

Kestävän matkailun kehittämiskohteita Vietnamissa

Ida Brandt, Liisa Hentilä



Tekijät Ida Brandt, Liisa Hentilä	
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Kestävän matkailun kehittämiskohteita Vietnamissa	Sivu- ja liitesivumäärä 52 + 3
<p>Tässä opinnäytetyössä tutkitaan kestävän matkailun kehittämiskohteita Vietnamissa. Työn tavoitteena on tuottaa tietoa Erasmus + TOURIST hankkeelle, jonka tarkoituksena on perustaa Vietnamiin kestävän matkailun koulutuskeskuksia.</p> <p>Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena ja tiedonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Tieto kerättiin haastattelemalla Vietnamissa matkustaneita ja asuneita henkilöitä. Haastattelut toteutettiin kevään 2018 aikana ja analyysi tehtiin toukokuun 2018 aikana.</p> <p>Työn teoriaosuus käsittelee Vietnamiä matkakohteena sekä kestävää matkailua. Kestävän matkailun teoria on jaettu kolmeen osa-alueeseen: ekologiseen, sosiokulttuuriseen ja taloudelliseen. Myös haastattelun teemat jaettiin näiden osa-alueiden mukaan.</p> <p>Tutkimuksesta selvisi, että Vietnamin kestävässä matkailussa on paljon kehitettävää. Kohteen infrastruktuuri ei ole vielä tarpeeksi kehittynyt kestävään matkailun aiheuttamaa kuormitusta. Kestävän matkailun lähtökohdat tulisi ottaa huomioon kaikessa palveluiden ja rakenteiden suunnittelussa ja kehittämisessä. Koulutusta tulisi lisätä ja lainsäädäntöä muuttaa siten, että paikalliset toimijat saataisiin sitoutumaan kestäviin toimintatapoihin.</p> <p>Jatkossa aiheita olisi syytä tutkia myös paikallisella tasolla, haastattelemalla paikallisia toimijoita ja matkakohteessa asuvia henkilöitä. Näin aiheesta saataisiin syvällisempää ja ajankohtaisempaa tietoa hanketta varten.</p>	
Asiasanat kestävä kehitys, kestävä matkailu, matkailu, Vietnam	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Vietnam matkakohteena	3
2.1	Yleistietoa	3
2.2	Historia	5
2.3	Vietnamin matkailu	7
2.3.1	Nähtävyydet	7
2.3.2	Matkailupalvelut.....	9
2.3.3	Saavutettavuus.....	12
3	Kestävä matkailu	14
3.1	Kestävän matkailun lähtökohtia.....	14
3.2	Sosiokulttuurinen kestävyys	16
3.3	Ekologinen kestävyys	18
3.4	Taloudellinen kestävyys	24
4	Tutkimus ja sen kulku	27
4.1	Laadullinen tutkimus.....	27
4.2	Haastattelu tutkimusmenetelmänä	28
4.3	Tutkimusprosessin kuvaus	29
4.4	Tutkimuksen luotettavuus.....	31
5	Tulokset	33
5.1	Ekologinen kestävyys.....	34
5.2	Sosiokulttuurinen kestävyys	35
5.3	Taloudellinen kestävyys	37
6	Johtopäätökset	40
7	Pohdinta.....	45
	Lähteet	47
	Liitteet.....	53
	Liite 1. Haastattelukysymykset	53
	Liite 2. Haastattelukysymykset oppaille	55

1 Johdanto

Vietnamin matkailun kasvu on ollut räjähdysmäistä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuosi 2017 oli ennätysvuosi ulkomaisten matkailijoiden suhteen, ja Vietnamissa vieraili 12,9 miljoona matkailijaa, mikä oli 29,1 prosenttia enemmän kuin sitä edeltävänä vuonna. (Ngan 2017.) Vietnamin matkailun kasvu ei keväällä 2018 näytä merkkejä laantumisesta. Matkailijamäärien kasvaessa on kuitenkin tärkeää, että kasvua kyetään hallitsemaan ja matkailun negatiiviset vaikutukset minimoidaan.

Tämän opinnäytetyön tavoite on tarkastella kestävän matkailun kehityskohteita Vietnamin ja tuottaa taustatietoa oppilaitokselle Haaga-Helialle, joka on osallisena Erasmus+ TOURIST -hankkeessa. Hankkeen päämääränä on perustaa kestävän matkailun koulutuskeskuksia Thaimaahan ja Vietnamiin, ja opinnäytetyö tuottaa ajantasaista tietoa Vietnamin kestävästä matkailusta hanketta varten.

Matkustaminen ei ole koskaan ollut suosituimpaa. Lentämisestä on vuosikymmenten saatossa tullut yhä halvempaa ja tällä hetkellä yhä useammalla ihmisellä on varaa ja aikaa lomilla kotimaansa ulkopuolella. Matkailijamäärien kasvaessa liikaturismista on tullut todellinen ongelma monissa suosituissa kohteissa. Kohteilla on erilaiset valmiudet selviytyä turismin aiheuttamista negatiivisista vaikutuksista, etenkin jos kohteen suosio on kasvanut hyvin lyhyessä ajassa hyvin merkittävästi.

Molemmat opinnäytetyön tekijöistä ovat erittäin kiinnostuneita kestävästä matkailusta ja siksi he halusivat tehdä opinnäytetyön aiheeseen liittyen. Ida on asunut puoli vuotta Kaakkois-Aasiassa, ja siellä ollessaan hän kiinnostui erityisesti Aasian kestävästä matkailusta ja siitä, miten sitä voitaisiin tulevaisuudessa tukea. Liisan tulevaisuuden suunnitelmissa ovat matkailualan jatko-opinnot ja etenkin kestävän matkailun kehittäminen tuntuu hänestä tärkeältä. Matkailusta on tullut etenkin länsimaissa osa normaalia elämää, eikä sitä mielletä enää luksukseksi. Lisääntynyt matkailu asettaa kuitenkin paljon haasteita kohdemaille ja kestävä matkailu jää vielä liian usein huomiotta uusien palveluita kehitettäessä.

Tutkimus toteutetaan kvalitatiivisena tutkimuksena, joka koostuu teemahaastatteluista sekä sisällönanalyysistä. Tutkimuksessa haastatellaan Vietnamissa vuosina 2016-2018 matkustaneita sekä asuneita henkilöitä. Haastattelujen avulla pyritään selvittämään, mitkä ovat keskeisimpiä kestävän matkailun kehityskohteita Vietnamissa ja miten Vietnamia voisi kehittää kestävä matkailukohteena.

Työn tarkoitus on toimia Vietnamin kestävän matkailun nykytilan analyysina. Opinnäytetyö toteutettiin kevään 2018 aikana ja haastattelut suoritettiin huhti- ja toukokuun aikana. Työn teoriaosuus koostuu Vietnamin matkailusta sekä kestävästä matkailusta.

Ensimmäinen luku käsittelee Vietnamin matkailua yleisesti ja jonka jälkeen keskitytään kestävä matkailun kolmeen osa-alueeseen: sosiokulttuuriseen, ekologiseen sekä taloudelliseen. Neljännessä luvussa esitellään tutkimusmenetelmä ja kuvataan tutkimuksen kulkua. Työn lopussa esitellään työn tulokset ja pohditaan työn luotettavuutta. Lopuksi esitetään ehdotuksia jatkotutkimusten aiheiksi ja pohditaan opinnäytetyön prosessia kokonaisuudessaan.

2 Vietnam matkakohteena

Tässä luvussa tarkastellaan Vietnamin maantiedettä ja historiaa sekä Vietnamia matkakohteena. Vietnamin matkailua kuvataan jakamalla se nähtävyyksiin, saavutettavuuteen sekä matkailupalveluihin.

2.1 Yleistietoa

Vietnam, viralliselta nimeltään Vietnamin sosialistinen tasavalta, on Kaakkois-Aasiassa sijaitseva valtio, jonka rajanaapureita ovat Kiina, Laos ja Kambodza. Maa on miltei 1700 kilometriä pitkä ja kapeimmasta kohdastaan se on vain 50 kilometriä leveä. Vietnamin 3 444 kilometriä pitkää rantaviivaa rajaavat Etelä-Kiinan meri sekä Siamin- ja Tonkininlahdet (kuvio 1.). Vietnam kuuluu sekä subtrooppiseen että trooppiseen ilmastovyöhykkeeseen. Sadekausi kestää toukokuusta syyskuuhun, ja taifuuneja voi esiintyä touko- ja tammiin välisenä ajanjaksona erityisesti Mekong-joen suistoalueella. (CIA 2017.)



Kuvio 1. Vietnamin kartta (Vietnam-guide 2018)

Vietnamin keskilämpötila on 23–27 celsiusta ja sää vaihtelee maan sisällä huomattavasti maantieteellisestä sijainnista riippuen. Maan pohjoisosassa talvikuukausina (marras-huhtikuussa) lämpötila voi pudota jopa 17 celsiukseen ja helmi-maaliskuussa tihkusateet ovat yleisiä. (Britannica 2018a.) Matkailun sesonkiaika Vietnamissa on heinä-elokuussa ja tällöin myös hotellien hinnat nousevat miltei 50% normaalihinnoista. Tällöin ilmasto on koko maassa kostea ja kuuma lukuun ottamatta maan pohjoisosaa. Monsuunisateet ovat yleisiä tähän aikaan vuodesta. (Stewart ym. 2016, 18.) Vietnamin kylmä kausi ajoittuu marras-huhtikuulle ja kuuma kausi touko-lokakuulle, mutta etelässä kausien ero on miltei huomaamaton. Pohjoisessa sää vaihtelee paljon ja jopa neljä vuodenaikaa ovat havaittavissa. (Vietnam Tourism 2018a.)

Vietnamin luonto on monimuotoinen ja vaihteleva. Maasta löytyy niin vuoristoja, sademetsiä, riisipeltoja kuin rantojakin. Kuuluisimmat riisinviljelyalueet ovat River Delta pohjoisessa ja Mekong Delta etelässä. Alueet ovat tasaisia ja tulvat ovat alueilla tyypillisiä. Vietnamilla on 31 kansallispuistoa ja yli 150 luonnonsuojelualuetta ja peräti 9% koko maasta sanotaan olevan suojeltua aluetta. (Stewart ym. 2016, 436, 470, 472.) Phong Nha-Ke Bang kansallispuisto (kuva 1.) on ollut UNESCO:n maailmaperintökohde vuodesta 2003 lähtien. (UNESCO 2018).



Kuva 1. Phong Nha-Ke Bang Kansallispuisto (Vietnam World Heritages 2018)

Vietnam oli vuonna 2017 maailman 15. väkirikkain maa reilulla 96 miljoonalla asukkaallaan, joista valtaosa eli 86 prosenttia kuuluu khin-vietnamilaisiin, Vietnamin pääväestöön. Vietnamin on runsaasti vähemmistöjä, ja Vietnamin hallitus onkin tunnustanut 53 etnistä vähemmistöä, joista suurimmat ovat tait, thait, muongit ja khmerit. (CIA 2018.) Vietnamin pääkaupunki on maan pohjoisosassa sijaitseva Hanoi. (Stewart, Atkinson, Kaminski & Lee 2016, 54).

Vietnam on ottanut suuria kehityksen askelia viimeisen 30 vuoden aikana. Talouskasvun ja kehityksen avulla Vietnam on muuttunut maailman yhdestä köyhimmästä maasta keskituloiseksi maaksi. Vietnamin bruttokansantuote kasvoi 6,8 % vuonna 2017 ja maan kansalaiset ovat keskimääräisesti koulutetumpia ja terveempiä kuin 20 vuotta sitten. Lapsikuolleisuus on saatu käännettyä laskuun ja eliniänodote on noussut. Vietnamilaiset koululaiset pärjäävät myös useita OECD-maita paremmin koulutuksen tasoa mittaavissa PISA (Program for International Student Assessment) -tutkimuksissa. Myös maan infrastruktuuria on onnistuttu kehittämään siten, että suurimmalla osalla kotitalouksista on käytettävissä sähköä ja kunnolliset sanitaatiojärjestelmät. Myös puhtaan veden saanti on parantunut maaseuduilla. Naisten asemaa on onnistuttu parantamaan kasvattamalla naisten työllisyyttä tarjoamalla heille työtä muun muassa ulkomaalaisomisteisissa vientiyrityksissä. (The World Bank 2018.)

2.2 Historia

Vietnamin historia on hyvin vaiheikas ja siihen mahtuu monia valloittajia, joista pisimpään, noin tuhannen vuoden ajan, Vietnamia hallitsivat kiinalaiset. Vietnamista tuli yksi yhtenäinen valtio vasta 1800-luvulla, mutta itsenäisyyden ajanjakso jäi melko lyhyeksi, sillä ranskalaiset alistivat maan valtaansa. (Stewart ym. 2016, 436.) Ranskan halu saada hallintaansa suurempi osa lännen valloittamista Aasian alueista sekä tarve uusille kansainvälisille markkinoille saivat Napoleon III:nen päättämään Vietnamin valloituksesta heinäkuussa 1857. Ensimmäisenä ranskalaiset valloittivat satamakaupunki Da Nangin elokuussa 1858 ja Saigonin eli nykyisen Ho Chi Minh Cityn helmikuussa 1859. Vietnamilaisen vastarinta ranskalaisia vastaan esti kuitenkin Ranskaa laajentamasta valloituksiaan, ja kesti vuoteen 1861 ennen kuin Ranska sai valtaansa kolme seuraavaa provinssia. (Britannica 2018b.)

Ranskalaisten ylivoima sai kuitenkin vietnamilaiset taipumaan rauhaan kesäkuussa 1862, minkä johdosta valloitetut alueet luovutettiin Ranskalle. Viisi vuotta myöhemmin Ranska laajensi alueitaan myös eteläiseen Vietnamiin ja koko valloitettu alue nimettiin Kongsinkinaksi. Kesti kuitenkin vielä kuusitoista vuotta ennen kuin koko Vietnamin alue kuului

Ranskan hallintaan. Ranskan laajentumispyrkimykset eivät rajoittuneet pelkästään Vietnamiin, vaan Ranskan siirtomaa-alueisiin kuuluivat myös nykyiset Kambodza ja Laos. Yhdessä näitä valloitetuja alueita kutsuttiin Ranskan Indokiinaksi. (Britannica 2018b.)

Toisen maailmansodan aikana Ranskan Indokiina päättyi japanilaisten hallintaan ja vaikka japanilaiset sallivat Vietnamin julistautua itsenäiseksi, todellinen valta säilyi kuitenkin Japanin armeijalla. Vuonna 1941 Ho Chi Minhin ylyttämänä kommunistinen puolue perusti laajan kansallisen liittouman, joka myöhemmin tuli tunnetuksi nimellä Viet Minh. Japanin joukkojen antautuessa elokuussa 1945 kommunistijohtoinen Viet Minh julisti maan itsenäiseksi Vietnamin demokraattiseksi tasavallaksi. Toisen maailmansodan päätyttyä Ranska halusi kuitenkin pitää siirtomaansa ja brittien avustuksella he onnistuivat pitämään Kongsinkiinan hallussaan, mistä johtuen vuoden 1946 alusta Vietnam jaettiin kommunistiseen pohjoiseen ja kommunismin vastaiseen etelään. (Britannica 2018c.)

Ranskan ja Vietnamin demokraattisen tasavallan välillä käyty Indokiinan sota päättyi Genevessä laadittuun rauhansopimukseen vuonna 1954 ja Vietnam jaettiin kahtia kommunistien johtamaan Pohjois-Vietnamiin ja keisarin johtamaan Etelä-Vietnamiin. Vuonna 1956 Vietnamissa oli tarkoitus järjestää vaalit maan yhdistämiseksi, mutta koska Viet Minhin epäiltiin voittavan vaalit, eteläisen Vietnamin vallanpitäjät kieltäytyivät ottamasta osaa vaaleihin, joita ei siis koskaan pidetty. Etelässä keisarin syrjäyttänyt Ngo Dinh Diem julistautui Vietnamin Tasavallan eli Etelä-Vietnamin presidentiksi. (Britannica 2018d.)

Yhdysvaltojen taloudellisen tuen avulla Ngo Dinh Diem kävi taistoon poliittisia vastustajiin, etenkin yhä vaikuttavaa Viet Minhä, vastaan. Pohjoisen avustuksella kommunistijohtoinen Viet Kong nousi etelässä kapinaan, joka melkein onnistui Diemin oman armeijan syrjäytettyä hänet. Diemiä seuranneilla vallanpitäjillä ei myöskään ollut mainittavaa menestystä, ja kyvyttömyys hankkiutua eroon yhä kasvavasta Viet Kongista sai Yhdysvallat lähettämään sotilaitaan Etelä-Vietnamin tueksi. Vuoteen 1960 saakka Yhdysvallat oli tukenut Etelä-Vietnamiä lähettämällä vain materiaalista apua. Koska sotatarvikkeiden lähettäminen ei riittänyt Viet Kongin pysäyttämiseen, Vietnamiin lähetettiin amerikkalaisia joukkoja, ja Yhdysvaltain silloinen presidentti Lyndon B. Johnson määräsi pommitusten aloittamisesta Vietnamissa. (Britannica 2018d.)

Maa tuhoutui monin paikoin Vietnamin sodassa 1960-luvulla ja sodan jäljet ovat yhä nähtävissä maassa. Kommunistien sotavoiton seurauksena Yhdysvallat asettivat Vietnamin kauppasaartoon. Maan talous saatiin uuteen nousuun 1980-luvulla ja matkailijoiden määrä on ollut siitä lähtien tasaisessa kasvussa. Yhdysvallat purki Vietnamin kauppasaarron kuitenkin vasta vuonna 1994. (Boniface, Cooper & Cooper 2016, 535.)

Vaikka itse sota päättyi vuonna 1975, on se silti merkittävä osa kansainvälisen matkailun vetovoimaa. Kohteessa järjestetään retkiä sodasta tunnetuille konfliktialueille ja sodan aikana rakennetut Cu Chi -tunnelit ovat varsin suosittu turistinähtävyys. Amerikasta matkustaa vuosittain Vietnamiin noin 350 000 henkilöä, joista osa on sotaveteraaneja tai pakolaisten lapsia. (Boniface, Cooper & Cooper 2016, 536.)

2.3 Vietnamin matkailu

Siitä huolimatta, että amerikkalaisten matkailijoiden määrä on merkittävä tulonlähde Vietnamin matkailulle, on enemmistö kansainvälisistä matkailijoista kotoisin muista Aasian maista (taulukko 1). Vuonna 2017 yli 4 miljoonaa kiinalaista matkusti Vietnamiin, kun taas amerikkalaisten matkailijoiden määrä jäi alle 615 000 (Vietnam Tourism 2018b).

Taulukko 1. Vietnamin suurimmat matkailijamäärät maittain vuonna 2017 (Vietnam Tourism 2018b)

Top 5 ulkomaiset matkailijat vuonna 2017	
Kiina	4 008 253
Korea	2 415 245
Japani	798 119
Taiwan	616 232
USA	614 117

Kaakkois-Aasiassa sijaitseva Thaimaa on jo pitkään kuulunut suomalaisten suosimiin matkakohteisiin, mutta moni suomalainen ei ole vielä löytänyt Vietnamia. Suomen ulkoministeriön mukaan Vietnamin vieraillee vuosittain yli 10 000 suomalaista turistia, mutta määrä kuitenkin kasvaa koko ajan (Suomen suurlähetystö Hanoi 2018).

2.3.1 Nähtävyydet

Jotta matkakohteella olisi mahdollisuus saavuttaa suuren turistijoukon kiinnostus, tulisi kohteessa olla riittävästi nähtävyyksiä, palveluita ja kohde tulisi olla myös helposti saavutettavissa. Mitä enemmän kohteessa on nähtävyyksiä, sitä helpompaa on sen markkinointi. Monet kohteen nähtävyyksistä ovat sidoksissa kohteen fyysisiin erikoispiirteisiin kuten luonnonkohteisiin, historialliseen arkkitehtuuriin sekä ostos- ja viihdetarjontaan. Koh-

teen vetovoimaa voidaan pyrkiä kasvattamaan rakentamalla varta vasten turisteja houkuttelevia kohteita kuten uusia museoita, taidegallerioita ja messukeskuksia. (Holloway & Humphreys 2016, 16.)

Vietnamilla on tarjottavanaan monipuolinen kattaus erilaisia nähtävyyksiä monenlaisten matkailijoiden tarpeisiin. Vietnamin matkailu on sekoitus kauniita luonnonkohteita, mielenkiintoista historiaa ja vilkkaita kaupunkeja (Stewart ym. 2016). Maantieteellisen sijaintinsa ansiosta on Vietnamilla kolme hyvin erilaista matkailukohdetta; trooppiset sademetsät, vuoristot sekä hiekkarannat. Lisäksi peräti kahdeksan UNESCO:n maailmanperintökohdetta sijaitsee Vietnamissa. (Rantapallo 2018.)

Yksi maailmanperintökohdeista on Tonkinin lahdella sijaitseva Halong Bay (kuva 2.), joka on yksi Vietnamin matkailun vetonauloista. Lahti on vaarassa, sillä lisääntynyt risteilyalus-ten määrä sekä teollisuus ovat jo pitkään saastuttaneet lahden vesistöä. (Stewart ym. 2016, 475.) Vietnamissa sijaitseva Mekong-joki on yksi maailman suurimmista joista ja se virtaakin etelä-Vietnamissa 4000 kilometrin mittaisena. Myös Vietnamin tiheimmin asuttu kaupunki Ho Chi Minh City sijaitsee maan eteläosassa ja on maan liike-elämän keskus. (Rantapallo 2018.)



Kuva 2. Halong Bay (Nguyen 2017)

Ho Chi Minh City on saanut muita Vietnamilaisia kaupunkeja enemmän vaikutteita länsimaisesta kulttuurista, mikä näkyykin kaupungin arkkitehtuurissa ja ilmapiirissä. Kaupungin

väkiluku on seitsemän miljoonaa. (Rantapallo 2018.) Kaupunki tarjoaa hienoja nähtävyyksiä matkailijoille, jotka ovat kiinnostuneita museoista, paikallisista markkinoista, arkkitehtuurista tai puistoista. Ho Chi Minh Cityn sanotaan olevan myös Vietnamin kulinaristinen pääkaupunki. (Stewart ym. 2016, 314, 340.)

Vaikka kohteen nähtävyydet ovat useimmiten fyysisiä rakennelmia tai luonnonkohteita, on silti hyvä tiedostaa, että merkittävä osa kohteen vetovoimasta muodostuu myös aineettomista tekijöistä. Erilaisille matkailijaryhmille sama kohde voi näyttäytyä erilaisessa valossa, mutta olipa mielikuva positiivinen tai negatiivinen, se on muodostunut aikojen saatossa eikä sen muuttaminen käy hetkessä. Mielikuvien hallitseminen ja niiden luominen onkin maan turismista vastaavan tahon tärkeä tehtävä. (Holloway & Humphreys 2016, 17.)

Vietnamin matkailun kehittämisestä vastaa The Vietnam National Administration on Tourism (VNAT). Kyseinen valtion virasto on vastuussa matkailutoiminnasta kaikkialla Vietnamin ja se hallitsee täysin matkailun liike-elämän kehittämistä, suunnittelua, pr-suhteiden hoitamista ja tutkimustoimintaa. Yleisesti ottaen VNAT sääntelee koko Vietnamin matkailualaa, yhtä lailla maahan kohdistuvaa matkailua ja maasta muualle suuntautuvaa turismia kuin kotimaan matkailuakin. (UNWTO & Tourism Australia 2013, 157.)

2.3.2 Matkailupalvelut

Puhuttaessa matkailualan palveluista tarkoitetaan niitä keskeisiä palveluita, joita tarvitaan turistien tarpeiden tyydyttämiseksi. Näihin palveluihin lasketaan esimerkiksi majoitus, ruoka, viihdemahdollisuudet kuten teatterit, discot ja baarit, paikallinen liikenne ja turismin vaatima välttämätön infrastruktuuri kuten tiet ja yleishyödylliset palvelut. Kyseisten palvelujen tarjonta vaihtelee luonnollisesti kohteen mukaan. Kansallispuistoon suuntaava turisti ei oleta löytävänsä kohteesta asiaankuulumattomia ja maisemaan sopimattomia rakenteita ja kyseisenlaisessa kohteessa myös majoitusvaihtoehdot ovat ymmärrettävästi paljon rajoitetummat. (Holloway & Humphreys 2016, 18.)

Vietnamiin suuntaavalla matkailijalla on valittavinaan monenlaisia majoitusvaihtoehtoja ja Vietnamin löytää kaikille matkabudjeteille sopivia majoitusvaihtoehtoja. Eritasoisia resortteja on tarjolla ympäri maata ja hotelleja löytyy aina viiden tähden vaihtoehtoista vaatimattomammin varusteltuihin majoituskohteisiin. (TripAdvisor 2018.) Halutessaan matkailija voi yöpyä myös paikallisten ihmisten kodeissa. Suureen suosioon noussut jakamistalouteen perustuva Airbnb toimii myös Vietnamin. (Airbnb 2018.)

Vaikka Airbnb nauttii suurta suosiota matkailijoiden keskuudessa, on yhtiö saanut osakseen myös runsaasti kritiikkiä. Osa Airbnb-asuntojen omistajista asuu asunnossaan ja vuokraa vain esimerkiksi yhtä huonetta turisteille. Joukossa on kuitenkin myös asuntojen omistajia, jotka eivät asu omistamissaan asunnoissa vaan käyttävät asuntojaan ainoastaan lyhytaikaiseen vuokraustoimintaan. Airbnb:n kautta vuokraamalla omistajat saavat asunnoilleen paremman tuoton kuin vuokraamalla asuntonsa paikallisille ihmisille. Vuokrien noustessa paikallisilla ei siis ole enää varaa asua kaupunkien keskustoissa, mistä johtuen jotkut kaupungit kuten esimerkiksi Berliini ja Barcelona ovat alkaneet rajoittaa Airbnb:n toimintaa. (Oltermann & Burgen 2018.)

Mikäli matkustaja haluaa varmuudella viettää lomallaan aikaa paikallisten kanssa, kannattaa majoituskohdetta etsiä esimerkiksi Homestay.com-sivustolta. Kyseinen sivusto välittää vain asukkaiden itsensä asuttamia koteja. Paikallisten kotona majoituessa matkakohteen kulttuuriin saa syvemmän näkemyksen ja paikallisilta saa parhaat vinkit siitä, mitä kohteessa kannattaa nähdä tai kokea. Osalle vuokraajista matkailijoiden tuomat lisäansiot voivat myös olla todella merkittävä tulonlähde. (Homestay.com 2018.)

Palvelu itsessäänkin voi toimia nähtävyytenä. Esimerkiksi paikan päällä kattavat palvelut tarjoava lomakeskuksen hotelli voi itsessään olla jo nähtävyys ja syy matkustaa kohteeseen. Vastaavasti esimerkiksi Ranskan kaltaisessa kohteessa, jossa paikallinen ruoka on kuuluisa, matkustusmotiivin määräävä tekijä voi olla ruoasta nauttiminen. Tällöin palvelu itsessään on kohteen vetovoimatekijä. (Holloway & Humphreys 2016, 18.)

Yksi Vietnamin vetovoimatekijöistä on ehdottomasti paikallinen ruokakulttuuri. Vietnamilainen keittiö on todella monipuolinen ja turisti kokee varmasti monenlaisia makuelämyksiä ilman ohjattuja ruokakierroksiakin. Vietnamilaiseen ruokakulttuuriin saa kuitenkin parhaimman tuntuman asiantuntevan oppaan johdolla. Ho Chi Minh Cityssä toimiva Saigon Food Tour vie matkailijan ruokaretkille ympäri kaupunkia eri vuorokauden aikoihin (Saigon Food Tour 2018a).

Erilaiset turistikierrokset ovat hyvin suosittuja Vietnamin vierailevien turistien keskuudessa. Esimerkiksi pääkaupunki Hanoissa aitoon elämänmenoon voi tutustua paikallisen yrityksen, Hanoi Backstreet Toursin, moottoripyöräretkillä (kuva 3.). Retkillä turistit pääsevät nauttimaan vintage-moottoripyörien kyydistä sekä paikallisesta kulttuurista ja ruoasta. (Hanoi Backstreet Tours 2018a.) Moottoripyörät ovat oleellinen osa vietnamilaista katukuvaa. Moottoripyöriin ei törmää vain kaupungeissa, vaan erilaiset pidemmät moottoripyörä-

retket ovat hyvin suosittuja turistiaktiviteetteja. Huessa toimiva Le Family Riders -yritys järjestää päiväretkien lisäksi myös useamman yön retkiä, kuten esimerkiksi neljän päivän retken Huesta Hoi Aniin. (Le Family Riders 2018.)



Kuva 3. Hanoi Backstreet Toursin vintagemoottoripyöriä (Hanoi Backstreet Tours 2018b)

Yksi syy suosia paikallisia toimijoita on paikalliselle yhteisölle kertyvä hyöty. Hanoi Backstreet Tours käyttää osan tuotoistaan tukemalla maalaiskylissä asuvien lasten koulunkäyntiä ja tarjoamalla ruoka-apua sairaaloiden köyhille potilaille ja katulapsille. (Hanoi Backstreet Tours 2018c.) Myös Saigon Food Toursilla on tavoitteena saada käyntiin oma ruoka-apuohjelmansa nimeltään ” One tour for one meal” (Saigon Food Tour 2018b).

TripAdvisor-matkailusivustoa selatessa paikallisia palveluita suosivan matkailijan on helppo löytää vietnamilaisia retkienjärjestäjiä, mutta vastaavasti majoituskohdetta valitessa ei omistuksen selvittäminen olekaan niin helppoa. Homestay-majoitusta suosivassa matkustaja voi olla melko varma, että rahat tosiasiallisesti päätyvät paikallisille, mutta monet hotellit eivät sano mitään omistussuhteistaan.

2.3.3 Saavutettavuus

Kohteen saavutettavuudella on merkittävä tekijä kohteen suosion muodostumisessa ja säilymisessä. Vaikka pelottomimmat matkailijat ovat valmiita kärsimään suurtakin epämu- kavuutta nähdäkseen eksoottisia kohteita, suurin osa turisteista ei kiinnostu kohteesta, ellei sen saavuttaminen ole suhteellisen helppoa. Kansainvälisen matkailun näkökulmasta tämä tarkoittaa, että kohteen lähetyvillä tulisi olla hyvä lentokenttä säännöllisillä, tarkoituk- senmukaisilla ja kohtuullisen hintaisilla yhteyksillä. (Holloway & Humphreys 2016, 18-19.) Vietnamin tapauksessa lentoliikenne on erityisen tärkeässä asemassa, sillä maan tiever- kosto ja rautatiet ovat melko huonossa kunnossa. (UNWTO & Tourism Australia 2013, 169). Lentäminen onkin suosituin tapa saapua Vietnamiin ja ilmaitse Vietnamiin saapui vuonna 2017 miltei 11 miljoonaa matkustajaa (taulukko 2).

Taulukko 2. Vuoden 2017 kansainväliset saapumiset kulkumuodoittain (Vietnam Tourism 2018c)

Ilmateitse	10 910 297
Maateitse	1 753 018
Vesiteitse	258 836

Suomesta ei ole mahdollista lentää suoraan Vietnamiin, ellei valitse matkavaihtoehdoksi matkatoimiston räätälöimää matkapakettia. Useat lennot ovat yhdellä tai kahdella koneen vaihdolla ja turistiluokan lippuja voi halvimmillaan saada alle 500 €:lla. Suosittuja vaihto- paikkoja ovat muun muassa Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur ja Hong Kong. Tyypillistä on ostaa edullinen meno-paluulento Euroopasta johonkin yllä mainituista kohteista ja jat- kaa matkaa välilaskukohteesta jollain alueella toimivalla halpalentoyhtiöllä kuten JetStar, Tiger Airways tai Air Asia. Lentoyhtiöt, jotka lentävät Hanoiin ja Ho Chi Minh Cityyn, myy- vät usein Open Jaw -tyyppisiä lentolippuja, millä voi saapua toiseen kohteeseen ja poistua toisesta, mikä mahdollistaa matkan räätälöinnin mieleiseksi. Näin osan matkaa Vietna- missa voi kulkea esimerkiksi maateitse omaan tahtiin. (Momondo 2018, Rough Guides 2018.)

Suomesta esimerkiksi Aurinkomatkat tarjoaa matkailijoille erilaisia pakettimatkovaihtoehtoja Vietnamiin. Suosittua on yhdistää kaupunkiloma rantalomaan viettämällä muutama päivä Saigonissa (nykyiseltä nimeltään Ho Chi Minh City) ja suunnata sitten johonkin Vietnamin upeista rantakohteista. (Aurinkomatkat 2018.) TUI tarjoaa puolestaan matkoja vain Vietnamin länsipuolella sijaitsevalle Phu Quocin saarelle, minne pystyy nykyisin lentämään Helsingistä suoralla lennolla valitsemalla pakettimatkan TUI:lta. (TUI 2018).

Myös kohteen paikallisten yhteyksien tulisi olla hyvät tai ainakin autonvuokrausmahdollisuuksien tulisi olla kattavat. Kohteen liian helposta saavutettavuudesta voi kuitenkin seurata myös negatiivisia vaikutuksia, koska kysyntä voi kasvaa liian suureksi, mikä puolestaan voi johtaa kohteen ruuhkautumiseen. (Holloway & Humphreys 2016, 18-19.)

3 Kestävä matkailu

Tässä luvussa käsitellään kestävä matkailua jakamalla se kolmeen osa-alueeseen: sioikulttuuriseen, ekologiseen sekä taloudelliseen. Lisäksi arvioimme kestävä matkailua YK:N kestävä kehityksen tavoitteiden näkökulmasta. Keskitymme luvussa erityisesti Vietnamin kannalta olennaisiin seikkoihin.

3.1 Kestävä matkailun lähtökohtia

Matkailu on yksi nopeimmin kasvavista työllistäjistä maailmassa, ja joka kymmenes ihminen työskenteleekin matkailualalla. Matkailuala on oleellinen osa kansainvälistä kaupankäyntiä ja yksi päätulonlähde kehittyvissä maissa. (UNWTO 2018a.) Vaikka taloudelliset seuraukset ovat merkittävät, on matkailulla myös negatiivisia vaikutuksia kohteisiin. Turismi jättää jälkensä paikallisväestöön ja luontoon ja asettaa matkailualalle aivan uudenlaisia haasteita. (Legrand, Sloan & Chen 2017, 16.)

Yksittäisten kuluttajien tekemät valinnat vaikuttavat merkittävästi kestävä kulutuksen kehitykseen. Kasvava määrä kuluttajia on erittäin tietoisia kestävä kulutuksen tärkeydestä, ja he pyrkivät teoillaan ja valinnoillaan vaikuttamaan muun muassa ympäristön suojeluun. Sosiaalisen kestävyuden seikat ovat myös nostaneet päätään, ja valistunut matkailija tiedostaa nykyään myös sen tärkeyden. Kestävästä matkailusta kiinnostunut kuluttaja on myös muita kiinnostuneempi yritysten keinoista suojella ympäristöä ja tuottaa kestävämpiä toimintamalleja. (Legrand, Sloan & Chen 2017, 254.)

YK:n vuoden 2015 jäsenmaiden kokouksessa sovittiin koko maailman yhteisistä kestävä kehityksen tavoitteista, jotka tulivat voimaan vuonna 2016. Kestävä kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals) koskettavat kaikkia maita ja ovat näin universaaleja. Tavoiteohjelma on nimeltään Agenda 2030 ja se pitää sisällään 17 tavoitetta (kuva 4.), joiden tarkoitus on poistaa äärimmäinen köyhyys sekä ohjata kehitystä yleisesti siten, että ihminen, talous ja ympäristö otettaisiin huomioon tasavertaisesti. (Yhdistyneet kansakunnat 2017.) Matkailun katsotaan vaikuttavan epäsuorasti kaikkiin YK:n kestävä kehityksen tavoitteisiin, mutta erityisesti tavoitteiden 8 (Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua), 12 (vastuullista kuluttamista) sekä 14 (vedenalainen elämä) saavuttamisessa on matkailualalla merkittävä rooli. (Rifai 2018, 6.)



Kuva 4. Kestävän kehityksen tavoitteet (Suomen YK-liitto 2017)

Matkailu on yksi maailman nopeimmista talouskasvajista ja hyvin suunnitellulla ja johde-
tulla turismilla voikin olla positiiviset seuraukset kestävän matkailun kehitykseen. Hallitulla
ja suunnitellulla matkailualan työllä voidaan muun muassa lisätä työllisyyttä, varjella koh-
demaiden kulttuuriperintöä ja luonnonvaroja, luoda uusia kaupankäynnin mahdollisuuksia,
voimaannuttaa kohdemaiden yhteisöjä sekä edistää rauhaa ja kulttuurien välistä ymmär-
rystä. Suurin haaste onkin hallita matkailun negatiivisia vaikutuksia kuten kasvihuone-
päästöjä ja tulojen valumista muihin maihin. Positiivisten vaikutusten onnistunut valjasta-
minen vaatii vahvaa yhteistyötä sekä päättäväistä toimintaa kaikilta matkailualan toimi-
joilta. (UNWTO 2018b, 10.)

YK:n tavoiteohjelmalla (Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to
2030) pyritään lisäämään tietoisuutta kestävän kehityksen tavoitteista ja saamaan sidos-
ryhmät toteuttamaan näitä tavoitteita kaikessa toiminnassaan. Yritysten käytäntöjä ja liike-
toimintoja tulisinkin suunnata yhteiseen linjaan näiden tavoitteiden kanssa, jotta saataisiin
rakennettua kestävä kehitys tukeva matkailualan sektori. (UNWTO 2018b, 10.)

Vaikka suuri osa kuluttajista tiedostaa tekojensa tärkeyden, on maailmassa myös paljon
ihmisiä, jotka eivät esimerkiksi koulutuksen puutteesta johtuen ole niin ympäristötietoisia.
Asioiden tiedostaminen on helppoa, mutta kestävien tekojen toteuttaminen on usein se
suurempi haaste. Kuluttajakäyttäytymistä on tutkittu laajalti ja voidaan todeta, että usein

teot jäävät ajatusta vähemmälle huomiolle. Kestävä kuluttajakäyttäytyminen on todennäköisempää, jos kuluttaja kokee säästävänsä samalla myös rahaa. (Legrand, Sloan & Chen 2017, 254.)

Euroopan pakolaiskriisin myötä on teollisuusmaidenkin ollut aika katsoa itseään peiliin ja miettiä maapallon eriarvoisuutta ja ongelmia uudenslaiselta näkökantilta. Moore painottaa, että länsimaiden ei tulisi pelkästään paasata kehittyville maille neuvoja ja ohjeita, miten kehittyä kaltaiseksemme, vaan ennemminkin kantaa yhdessä vastuuta globaaleista ongelmista. Valtiot ovat globalisaation myötä enemmän ja enemmän kytköksissä toisiinsa ja Moore esittääkin, että kaikki valtiot ovat omalla tavallaan kehittyviä maita, sillä tekomme vaikuttavat globaalisti toinen toisiinsa. (Moore 2015.)

3.2 Sosiokulttuurinen kestävyys

Matkustaminen on tällä hetkellä suositumpaa kuin koskaan, ja usea matkailija nimeää matkustusmotiivikseen uusiin kulttuureihin tutustumisen ja omien näkökulmien avartumisen. Halpalentoyhtiöiden mahdollistamalla massaturismilla on toki taloudelliset hyötynsä, mutta paikalliseen kulttuuriin liikaturismilla voi olla kielteisiä vaikutuksia. Turistit voivat tätä nykyä lentää kaukokohteisiin myös hyvin lyhyeksi ajaksi jolloin paikalliseen kulttuuriin tutustuminen jää helposti hyvin pinnalliseksi kokemukseksi (Riganti 2009, 265.)

Matkailun sosiaalisia vaikutuksia alkuperäiseen väestöön voidaan pyrkiä hallitsemaan kahden eri lähestymistavan kautta. Paikallisten asukkaiden ja turistien välille tulisi luoda hyvät suhteet, niin että matkailijat ovat tervetulleita kohteeseen ja sosiaalinen vuorovaikutus hyödyttäisi molempia osapuolia. Onnistuneeseen vuorovaikutukseen voidaan pyrkiä kahden täysin vastakkaisen lähestymistavan avulla. Vastuulliset toimijat voivat yrittää integroida matkailijat osaksi paikallista yhteisöä ja pyrkiä rajoittamaan matkailijoiden kokonaismäärää, niin että paikallisväestö ei huku liian suuren turismivirran alle. Kyseinen lähestymistapa toimii käytännössä vain kohteissa, joiden kysyntä on suhteellisen vähäistä ja kohteesta kiinnostuneet matkailijat osoittavat empatiaa ja herkkyyttä paikallista kulttuuria kohtaan. Näin ollen kyseinen lähestymistapaa ei voida sovittaa yhteen massaturismin kanssa (Holloway & Humphreys 2016, 147.)

Toinen vaihtoehtoinen tapa minimoida matkailun negatiivisia vaikutuksia on keskittää matkailijavirrat tietyille alueille, jotka usein sijaitsevat etäämmällä paikallisten asuinalueista. Tällöin haitat kohdistuvat vain muutamiin paikallisiin, jotka ovat tekemisissä turistien kanssa lähinnä kaupankäynnin yhteydessä. Tällä tavalla toimittaessa suurin osa paikallisista ja turisteista eivät koskaan päädy suoraan kontaktiin toistensa kanssa, mikä toisaalta

voi johtaa siihen, että paikallisyhteisön taloudellinen hyöty turismista voi supistua. All-inclusive lomakohteet ovat esimerkki kehityksestä, jossa turistit saavat kaikki tarvitsemansa palvelut yhdestä paikasta. Kyseisenlaiset toimijat voivat toimia myös vastuullisesti paikallistaloutta hyödyntäen, kun henkilökuntaan palkataan paikallisia sekä erityistaitoja että rutiinitöitä vaativiin tehtäviin ja lomakohde tekee hankintansa paikallisilta toimijoilta, suosien lähialueilla tuotettuja hyödykkeitä (Holloway & Humphreys 2016, 148.)

Paikallisten kansalaisten ja viranomaisten tulisi ennakoida matkakohteen ylikehittymistä ennen kuin kohteen ekosysteemin, kulttuurin ja nähtävyyksien arvo on jo uhattuna. Maissa, joissa matkailu on vielä kehittymässä ei kestäväen infrastruktuurin kehittämiseksi ole usein tarjolla riittävästi rahoitusta tai koulutusta. Varsinkin kohteiden johtotason sekä paikallisten viranomaisten tulisi valvoa ja rajoittaa kohteiden kasvua sekä kehittää osamistään kouluttautumalla. Tällä hetkellä päättäjät luottavat liialti vapaaehtoisvoimin tehtäviin kestäväen kehityksen toimiin. Vapaaehtoiset toimijat, jotka kehittävät kohteen kestävyttä toimivat usein ilman rahoituksia tai laillisia valtuutuksia muuttaa käytäntöjä. Tällaisia toimijoita voivat olla esimerkiksi kansalaisjärjestöt tai hallitustenväliset elimet. (Wood 2017, 264.)

PATA (Pacific Asia Travel Association –yhdistys), Capillanon yliopisto sekä Hanoi avoin yliopisto ovat yhteistyössä perustaneet projektin nimeltään CBT Vietnam. Projektin nimi CBT tulee englannin kielen sanoista community based tourism ja sen tarkoitus oli vuosien 2002-2007 aikana kouluttaa paikallisia toimijoita Pohjois-Vietnamin Sapan alueella kehittämään matkailun palveluita siten, että näistä saadut tuotot pysyisivät paikallisyhteisöillä. (CBT Vietnam 2018a.) CBT Vietnamin kaltaiset hankkeet ovat hyvä keino osallistaa paikallisia toimijoita kestäväen matkailun kehittämisessä. Hankkeen voidaankin ajatella olevan esimerkki Hollowayn & Humphreysin (2016, 147) ensimmäisen esimerkin mukaan järjestetystä alkuperäisväestön ehdoilla toteutetusta matkailusta.

Projekti sai alkunsa Pohjois-Vietnamin Sapan alueella sijaitsevista Taphinin ja Tavanin kylistä. Sapa ei tuolloin vielä ollut suosittu kohde matkailijoiden keskuudessa ja turistit eivät olleet tuttu näky kylissä. Projektin perimmäinen tarkoitus oli opettaa paikallisyhteisön jäsenille mistä matkailussa on kyse ja miten he voisivat taloudellisesti mutta samalla kestävästi hyötyä kasvavasta vierailijoiden määrästä. Toiminta aloitettiin käymällä läpi perustaitoja, mitä matkailualan toimijoilta vaaditaan ja opetusta laajennettiin entisestään vahvistamaan yhteisöjen omaa yrittäjyyttä. Projektin seurauksena Sapan alueelle perustettiin useita Homestay-majoituksia ja paikalliset alkoivat toimia myös muun muassa retkioppaina. Keskiössä toiminnassa oli perustaa kestäviä toimintatapoja yhteistyössä muiden alan sidosryhmien (esim. paikalliset viranomaiset ja järjestöt). Projektin ansiosta myös

huomattava määrä yhteisöjen kouluttamattomia naisia työllistyi, sillä suurin osa Homestay-majoituksista ovat naisten pyörittämiä yrityksiä. (CBT Vietnam 2018b.)

Maailman talousfoorumin mukaan kolmeakymmentä matkailukohteessa vierailevaa turistia kohden syntyy yksi työpaikka, ja tällä hetkellä matkailusektorilla työskentelevien naisten määrä on melkein kaksi kertaa suurempi kuin muilla toimialoilla. (WEF 2017, 3.) Matkailun avulla voidaan saada siis paljon positiivista kehitystä aikaiseksi, kunhan matkailun kasvua ohjataan hallitusti ja paikalliset toimijat ovat mukana kehityksessä.

3.3 Ekologinen kestävyys

ASEAN-maiden väestömäärän nopea kasvu yhdistettynä talouden kiihtyvään kasvuun asettaa kovat paineet maiden luonnonvarojen kestäväälle käytölle. Ekologisen kestävyuden haasteet ovat kasvaneet samaan tahtiin talouden noustessa ja ihmisten lisääntyessä luonnon ongelmia muun muassa saastuttamalla ilmaa, vettä ja maata yli valtioiden rajojen. (Cheam 2017.)

Massaturismin liikenteelle, erityisesti lentomatkustamiselle asettamat paineet ovat kasvaneet viimeisen neljän vuosikymmenen aikana. Kuluneena ajanjaksona lentokoneista on tullut kaksi kertaa polttoainetehokkaampia, mutta samalla lentomatkustuksen volyyymi on kasvanut räjähdysmäisesti. (Holloway & Humphreys 2016, 159.) Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (International Air Transport Association, IATA) mukaan vuonna 2016 tehtiin 3,8 miljardia matkaa lentäen, ja kasvulle ei nähdä loppua. Mikäli nykyinen kehityskulku jatkuu, vuonna 2035 lentomatkojen määrä arvioidaan nousevan 7,2 miljardiin. (IATA, 2016.)

Kansainvälisen ilmakuljetusliiton ennusteen mukaan merkittävä osa kasvusta tulee Aasian ja Tyynenmeren alueelta, ja kyseisen alueen on arvioitu vastaavan yli puolesta uusien matkustajien määrästä seuraavan 20 vuoden aikana. Kehittyvien maiden osuus maailman lentomatkustuksesta kasvaa ja viimeisen vuosikymmenen aikana osuus on nousut 24 prosentista melkein 40:neen prosenttiin. Ennusteessa Vietnam on arvioitu viidenneksi nopeimmin kasvavaksi markkina-alueeksi kun arvioidaan uusien matkustajien potentiaalista määrää. (IATA, 2016.)

Nykyisellään lentokenoliikenne aiheuttaa noin 448 miljoonan tonnin hiilidioksidipäästöt joka vuosi. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (eng. International Civil Aviation Organization, ICAO) mukaan lentokoneiden päästöt aiheuttavat 2 prosenttia kaikista kasvihuonepäästöistä ja ilmailun aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen oletetaan kasvavan 3-4

prosenttia vuodessa. (Holloway & Humphreys 2016, 159.) Vaikka ihmiset ovat entistä tietoisempia lentoliikenteen aiheuttamista päästöistä, harva on kuitenkaan valmis luopumaan lentämisestä sen takia. Monet pyrkivät vähentämään hiilijalanjälkeään kotimaassaan, mutta eivät suostu luopumaan lentämisestä samalla tavalla. (Wood 2017, 148.)

Oma osuutensa päästöjen syntymisessä on lentokenttien ruuhkautumisella. Lentoväylien rajallisuus johtaa siihen, että lentokoneiden on odotettava lentokentän yläpuolella laskeutumisaukkoa, mikä puolestaan johtaa polttoaineen turhaan kulumiseen. Halpalentoyhtiöiden nopea kasvu ja keskittyminen lyhyiden lentojen reiteille, on johtanut päästöjen merkittävään nousuun. Jopa yksi viidesosa lyhyiden lentoreittien koneiden käyttämästä polttoaineesta palaa koneen nousun ja laskun aikana. (Holloway & Humphreys 2016, 160.)

Suosittujen turistikohteiden saastuminen asettaa omat haasteensa globaalille matkailulle. Erityisen selvästi vaikutukset ovat nähtävillä rannikkoseutujen turistikohteissa, joissa rantojen ja rannikkovesien saastuminen on ilmeistä. Pahimmissa tapauksissa uiminen joissakin kohteissa voi olla jopa vaarallista. Ympäristön ”saastuminen” ei kuitenkaan ole luonteeltaan pelkästään fyysistä vaan esteettinen saastuminen on otettava huomioon yhtä lailla. (Holloway & Humphreys 2016, 162, 164.)

Ympäristönsä kauneudesta suosittu kohde voi päätyä menettämään tärkeimmän vetovoimatekijänsä eli luontonsa ainutlaatuisuuden. Ensiksi luonnonkauneudesta kuuluisa kohde houkuttelee yhä suurempaa määrää turisteja, joiden tarpeiden täyttämiseksi alueelle rakennetaan hotelleja ja muita palveluita. Kaupallisen kehityksen vuoksi maaseutu joutuu väistymään ja ajan mittaan kohdetta ei enää mielletäkään luonnonkauniiksi ja turistit siirtyvät etsimään muualta kohdetta, joka täyttäisi sekä rauhallisen että kauniin kohteen vaatimukset. Visuaalisen saastumisen toinen muoto on turismia varten tuotettujen rakennusten kuten hotellien huono sulautuminen ympäröivään alueeseen. Kun hotellien suunnittelua ei kontrolloida tarpeeksi huolellisesti, lopputuloksena voi olla halvalla tuotettuja, ympäröivästä arkkitehtuurista liikaa poikkeavia rakennuksia. (Holloway & Humphreys 2016, 164.)

Roskaaminen on myös merkittävä tekijä visuaalisesta saastumisesta puhuttaessa. Turistien aiheuttama roskaaminen on yleistä etenkin piknikalueiden läheisyydessä. Turisteilla on myös osansa rakennusten graffiteilla töhrimisessä, ja jotkut matkakohteet ovatkin aloittaneet kampanjoita katujen roskaamista ja graffitimaalauksia vastaan. Huomion arvoinen seikka roskaamisen vähentämisessä on, etteivät tarpeeksi tiheään sijoitetut roskasäiliöt yksinään riitä, vaan roskasäiliöiden tulisi olla myös kiinnostavasti suunniteltuja. (Holloway & Humphreys 2016, 165.)

Yksi vakavimmista tämän hetken ympäristöongelmista on merten muovirooskaantuminen. Muovirookat saastuttavat maapallon vesistöjä tehden niistä uimakelvottomia, tappaen merieläimiä sekä vahingoittaen merten ekosysteemejä. Muovirooskan katsotaan vaikuttavan ympäristön lisäksi talouteen sekä ihmisten terveyteen. Maailmassa tällä hetkellä tuotetaan 90 miljardista muovista noin 10 prosentin arvioidaan päätyvän meriin ja tutkijat arvioivat, että tällä tahdilla vuonna 2050 merissä uiskentelee enemmän muovia kuin kaloja. (Frilander 2016.)

Valitettavasti Vietnam lukeutuu yhdeksi maailman suurimmaksi merten roskaajaksi. Yhdessä Kiinan, Indonesian, Filippiinien ja Thaimaan kanssa, tuottaa Vietnam 60 prosenttia kaikesta meriin päätyvästä muovirooskasta (Kuva 5). Puutteellinen jätehuolto ja kaatopaikat merten ja jokien läheisyydessä ovat arkipäivää yllämainituissa maissa. Jätevesien lasku vesistöihin on valitettavan yleistä Aasian tunnetuissa turistikohteissa, sillä monista kohteissa ei ole kunnon järjestelmiä poistaa likavesiä asiallisesti. (Frilander 2016.) Meritämme löytyy kaiken kaikkiaan viisi roskapyörteen muodostamaa kaatopaikkaa ja esimerkiksi Tyynessämeressä kelluva roskalautta on kooltaan Teksasin osavaltion kokoinen. Lauttaa kelluu keskellä valtameriä eikä mikään valtio halua ottaa vastuuta sen siivoamisen rahoittamisesta. (UNRIC 2018.)



Kuva 5. Roskainen ranta suosittuilla Balin saarella (Brandt 2017)

Suurta kohua aiheutti uutinen Filippiinien presidentin määräyksestä sulkea kuuluisa Boracayn saari peräti puolen vuoden ajaksi juuri samaisesta syystä. Boracay sulkee ovensa turisteilta sillä välin, kun viranomaiset siivoavat saarta ja kehittävät viemäreitä ja jäteveden poistojärjestelmiä saarella. Boracay on vuonna 2016 valittu maailman parhaimmaksi saareksi Conde Nast Traveller-lehden lukijoiden keskuudessa. Saaren sulkemisella pyritään kehittämään Boracayta matkakohteena, jotta se voisi vielä tulevaisuudessakin säilyttää maailman parhaimman lomasaaren tittelinsä. Saaren sulkeutuminen aiheuttaa huomattavia taloudellisia tappioita saaren väestölle, joiden elinkeino perustuu pitkälti turismiin. Valtio tarjoaa taloudellisia tukia saarella asuvalle väestölle, jotka kärsivät Boracayn sulkeutumisesta. Saari on tarkoitus sulkea huhtikuun lopussa vuonna 2018. (Mc Mah 2018.)

Vesistön saastuminen koettelee myös Vietnamia, sillä 86 prosenttia likavesistä lasketaan käsittelemättömänä takaisin luontoon, mikä on johtanut muun muassa Thi Van joen biologiseen kuolemaan. Unescon maailman perintökohteisiin kuuluva Halong Bay kärsii myös liian suurista vierailijamääristä. Uusien sataminen ja meriteiden tieltä on raivattu pois eroosiota hidastavaa mangrove-metsää ja lahti on jo pitkään kärsinyt risteilyalusten puutteellisista jätevesien poistojärjestelmistä ja polttoainepäästöistä. (Stewart ym. 2016, 475.)

Maapallon vesivarojen kulutus on tuplaantunut viimeisen 50 vuoden aikana teollistumisen, väestönkasvun ja kaupungistumisen seurauksena. Vesi on rajallinen luonnonvara, jonka uusiutuminen on hidasta. Jatkuva saastuminen ja ilmastonmuutos heikentävät maailman vesitilannetta entisestään. Vaikka maapallon pinta-alasta suuri osa on vettä, on makean veden osuus siitä vain 2,5%. Yli puolet tästäkin on lunta ja jäätikköä, joten vajaa 1% kaikista vesivaroista jää ihmisten käytettäväksi. Lisähaasteita asettaa se, että vettä tarvitaan kotitalouksien lisäksi myös maataloudessa ja teollisuudessa. Ihmiskunnan yksi suurimmista haasteista onkin puhtaan makean veden takaaminen koko maailman väestölle. (Suomen YK-liitto 2018.)

Matkailijan on tutkittu kuluttuvan 300-850 litraa vettä päivittäin ollessaan lomalla, kun arkiikäytössä suomalainen kuluttaa noin 160 litraa vuorokaudessa (WWF 2004, 4; Kalmari & Klemola 2009, 93). Matkailun toimijoiden, hallitusten ja yksittäisten matkailijoiden teoilla voidaan vaikuttaa vedenkulutukseen. Oikeanlaisilla vedenkulutuksen säästötoimilla voitaisiin vedenkulutuksessa säästää jopa 50% verran nykyisestä kulutuksesta. Näillä säästöillä voitaisiin samalla taata veden riittäminen ennustetulle matkailijamäärän kasvulle. Vettä säästävät laitteet ovat sijoitus, jolla voidaan vaikuttaa pitkällä tähtäimellä positiivisesti sekä matkakohteen luontoon että talouteen. Lainsäädännön tulisi tukea vedenkulutuksen vähentämistoimia, jotta toimet olisivat yritykselle kannattavia. (WWF 2004, 32.)

Steve Piro, Synergy Efficiency Solutions (SES) yrityksen perustaja, oivalsi, että saadaksesen yritykset sitoutumaan energiatehokkaampiin ratkaisuihin ei hänen tule vedota asiakkaiden vihreisiin arvoihinsa vaan taloudellisiin säästömahdollisuuksiin. SES tarjoaa yritykselle arvioita näiden energiatehokkuudestaan ja tuottaa suunnitelmia, miten muuttaa kiinteistöjä tehokkaammiksi tässä suhteessa. Yritys on rakennuttanut Kaakkois-Aasian energiatehokkaimman rakennuksen SkyStarin Jakartaan ja on johtava energiatehokkuutta edistävä yritys Kaakkois-Aasiassa. (Gosseboom & Tegos 2018a.)

SES on muun muassa muuttanut erästä Jakartan viiden tähden hotellia energiatehokkaammaksi ja arvioinut, että muutosten avulla hotelli voi tulevaisuudessa säästää niin paljon hiilidioksidipäästöissään, että se vastaisi samaa kuin Indonesian kaduilta poistettaisiin

226 000 autoa. Hotelli voisi säästää vettä siten, että säästetyllä määrällä pärjäisi 680 000 ihmistä vuoden ajan. Piro havaitsi, että Indonesiassa harva rakennus on rakennettu energiaa säästävin periaattein ja jo pienillä muutoksilla päästään suuriin säästöihin. SES ve-loittaa yrityksiä vasta kun varsinaista säästöä on havaittavissa eli sähkölaskujen puto-tessa. SES:n palkkio on aina prosenttiosuus jo syntyneistä säästöistä. (Gosseboom & Tegos 2018a.)

Vietnamin kaupungeissa on myös mittava saasteongelma ja Hanoi onkin Kaakkois-Aasian saastunein kaupunki. Skootterit ovat Vietnamissa suosittu kulkuväline, mutta ongelmia ai-heuttavat halvan polttoaineen aiheuttamat päästöt. Polttoaine sisältää suuria määriä bent-seeniä, rikkiä sekä mikroskooppista pölyä. (Stewart ym. 2016, 475.) Myös Wallius (2014) toteaa että, kaksitahtisen skootterin polttoaineena käytetään usein öljyn ja bensiinin seko-i-tusta, joka päästää ilmaan jopa enemmän saastetta kuin dieselkäyttöinen bussi. Bentsee-nipäästöjen uskotaan aiheuttavan syöpää ja päästömäärät monissa Aasian kaupungeissa ovatkin pöyristyttäviä. Monet kiinalaiset kaupungit tajusivat kieltää ja rajoittaa skoottere-i-den käyttöä jo 18 vuotta sitten, mikä näkyykin nyt parempana ilmanlaatuna skootterit kiel-täneissä kaupungeissa.

Monet Vietnamin turismin haasteet liittyvätkin ensisijaisesti ekologiseen kestävyteen. WEF julkaisee joka toinen vuosi The Travel and Tourism Competitiveness raporttia, jonka ytimen muodostaa The Travel and Tourism Competitiveness indeksin (TTCI) avulla tuo-tettu data. Raportti vertailee eri maiden matkailun vetovoimaisuutta ja laskee eri kategori-oiden summasta jokaisen maan kokonaissijaluvun. Raportissa ei mitata sitä mikä maa on suosituin turistikohde, vaan ensisijaisesti kyse on kunkin maan kilpailukyvyistä. (WEF 2017, xi, xiii.)

Vuoden 2017 raportissa Vietnam sijoittui 136 maan joukossa sijalle 67. Edellisestä eli vuo-den 2015 raportista sijaluku parani kahdeksalla. Sijaluvun nousuun vaikuttivat erityisesti inhimillisiin voimavaroihin ja työmarkkinoihin kohdistuneet parannukset. Vietnamin sijalu-kuun vaikuttavat alentavasti erityisesti ympäristön kestävyuden huomioinnissa ilmenevät puutteet, liian väljä sääntely, päästöjen korkea määrä, metsien hävittäminen ja jätevesien vähäinen käsittely. (WEF 2017, 342.) Ekologisista puutteista huolimatta Vietnamin matkai-lun näkymät ovat muuten hyvin suotuisat. Vertailtaessa vuoden 2015 TTCI-tuloksia vuo-den 2017 tuloksiin, voidaan havaita, että Vietnam on kehittänyt tulostaan vertailun maista neljänneksi eniten. (WEF 2017, 4.)

Kaakkois-Aasian metsät ovat maailman monimuotoisimmat ja runsaimmat hehtaaria kohden, mutta samalla äärimmäisen uhan alla. Joidenkin Kaakkois-Aasian alueiden ennakoidaan menettävän jopa 98 prosenttia metsistään seuraavan 9 vuoden aikana. (Cheam 2017.) Maapallomme metsiä hakataan karjankasvatuksen ja viljanviljelyn tieltä, mutta myös metsäteollisuuden käyttöön. Arviolta noin 20 000 neliökilometriä Amazonin sademetsää tuhoutuu vuosittain. On arvioitu, että vuoteen 2020 mennessä 90 prosenttia sademetsien ekosysteemeistä on tuhoutunut. Monet maat ovat ruvenneet suojelemaan sademetsiä matkailukäyttöä varten ja järjestävät ohjattuja retkiä ja majoitusta alueilla. Matkailijan on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota valitessaan matkanjärjestäjää, luonnonpuistoa tai majoituspaikkaa. Kaikki tahot eivät välttämättä toimi yhtä vastuuntuntoisesti. (Kalmari & Kelola 2009, 30.)

Matkailulla on iso merkitys talouden kasvuun erityisesti maapallon köyhimmillä seuduilla, missä usein sijaitsee myös maapallomme koskemattomimmat ekosysteemit. Paikallisten oikeudet maidensa resursseihin tulisi turvata laatimalla lakeja, jotta matkailun kehitys edesauttaisi paikallisväestön sosiokulttuurista suojelua. (Wood 2017, 308.)

3.4 Taloudellinen kestävyys

Matkailun taloudellinen ja sosiaalinen merkitys on kasvanut merkittävästi viimeisten vuosikymmenten aikana. Matkailusektori eroaa merkittävästi muista teollisuuden aloista, sillä se kuluttaa hyvin laajalla skaalalla myös muiden teollisuuden alojen palveluita. Matkailutoiminnan mittaamista vaikeuttaa se seikka, että itsestään selvien matkailupalveluiden kuten majoituksen, kuljetuksen ja retkien lisäksi turistit kuluttavat myös muita palveluja ja tuotteita, joita ei niin kiinteästi mielletä matkailutoimintaan liittyväksi. (Dwyer, Forsyth & Dwyer 2010, 239.)

Euroopan Komissio, Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö (OECD), Maailman matkailujärjestö (UNWTO) ja Maailman matkailu- ja turismineuvosto (WTTC) ovat yhdessä kehittäneet tilastojärjestelmän nimeltään Matkailun satelliittikirjanpito, jonka avulla matkailun taloudellisia vaikutuksia pyritään kuvamaan mahdollisimman laajasti ja perusteellisesti. Kun matkailun taloudelliset vaikutukset pystytään mittaamaan kattavammin, myös matkailun merkitys kansantaloudelle ymmärretään paremmin. (Dwyer, Forsyth & Dwyer 2010, 240-241.)

Vietnamin hallitus avasi maan kansainväliselle kaupankäynnille vuonna 1986, mistä lähtien Vietnam onkin ollut yksi Aasian nopeimmin kasvavista talouksista. Matkailu on nope-

asti kasvava Vietnamin talouden osa-alue ja maa on suosittu matkakohde myös kotimaanmatkailun piirissä. Tämä asettaa kuitenkin haasteita kohteessa työskenteleville matkailualan ammattilaisille, jotka ovat tottuneet tarjoamaan länsimaalaisille matkustajille räätälöityjä kokemuksia, jotka eivät sellaisenaan kohtaa Vietnamilaisen matkailijan toiveita ja haluja. Varakkaammat vietnamilaiset matkustavat myös mielellään ulkomaille, lähinnä muihin Kaakkois-Aasian maihin ja Kiinaan, mikä on taas pois Vietnamin kotimaanmatkailun markkinoilta. (Boniface, Cooper & Cooper 2016, 535.)

ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) on kymmenen valtion muodostama yhdistys, jonka päätarkoitus on edistää Kaakkois-Aasian talouden kasvua (Boniface, Cooper & Cooper 2016, 519). Yhdistyksen on perustanut vuonna 1967 Indonesia, Malesia, Filippiinit, Singapore sekä Thaimaa, mutta nykyään yhdistyksen jäsenvaltioihin kuuluvat myös Brunei Darussalam, Vietnam, Laos, Myanmar sekä Kambodza (ASEAN 2018).

ASEAN-maiden väestöstä lähes puolet ovat iältään alle 30-vuotiaita ja tämän lisäksi internetin käyttäjien määrän kasvu on nopeinta maailmassa. Digitaalisten yhteyksien kehittyminen muuttaa huomattavasti ASEAN-maiden talouden luonnetta, luomalla uudenlaisia töitä sekä elinolosuhteita. Suurin haaste onkin hallita tätä muutosta ja onnistua integroimaan näiden maiden talous kestävä kehityksen kasvuun seuraavan 50 vuoden aikana. YK:n hankepalveluiden päällikkö Grete Faremon mukaan kestävä menetelmä tulisi sisällyttää infrastruktuuriin ja maiden instituutioihin jo alusta pitäen. Mitä tulee kestävyden kasvuun tulisi ASEAN-maiden onnistua yhdistämään kansalliset haasteet ja alueellinen yhteistyö hallitakseen kestävä kehitys onnistuneesti. (Cheam 2017.)

ASEAN-maiden talouden ennakoivaan kasvavan 3-8 prosenttia vuoteen 2021 mennessä ja pelkän IT-sektorin kasvun arvioidaan lisäävän maiden bruttokansantuotetta triljoonan Amerikan dollarin verran vuoteen 2027 mennessä. Kambodzassa viime vuonna järjestetyssä Worl Economic Forum on Asean -kokouksessa oltiin toiveikkaita, että yllämainitut läpimurrot IT-alalla kehittäisivät Asean maiden kaupankäynnin teknologioita, e-kauppaa sekä parantaisivat maiden johtamista. Maiden johtajat esittävätkin, että kehittämällä maiden infrastruktuuria pystyttäisiin samalla kehittämään maiden taloudellista ja sosiaalista tilannetta sekä vähentämään maiden köyhyyttä. Talouden kehityksen tulisi kuitenkin kulkea käsi kädessä kestävä kehityksen kanssa ollakseen viime kädessä onnistunut. Valitettavan usein monet yritykset kehittää maiden infrastruktuuria kaatuvat korruption takia. Vaikka korruptiosta usein vaietaan, on se silti varsin todellinen ongelma kehittyvissä ASEAN-maissa. (Cheam 2017.)

Vaikka matkailulla voisi olla potentiaalia muuttaa kehittyvien maiden talouskasvua, on sen vaikutus jäänyt todellisuudessa varsin vähäiseksi. Matkailun on todistettu lisäävän työpaikkoja, voimaannuttavan naisia, nuoria sekä eristyneitä yhteisöjä. Kestävän kehityksen toimintamallien käytöstä osana taloudellista kehitystä on kuitenkin hyvin vähän tieteellistä näyttöä. Matkailualalle on asetettu tavoitteita kuten köyhyyden poistaminen, terveen elämän takaaminen ja yksilöllisten sekä korkeiden koulutusmahdollisuuksien luominen. On kuitenkin varsin vähän tieteellistä näyttöä, että matkailualan työllä olisi pystytty vaikuttamaan suoranaisesti yllä mainittuihin asioihin. (Wood 2017, 73-74.)

Matkailijan käyttäessä 100 dollaria kehittyvässä maassa lomaillessaan on vain 5 dollarin arvioitu jäävän kohdemaalle. Rahan päätyessä tosiasiasa ulkomaisille yrityksille, ei paikallisille käytetään nimitystä "leakage" (vuoto). Vientivuodolla tarkoitetaan ilmiötä, missä matkailijat käyttävät rahansa risteilyaluksilla tai ulkomaisessa omistuksessa olevissa resorteissa. Tuontivuodosta puhutaan kun matkailuun liittyvät tarvikkeet, ruoka ja muut tuotteet ostetaan ulkomailta. Tällaiset taloudelliset vuodot ovat matkailun negatiivisia vaikutuksia, mutta niihin puuttuminen on haastavaa. Ulkomaisten yritysten sulkeminen kohteessa ei toimisi ratkaisuna ongelmaan, sillä globaalit toimitusketjut hyödyttävät myös paikallisia yrityksiä. Matkailu vaatii globaalia kumppanuutta ja yhteistyötä ja ulkomaisomisteiset yritykset tuovat kohteeseen kansainvälisiä markkinoita ja sijoituksia. (Wood 2017, 96-97.)

4 Tutkimus ja sen kulku

Tässä luvussa kuvataan opinnäytetyön tutkimusprosessia, esitellään ja perustellaan valitut tutkimusmenetelmät sekä kuvataan haastatteluiden toteutusta. Luvussa perehdytään laadullisen tutkimuksen teoriaan, arvioidaan teemahaastattelun vahvuuksia ja heikkouksia tutkimusmenetelminä sekä pohditaan tutkimuksen luotettavuutta.

4.1 Laadullinen tutkimus

Laadullisen tutkimusmenetelmän käsitettä ja sitä mitä käsite pitää sisällään, ei ole helppo muotoilla yksiselitteisesti vaan vastaus vaihtelee sen mukaan, mistä tieteenfilosofisesta suunnasta määritelmää lähestyy. Eskolan ja Suorannan (2008, 15) määritelmän mukaan laadullista tutkimusta voi hahmottaa kiinnittämällä huomiota tiettyihin tunnusmerkkeihin, joita ovat esimerkiksi aineistonkeruumenetelmä, tutkittavien näkökulma, harkinnanvarainen tai teoreettinen otanta, hypoteesittomuus, tutkimuksen tyyli ja esitystapa sekä tutkijan asema.

Laadullisessa tutkimuksessa tutkimussuunnitelma voi elää tutkimusprosessin aikana ja tutkimuksen eri vaiheita ei välttämättä voi erotella selvärajaisesti, vaan aineistokeruu, analysointi ja raportointi kietoutuvat yhteen. Tiukasti rajatun tutkimusongelman sijasta laadullisessa tutkimuksessa voidaan lähteä liikkeelle ilman lukkoon lyötyjä ennako-olettamuksia tutkimuksen kohteesta tai tuloksista. Hypoteesittomuus ei kuitenkaan tarkoita, että tutkijan ei tulisi tiedostaa omia aiempia kokemuksiaan, jotka väistämättä vaikuttavat lopputulokseen. Tutkimussuunnitelmaa tai tutkimusongelman muotoilua voi joutua muokkaamaan aineistonkeruun kuluessa. (Eskola & Suoranta 2008, 15-19.)

Laadullista tutkimusta tehtäessä tutkimuksen otanta on yleensä varsin suppea ja valitut tapaukset pyritään analysoimaan mahdollisimman kattavasti tutkittavien oma näkökulma huomioiden. Myös tutkijan rooli on korostuneemmassa asemassa kuin määrällisessä tutkimusmenetelmässä, sillä laadullisessa tutkimuksessa tutkijalla on huomattavasti vapaamat raamit joissa toimia. Tutkija voi hyvin pitkälti itse valita millaisia menetelmällisiä tai kirjoitustapaa koskevia ratkaisuja tekee. Valitut ratkaisut tulee kuitenkin kertoa tutkimuksen lukijalle, jotta lukija voi ylipäättään arvioida tutkimusta ja sen laatua. (Eskola & Suoranta 2008, 18-20.)

4.2 Haastattelu tutkimusmenetelmänä

Joustavana tiedonkeräysmenetelmänä haastattelu sopii hyvin monenlaisiin tutkimustarkoituksiin. Haastattelutilanteessa haastattelija on suorassa vuorovaikutuksessa haastateltavan kanssa, mikä mahdollistaa tiedonhankinnan suuntaamisen ja esimerkiksi haastatteluaiheita voidaan esittää eri järjestyksessä. Haastattelija voi myös saada tietoa vastausten taustalla vaikuttavista motiiveista ja sanaton viestintä auttaa ymmärtämään vastauksia. Haastattelussa on myös mahdollista esittää tarkentavia kysymyksiä ja selventää vastauksia toisin kuin esimerkiksi kyselytutkimuksessa. Haastattelu sopii hyvin tutkimusmenetelmäksi kun tutkijalla ei ole etukäteen tarkkoja ennako-oletuksia siitä minkälaisia suuntia vastaukset tulevat saamaan. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 34-35.)

Haastattelun käyttöön tutkimusmenetelmänä sisältyy luonnollisesti myös haittapuolia. Haastattelijalta vaaditaan taitoa ja kokemusta, jotta aineiston keruuta itse haastattelutilanteessa voidaan säännellä joustavasti, tilanteeseen sopeutuen. Haastattelun sopiminen ja toteuttaminen vievät paljon aikaa ja haastattelussa nauhoitetun aineiston purkaminen tekstiksi eli litteroiminen, on todella hidasta. Lisäksi haittapuoleksi voidaan myös laskea, että etenkin strukturoimattomassa ja puolistrukturoidussa haastattelussa haastattelijalle kertyy myös runsaasti tutkimuksen kannalta epäoleellista aineistoa. Valmiiden tulkintamallien puutteessa haastattelemalla kerätyn vapaamuotoisen aineiston analysointi, tulkinta ja raportointi on myös usein ongelmallista. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 35.)

Teemahaastattelu on puolistrukturoidun haastattelun muoto, jossa kysymykset rakentuvat ennalta määriteltyjen teemojen ympärille. Tämä antaa haastateltaville mahdollisuuden tuoda äänensä vapaammin kuuluviin. Kysymykset eivät ole tarkasti muotoiltu eikä niiden järjestystä ole ennalta tarkasti määritelty. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 48.) Teemahaastattelu on hyvä valinta tutkimusmenetelmäksi halutessa tarjota haastateltavalle laajemmat mahdollisuudet esittää yksilöllisiä tulkintoja tutkittavasta aiheesta (Eskola & Suoranta 2008, 88).

Ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista, että teemahaastattelussa kysellään ihan mitä tahansa, vaan merkityksellisiä vastauksia pyritään keräämään tutkimuksen tarkoituksen mukaisesti. Etukäteen valittujen teemojen tulisi perustua tutkimuksen viitekehykseen eli siihen mitä tutkittavasta ilmiöstä jo tiedetään. Teemahaastattelun avoimuus määrittää teemojen sisältämien kysymysten suhteen tutkimuksen viitekehykseen. Haastattelutilanteessa voidaan pitäytyä vain etukäteen laadituissa kysymyksissä tai mukaan voidaan ottaa kokemukseräisiä havaintojakin. (Tuomi & Sarajärvi 2006, 78.)

Haastattelulla voidaan mahdollistaa joustava tiedonkeruu säätelemällä haastattelutilan-
netta. Haastattelijan on myös mahdollista vaihtaa aiheiden järjestystä ja myötäillä vastaa-
jaa tarvittaessa. Haastattelu on hyvä valinta tutkimusmenetelmäksi, kun tutkittava aihe on
entuudestaan tuntematon ja vastausten suuntia on etukäteen vaikea hahmottaa. Haastat-
telu valitaan tiedon keruumenetelmäksi usein myös silloin kun vastausten oletetaan ole-
van monitahoisia. Haastattelu on myös kelpo menetelmä, kun halutaan syventää vastauk-
sia lisäkysymyksillä sekä pyytämällä perusteluja mielipiteille. (Hirsjärvi, Remes & Saja-
vaara 2009, 205.)

Haastattelulle tyypillistä on halu saada mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta ai-
heesta. Haastattelukysymykset voidaan antaa haastateltavalle jo ennen haastattelua, sillä
on suositeltavaa, että haastateltava pystyy tutustumaan kysymyksiin ja haastattelun tee-
moihin etukäteen. Eettisistä syistä ainakin haastattelun aihe tulisi kertoa tutkimukseen
osallistuville etukäteen. Ihmiset myöskään harvoin lupautuvat tutkimuksiin tietämättä mistä
tutkimuksessa on kyse. Haastateltaviksi voidaan valikoida henkilöitä, joilla on tietoa tai ko-
kemusta tutkittavasta aiheesta, mikä on yksi haastattelun eduista. Haastattelu voidaan to-
teuttaa myös sähköpostikeskusteluna, jos haastattelua kasvotusten ei pystytä järjestä-
mään. Tällöin kysymykset lähetetään haastateltavalle sähköpostitse ja haastattelija voi jat-
kaa sähköpostikeskustelua kysymällä tarkentavia kysymyksiä. Aineistokeruumenetelmänä
on haastattelu kallis ja aikaa vievä tapa. Edullisempi vaihtoehto perinteiselle haastattelulle
on haastattelun toteuttaminen sähköpostitse. (Tuomi & Sarajärvi 2006, 85-86.)

4.3 Tutkimusprosessin kuvaus

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tuottaa mahdollisimman yksityiskohtaista tietoa
Vietnamin matkailun nykytilasta. Tutkimusta varten kerättiin taustatietoa yleisesti kestä-
västä matkailusta ja Vietnamista, mutta varsinaista hypoteesia ei kuitenkaan edes pyritty
muotoilemaan. Tarkoituksena oli saada mahdollisimman paljon tietoa ja sen avulla pyrkiä
muodostamaan kuva Vietnamin kestävästä matkailusta. Tutkimuksella ei pyritty tilastolli-
siin yleistyksiin, vaan mahdollisimman yksityiskohtaisen tiedon keräämiseen, mihin kvali-
tatiivinen lähestymistapa sopi paremmin. Tarkempien ennakko-olettamuksien puutteessa
tutkimusmenetelmäksi valikoitui haastattelu. Strukturoitu kyselylomake ei esimerkiksi tullut
kyseeseen, sillä tutkimuksen suunta ei ollut etukäteen selvillä. Haastattelu puolestaan
mahdollisti tiedonkeruun suuntaamisen, mikä tässä tapauksessa oli ensiarvoisen tärkeää.

Opinnäytetyön tutkimus toteutettiin kevään 2018 aikana. Tutkimusmenetelmäksi valikoitui
teemahaastattelun ja tapaustutkimuksen yhdistelmä. Tutkimustavaksi harkittiin kyselylo-

maketta, mikä olisi mahdollistanut suuremman otannan vastaajien määrässä. Tutkimusmenetelmäksi valittiin silti teemahaastattelu, koska sillä ajateltiin saavan laadukkaampia vastauksia ja näin enemmän sisältöä tuloksiin. Kvalitatiivinen lähestymistapa koettiin sopivammaksi menetelmäksi tutkittavan ilmiön luonteesta johtuen.

Tutkimus aloitettiin perehtymällä Vietnamia matkakohteena sekä kestävästä matkailusta koskevaan kirjallisuuteen. Haastattelukysymyksiä työstettiin tammikuun aikana ja testihaastattelut toteutettiin huhtikuun alussa. Aluksi pohdittiin, että haastateltavien joukko muodostuisi matkailijoista, kohteessa työskennelleistä oppaista sekä paikallisista matkailun toimijoista. Tutkimus rajattiin kuitenkin siten, että paikallisten toimijoiden näkemykset jätettiin pois. Paikallisten kontaktien saaminen koettiin liian haastavaksi opinnäytetyöprosessin kannalta.

Ensimmäisessä testihaastattelussa ei noussut esiin tarvetta muuttaa kysymyksiä. Haastateltava oli matkustanut puolisonsa kanssa Thaimaassa ja oli varsin tietoinen kestävästä matkailusta ja keinoista, millä hän itse pystyy niihin matkailijana vaikuttamaan. Matkailu Thaimaassa on melko samanlaista kuin Vietnamin matkailu ja siksi kyseinen henkilö valikoitu testihaastateltavaksi. Toinenkaan testihaastattelu ei aiheuttanut tarvetta muuttaa haastattelurunkoa, joka päädyttiin säilyttämään alkuperäisenä. Toisessa testihaastattelussa testivastaajana toimi haastattelijan ystävä, mikä ei ollut paras mahdollinen asetelma. Toisilleen ennestään tutut ihmiset ymmärtävät luonnollisesti paremmin toisiaan, mistä voi syntyä illuusio, että haastattelurunko on selkeä eikä sitä tarvitse muuttaa. Ensimmäiset varsinaiset haastattelut kuitenkin osoittivat sen, että haastattelukysymysten hienosäätö olisi ehkä ollut tarpeen.

Haastateltaviksi valikoitui seitsemän Vietnamissa matkustanutta henkilöä ja kaksi maassa asunutta henkilöä. Osa haastatteluista toteutettiin sähköpostitse, sillä perinteinen haastattelu ei ollut aikatauluista johtuen mahdollista. Haastateltavat valikoituivat omien verkostojemme kautta. Emme etsineet haastateltavia minkään kanavan kautta, sillä löysimme riittävästi haastateltavia omien tuttaviemme kautta. Kaikki haastateltavat olivat naisia, minkä voidaan ajatella johtuvan omien verkostojemme naisvaltaisuudesta. Yritimme etsiä mieshaastateltavia, mutta sopivia haastateltavia ei löytynyt. Jälkeenpäin ajateltuna olisi ollut järkevää hyödyntää enemmän koulumme vietnamilaisia opiskelijoita, jotta olisimme saaneet kerättyä syvällisempää aineistoa.

Perinteisellä tavalla toteutetut haastattelut litteroitiin, minkä jälkeen aloitettiin aineistoon tutustuminen. Haastattelurungon alku muodostui kysymyksistä, joilla kartoitettiin matkailijoiden asenteita kestävästä matkailusta. Kysymyksien avulla saimme selville, kuinka tuttu

kestävän matkailun käsite oli haastateltaville. Seuraavat kysymykset olivat jaoteltu kestävän matkailun kolmen osa-alueen alle ja kysymysten analysointi noudatti pääosin samaista jakoa.

4.4 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuuden arviointi on olennaista, sillä kaikessa tutkimustyössä pyritään välttämään virheitä (Tuomi & Sarajärvi 2006, 131). Tekemällä hyvä haastattelurunko ja miettimällä haastattelun teemoja ja vaihtoehtoisten lisäkysymysten muotoja etukäteen voidaan tutkimuksen laadukkuutta tavoitella jo ennen tutkimuksen aloittamista. Vastaukset olisi myös hyvä litteroida heti haastatteluiden jälkeen, varsinkin jos itse haastattelija toteuttaa myös litteroinnin. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 184-185.)

Käytimme tutkimuskysymysten suunniteluun paljon aikaa ja mietimme haastattelun teemoja ja lisäkysymyksiä etukäteen. Testasimme kysymykset toteuttamalla kaksi testihaastattelua, joiden perusteella emme päätyneet muokkaamaan haastattelurunkoa. Aikataulullisista ongelmista johtuen osa vastaajista halusi vastata kysymyksiin sähköpostitse, mikä ei tutkimuksen kannalta ollut ideaali tilanne. Haastattelutilanteessa kysymysten asettelua voi muuttaa ja tarkentavien kysymysten esittäminen on paljon vaivattomampaa. Haastattelutilanteessa on helppo myös tehdä muita huomioita esimerkiksi haastateltavan sanattomasta viestinnästä tai äänen käytöstä. Sähköpostilla kertyneiden vastausten analysoinnissa on näin ollen suurempi väärintulkinnan mahdollisuus.

Suurin osa haastatteluista toteutettiin kuitenkin kasvotusten ja äänitimme kaikki haastattelutilanteet. Litteroimme haastatteluiden vastaukset heti haastatteluhetkien jälkeen, jolloin haastattelutilanne oli vielä tuoreessa muistissa ja lisähuomioiden kirjaaminen esimerkiksi itse haastattelutilanteesta oli helpompaa. Analyysivaiheessa jaoimme materiaalin puoliksi haastattelun teemojen mukaan. Johtopäätöksiä kirjoittaessa vaihdoimme alueita siten, että molemmat saivat mahdollisuuden perehtyä koko aineistoon.

Tutkimme Vietnamin kestävän matkailun tilaa haastatteleamalla ensisijaisesti siellä matkustaneita henkilöitä. Kysymyksissä keskityttiin liialti matkailijoiden asenteisiin ja näkemyksiin kestävästä matkailusta. Tutkimus olisi ollut laadukkaampi, jos olisimme saaneet haastateltua myös paikallisia toimijoita ja matkakohteiden paikallista väestöä.

Vaikka laadullinen tutkimus poikkeaa määrällisestä tutkimuksesta, on myös laadullista tutkimusta arvioitaessa otettava huomioon aineiston riittävyys ja analyysin kattavuus. Laadullisessa tutkimuksessa aineiston kokoa on miltei mahdoton määrittellä etukäteen ja aineiston riittävyttä arvioidaan usein saturaatiolla eli aineiston kylläntymisellä. Analyysin

kattavuudella puolestaan tarkoitetaan sitä, että tulkinnot eivät pohjaa aineistosta satunnaisesti poimituihin otoksiin. (Eskola & Suoranta 2008, 215.)

Opinnäytetyömme tutkimusosio ei valitettavasti täytä kaikilta osin Eskolan ja Suorannan vaatimuksia aineiston riittävyydelle ja analyysin kattavuudelle. Analyysimme jäi hieman ohueksi, sillä haastattelumateriaaliassa painottui suomalaisen naismatkailijan näkökulma. Syvällisemmän analyysin tekeminen yksipuoleisesti aineistosta ei ollut mahdollista. Aineistomme ei ollut riittävä vaan olisimme ehdottomasti tarvinneet haastatteluja myös paikallisilta, jotta olisimme saaneet tarpeeksi kattavan näkemyksen aiheesta.

Haastattelumateriaalin analysoiminen olisi myös ollut järkevää aloittaa heti ensimmäisen haastattelun jälkeen, jolloin olisimme pystyneet muokkaamaan haastattelurunkoa paremmin tarkoitusta vastaavaksi. Mikäli analysointi olisi aloitettu rinnakkain haastattelujen teon kanssa, olisimme huomanneet nopeammin, että kysymyksemme kartoittavat liian paljon matkailijoiden omia asenteita. Tarkoituksenamme oli tehdä mahdollisimman kattava selvitys Vietnamin matkailun nykytilasta, mutta valitettavasti tutkimuksemme jäi tältä osin keskeneräiseksi.

Tutkimuksemme on kuitenkin eettiseltä kannalta tarkasteltuna hyvin toteutettu peilattaessa Kvalenin (1996, teoksessa Hirsjärvi & Hurme 2008, 20) listaukseen tutkimuksen eettisistä kysymyksistä. Tutkimuksen haastateltavat osallistuivat tutkimukseemme täysin vapaaehtoisesti ja tutkimuksemme tarkoitus oli tehty heille etukäteen selväksi. Haastattelumateriaalia käsiteltiin asianmukaisesti ja litterointi tehtiin haastateltavien vastauksia tarkasti noudattaen. Vastausten analysointi suoritettiin myös huolellisesti ja tarkkuutta noudattaen. Tulosten raportoinnissa haastateltavien yksityisyyttä suojattiin eikä ketään haastateltavaa voida tunnistaa lopullisesta raportista.

5 Tulokset

Tässä luvussa esitetään tutkimuksen tulokset jaoteltuina kestävän matkailun kolmeen osa-alueen mukaan. Tuloksien kannalta vähemmän oleelliset kysymykset jätettiin analyysissä vähäiseen osaan, sillä matkailijoiden omia asenteita sivuavat kysymykset eivät tuoneet mainittavaa lisäarvoa, kun mietitään Vietnamin kestävän matkailun nykytilaa.

Haastateltavia oli yhteensä yhdeksän. Kaikki haastateltavat olivat naisia ja kahdeksan heistä olivat iältään 21-36 -vuotiaita. Yksi vastaajista oli 62 -vuotias. Kaksi vastaajista työskentelee matkailualalla ja neljä vastaajaa olivat opiskelijoita. Kaikki haastateltavat, lukuun ottamatta yhtä, olivat ennen Vietnamin matkaansa matkustaneet muualla Aasiassa. Haastateltavat olivat matkustaneet Vietnamiin vuosina 2016-2018 ja yli puolet kevään 2018 aikana. Suurin osa vastaajista oli vierailut Ho Chi Minh Cityssä ja jossakin Vietnamin rantakohteessa.

Taulukko 3. Haastateltavat

Haastateltavat			
	sukupuoli	ikä	matkan ajankohta
H1	nainen	23	2016
H2	nainen	34	2017
H3	nainen	62	2018
H4	nainen	30	2018
H5	nainen	36	2018
H6	nainen	26	2016
H7	nainen	21	2018
H8	nainen	21	2018
H9	nainen	28	2017-2018 oppaana kohteessa

Kaksi haastateltavista vieraili Hoi Annissa ja Hanoissa ja kolme Phu Quocin saarella. Haastateltavat matkustivat ystävien tai puolison kanssa, ja kaksi kertoi matkustaneensa yksin. Suurin osa vastaajista matkusti kohteeseen sesongin ulkopuolella. Suurin osa haastateltavista piti kestävää matkailua tärkeänä ja pyrki omilla teoillaan vaikuttamaan tähän myönteisesti. Yksi haastateltavista oli kompensoinut lentopäästönsä.

5.1 Ekologinen kestävyys

Vietnam on tunnettu toimimattomasta jätteiden käsittelystä, ja monet vastaajista olivat panneet tämän merkille. Vastaajien mukaan kierrätystä ei juuri harrastettu ja jätteitä saatiin jopa polttaa kaduilla. Roskaaminen näytti olevan hyvin yleistä ja roskiksia oli liian vähän. Vastaajat eivät myöskään olleet havainneet, että majoituspaikat olisivat juurikaan pyrkineet kierrättämään jätteitään. Rannat olivat vastaajien mukaan roskaisia ja meressä oli myös paljon roskaa. Vastauksista käy myös selkeästi ilmi, että turisteille suunnatuilla rannoilla, hoteilla ja resorteilla on puhdasta, mutta heti vieressä ranta voi olla todella siivottomassa kunnossa tai resortin viereinen metsä täynnä roskaa. Alla erään haastateltavan kuvaus rantojen roskaisuudesta.

”Paljon roskaa, uudessa käsi osui aina koko ajan muoviin. Eräs paikallinen mies kertoi, että hän siivoaa rannalla joka päivä, mutta mereltä tulee aina lisää roskaa” (Haastateltava 5.)

Kaksi kolmasosaa vastaajista ei osannut sanoa, pyrkivätkö majoituspaikat säästämään aktiivisesti vettä tai sähköä. Hotelleissa majoittuneet vastaajat toivat esiin, että sähköt toimivat vain avainkortilla, joten asukkaan ollessa poissa huoneesta, sähköä ei siis tuhlatu turhaan. Vietnamsissa asunut vastaaja toi myös esiin, että Vietnamsissa vedestä ja sähköstä maksetaan aina käytön mukaan, mikä luonnollisesti vaikuttaa yksilöiden kulutukseen. Eräs vastaajista mainitsi myös, että hotelleissa ei vaihdettu pyyhkeitä automaattisesti, vaan vasta asiakkaan jättäessä pyyhkeensä lattialle. Tällainen käytäntö luonnollisesti säästää sekä vettä että energiaa, kun pyyhkeitä tarvitsee pestä harvemmin.

Haastateltavat liikkuvat kohteissa ensisijaisesti kävellen, mutta myös bussit ja taksit olivat käytössä liikuttaessa kohteissa sekä kohteiden välillä. Yksi vastaajista oli vuokrannut käyttöönsä skootterin, joka onkin hyvin yleinen kulkupeli Vietnamsissa. Kaikki vastaajat toivat esiin, että skootterien lukumäärä on todella suuri ja kaupungeissa ihmiset liikkuvat pääasiassa niillä. Liikennekulttuuri on suomalaiseseen liikennekulttuuriin tottuneelle melko erilainen, ja kolmasosa vastaajista kertoi liikennesääntöjen olleen olemattomia ja esimerkiksi skootterien ajavan myös jalkakäytävillä. Haastateltavat kokivat, että kaupungeissa ilmanlaatu oli melko huono. Erityisesti Ho Chi Minh City ja Hanoi saivat useita mainintoja huonosta ilmanlaadusta ja syyksi arveltiin nimenomaan liikennettä.

Haastateltavilta kysyttiin myös näkemyksiä siitä, miten ekologista kestävyyttä voisi parhaiten tukea Vietnamissa. Koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen nousivat esiin melkein kaikkien haastateltavien vastauksissa kuten voi huomata myös erään haastateltavan vastauksesta.

”Tietoisuutta tulisi lisätä. Opettaa kierrättämään ja opettaa myös englantia, jotta paikalliset voisivat tasavertaisemmin toimia turistien kanssa. Valistusta ja kasvatusta” (Haastateltava 5).

Myös lainsäädännön tiukentamista esitettiin vaihtoehdoksi. Turismi nähtiin myös osana ratkaisua, sillä mikäli turistit vaativat puhtaampaa ympäristöä, myös paikallistoimijat voisivat aktivoitua esimerkiksi kierrättämisen suhteen turismin kärsimisen pelossa. Vietnamin luonto on todella rikas ja monipuolinen ja sen säilyttäminen tulevaisuudessa vietnamilaisille sekä matkailijoille on tärkeää. Eräs vastaajista nosti esiin, että luonnon monipuolisuuden tärkeyttä pitäisi korostaa enemmän, jotta Vietnamissa osattaisiin arvostaa luontoa enemmän.

5.2 Sosiokulttuurinen kestävyys

Haastateltavat olivat pääasiassa mielellään tekemisissä paikallisten ihmisten kanssa, mutta melkein kaikki kertoivat kanssakäymisen rajoittuvan lähinnä asiakas-työntekijä tilanteisiin. Oppaana Vietnamissa työskennellyt oli luonnollisesti työnsä puolesta enemmän tekemisissä paikallisten kanssa ja työskenteli heidän kanssa muun muassa retkillä ja vierailukohteissa. Sosiaaliset kontaktit rajoittuivat lähinnä majoituspaikoissa, ravintoloissa ja kaupoissa työskentelevien kanssa käytyihin keskusteluihin.

Haastateltavat kokivat paikallisten suhtautuvan turisteihin pääosin positiivisesti. Yhden mielestä asiakaspalvelu kohteessa oli nyrpeää, mutta koki sen merkiksi aidosta tunnelmasta.

” Ei niin ylitsevuotavaa iloisuutta. Aidompaa tunnelmaa. Turistit nähtiin rasitteena. Toki hotelleissa vaaditaan henkilökuntaa olemaan ystävällisiä” (Haastateltava 2).

Paikallisten koettiin suhtautuvan ystävällisesti matkailijoihin, mutta haastateltavat mainitsivat kuitenkin huomanneensa, että tavalla tai toisella matkailijoista pyritään hyötymään taloudellisesti. Asiakaspalvelusta huomaa, miten merkittävässä taloudellisessa roolissa matkailu on Vietnamsissa, ja että paikalliset ovat tottuneita turisteihin, minkä myös haastateltava 8 toi vastauksessaan esiin.

"Paikalliset olivat ystävällismielisiä, mutta ehkä enemmän silleen, että antaa noiden turistien olla. Ei mitenkään silleen, et mistäs te olette. Selvästi tottuneita turisteihin. Ei ollut kertaakaan mitenkään epätervetullut olo" (Haastateltava 8).

Tutkimuksesta ei käy ilmi, miten paikalliset suhtautuvat vietnamilaisiin turisteihin, sillä haastateltavat olivat yhtä lukuun ottamatta Suomesta, eikä heillä näin ollen ollut näkemystä Vietnamin kotimaanmatkailusta. Haastateltavat havaitsivat kohteessa paljon muita eurooppalaisia matkailijoita. Yksi haastateltavista tiesi, että Vietnamin on kiinalaisten ja venäläisten matkailijoiden suosima kohde ja että turistit paikoin syrjäyttävät paikalliset asukkaat tieltään.

"Lomien aikana turistit valloittavat suosittu kohteet. Esimerkiksi Nha Trangin rannalla näkee vietnamilaisten sijasta enemmän kiinalaisia, korealaisia ja venäläisiä" (Haastateltava 7).

Paikallisissa yrityksissä työskenteli haastateltavien mukaan tasaisesti sekä miehiä että naisia. Miehet oltiin nähty useimmin johtoasemissa, kun taas naisia tavattiin enemmän ravintoloissa ja siivoojina. Työolot nähtiin pääosin kohtuullisen hyvinä, mutta lähes kaikki mainitsivat paikallisten tekevän pitkiä työpäiviä. Eurooppaan verrattuna työolot koettiin selkeästi huonompina, minkä seuraava haastateltava oli pannut merkille.

"Aika pitkiä päiviä. Hostellissa missä olin, yövartija teki päivisin töitä jossain muualla" (Haastateltava 4).

Prostituutiota kohteessa oli havainnut kaksi haastateltavaa. Muut eivät sinänsä olleet törmänneet ilmiöön, mutta kommentoivat sitä kuitenkin olevan kohteessa. Eräs haastateltava kertoi prostituution olevan usein piilotettuna jonkin toisen yrityksen alle esimerkiksi hierontapaikat ja karaoke-baarit myyvät seksipalveluita.

Vietnamin matkailun koettiin eniten hyödyttävän paikallisia, jos maan infrastruktuuria kehitettäisiin ja jos matkailun kehittäminen olisi paikallisten toimijoiden käsissä. Koulutus lisäisi

osaamista ja mahdollistaisi palveluiden kehittämisen. Luomalla uusia palveluita tulisi myös lisää työpaikkoja. Haastateltavat kokivat, että tietämystä kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta tulisi lisätä paikallistasolla, kuten myös seuraava haastateltava esittää.

"Tuomalla lisää työpaikkoja, lisäämällä tietämystä kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta. Arvokas ja monipuolinen kulttuuriperintö säilyy, kun matkailijoita käy paikoissa ja tuo siten paikallisille yrittäjille taloudellista hyötyä" (Haastateltava 9).

Matkailijat tuovat taloudellista hyötyä kohdemaalle mikä osallaan mahdollistaa arvokkaan ja monipuolisen kulttuuriperinnön säilymisen. Paikallisten yritysten tukeminen nähtiin myös tärkeänä seikkana. Haastateltavat kokivat voivansa tukea kohdemaata ruokailemalla paikallisissa ravintoloissa ja ostamalla paikallisia käsitöitä. Eräs haastateltava esitti, että jos matkailijat vaatisivat paikallisia toimijoita panostamaan enemmän kierrätykseen, hyödyttäisi tämä sekä kohdemaan ympäristöä että taloutta.

"Kohteen infrastruktuuria pitäisi kehittää, että kohde kestäisi matkailun aiheuttamaa painetta paremmin. Kierrätystä, teitä sekä vesijärjestelmiä voisi kehittää paremmaksi. Silloin paikallisetkin hyötyisivät matkailusta enemmän. Jos turistit vaatisivat paikallisia panostamaan enemmän kierrätykseen hyötyisi myös kohteen ympäristöstä. Hanoissa tiet olivat ihan ok, mutta tie Lang Ha Baylle oli erittäin huonokuntoinen. Syrjäseuduilla selvästi huonompaa. Laiturit väsähty jostain puusta (bambuokista), ei mitään mahdollisuuksia, että täälläpäin olisi käytössä sellaisia virtelmiä" (Haastateltava 2).

5.3 Taloudellinen kestävyys

Yhtä haastateltavaa lukuun ottamatta kaikki haastateltavat olivat Vietnamin omatoimimatalla, mikä on taloudellisesta näkökulmasta parempi vaihtoehto kohdemaalle. Matkailijan varatessa lomansa kotimaansa matkatoimistosta suurempi osa matkailijan varoista päätyy muualle kuin kohdemaahan. Omatoimimatkaileja kuluttaa yleensä enemmän rahaa paikallisiin palveluihin kuten majoitukseen ja ruokailuun.

Valtaosa vastaajista oli yöpynyt enimmäkseen hostelleissa, ja majoituspaikan valinnassa määrittäviä tekijöitä olivat hinta ja muiden matkailijoiden antamat arviot. Paikallisomisteisuus ei ollut kenenkään vastaajan kriteerinä majoituskohdetta valittaessa, eivätkä vastaajat osanneet varmuudella kertoa kuka majoituskohteen omisti. Puolet vastaajista kuitenkin arvelivat majoituskohteidensa olleen paikallisten omistamia. Keskiuertomatkaileijan voi olla

vaikea tietää paikan omistajaa, sillä monet majoituskohteet eivät esimerkiksi kerro missään paikan omistajaa. Selkeintä omistussuhteen selvittäminen on ketjuhotellien ja homestay-majoituskohteiden suhteen kuten seuraavasta vastauksesta voi huomata.

"Hotelli ei kuulunut mihinkään ketjuun, enkä osaa sanoa hotellin omistajaa. Toisen majoituspaikkamme, vierastalon, omisti perhe. Perheellä oli käytössä talo, jossa oli vuokrattavana erilaisia huoneita erilaisiin käyttötarkoituksiin. Meillä oli huone, jossa oli sänky sekä vessa" (Haastateltava 1).

Ruokapaikkojen suhteen omistussuhteiden arvioiminen oli sen sijaan vastaajille helpompaa. Suurin osa vastaajista oli ruokaillut katukeittiössä, jotka olivat selkeästi paikallisten omistamia. Suurin osa vastaajista suosi paikkoja, joissa paikallisetkin ruokaillivat. Samoin retkillä osallistuneet haastateltavat sanoivat osallistuneensa etupäässä paikallisten omistajien organisoimille retkille. Ainoastaan pakettimatalla ollut vastaaja oli osallistunut matkanjärjestäjän organisoimalle retkelle, jossa mukana oli suomalainen opas.

Yleisesti ottaen haastateltavilla ei ollut kovin selkeää näkemystä siitä, mihin heidän rahansa päätyivät. Pääasiassa haastateltavat käyttivät rahaa majoitukseen ja ruokailuun. Valtaosa vastaajista uskoi rahojensa päätyneen lähinnä paikallisille yrittäjille, sillä yhtä vastaajaa lukuun ottamatta haastateltavat olivat suosineet hostelleja, jotka vaikuttivat paikallisten omistamilta sekä katukeittiöitä, jotka he niin ikään arvioivat paikallisten omistajiksi. Vastauksista kävi kuitenkin selkeästi ilmi, että vastaajat arvioivat ja uskoivat rahojensa päätyneiden paikallisille, mutta eivät varsinaisesti olleet tarkkailleet asiaa kovin tarkasti. Haastateltavat kuvailivat rahan käyttöönsä kohteessa seuraavasti:

"Pääosin käyttämämme rahat menivät ruokailuihin ja majoitukseen. Uskoisin, että rahat päätyivät pääosin oikeille henkilöille, joiden palveluita käytimme" (Haastateltava 1).

"Kyllä kai ne oli paikallisia. Ne oli ihan ravintoloita. Ostin pari mekkoa, jotka olivat vietnamilaisia" (Haastateltava 3).

Taloudellisten rakenteiden hahmottaminen voi olla haastavaa jopa matkailualan ammattilaiselle, saati sitten tavalliselle turistille. Kestävän matkailukohteen luomisessa turisteilla on kuitenkin oma vastuunsa, sillä kohteen tulevaisuus on sekä matkailualan toimijoiden että turistien toiminnan tulos. Matkailijoiden voi kuitenkin olla vaikea luopua saavutetuista

eduista ja alkaa miettiä matkustuksensa vaikutuksia laaja-alaisesti. Seuraava haastateltavan kommentti osoittaa hyvin, että matkailijoiden arvot ja teot eivät välttämättä aina koh-
taa.

"Pidän kestävästä matkailusta tärkeänä, ja olisi hienoa, jos siihen panostettaisiin kaikissa turistikohdeissa. Arvostan hienoja paikkoja ja luontoa ja haluaisin että niitä suojeltaisiin. Toisaalta, en valitse matkakohdetta sen perusteella, kuinka hyvin siellä on kestävästä matkailuun panostettu. Jos haluan käydä jossain paikassa tai nähdä jonkun paikan, saatan matkustaa sinne joka tapauksessa, vaikka tietäisin että se kärsii valtavasti turismista eikä kestävästä matkailuun panosteta, vaan turismin rahat käytetään muuhun" (Haastateltava 6).

6 Johtopäätökset

Haastatteluista nousi esiin, että Vietnamin jätteiden käsittely on vielä varsin puutteellista. Tätä havaintoa tukee WEF:n (2017) The Travel and Tourism Competitiveness raportti, joka nostaa yhdeksi Vietnamin matkailun haasteista juurikin ympäristön huomioinnissa tapahtuvat puutteet. Rantoja siivotaan turistikohdeissa aktiivisemmin kuin yleisillä alueilla, mutta ongelma on silti yhteinen. Roskien voidaan olettaa tulevan rannoille merestä, joten ensimmäisenä tulisi lopettaa roskien heittäminen vesistöihin. Haastateltavat kokivat, että maan tulisi ensin kehittää infrastruktuuriaan kestävämmäksi, jotta se pystyisi vastaamaan matkailu kasvuun. Paikallisten kouluttaminen kestäväan kehitykseen liittyen koettiin myös ensiarvoisen tärkeäksi. Myös Wood (2017) painottaa paikallisten viranomaisten toimien sekä koulutuksen lisäämisen olevan ensisijaisen tärkeitä kehittäessä kohdetta kestävämmäksi. Usein rahoituksen ja koulutuksen puute estää infrastruktuurin kehityksen, mikä johtaa siihen, että päättäjät luottavat liialti vapaaehtoistoimin toteutettuihin kestäväan kehityksen toimiin. Tällaiset toimijat toimivat usein ilman rahoitusta ja eivät pysty muuttamaan vallitsevia käytäntöjä.

Haastateltavat kertoivat, että olivat havainneet harvassa majoituspaikassa yrityksiä kierrättää tai säästää vettä ja sähköä. Osassa paikoista sähkö toimi vain avainkortin ollessa kiinni seinässä ja pyyhkeitä vaihdettiin vain asiakkaan sitä pyytäessä. Kyseiset majoituspaikat olivat kuitenkin useimmiten länsimaalaisten omistamia ketjuhotelleja, joiden kestäväan matkailun ohjelmat ovat useimmiten Vietnamilaisia paikkoja kehittyneempiä. Hostelleissa asuneet matkailijat kertoivat kierrätyksen ja muiden säästötoimien olleen olemattomia.

Suurin haaste onkin varmasti saada paikalliset toimijat osallistumaan ekologisempiin toimiin ja kehittämään palveluitaan kestävämmäksi. Eräs haastateltava mainitsi, että Vietnamin vedestä ja sähköstä maksetaan kulutuksen mukaan, minkä tuki luulisi houkuttavan paikallisia säästötalkoisiin. Saman oivalsi Steve Piro pohtiessaan miten saisi aasialaiset toimijat kiinnostumaan energiatehokkaammista ratkaisuista. Piro tajusi, että paikallisia toimijoita voidaan houkutella kehittämään palveluitaan energiatehokkaammiksi, jotta ne säästäisivät rahaa. Samalla myös luonnonvarat säilyvät ja yritys toimii aikaisempaa ekologisemmin. Piron perustama Synergy Efficiency Solutions (SES) yritys tarjoaa toimijoille palvelua, millä voidaan mitata yrityksen energiatehokkuutta ja kehittää niitä energiatehokkaammiksi. (Gosseboom & Tegos 2018b.)

Yksi haastateltavista oli vuokrannut kohteessa skootterin ja liikkunut sillä paikasta toiseen. Kaikki haastateltavat mainitsivat skootterien olevan yleisin kulkuväline ja arvioivat huonon

ilmanlaadun johtuvan juuri suuresta liikenteen määrästä. Stewartin (2016) ja Walliuksen (2014) mukaan Aasiassa on yleistä käyttää halpaa polttoaine sekoitusta, mikä aiheuttaa suuremmat päästöt ilmakehään. Skootterien aiheuttamat päästöt ovatkin iso ongelma etenkin Hanoissa, mikä on Kaakkois-Aasian saastunein kaupunki. Osa Kiinan kaupungeista on rajoittanut tai kieltänyt kokonaan skootterien käyttöä, mikä onkin vaikuttanut kaupunkien ilmanlaatuun positiivisesti.

Vietnamin olisi hyvä tiedostaa liiallisen liikenteen aiheuttamien päästöjen vakavuus ja pyrkiä luomaan vaihtoehtoisia tapoja liikkua kohteissa. Julkista joukkoliikennettä voisi kehittää siten, että tarve skoottereille ei olisi niin suuri. Myös halpojen polttoainesekoitusten käyttö tulisi lopettaa ja vaihtaa ne ekologisempiin vaihtoehtoihin.

Haastateltavilta kysyttäessä, miten ekologista kestävyyttä voisi Vietnamissa parhaiten tukea, nousi koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen esiin kaikissa vastauksissa. Lainsäädäntöä tiukentamalla ja koulutusmahdollisuuksia lisäämällä, voitaisiin Vietnamin kestävä matkailua parhaiten haastateltavien mukaan edistää. Myös Vietnamin monipuolinen ja rikas luonto nähtiin suojelun arvoisena ja tärkeänä osana kestävä matkailua. Erään haastateltavan mukaan luonnon tärkeyttä tulisi korostaa enemmän, jotta paikalliset toimijat osaisivat arvostaa sitä.

Koulutuskeskushanke on siis tarpeellinen Vietnamille, sillä paikallisille matkailun toimijoille tulisi tarjota lisää kouluttautumismahdollisuuksia kestävästä matkailusta. Vastuu kestävä matkailun kehittämisestä tulisi olla paikallisilla viranomaisilla ja matkailun yrittäjillä ja tämä vaatii vankkaa tietoperustaa. Jos toimijoilla olisi tietoa ja taitoa kehittää palveluita alusta alkaen kestävällä tavalla, pystyisi Vietnam tulevaisuudessa paremmin vastamaan kasvavaan matkailun määrään. Wood (2017) korostaakin, että matkailukohteen luontoa tulisi suojella juuri matkailun tähden. Kohdemaan hallituksen tulisi tiedostaa, että matkailu on riippuvainen luonnon, vesistöjen sekä kulttuurimonumenttien suojelusta. Jotta kohde pystyisi säilyttämään matkailijoiden arvostamat autenttiset ja koskemattomat luonnonvarat, tulisi niiden arvo nähdä pitkällä tähtäimellä ja niitä tulisi suojella juuri matkailun takia.

Haastateltavien kanssakäyminen paikallisten asukkaiden kanssa rajoittui lähinnä kaupankäyntitilanteisiin ja vuorovaikutussuhde oli enimmäkseen asiakas-työntekijäsuhde. Paikallisten koettiin suhtautuvan turisteihin ystävällisesti, mutta taloudellinen hyöty mielessä. Suurin osa haastatelluista ei ollut itse aktiivisesti pyrkinyt tutustumaan paikallisiin syvämmiin. Vaikka muutama haastateltava oli yöpynyt homestay-majoituksessa, ei paikalliskulttuurin osana eläminen vaikuttanut olevan kenenkään matkan päätarkoitus.

Haastateltavien näkemyksen mukaan turismin parissa työskentelevillä ihmisillä oli kohtuullisen oloiset työolot, joskin ihmiset vaikuttivat tekevän pitkää päivää ja jotkut saattoivat tehdä useampaa työtä ansaitakseen elantonsa. Vaikka turismi luo kohdemaahan työpaikkoja ja on näin ollen tärkeä työllistäjä, on valitettava tosiasia, että monet matkailualan työpaikoista ovat kausiluontoisia ja kehnosti palkattuja. Haastateltavien havaintojen mukaan Vietnamissa matkailun parissa toimivien työntekijöiden sukupuolijakauma oli melko tasainen. Turismilla onkin merkittävä vaikutus etenkin naisten työllistäjänä ja WEF:n (2017) mukaan matkailualalla työskenteleekin melkein kaksi kertaa enemmän naisia kuin muilla toimialoilla.

Paikalliset hyötyisivät haastateltavien mukaan turismista parhaiten parantuneen infrastruktuurin myötä. Turisteille rakennettu infrastruktuuri palvelisi myös paikallisia. Matkailun kehittämisen tulisi kuitenkin olla paikallisten käsissä, jotta turismi ei pääsisi määrittämään vietnamilaisten elämää. Eräs haastateltavista toi myös esiin, että paikallisten englannin kielen oppimista tulisi tukea enemmän, jotta paikalliset voisivat toimia tasavertaisemmin turistien kanssa.

Taloudellisen osa-alueen kysymykset olivat haastavia, sillä moni haastateltava ei osannut arvioida mihin heidän lomallaan käyttämänsä rahat tosi asiassa päätyivät. Suurin osa matkailijoista oli Vietnamissa omatoimimatalla, joten rahat eivät ainakaan päätyneet ulkomaisille matkanjärjestäjille. Haastateltavien oli vaikeaa arvioida majoituspaikkojen omistussuhteita, joten emme pysty tekemään tästä teemasta yleistyksiä. Woodin esittää, että matkailijan käyttämistä rahoista peräti 95% päätyy muille kuin lomakohteen paikallisille toimijoille. Tätä kutsutaan rahan vuodoksi (leakage). Tällöin matkailu ei tosiasiasa hyödytä paikallista taloutta. Woodin (2017) mukaan ratkaisu ei kuitenkaan olisi poistaa kansainvälisiä yrityksiä kokonaan kohteista, koska paikalliset yritykset hyötyvät myös globaaleista toimitusketjuista. Ulkomaisomisteiset yritykset tuovat kohteeseen kansainvälisiä markkinoita ja sijoituksia ja vaativat globaalia kumppanuutta ja yhteistyötä paikallisten ja kansainvälisten yritysten kesken.

Omatoimimatkailijat osallistuivat matkallaan paikallisten yritysten ohjatuille retkille ja ruokailivat paikallisten omistamissa ravintoloissa. Ravintoloiden omistussuhteen arvioiminen koettiin majoituspaikkoja helpommaksi, ja suurin osa haastateltavista arvio rahojensa päätyneen paikallisille henkilöille.

Opinnäytetyön teoreettisen viitekehyksen ja tutkimuksen tulosten (kuviot 2.) perusteella vaikuttaa siltä, että Vietnamin kestävässä matkailussa on vielä paljon kehitettävää. Kohteen infrastruktuuria tulisi kehittää sellaiselle tasolle, että se pystyisi kantamaan matkailun

aiheuttaman kuormituksen. Matkailun palveluita ja rakenteita tulisi suunnitella ottaen huomioon kestävän matkailun lähtökohdat. Paikalliset toimijat tulisi ennen kaikkea saada sitoutumaan kestäviin toimintatapoihin, missä koulutuksen lisäämisellä ja lainsäädännöllä on merkittävä rooli .



Kuvio 2. Vietnamin kestävän matkailun kehityskohteet

Vaikka matkakohteella on ensisijainen vastuu kohteen kestävydestä, vaikuttavat myös matkailijoiden asenteet ja käyttäminen lopputulokseen. Kotimaassaan vastuullisesti ja kestävän kehityksen mukaisesti toimiva matkailija voi kaukomailla ollessaan toimia varsin vastuuttomasti. Kestävästä matkailusta tulisi luoda normi, johon saataisiin sitoutumaan mahdollisimman moni. Kestävään lopputuloksen vaaditaan sekä kestävää matkakohdetta että vastuullisesti toimivaa matkailijaa.

Tutkimamme aiheita olisi mielestämme syytä tutkia paikan päällä haastattelemalla paikallisia toimijoita sekä kohteen asukkaita. Tässä opinnäytetyössä tutkimus jäi varsin rajalliseksi ja näkemys hyvin länsimaalaiseksi. Jatkotutkimuksissa olisi tärkeää selvittää, miten paikalliset kokevat matkailun vaikuttavan heidän elämäänsä. Tässä tutkimuksessa myös vastaajien määrä oli suppea ja saatujen vastauksien laatu ei mahdollistanut riittävän syvällistä analyysia. Tämän oletetaan johtuvan siitä, että haastateltavat henkilöt eivät olleet juurikaan kiinnittäneet huomiota kestävän matkailun teemoihin matkalla ollessaan. Jat-

kossa olisi myös aiheellista tutkia Vietnamin kotimaan matkailun vaikutuksia sekä Vietnamilaisien matkailijoiden näkemyksiä ja tottumuksia, sillä tämä aihe jäi täysin tutkimuksemme ulkopuolelle.

7 Pohdinta

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, minkälainen kestävä matkailun tila on tällä hetkellä Vietnamissa. Teoriaosuudessa perehdyimme alan kirjallisuuteen, tutkimuksiin ja raportteihin, minkä jälkeen toteutimme oman tutkimuksemme haastatteleamalla Vietnamissa matkustaneita tai asuneita henkilöitä. Opinnäytetyöprosessin haastavimmaksi osaksi muodostui haastateltavien löytäminen.

Alkuperäisenä tarkoituksena oli haastatella niin matkailijoita, matkaoppaita kuin vietnamlaisia matkailualan toimijoitakin. Valitettavasti vietnamlaisien toimijoiden haastattelu jäi kontaktien puutteessa pois ja tavoittamistamme oppaistakin vain yksi otti osaa haastatteluun. Haastatteluiden sopiminen ja aikataulujen yhteen sovittaminen muodostui yllättävän haastavaksi. Osa haastatteluista tehtiin hieman kiireessä ja niistä jäi tunne, että monia mielenkiintoisia asioita olisi varmasti voinut käydä syvällisemminkin läpi, mikäli haastattelutavalla olisi ollut enemmän aikaa.

Omat haasteensa asetti myös lähdemateriaalin vaikea saatavuus. Kestävästä matkailusta on suomeksi kirjoitettu tuskin mitään ja monet englanniksi kirjoitetut lähteet ovat täynnä viitteitä toisiin teoksiin, jolloin alkuperäisen lähteen löytäminen muodostuu miltei mahdottomaksi. Löysimme myös monia mielenkiintoisia tutkimuksia, mutta useiden tutkimusten raportit olivat maksullisia. Osa englanninkielisistä lähteistä oli todella vaikealukuisia. Aiheen rajaaminen oli myös haasteellista ja esimerkiksi Vietnamin värikkään historian tiivistäminen oli vaikeaa.

Vaikka kestävä matkailu kiinnosti meitä molempia, oli tietämyksemme aiheesta vähäistä. Vietnam ei myöskään ollut kummallekaan meistä tuttu matkakohde, joten aiheen käsitteleminen vei oman aikansa. Tietämyksemme sekä kestävästä matkailusta että Vietnamista on luonnollisesti lisääntynyt ja opimme paljon myös tutkimuksen toteuttamisesta. Paikallisten kontaktien etsiminen olisi ollut aiheellista aloittaa aikaisemmin, jotta vastaajiksi olisi saatu henkilöitä, joilla syvällisempää tietoa paikallisesta tilanteesta.

Opinnäytetyö laajensi näkemystämme kestävä matkailun ulottuvuuksista. Alkuun ajattelimme kestävä matkailua ensisijaisesti ekologisesta näkökulmasta, mutta perehdyttämme aiheeseen enemmän hahmotimme paremmin sen muutkin osa-alueet. Kehityimme työn aikana kriittisinä lukijoina ja opimme hyödyntämään lähteitä monipuolisemmin. Haastattelu tutkimusmenetelmänä ei ollut meille entuudestaan tuttu, mistä johtuen perehdyimme aiheita käsittelevään kirjallisuuteen.

Opinnäytetyö prosessi lisäsi kiinnostustamme aiheesta ja olemme varmoja, että otamme jatkossa itse matkustaessa paremmin huomioon kestävän matkailun lähtökohdat. Opinnäytetyön innoittamana toivomme voivamme matkustaa Vietnamiin vielä jonain päivänä. Toivomme myös tulevaisuudessa työskentelevämme kestävän matkailun teemojen äärellä.

Lähteet

Aurinkomatkat 2018. Vietnam - Henkeä salpaavia rantoja ja loistavia rantoja. Luettavissa: <https://www.aurinkomatkat.fi/vietnam/kohteet-ja-hotellit>. Luettu: 29.3.2018.

ASEAN 2018. Association of Southeast Asian Nations. About ASEAN. Luettavissa: <http://asean.org/asean/about-asean/>. Luettu: 8.2.2018.

Boniface, B., Cooper, R. & Cooper, C. 2016. Worldwide Destinations - The Geography of Travel and Tourism. 7.painos. Routledge. New York.

Brandt, I. 2017. Kuva otettu Indonesiassa Balilla 6.1.2017.

Britannica 2018a. Vietnam, Climate. Luettavissa: <https://www.britannica.com/place/Vietnam/Climate>. Luettu: 14.5.2018.

Britannica 2018b. Vietnam, The conquest of Vietnam by France. Luettavissa: <https://www.britannica.com/place/Vietnam/The-conquest-of-Vietnam-by-France>. Luettu: 11.5.2018.

Britannica 2018c. Vietnam, The two Vietnams (1954-65). Luettavissa: <https://www.britannica.com/place/Vietnam/The-two-Vietnams-1954-65>. Luettu 11.5.2018.

Britannica 2018c. Vietnam, World War II and Independence. Luettavissa: <https://www.britannica.com/place/Vietnam/World-War-II-and-independence>. Luettu: 11.5.2018.

CBT Vietnam 2018a. CBT Vietnam project. Luettavissa: <http://www.cbtvietnam.com/cbt-vietnam-1/#what-we-do-1>. Luettu: 28.3.2018.

CBT Vietnam 2018b. More about the CBT Vietnam Project. Luettavissa: <http://www.cbtvietnam.com/our-programs-index#programs>. Luettu: 28.3.2018.

Cheam, J. 2017. Is sustainable growth possible for Asean? Eco-Business. Luettavissa: <http://www.eco-business.com/opinion/is-sustainable-growth-possible-for-asean/>. Luettu: 8.2.2018.

CIA 2018. CIA – The World Fact Book. Luettavissa: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/print_vm.html. Luettu: 29.1.2018.

Eskola, J. & Suoranta, J. 2008. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Vastapaino. Tampere.

Frilander, J. 2016. Yle uutiset. Maailman merissä pyörii miljoonia tonneja muovijätettä – keksijät taistelevat jättiongelmia vastaan. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8610827>. Luettu: 9.4.2018.

Gosseboom, L. & Tegos, M. 2018a. Synergy Efficiency Solutions. Luettavissa: <http://www.synergyefficiency.solutions/resources/blog/44-ses-featured-in-techinasia>. Luettu: 11.5.2018.

Gosseboom, L. & Tegos, M. 2018b. Synergy Efficiency Solutions. Luettavissa: <http://www.synergyefficiency.solutions/resources/blog/44-ses-featured-in-techinasia>. Luettu: 18.5.2018.

Hanoi Backstreet Tours 2018a. Luettavissa: <http://hanoibackstreettours.com/>. Luettu 16.5.2018.

Hanoi Backstreet Tours 2018b. Gallery. Luettavissa: <http://hanoibackstreettours.com/gallery/>. Luettu: 23.5.2018.

Hanoi Backstreet Tours 2018c. Charity – October Foundation. Luettavissa: <http://hanoibackstreettours.com/charity/>. Luettu: 23.5.2018

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2004. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus. Helsinki.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2008. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus. Helsinki.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15.painos. Tammi. Helsinki.

Holloway, J. C. & Humphreys, C. 2016. The Business of Tourism. 10.painos. Pearson Education Limited. Harlow, UK.

Homestay.com 2018. Luettavissa: <https://www.homestay.com/>. Luettu: 23.5.2018.

IATA. 2016. Press Release numero 59. IATA Forecasts Passenger Demand to Double Over 20 Years. Luettavissa: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-10-18-02.aspx>. Luettu: 16.4.2018.

Kalmari, H. & Kelola, K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Mondo. Image kustannus Oy. Helsinki.

Legrand, W., Sloan, P. & Chen, J. 2017. Sustainability in the hospitality industry. Principles of sustainable operations. 3. Painos. Routledge. New York.

Mc Mah, L. 2018. News.com.au. Travel plans in ruins as Duterte shuts down Boracay. Luettavissa: <http://www.news.com.au/travel/world-travel/asia/travel-plans-in-ruins-as-duterte-shuts-down-boracay/news-story/c30e2523ed41d516aab2b3c246e482e2>. Luettu: 9.4.2018.

Momondo 2018. Luettavissa: <https://www.momondo.fi>. Luettu: 17.5.2018.

Moore, H. 2015. The sustainable development goals: we're all developing countries now. The Guardian. Luettavissa: <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2015/sep/25/sustainable-development-goals-sdgs-inequality-developing-countries>. Luettu: 25.1.2018.

Ngan, A. 2017. Vietnam attracts record tourist numbers in 2017 but can't escape bad reputation. Vnexpress International. Luettavissa: <https://e.vnexpress.net/news/travel-life/travel/vietnam-attracts-record-tourist-numbers-in-2017-but-can-t-escape-bad-reputation-3692288.html>. Luettu: 10.5.2018.

Nguyen, T. Anew Traveller. 8 Unforgettable UNESCO World Heritage Sites in Vietnam. Luettavissa: <http://anewtraveller.com/2017/04/11/8-unforgettable-unesco-world-heritage-sites-vietnam/#sthash.PSRQNnJp.dpbs>. Luettu: 14.5.2018.

Oltermman, P. & Burgen, S. 2018. Berlin and Barcelona use sleuths to root out illegal holiday lets. The Guardian. Luettavissa: <https://www.theguardian.com/world/2018/may/21/berlin-and-barcelona-use-sleuths-to-root-out-illegal-holiday-lets>. Luettu: 23.5.2018.

Rantapallo 2018. Kohdeopas: Vietnam. Luettavissa: <http://www.rantapallo.fi/vietnam/>. Luettu: 3.4.2018.

- Rifai, T. 2018. Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030. UNWTO. Luettavissa: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419401>. Luettu: 28.3.2018.
- Riganti, P. 2009. From Cultural Tourism to Cultural E-Tourism: Issues and Challenges to Economic Valuation in the Information Era. Teoksessa Girard, L-F. & Nijkamp, P. (toim.) Cultural Tourism and Sustainable Local Development. Ashgate cop. Farnham.
- Rough Guides 2018. Getting there. Luettavissa: <https://www.roughguides.com/destinations/asia/vietnam/getting-there/>. Luettu: 17.5.2018.
- Saigon Food Tours 2018a. Our Tours. Luettavissa: <https://www.saigonfoodtour.com/tours>. Luettu: 16.5.2018.
- Saigon Food Tours 2018b. About us. Luettavissa: <https://www.saigonfoodtour.com/about-us>. Luettu: 23.5.2018.
- Stewart, I. Atkinson, B., Kaminski, A. & Lee, J. 2016. Vietnam. Lonely Planet Publications. Melbourne.
- Suomen suurlähetystö Hanoi 2017. Suomen ulkoministeriö. Maatiedosto Vietnam – Kahdenväliset suhteet. Luettavissa: <http://www.finland.org.vn/public/default.aspx?nodeid=43955&contentlan=1&culture=fi-FI>. Luettu: 11.5.2018.
- Suomen YK-liitto 2017. Kestävän kehityksen tavoitteet päätöksenteon keskiöön – YK-liitolta ja Funzilta kestävän kehityksen mobiilikurssi kuntavaalien alla. Luettavissa: <http://www.ykliitto.fi/uutiset-ja-tiedotus/uutisarkisto/kestavan-kehityksen-tavoitteet-paatoksenteon-keskioon-yk-liitolta>. Luettu: 21.5.2018.
- Suomen YK-liitto 2018. Vesi. Luettavissa: <http://www.ykliitto.fi/yk70v/ekologinen/vesi>. Luettu: 11.5.2018.
- The World bank 2018. The World Bank In Vietnam. Overview. Luettavissa: <http://www.worldbank.org/en/country/vietnam/overview>. Luettu: 17.5.2018.
- TUI 2018. Vietnam. Luettavissa: <https://www.tui.fi/lomakohde/vietnam/g-000000481/>. Luettu: 29.3.2018.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2006. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi. Helsinki

TripAdvisor 2018. Vietnamin hotellit. Luettavissa: <https://www.tripadvisor.fi/Hotels-g293921-Vietnam-Hotels.html>. Luettu: 23.5.2018.

UNESCO 2018. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage Convention. Phong Nha-Ke Bang National Park. Luettavissa: <http://whc.unesco.org/en/list/95>. Luettu: 14.5.2018.

UNRIC 2018. Yhdistyneiden kansakuntien alueellinen tiedotuskeskus. Roska mailman merissä. Luettavissa: <https://www.unric.org/fi/newsletter/26867-roska-maailman-merissae>. Luettu: 9.4.2018.

UNWTO 2018a. World Tourism Organization. Why Tourism? Luettavissa: <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>. Luettu: 24.1.2018.

UNWTO 2018b. Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030. Luettavissa: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419401>. Luettu: 28.3.2018.

UNWTO (World Tourism Organisation) & Tourism Australia 2013. Key Outbound Tourism Markets in South-East Asia – Indonesia, Malaysia, Singapore, Thailand and Vietnam. UNWTO. Madrid.

Vietnam-guide 2018. Vietnam maps. Map of all Areas in Vietnam. Luettavissa: <http://www.vietnam-guide.com/maps/>. Luettu: 3.4.2018.

Vietnam Tourism 2018a. Ministry of Culture, Sports & Tourism. Viet Nam National Administration of Tourism. General information, overview. Climate. Luettavissa: <http://www.vietnamtourism.com/en/index.php/about/items/1752>. Luettu: 14.5.2018.

Vietnam Tourism 2018b. Ministry of Culture, Sports & Tourism. Viet Nam National Administration of Tourism. Tourism Statistics, International visitors. Luettavissa: <http://vietnam-tourism.gov.vn/english/index.php/items/12453>. Luettu: 9.2.2018.

Vietnam Tourism 2018c. Ministry of Culture, Sports & Tourism. Viet Nam National Administration of Tourism. Tourism Statistics, International visitors. Luettavissa: <http://vietnam-tourism.gov.vn/english/index.php/items/12453>. Luettu: 4.5.2018.

Vietnam World Heritages 2018. Phong Nha-Ke Bang National Park. Luettavissa: <https://vietnamworldheritages.org/vietnam-world-heritages/phong-nha-ke-bang-national-park.html>. Luettu: 14.5.2018.

Wallius, A. 2017. Yle uutiset. Tutkimus: Skootterit ovat kehitysmaissa supersaastuttajia. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-7241766>. Luettu: 9.4.2018.

WEF. 2017. The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017 Paving the way for a more sustainable and inclusive future. Maailman talousfoorumi. Geneve. Luettavissa: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf. Luettu: 20.4.2018.

Wood, M. 2017. Sustainable tourism on a finite planet. Routledge. New York.

Yhdistyneet kansakunnat 2017. Agenda 2030 – kestävän kehityksen tavoitteet. Luettavissa: <http://www.yk.fi/sdg>. Luettu: 28.11.2018.

Liitteet

Liite 1. Haastattelukysymykset

Haastattelurunko // Case kestävän matkailun Vietnam

1. Taustatiedot

- a. Ikä
- b. Sukupuoli
- c. Ammatti
- d. Oletko aiemmin matkustanut Aasiassa? Jos kyllä, missä?

2. Matkailijan asenteet ja suhtautuminen

- a. Matkan ajankohta
- b. Missä Vietnamin matkakohteissa vierailit?
- c. Kenen kanssa matkustit?
- d. Matkustitko kohteeseen sesonkina vai sesongin ulkopuolella?
- e. Suhde Vietnamiin (kotimaa/matkakohde/työpaikka)
- f. Miksi valitsit Vietnamin matkakohteeksi? (matkamotiivit)
- g. Minkälaiset ennakkokäsitykset sinulla oli Vietnamista?
- h. Mitä kestävä matkailu sinulle merkitsee?

3. Taloudellinen kestävyys

- a. Oliko kyseessä valmismatka / omatoimimatka?
- b. Missä majoitut kohteessa? Mikä tekijät vaikuttivat majoituspaikan valintaan?
- c. Osaatko sanoa kuka omistaa kyseisen majoituspaikan?
- d. Osallistuitko kohteessa ohjatuille retkille?
 - Jos kyllä, mihin?
 - Kuka järjesti retken?
 - Mistä sait tietoa retkestä?
- e. Ruokailitko paikallisissa ruokapaikoissa? Jos kyllä, mistä tiesit paikan olevan Vietnamilainen?
- f. Yleisesti Vietnamin matkan aikana, osaatko arvioida mihin käyttämäsi rahat päätyivät?

4. Sosio-kulttuurinen kestävyys

- a. Olitko matkallasi tekemisissä paikallisten ihmisten kanssa? Jos kyllä, millä tavalla?
- b. Miten paikalliset suhtautuivat turisteihin?
- c. Minkä maalaisia muita matkailijoita havaitsit kohteessa eniten?
- d. Olivatko paikalliset työntekijät pääsääntöisesti miehiä vai naisia, vai tasapuolisesti molempia?
- e. Miltä työolosuhteet vaikuttivat turistikohhteessa?
- f. Törmäsitkö kohteessa prostituutioon?
- g. Miten Vietnamin turismi parhaiten hyödyttäisi paikallisia?

5. Ekologinen kestävyys

- a. Miten/millä matkustit kohteeseen? (mistä lähdit?)
- b. Kompensoitko lentopäästösi?
- c. Kierrätettiinkö majoituskohteessa jätteitä? Jos kyllä, miten?
- d. Pyrkikö majoituspaikkasi säästämään vettä ja/tai sähköä? Millä tavoin?
- e. Miten liikut kohteessa paikasta toiseen?
- f. Oliko joku kulkumuoto erityisen suosittu kohteessa? (auto, skootteri, pyörä, kävely)
- g. Millainen ilmanlaatu kohteessa oli?
- h. Havaitsitko rannoilla roskia?
- i. Oliko kohteessa paljon kasvillisuutta (puita, pensaita)?
- j. Miten ekologista kestävyttä voisi mielestäsi jatkossa tukea Vietnamin?

Liite 2. Haastattelukysymykset oppaille

1. Taustatiedot

- a. Ikä:
- b. Sukupuoli:
- c. Toimenkuva Vietnamissa:

2. Oppaana Vietnamissa

- a. Milloin ja kuinka kauan olit Aurinkomatkojen oppaana Vietnamissa?
- b. Missä Vietnamin matkakohteissa työskentelit oppaana?
- c. Matkustitko Vietnamissa työajan ulkopuolella? Jos kyllä, missä?
- d. Miten/millä liikutit kohteessa?

3. Taloudellinen kestävyys

- a. Missä majoituit kohteessa?
- b. Ruokailitko paikallisissa ruokapaikoissa? Jos kyllä, mistä tiesit paikan olevan vietnamlainen?
- c. Yleisesti Vietnamin matkan aikana, osaatko arvioida mihin käyttämäsi rahat päätyivät?
- d. Työskentelitkö paikallisten oppaiden (tai muiden matkailualan toimijoiden) kanssa?

4. Sosiokulttuurinen kestävyys

- a. Olitko matkallasi muuten tekemisissä paikallisten ihmisten kanssa?
- b. Keskustelitko kestävästä matkailusta paikallisten kanssa?
- c. Miten paikalliset suhtautuivat turisteihin?
- d. Olivatko paikalliset työntekijät pääsääntöisesti miehiä vai naisia, vai tasapuolisesti molempia?
- e. Miltä paikallisten työolosuhteet vaikuttivat turistikohteissa?
- f. Törmäsitkö kohteessa prostituutioon? Jos kyllä, kertoisitko lisää?
- g. Miten Vietnamin turismi parhaiten hyödyttäisi paikallista väestöä?

5. Ekologinen kestävyys

- a. Kierrätettiinkö kohteessa jätteitä? Jos kyllä, miten?
- b. Pyrittiinkö kohteessa säästämään sähköä ja/tai vettä? Jos kyllä, miten?
- c. Miten liikutit kohteessa paikasta toiseen?
- d. Oliko joku kulkumuoto erityisen suosittu kohteessa? (auto, skootteri, pyörä, kävely)
- e. Millainen ilmanlaatu kohteessa oli?
- f. Havaitsitko rannoilla roskia? Entä kaduilla?