8 POHDINTA OPINNÄYTETYÖPROSESSISTA

Opinnäytetyöprosessimme alkoi 16.9.2013 ensimmäisellä infolla, mutta varsinainen aihe valikoitui vasta ideapaperin palautukseen joulukuussa 2013. Itse aihe ja aiheenrajaus muuttuivat alkukuukausina monta kertaa. Alun perin meitä kiinnosti tehdä opinnäytetyö asiakasrakenteen muutoksista kymmenen vuoden kuluttua moottorikelkkasafariyrityksissä, mutta koimme työn liian suppeaksi kahdelle tekijälle. Lopullinen aihe ja aiheenrajaus muotoutuivat nykyiselleen vasta helmikuun alussa. Valitsimme moottorikelkkasafariyritykset tutkimusaiheeksi, koska olimme molemmat kiinnostuneita aiheesta, niiden ollessa keskeisessä asemassa Rovaniemen matkailun kannalta.

Opinnäytetyöprosessin haasteet liittyivät aiheen valintaan, rajaukseen ja tiedonhakuun. Aiheesta löytyi hyvin vähän aikaisempia tutkimuksia ja moottorikelkkasafareihin liittyvää tutkimustietoa on todella vähän. Jos aiheeseen liittyvää tietoa löytyi, niin se oli usein vähintään kymmenen vuotta vanhaa. Mikäli aiheenrajaus olisi koskenut koko ohjelmapalvelualaa, olisimme varmasti löytäneet enemmän taustatietoa teoriaosuuteen.

Tutkimusprosessi sujui hyvin ja aikataulussa. Haastattelut vastasivat tutkimuskysymyksiimme ja saimme mielenkiintoista tietoa aiheeseen liittyen. Tulokset eivät ole yleistettävissä, mutta ne kertovat Rovaniemen moottorikelkkasafariyritysten omista näkemyksistä alalla tapahtuvia muutoksia koskien.

Opinnäytetyömme aikana toinen meistä kävi töissä ja molemmat suorittivat myös muita opintoja prosessin aikana. Sovimme jo alkuvaiheessa työnjaosta, jotta molemmat voisivat työstää aiheitaan vapaa-aikanaan ja näin työ etenisi ajallaan. Kokoonnuimme ajoittain yhteen ja yhdistimme tuotokset. Tutkimushaastattelun suunnittelimme, litteroimme ja analysoimme yhdessä. Parityökentelymme on toiminut moitteettomasti, ja olemme molemmat kannustaneet ja tukeneet toisiamme prosessin aikana.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyötä oli mielenkiintoista ja opettavaista tehdä. Olemme oppineet paljon laadullisen tutkimuksen tekemisestä sekä haastatteluiden toteuttamisesta. Perehtyminen moottorikelkkasafareihin ja ohjelmapalveluihin edesauttoi haastattelun suunnittelua ja toteuttamista. Toimeksiantajamme ohjasi erityisesti aiheenrajausta ja antoi meille ideoita tutkimuksen

toteuttamiseen. Toimeksiantajan kiireiden vuoksi emme olleet jatkuvasti yhteydessä, mutta saimme tarpeeksi ohjausta kun sitä tarvitsimme. Tutkimustuloksemme eivät ole yleistettävissä, sillä tutkimme ainoastaan Rovaniemellä ja Napapiirillä toimivia moottorikelkkasafariyrityksiä. Koemme kuitenkin, että Rovaniemen aluetta tarkasteltaessa otantamme kattaa suuren osan alueen moottorikelkkasafaritoiminnasta ja saamamme tieto on luotettavaa, sillä haastattelimme ainoastaan yritysten moottorikelkkasafareista vastaavia henkilöitä.

9 LÄHTEET

- Arctic Power 2014. eSled. Osoitteessa <http://www.esled.fi/#/home/>. 3.5.2014.
- Asetus ajoneuvojen käytöstä teillä 41 § Osoitteessa <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19921257#a1257-1992>. 4.12.1992.
- Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 1256/92 202§. Osoitteessa <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19921256>. 4.12.1992.
- BRP Lynx. 2014. sa <http://www.brplynx.com/fi/kelkat/kelkka/adventure-lx-600-ace.html>. 19.5.2014.
- Clar, G. – Svanfeldt, C. 2002. Alueellisen ennakkoinnin käytännön opas. Osoitteessa europa.eu/research/social-sciences/pdf/cgrf-finland_fi.pdf. 23.1.2014.
- Edu.fi. 2014a. Kaksitahtimoottorien käyttö ja huolto. Osoitteessa <http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/puutarhakoneteknologia/teknii k/moottorit/vpk10.htm>. 19.4.2014.
- 2014b. Nelitahtimoottorien käyttö ja huolto. Osoitteessa <http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/puutarhakoneteknologia/teknii k/moottorit/vpk11.htm>. 19.4.2014.
- Flechtheim, O. 1943. Futurologia. Osoitteessa <http://iranscope.ghandchi.com/Anthology/Flechtheim.htm>. 10.4.2014.
- Forsman, E. 2012. Kasvojen suojaaminen kylmältä husky- ja moottorikelk- kasafareilla: Case Työterveyslaitos. Opinnäytetyö. Metropolia Ammattikorkeakoulu.
- Harju-Autti, A. 2011. Matkailu. Osoitteessa [http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1424/Matkailu_2011_web.p df](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1424/Matkailu_2011_web.pdf). 1.12.2011.
- Harju-Autti, A. 2012. Matkailun ohjelmapalvelut. Osoitteessa http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1682/Matkailun_ohjelmapal velut2012_web.pdf. 13.12.2012.
- Hiltunen, E. 2010. Tulevaisuusikkuna. Artikkel. Osoitteessa <http://matkailu.luc.fi/Tuotekehitys/Tyokaluja- /Ideointiin/Tulevaisuusikkuna>. 14.4.2010.
- Hiltunen, E. 2012. Matkaopas tulevaisuuteen. Helsinki: Talentum.
- Hirsjärvi, S. – Hurme, H. 2011. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teo- ria ja käytäntö. Tallinna: Gaudeamus Helsinki University Press.

- Ilmasto-opas. 2014. Lämpötilat kohoavat. Osoitteessa <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/suomen-muuttuva-ilmasto/-artikkeli/dfef79a73-08ea-4686-8463-811b87f53e44/lampotilat-kohoavat.html>. 3.5.2014.
- Juvonen, O. – Kurronen, L. – Heimala, E. 2004a. Matkailun ohjelmajpalvelujen normisto (MoNo). Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy.
- 2004b. Matkailun ohjelmajpalvelujen raportti 1, Moottorikelkkailu kaupallisena ohjelmajpalvelutuotteena. Imatran Seudun Kehitysyhteistyö Oy.
- Jylhä, K. 2012. Ilmastonmuutos ja paikalliset ratkaisut – mitä Ilmasto-opas.fi tarjoaa? Seminaari Ympäristö ja yhdyskunta –messuilla. 11.10.2012.
- Kietäväinen, A. – Tuulentie, S. – Rovannerä, S. 2011. Lapin matkailun sopeutuminen ilmastonmuutokseen. Clim-AT IC –hankkeen työraportti. Osoitteessa <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp194.pdf>. 21.3.2011.
- Kivimäki, H. 2013. Alueellinen ennakointi maakunnissa. Ennakoinnin nykytila Etelä-Pohjanmaalla, Kanta-Hämeessä, Keski-Suomessa, Pirkanmaalla, Pohjanmaalla ja Satakunnassa. Emma-Hanke 2013. Osoitteessa http://www.pilkahdus.fi/sites/default/files/alueellinen_ennakointi_maakunnissa.pdf. 10.4.2014.
- KvaliMOTV 2014a. Teemahaastattelu. Osoitteessa http://www.fsd.uta.fi/metelmaopetus/kvali/L6_3_2.html. 28.4.2014.
- 2014b. Analyysin äärellä. Osoitteessa http://www.fsd.uta.fi/metelmaopetus/kvali/L7_1.html. 28.4.2014.
- Kyyrä, S. 2013. Tulevaisuuden matkailija Lapissa. Lapin Korkeakoulukonserni. Osoitteessa http://issuu.com/205835/docs/tulevaisuuden_matkailija_lapissa.
- Lapin Liitto 2011. Lapin ilmastostrategia 2030. Osoitteessa http://www.lappi.fi/lapinliitto/c/document_library/get_file?folderId=53864&name=DLFE-12332.pdf. 19.12.2011.
- Liikonen, L. Alanko, M. Jokinen, S. Niskanen, I. Virrankoski, L. 2007. Suomen ympäristö. Moottorikelkkojen melu. Ympäristöministeriö. Helsinki. Osoitteessa https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38411/SY35_2007_Moottorikelkkojen_melu.pdf?sequence=1. 23.4.2014.

- Liuksila, T. 2009. Toimialaraportti 8/2009. Matkailun ohjelmapalvelut. Osoitteessa
http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/896/Matkailun_ohjelmapalvelut_2009_nettti.pdf. 19.11.2009.
- Liuksila, T. 2010. Toimialaraportti 10/2010. Matkailun ohjelmapalvelut. Osoitteessa
http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1184/matkailu_ohjelmap_web.pdf. 2.12.2010.
- Maastoliikennelaki 13§. Osoitteessa
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710#a1710-1995>.
22.12.1995.
- Maastoliikennelaki 2014. Moottorikelkkareitit. Osoitteessa
<http://maastoliikennelaki.fi/nykytilanne/>. 23.4.2014.
- Mannermaa, M. 2004. Heikoista signaaleista vahva tulevaisuus. Helsinki: WSOY.
- Matkailun edistämiskeskus. 2010. Target group analyses for visit Finland. Osoitteessa
<http://www.mek.fi/studies/target-group-analyses-for-visit-finland/>. 27.4.2010.
- Matkailunsilmä. 2012. Sade, hirsimökit ja kierrätyspisteet kiehtovat aasialaisia. 2012/4. Osoitteessa
www.ejulkaisu.fi/matkailusilma/2012/04/
- Merton, R. K. – Fiske, M. – Kendall, P. L. 1990. The Focused Interview. New York: The Free Press.
- Metla 2011. Ilmastonmuutos vauhdittaa Lapin matkailutuotteiden kehittämistä. Osoitteessa
<http://www.metla.fi/uutiskirje/hyv/2011-01/uutinen-3.html>. 3.5.2011.
- Niskanen, E. 2007. Mönkijät ja moottorikelkat ohjelmapalveluissa, turvallisuussuunnitelman laatiminen. Opinnäytetyö. Lahden ammattikorkeakoulu.
- Palma, S. Stewart, D. 2008. Snowmobile impact on the natural environment. Osoitteessa
<http://www.uvm.edu/~vlrs/Environment/snowmobilesenvironmentalimpact.pdf>. 8.3.2008.
- Raijas, A. – Repo, P. 2009. Kuluttajat, käyttäjät ja markkinat. Megatrendit ja me. Tekesin katsaus 255/2009. Helsinki: Tekes.
- Rintala-Gardin, T. 2013. Rovaniemen matkailun kehitys ja matkailun aluetaloudellinen vaikutus. Osoitteessa
<https://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=ddd4e3a5-cf1e-4e70-a954-a49c1dd36cb3>. 5.5.2014.

- Rovaniemi 2006. Matkailustrategia. Osoitteessa <http://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=db00aa34-f4f0-40f6-8691-877f26ff0373>. 15.1.2014.
- Ruuhela, R. – Ruosteenoja, K. 2012. Minne menet matkailu? – Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa I. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti.
- Ryymän, J. 2008. Toimialaraportti 9/2008. Matkailun ohjelmalvelut. Osoitteessa http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/649/Matkailun_ohjelmalvelut_2008.pdf. 2.12.2008.
- Saaranen-Kauppinen, A. – Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaristo. Osoitteessa http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html. 24.1.2014.
- Sievinen, T. 2005. Luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun tulevaisuudenkuvia. Näkökulmia luontomatkailuun ja sen tulevaisuuteen. Joensuun yliopisto, metsätieteellinen tiedekunta.
- Student Oulu. 2014. Miten nelitahti toimii? Osoitteessa <http://www.student oulu.fi/~turytky/maam/4tahti.htm>. 19.4.2014.
- Tieliikennelaki 2§. Osoitteessa <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>. 3.4.1981.
- Tiilikainen, S. 2010. Kaksitahtimoottori. Osoitteessa <http://www.motot.net/wiki/Kaksitahtimoottori>. 28.2.2010.
- Tilastokeskus 2014. Teemahaastattelu. Osoitteessa <http://www.stat.fi/virsta/tkeruu/04/03/>. 24.1.2014.
- Tukes 2012. Kuluttajaturvallisuus. Ohjelmalvelut. Osoitteessa <http://www.tukes.fi/fi/Palvelut/Usein-kysyttya-UUSI/Kuluttajaturvallisuus/Ohjelmalvelut/>. 17.9.2012.
- Tuomi, J. – Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2010. Matkailun yleisosa. Toimialaraportti 9/2010. Osoitteessa http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1184/matkailu_ohjelmaweb.pdf. 15.4.2014.
- Valtakunnallisten moottorikelkkabäylien tavoiteverkko. 2007. Osoitteessa http://www.kainuu.fi/UserFiles/File/Kainuu/Maakunnan_suunnittelu/Ohjelma_asiakirjat_ja_strategiat/1142891031_valtakunnallisten_moottorikelkkavaylien_tavoiteverkko_luonnos_211107.pdf. 21.11.2007.

Vatanen, M. 2014. Arctic Powerin projektipäällikön haastattelu. 30.4.2014.

Vehmas, H. 2010. Liikuntamatkalla Suomessa. Vapaa-ajan valintoja jälkimo- dernissa yhteiskunnassa. Jyväskylän yliopisto. Studies in Sport, Physical Education in Health 143. Osoitteessa <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/22709/9789513937720.pdf?sequence=1>. 15.4.2014.

Vepsäläinen, J. 2012. Ennakointia ja tulevaisuusajattelua. Osoitteessa <http://www.aavistus.fi/wp-content/uploads/2011/02/OSA-1-Ennakoinnin-teoria-15-03-2012.pdf>. 15.3.2012.

Vilmi, F. – Sahlberg, M. – Paananen, S. 2013. Pärinää, värinää ja tärinää – Moottorikelkkasafarioppaiden työssä kuormittuminen ja palautu- minen. Opinnäytetyö. Rovaniemen ammattikorkeakoulu.

Visit Rovaniemi 2014a. Rovaniemen Matkailu ja Markkinointi Oy. Osoitteessa <http://www.visitrovaniemi.fi/Suomeksi/Yhteystiedot-ja-media>. 15.1.2014.

– 2014b. Osakasyritykset. Osoitteessa <http://www.visitrovaniemi.fi/Suomeksi/Yhteystiedot-ja-media/Osakasyritykset>. 15.1.2014.

– 2014c. Matkailu Rovaniemen seudulla. Osoitteessa <http://rovaniemi.visitrovaniemi.fi/Suomeksi/Yhteystiedot-ja-media/Matkailufaktaa>. 15.1.2014.

LIITTEET

Teemahaastattelurunko

Liite 1

TEEMA 1 Ilmasto ja luonto

- Miten ilmastonmuutos tulee näkymään moottorikelkkasafareiden toiminnassa?

TEEMA 2 Tuotekehitys ja kalusto

- Mitkä ovat keskeisimmät painopisteet talviohjelmalveluiden tuotekehityksessä?
- Millaisia muutoksia moottorikelkkakalustossa tulee tapahtumaan?
- Mikä on sähkökelkkojen tulevaisuus?
- Mikä on moottorikelkkasafareiden rooli muiden ohjelmalveluiden joukossa?

TEEMA 3 Tulevaisuuden asiakas

- Miten moottorikelkkasafareiden asiakasrakenne tulee muuttumaan?
- Mitkä ovat tärkeimmät asiakasryhmät 10v. kuluttua?

