

Venäläiset matkailijat ja ympäristövastuullisuus

Anna Morozova

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Amk-opinnäytetyö

2021

Matkailun liikkeenjohdon koulutusohjelma

Tiivistelmä

Tekijä(t) Anna Morozova
Tutkinto Restonomi
Raportin/Opinnäytetyön nimi Venäläiset matkailijat ja ympäristövastuullisuus
Sivu- ja liitesivumäärä 30 + 8
<p>Venäläiset matkailijat ovat tärkeä osa Suomen matkailussa. Vuonna 2019 venäläiset matkailijat muodostivat suurimman yksittäisen matkailijaryhmän Suomessa. Suomen lisäksi venäläiset tykkäävät matkustaa muuallakin ulkomailla tehden vuonna 2018 ulkomaanmatkoja yhteensä 44,5 miljoonaa kappaletta.</p> <p>Ekoturismi on matkailua, joka tapahtuu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kestävä matkailu huomioi nykyiset ja tulevat taloudelliset, ympäristölliset ja sosiokulttuuriset vaikutukset niin, että matkailijoiden, matkailuyritysten, matkailukohteiden, ympäristön ja paikallisväestön tarpeet on huomioitu nyt ja tulevaisuudessa. Viime aikoina venäläisten kiinnostus ekologiseen matkailuun on lisääntynyt.</p> <p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten venäläiset matkailijat ottavat huomioon ympäristöystävällisyyden matkustaessaan ja mitä he ovat itse valmiita tekemään ympäristöä varten lähtiessään matkalle. Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvantitatiivista tutkimusta ja se toteutettiin kyselytutkimuksen avulla. Kysely luotiin sähköiselle Webropol –alustalle ja sitä jaettiin venäläisessä sosiaalisessa mediassa Vkontakte:ssa. Kyselyn linkki oli auki 16.10. – 30.10.2021 ja siihen vastattiin 208 kertaa.</p> <p>Kyselyn perusteella vastaajien eniten tärkeänä asiana arkielämässä olivat sähkön-, veden- ja kaasukulutuksen huomioiminen. Eläinten kohtelu ja niiden olosuhteet, sekä hiilijalanjäljen pienentäminen olivat tärkeitä matkustamisen näkökulmasta. Ympäristöystävällistä matkailua koskevassa avoimessa kysymyksessä enemmistö mainitsi omien jälkien ja roskien siivoamisen. Vastanneiden mielestä ekomatkailu vähentää ympäristön saastuttamista ja käyttää vähemmän luonnonvaroja ihmisten tarpeisiin. Ekomatkailu edistää luonnon säilymistä ja luonnon palautumista sekä on vähänpäästöinen. Suurin osa vastaajista on kuullut Pariisin ilmastopöytäkirjasta ja Agenda-2030-toimintaohjelmasta. Kyselyn avulla saatiin selville, miten venäläiset ymmärtävät käsitteen ympäristövastuu ja mitä he ottavat huomioon matkustaessaan tai ostaessaan palveluita.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli kyselystä saatujen tuloksien perusteella tarjota suomalaisille yrityksille tietoa, jonka pohjalta yritykset voivat kehittää venäläisille matkailijoille tarjoamiinsa palveluita. Yritykset voivat hyödyntää kyselyn tuloksia monipuolisesti suunnitellessaan ja toteuttaessaan palveluita venäläisille matkailijoille.</p>
Asiasanat Venäjä, venäläiset matkailijat, kestävä matkailu, ympäristöystävällisyys, ympäristövastuu, matkustaminen

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Venäläiset matkailijat.....	2
2.1	Venäläisten matkustaminen	3
2.2	Venäläisten matkailu Suomessa	4
3	Ympäristövastuu	7
3.1	Ympäristövastuu Suomessa.....	8
3.2	Ympäristövastuu Venäjällä.....	9
4	Kestävä matkailu.....	11
4.1	Kestävän matkailun kehittäminen.....	11
4.2	Kestävän matkailun haasteet ja mahdollisuudet.....	13
4.3	Kestävä matkailu Suomessa	16
4.4	Kestävä matkailu Venäjällä	17
5	Tutkimuksen suorittaminen.....	19
5.1	Tutkimusmenetelmä.....	20
5.2	Kyselyn laatiminen	21
6	Kyselyn tulokset	22
6.1	Taustatiedot.....	22
6.2	Ympäristöystävällisyys	22
6.3	Suomeen matkustaminen	25
6.4	Agenda 2030 ja Pariisin ilmastopimus	26
7	Pohdinta ja johtopäätökset	28
7.1	Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus	29
7.2	Oma oppiminen.....	30
	Lähteet	31
	Liitteet.....	36
	Liite 1. Kyselylomake venäjäksi.....	36
	Liite 2. Kysely suomeksi	41

1 Johdanto

Venäläisestä taustastani ja kielitaidostani johtuen venäläiset matkailijat ovat aina kiinnostaneet minua. Olen myös miettinyt paljon, miten venäläiset matkailijat ottavat huomioon kestävän kehityksen varatessaan matkaa matkanjärjestäjältä. Ympäristöystävällisyys, kestävä matkailu ja kestävä kehitys ovat ajankohtaisia aiheita. En löytänyt kattavasti tietoa venäläisten matkailijoiden suhtautumisesta kestävään matkailuun, joten opinnäytetyön aiheeksi rajautui venäläiset matkailijat ja ympäristöystävällisyys.

Venäläisen kulttuurin ja asiakaskäyttäytymisen lisäksi opinnäytetyössä käsitellään venäläisten matkustamista maailmalla ja Suomessa. Opinnäytetyössä avataan myös ympäristövastuun teemoja ja perehdytään kestävän matkailun kehittämiseen, tämän haasteisiin ja mahdollisuuksiin. Lisäksi käsitellään kestävä matkailua Suomessa ja Venäjällä.

Opinnäytetyön tarkoituksena on saada selville, miten venäläiset matkailijat ottavat ympäristöystävällisyyden ja kestävän matkailun huomioon ja mitä he ovat itse valmiita tekemään ympäristön eteen. Työn pääongelma kuuluu näin: "Miten venäläiset matkailijat käsittelevät ympäristövastuullisuuden?" Alaongelmia ovat:

- 1) Miten venäläiset ottavat huomioon ympäristövastuullisuuden omassa matkailussa?
- 2) Miten venäläiset ottavat huomioon ympäristöystävällisuuden matkustaessaan Suomeen?
- 3) Miten venäläiset matkailijat kuvaavat ympäristövastuullista matkailua?

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä on määrällinen. Teoriaosuuden pohjalta laaditaan kyselylomake, jolla pyritään selvittämään yllä esitettyjä ongelmia. Kyselylomake julkaistaan Internetissä Webropol -alustalle. Tulokset analysoidaan tilastollisin menetelmin keskiarvoja vertailemalla. Opinnäytetyön tavoitteena on kyselystä saatujen tuloksien perusteella tarjota suomalaisille yrityksille tietoa, joiden pohjalta ne voivat kehittää tarjoamiaan palveluita venäläisille matkailijoille. Tuloksia voidaan hyödyntää pitkäaikaisesti. Kyselyn avulla selvitetään miten venäläiset ymmärtävät käsitteen ympäristövastuu ja mitä he oikeasti ottavat huomioon matkustaessaan ulkomaille ja ostaessaan palveluita.

2 Venäläiset matkailijat

Malankinin (2012) mukaan venäläinen kulttuuri poikkeaa suomalaisesta useassa suhteessa. Seuraavaksi avataan muutamia piirteitä venäläisten kulttuurista ja asiakaskäyttämismisestä etenkin matkailuun ja matkailumarkkinointiin liittyen.

Venäläiset eivät luota erityisesti vieraisiin ihmisiin, sillä Venäjällä kilpaillaan paljon ja kaikesta. Tämän takia tiedon keruu ennen matkaa ja matkanjärjestäjän valitseminen tuottavat hankaluuksia. Venäläiset luottavat ystävien, tuttavien ja sukulaisten kokemuksiin ja vasta tämän jälkeen internetistä löytyvään tietoon. (Malankin, 2012, 24–30.)

Malankinin (2012) mukaan venäläinen saattaa antaa ylimielisen ja epäystävällisen vaikutelman, sillä venäläiseen kulttuuriin ei kuulu vieraille hymyileminen. Ulkomaalaisten silmin venäläinen matkailija näyttää ylimielisenä. City.Travelin (2018) artikkelin mukaan muut matkailijat näkevät venäläisen matkailijan ihmisenä, joka ei ole tyytyväinen palvelun laatuun, tykkää juoda paljon alkoholia eikä kunnioita yhteisiä sääntöjä.

Venäläinen on tarkka tuotteen tai palvelun hintalaatu -suhteesta. Tämän takia venäläinen tutkii tavaran tarkkaan valmistusvikojen varalta. Tuotteiden hinnat kannattaa laittaa hyvin näkyviin, sillä venäläinen arkailee kysyä hintaa, ettei tulisi tilannetta missä pitää ilmoittaa, ettei hän osta tuotetta. Venäläisille on täysin luonnollista tinkiä. Kuitenkaan, jos venäläinen ei tunne oloaan varmaksi (esimerkiksi kielimuurin takia) niin hän ei tingi. Venäläiset osavat kiittää hyvästä palvelusta, mutta myös kertoa, jos eivät ole tyytyväisiä. Tyytymättömyyden saa helposti korjattua alennuksilla tai jollain muulla hyvityksellä. (Malankin 2012, 24–30.)

Venäläiseen kulttuuriin kuuluu kohteliaisuus ja teitittely. Mikäli kyse on ryhmästä niin kaikki ryhmänjäsenet tulisi huomioda, eikä vain ryhmän päätoimijaa. Tähän riittää yleensä pelkkä hymy ja katsekontakti. Suomessa ollaan tasa-arvoisia yksilöitä, mutta Venäjällä miehiä ja naisia. Naiset ja lapset otetaan erityisesti huomioon (esimerkiksi avaamalla ovia tai tarjoamalla lisälämmikettä). Venäläiset ovat vieraanvaraisia ja ajattelevatkin, että matkustaessaan ovat itse vieraita. (Malankin 2012, 24–30.)

Visit Finland matkailijatutkimuksen (2017) mukaan venäläiset lomamatkailijat eroavat muista lomamatkailijoista sillä, että he ovat keskimääräistä pienituloisempia, liikkuvat useammin omalla autolla, vierailevat Järvi-Suomessa useammin kuin Suomen muilla alueilla, käyttävät muita lomamatkailijoita keskimäärin vähemmän palveluilta ja heitä kiinnostaa shoppailu ja hyvinvointipalvelut keskimääräistä enemmän (kuvio1, sivu 3). Venäläisessä matkailijassa näkyy itsenäisyyden ja riippumattomuuden trendi (Business Finland s.a.a.).

Venäläiset lomamatkailijat eroavat muista lomamatkailijoista seuraavasti
He ovat keskimääräistä pienituloisempia
He liikkuvat useammin omalla autollaan
He vierailevat useammin Järvi-Suomessa kuin muilla alueilla Suomessa
He käyttävät vähemmän palveluita kuin lomamatkailijat keskimäärin
Heitä kiinnostaa keskimääräistä enemmän shoppailu ja hyvinvointipalvelut

Kuvio 1. Venäläiset lomamatkailijat (Visit Finland, 2017)

2.1 Venäläisten matkustaminen

Neuvostoliiton aikaan matkustaminen ulkomaille oli lähes mahdotonta. Silloin maan sisällä matkustaminen oli halpaa ja edullista. Nykyäänkin itse sana ”matkustaminen” yhdistyy nimenomaan ulkomaan matkailuun. Kotimaan matkailu on myös viime aikoina kallistunut huomattavasti. Näiden asioiden vuoksi venäläiset haluavat edelleenkin matkustaa ainoastaan ulkomaille. (Kattry, 2021.)

Malankinin (2012) mukaan lomamatkaa varten venäläiset pyrkivät varaamaan reilusti rahaa. Venäläiset tykkäävät saada jotain kaupan päälle ja tämä tieto myötävaikuttaa päätöksenteossa. Venäläisten matkatoimistojen kokemusten perusteella kahta samantasoista ja -kaltaista tuotetta vertaillessa ostopäätös tehdään sen mukaan, kumman hintaan sisältyy enemmän. Tähän riittää esimerkiksi se, jos hotelli lupaa ilmaisen viinipullon asiakkaiden saapuessa. (Malankin, 2012, 24–30.)

Venäläiset myös tykkäävät kaikenlaisista pienistä lahjoista ja muistoista, joita kannattaakin sisällyttää jokaiseen ohjelmanpalveluun ja muihin sopiviin tuotteisiin. Venäläisen matkabudjetti on yleensä reilu ja hän on suunnitellut käyttävänsä matkallaan paljon rahaa. Matkailijoita varten kannattaa myös pyrkiä lisäämään tarjontaa: venäläiset haluavat jotain uutta ja erilaista, sellaista, jota kukaan muu ei ole vielä kokenut. Lomalla ei haluta venyttää penniä eikä ajatella arjen ongelmia, vaan mielihaluja toteutetaan spontaanisti ja kuluihin liikaa tuijottamatta. (Malankin, 2012, 24–30.)

Venäläisille lomalla tärkeässä roolissa ovat syöminen ja juominen. Lisäksi he tykkäävät valvoa myöhään ja nukkua pitkään – tämän takia ruoka- ja juomatarjoilun olisi hyvä olla saatavilla myöhään. Venäläiset ovat tottuneet siihen, että Venäjällä monet kaupat, ravintolat, baarit ja yökerhot ovat auki aamuun asti. Tämän takia he ovat hämillään Suomessa matkustaessaan, kun ravintolat menevät kiinni aikaisin. (Malankin, 2012, 24–30.)

Venäläiset ovat avoimia ja uteliaita. He lähtevät lomalle unohtaakseen arkielämänsä. Lomasuunnitelmat eivät kuulu venäläisten tapaan vaan he katselevat paikan päällä mitä on tarjolla ja päättävät siinä ja silloin ostamisesta. Tämän takia on tärkeää – maasta ja paikakunnasta riippumatta – että venäläisille matkailijoille olisi majoituspaikan lähellä tietoa kaikista tarjolla olevista palveluista. Noin puolet venäläisistä varaa etukäteen majoituksen ja mahdolliset lentoliput. Toinen puolisko saattaa tehdä varauksen viikon tai kaksi viikkoa ennen matkaa. Venäläiset suunnittelevat harvoin omaa elämää: miksi pitäisi tänään päättää huomista, kun huomenna voi olla kuollut? Venäläiset harvoin tietävät etukäteen, milloin on loma ja onko siihen varaa. Kuitenkin venäläiset ovat joustavia ja taitavia tarttumaan tilaisuuteen. Venäläisen loma huipentuu siihen, kun hän saa kotona kertoa kokemuksistaan ystävilleen ja kollegoilleen. (Malankin 2012, 24–30.)

2.2 Venäläisten matkailu Suomessa

Venäläiset matkailijat ovat tärkeä osa Suomen matkailussa. Vuodesta 2017 he ovat lisääntyneet Suomen matkailussa 60 % (Parviainen 2017). Venäläiset matkailijat muodostivat suurimman yksittäisen matkailijaryhmän Suomessa 814 000 yöpymisellä vuonna 2019 (Business Finland s.a.b.). Venäläiset matkailijat käyttävät 171 euroa keskimäärin ostoksissa (Parviainen 2017).

Venäläisten yöpymisistä vuonna 2017 Suomessa kolmannes vietettiin tuttavien luona ja runsas kolmannes vietettiin hotelleissa, leirintäalueilla tai retkeilymajoissa. Vuonna 2017 tapahtui 2,9 miljoonaa yöpymistä, joista melkein 1,3 miljoonaa (43 prosenttia) oli lomamatkailijoiden yöpymisiä. Lomamatkailijoiden yöpymisistä lähes puolet vietettiin hotelleissa, leirintäalueilla tai retkeilymajoissa ja noin kolmannes vuokra-asunnoissa ja -mökeissä. (Visit Finland, 2017.)

Vuonna 2013 venäläiset tekivät matkoja yli kaksi kertaa enemmän kuin vuonna 2017. Kuviossa 2 (sivu 5) näkyy vuoden 2013 venäläisten top kymmenen matkakohdetta. Vuonna 2017 venäläiset tekivät yli 600 000 lomamatkaa Suomeen. Ensimmäistä kertaa Suomessa vieraili 70 000 lomamatkailijaa. Omalla autollaan Suomeen tuli 60 prosenttia lomamatkailaisista. (Visit Finland, 2017.)

Top 10 vuoden 2013 Lomakohdetta	Top 10 vuoden 2013 Matkakohteet (kaikki matkat)
1. Turkki	1. Suomi
2. Egypti	2. Turkki
3. Kiina	3. Kiina
4. Thaimaa	4. Egypti
5. Saksa	5. Viro
6. Espanja	6. Saksa
7. UAE	7. Thaimaa
8. Italia	8. Puola
9. Suomi	9. Liettua
10. Kreikka	10. Espanja

Kuvio 2. Venäläisten matkailu 2013 (Owal Group 2014)

Suomeen matkustettavista venäläisistä yli 80 prosenttia tulee Pietarista tai Leningradin alueelta. Joka kymmenes lomamatkailija tulee Moskovasta. Kumppanin tai muiden perheenjäsenten kanssa lomalle lähtee melkein 80 prosenttia venäläisistä matkailijoista. Perheenjäsenten kanssa matkustavat viipyvät Suomessa keskimäärin yli kaksi yötä. (Visit Finland, 2017.)

Vuoden 2017 aikana Visit Finlandin matkailijatutkimuksen (2017) mukaan 14 000 venäläismatkailijaa lomaili Lapissa. Tämä luku ei kuitenkaan sisällä Murmanskin alueelta Lapin raja-asemien kautta matkustaneita venäläisiä, joita oli 75 000. Suomen rannikkoalueille venäläiset tekivät melkein 100 000 lomamatkaa. Vaikka pääkaupunkiseutu oli pääsiällinen lomakohde reilulle 250 000:lle venäläiselle matkailijalle, oli Järvi-Suomi suosituin lomamatkakohde 310 000:lla matkalla. (Visit Finland, 2017.)

Malankinin (2012) mukaan Suomeen lomalle tulevat venäläiset eivät ole etsineet kohteesta mitään tietoja. Venäläiset matkailijat matkustavat lähinnä shoppailun takia. Toiseksi syyksi nousivat esille museot ja arkkitehtuuri ja kolmanneksi luonto ja ympäristö. Venäläiset matkailijat ovat kiinnostuneet pitkälti samanlaisista palveluista kuin suomalaisetkin. Siksi palveluiden rakentaminen heille palvelee myös suomalaismatkailijoita ja toisinpäin. (Visit Finland, 2017.)

Vuonna 2018 venäläisten suosituimmat ulkomaan matkakohteet olivat Turkki ja Suomi. Venäläiset tekivät ulkomaanmatkoja yhteensä 44,5 miljoonaa kappaletta. Näistä 3,47 miljoonaa kohdistui Suomeen. (Fontanka, 2021.) Suomi säilyi suosittuna matkakohteena

myös vuonna 2019 (kuvio 3). Kuvion tilastossa on otettu kaikki matkat huomioon, myös kotimaan matkat.

TOP 10 vuoden 2019 matkakohdetta (sisältäen kotimaan matkat)
1. Turkki
2. Abhasia
3. Suomi
4. Kazakstan
5. Kiina
6. Ukraina
7. Viro
8. Saksa
9. Italia
10. Thaimaa

Kuvio 3. Top 10 vuoden 2019 kaikki matkakohteet (Atours 2020)

3 Ympäristövastuu

Matkailu käsitteenä tarkoittaa, kun ihmiset matkustavat elinympäristön ulkopuolelle ja oleskelevat siellä yhtäjaksoisesti korkeintaan yhden vuoden. Ihmisten matkustelu on tapahtunut eri syistä. Alun perin matkustamisen syynä on ollut kaupankäynti, löytöretket, terveyden hoitaminen kylpylöissä ja pyhiinvaellukset. Turismista on alettu puhua 1800-luvulla, jolloin yleinen elintaso nousi. Sana vakiintui tarkoittamaan matkustamista, jossa ihminen on kiinnostunut paikallisista nähtävyyksistä. (TUI 2017).

Tietoisuus ympäristövaikutuksista tuli matkailun ohelle 1980-luvulla, jolloin syntyi uusi matkailusuuntaus, ekoturismi. Ekoturismi on matkailua, joka tapahtuu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Ekoturismin rinnalle on syntynyt monia vastaavia käsitteitä sekä alakäsitteitä: luontomatkailu, vihreä turismi, ekomatkailu, ympäristömatkailu, reilumatkailu ja kestävä matkailu. Matkailu on yksi vauhdikkain kasvava talouden sektori maailmassa, se myös aiheuttaa merkittäviä ympäristöhaittoja maailmalle. Matkailun kasvaessa vuosittain on erittäin tärkeää, että kaikki sektorin toimijat sitoutuvat toimimaan vastuullisesti. (Holden 2008.)

Harmaalan ja Jallinojan (2012) mukaan ympäristövastuu on osa yhteiskuntavastuuta. Tämä johtaa ajatukseen siitä, että yrityksillä on vastuu ympäristönsä sekä siinä toimivien ihmisten hyvinvoinnista. Ympäristövastuullisessa ajattelussa otetaan huomioon esimerkiksi luonnonvarojen tehokas käyttö, ympäristön (vesistöjen, ilman sekä maaperän) suojeleminen, jätteiden vähentäminen, luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ilmastonmuutoksen vastaiset toimet ja yrityksen tuotteiden sekä palveluiden aiheuttamat ympäristövaikutukset. (Harmaala & Jallinoja, 2012.) Liappis ym. (2019, 8) toteavat, että ympäristövastuun perustana ovat siis luonnonvarojen kestävän käytön turvaaminen ja ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Yritys, joka on vastuullinen, tunnistaa toimintansa ympäristövaikutukset, noudattaa ympäristövastuullisuutta ohjaavaa lainsäädäntöä ja tarvittaessa kehittää omaa toimintaansa (Harmaala & Jallinoja, 2012).

Yritysten ympäristövastuu perustuu lainsäädännön asettamaan minimitasoon – tämä yritysten tulee saavuttaa. Jos yritys haluaa olla laajasti ympäristöystävällinen niin lainsäädännön asettama minimitaso ei riitä, vaan lisäksi monet muut sidosryhmät asettavat yrityksille toiveita ja odotuksia ympäristövastuullisuuden suhteen. Yritysten todellinen ympäristövastuu on siis vapaaehtoisia tekoja, jotka ylittävät lainsäädännön vaatimukset. Ympäristövastuu perustuu yrityksen arvoihin ja moraalikäsitteisiin. Yritysten tuotteet, palveluiden luonne ja toimintaympäristö vaikuttavat ympäristövastuun sisältöön jopa saman alan yrityksissä ja näin ollen ympäristövastuu on myös tapauskohtaista. (Liappis ym. 2019, 99.)

Eri toimijoiden ympäristövastuullisuudesta käytetään usein termiä ekologinen jalanjälki. Tuotteiden ja palveluiden valmistaminen voidaan ilmaista kasvihuonekaasuina. Ekologinen jalanjälki kertoo, miten paljon eri kasvihuonekaasuja jonkin tuotteen tai palvelun elinkaaren aikana syntyy. (Verhelä 2016, 153; Ulvila & Pasanen 2009, 28.) Ekologista jalanjälkeä voidaankin käyttää kuvaamaan minkä tahansa toimijan – esimerkiksi yrityksen – ympäristövastuullisuutta. Ekologinen jalanjälki kuvastaa kaikkia yrityksen aiheuttamia ympäristöpäästöjä. Mitä pienempi ekologinen jalanjälki on, sitä parempi asia se on ympäristölle. (Ketola 2005, 46–47.)

Yrityksen todellista ympäristösuojelun tasoa voidaan kuvata myös termillä ympäristökuormitus. Ympäristökuormitus sisältää kaikki yrityksen tuotantoprosessien sekä tuotteiden aiheuttamat ympäristövaikutukset. Ympäristöjohtamisella tarkoitetaan kaikkia toimenpiteitä, joilla yritys pyrkii vähentämään ympäristökuormitustaan. Näitä ovat esimerkiksi ympäristöohjelmien laatiminen, ympäristön suojeluun sijoittaminen sekä henkilöstön kouluttaminen. Myös sidosryhmien vakuuttaminen (esimerkiksi viestinnän keinoin) on osa ympäristöjohtamista. Ympäristöjohtamiseen tulisi sisältyä yrityksen ympäristökuormituksen tulevaisuudesta kertominen. (Lovio & Kuisma 2004, 42–43.) Ympäristöjohtaminen vähentää yrityksen aiheuttamia ympäristöhaittoja ja edistää toiminnan ympäristötehokkuutta. Yrityksen tulisi ottaa ympäristö huomioon kaikessa toiminnassaan eli ympäristövastuun tulisi olla osa yrityksen normaalia toimintaa. (Liappis ym. 2019, 124.)

3.1 Ympäristövastuu Suomessa

Suomi on sitoutunut Pariisiin ilmastopöytäkirjaan. Vuonna 2015 järjestettiin Pariisissa ilmastokokous, jossa maailmanlaajuinen, oikeudellisesti sitova ilmastopöytäkirja solmittiin. Ilmastopöytäkirja astui voimaan marraskuussa 2016 ja se on voimassa toistaiseksi koskien vuoden 2020 jälkeistä aikaa. Sopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selkeästi alle kahdessa asteessa. Päästövähennystavoitteiden lisäksi sopimuksessa on asetettu pitkän ajan tavoite ilmastomuutokseen sopeutumiselle sekä tavoite sovittaa rahoitus kohti vähähiilistä kehitystä. (Ympäristöministeriö, 2021.)

Sopimuksen osapuolet sitoutuvat vähentämään päästöjä ja tekoihin ilmastomuutokseen sopeutumiselle (kuviot 4, sivu 9). Osapuolet määrittelevät itse omat päästövähennystavoitteet ja laativat toimet näiden saavuttamiseksi. Osapuolten edistymistä seurataan viiden vuoden välein maailmanlaajuisissa kokonaistarkasteluissa. Ensimmäinen arviointi tulee olemaan vuonna 2023. Tavoitteen saavuttamiseksi Suomi tarvitsee vahvoja kansallisia toimia sekä vähentääkseen nopeasti kasvihuonekaasupäästöjä että vähentääkseen hiilinieluisia toimivia metsiä. WWF vaatii, että Suomen tavoite päästövähennykselle vuodelle 2030 tulisi nostaa vähintään 65 prosenttiin vuoden 1990 tasosta. (WWF, 2021.)

Maailmanlaajuisen ilmastopimuksen toimeenpanon säännöstössä sovittu:
Päästövähennystavoitteita kirittävän mekanismin eli maailmanlaajuisen kokonaistarkastelun toimeenpanosta
Kansallisen sitoumuksen tarkemmista ohjeista
Raportointia, tarkastusta ja arviointia käsittelevistä ohjeista
Ilmastorahoituksen raportoinnin säännöistä
Teknologian kehitystä ja siirtoa koskevasta toimeenpanosta
Sopeutumistiedonantojen ohjeista
Sopimuksen täytäntöönpanoa ja noudattamista edistävän komitean säännöistä

Kuvio 4. Pariisin sopimuksen toimeenpanon säännöstössä sovitut asiat (Ympäristöministeriö, 2021)

Suomi on lisäksi sitoutunut Agenda2030 sopimukseen. Tarkoituksena on, että jokainen maa sopimusta noudattamalla saavuttaa kestävä kehityksen tavoitteet vuoteen 2030 mennessä. (Kestäväkehitys, 2020.) Valtioneuvoston viestintäosaston (2020) mukaan Suomi on lähellä saavuttaakseen nämä tavoitteet, jotka liittyvät terveyteen, koulutukseen, köyhyyden vähentämiseen, veteen ja energiaan, rauhaan ja oikeusvaltioon sekä eriarvoisuuden vähentämiseen. Suurimmat haasteet Suomella liittyvät kulutus- ja tuotantotapoihin, ilmastomuutokseen, luonnon biodiversiteettiin sekä kehitysyhteistyörahoituksen tasoon (Valtioneuvoston viestintäosasto, 2020).

3.2 Ympäristövastuu Venäjällä

Venäjä tuotti Pariisin sopimuksen osapuolista kolmanneksi eniten kasvihuonepäästöjä vuonna 2016. Venäjä on sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen vuodesta 2016. Venäjä on ilmoittanut vähentävänsä päästöjä 25-30% vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Toistaiseksi tavoite on saavutettu: viime vuosina Venäjän päästöt ovat olleet 51,6% vuoden 1990 päästöistä, jos otetaan huomioon Venäjän metsien suuri absorptiokyky. (Tass, 2020.)

Venäjä on lisäksi sitoutunut Agenda 2030 tavoitteisiin. Kestävä kehityksen tavoitteista ja näiden tavoitteiden toteuttamisesta vastaavat Venäjällä alakohtaiset hallintoelimet kansallisen kehityspolitiikan raameissa vuoteen 2024 asti. Kestävä kehityksen tavoitteet on sisällytetty 12 kansalliseen hankkeeseen sisältäen laajan suunnitelman Venäjän nykyaikais- tamisesta ja laajentamisesta. (Voluntary National Review, 2020.)

Venäjällä on aloitettu isoissa kaupungeissa jätteiden lajittelu. Venäjällä on aina ollut vain yksi jätteastia, johon heitetään kaikki roskat. Nyt Venäjälle on tullut sekajätteastian lisäksi erillinen astia, johon lajitellaan muovi, metalli ja kartonki. Nämä jätteet noudetaan erillisellä autolla ja viedään lajittelukeskukseen.

4 Kestävä matkailu

Kestävä matkailu on matkailua, joka tapahtuu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kestävän kehityksen tärkeimpänä tavoitteena on luoda mahdollisuudet ja turvata hyvän elämän mahdollisuudet niin nykyisille, kuin tulevillekin sukupolville. Kestävässä matkailussa (kuten kestävässä kehityksessäkin) on kolme eri osa-aluetta: taloudellinen, ympäristöllinen ja sosiokulttuurillinen kestävyys. Kestävän matkailun kannalta oleellista on kaikkien näiden kolmen osa-alueen tasapainoinen kehittäminen. Yhden osa-alueen huomiotta jättäminen vaikuttaa heikentävästi myös muiden osa-alueiden toteutumiseen. (Business Finland s.a.c.)

”Kestävä matkailu on matkailua, joka huomioi nykyiset ja tulevat taloudelliset, sosiokulttuuriset ja ympäristölliset vaikutukset siten, että matkailijoiden, matkailuyritysten, matkailukohteiden, ympäristön ja paikallisväestön tarpeet on huomioitu nyt ja tulevaisuudessa.” (Business Finland s.a.d.)

4.1 Kestävän matkailun kehittäminen

Vuonna 2015 Yhdistyneiden kansankuntien jäsenmaat sopivat kestävän kehityksen globaalin toimintaohjelman, jonka nimeksi annettiin Agenda2030. Ohjelman tarkoituksena on, että jokainen maa sopimusta noudattamalla saavuttaa kestävän kehityksen tavoitteet vuoteen 2030 mennessä. Agenda2030 koostuu 17 päätavoitteesta (kuva 1) – joista osa liittyy merkittävästi myös matkailuun – sekä alatavoitteista, joita on yhteensä 169. (Ulkoministeriö; Kestävakehitys 2020.)



Lähde: YK, Ulkoministeriö

Kuva 1. Agenda2030-tavoitteet (Ulkoministeriö)

Ihmisen ja luonnon yhdessä aikaansaama ympäristön laatu on olennainen matkailun kannalta. Matkailun ja ympäristön suhde on kuitenkin monimutkainen. Matkailu sisältää monia asioita, joilla voi olla negatiivisia vaikutuksia ympäristöön. Iso osa näistä vaikutuksista liittyvät yleisen infrastruktuurin (tiet, lentokentät) ja matkailualan (hotellit, ravintolat, kaupat, lomakohteet) rakentamiseen. Matkailun kehitys riippuu ympäristön resursseista ja negatiiviset vaikutukset voivat vähitellen tuhota näitä resursseja. (Green Tourism, 2016.)

Goodwinin (2016, 15) mukaan WWF on tehnyt asiakirjan kestävästi matkailusta. Tämän asiakirjan mukaan kestävä matkailu koostuu kymmenestä tärkeästä tekijästä. Näihin sisältyy muun muassa resurssien kestävä käyttö, ylikulutuksen ja jätteen määrän vähentäminen, paikallisten yhteisöjen tukeminen sekä monimuotoisuuden ylläpitäminen. Näiden keskeisten asioiden lisäksi WWF:n määritelmän mukaan kestävään matkailuun kuuluu prosessi, joka koostuu matkailun sisällyttämisestä suunnitteluun, paikallisten yhteisöjen osallistamisesta, matkailun eri sidosryhmien huomioon ottamisesta, tutkimustyöstä, henkilökunnan kouluttamisesta sekä matkailun vastuullisesta markkinoinnista.

UNEP ja UNWTO (2005, 11–12) määrittelevät seuraavasti: kestävä matkailu on matkailua, joka ottaa kokonaan huomioon aiheuttamansa nykyiset ja tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä huomioi matkailijoiden, elinkeinon, ympäristön ja kohdealueen yhteisön tarpeet. Koska kestävä matkailu perustuu kestävä kehityksen periaatteisiin, tulisi matkailun kaikkia muotoja pyrkiä kehittämään siten, että otettaisiin huomioon kestävä kehityksen periaatteet. Kestävällä matkailulla ei siis tarkoiteta tiettyä tapaa matkustaa, vaan se viittaa tietynlaiseen matkailun tilaan. Tämän takia esimerkiksi hyvin organisoitu massamatkailu voi mahdollisesti olla yhtä kestävää kuin suppeamman mittakaavan, tiettyyn kohteeseen keskittyvä hajautettu matkailu. Tämä tietenkin edellyttää sitä, että matkailussa huomioidaan sen aiheuttamat vaikutukset ja toimitaan kestävällä tavalla. (UNEP & UNWTO 2005, 11–12.)

Kestävä matkailun kehittämisessä on tärkeää pyrkiä hyödyntämään keskeisessä roolissa olevia ympäristöresursseja parhaalla mahdollisella tavalla. Näitä ympäristöresursseja voidaan hyödyntää ylläpitämällä keskeisiä ekologisia prosesseja sekä auttamalla säästämään biologista monimuotoisuutta ja luonnonperintöä. Paikallisten kulttuurien aitoutta täytyy kunnioittaa ja kulttuuriperintöä sekä perinteisiä arvoja tulisi suojella. Lisäksi täytyy edistää kulttuurien välistä ymmärrystä ja suvaitsevaisuutta. Keskeistä on myös varmistaa taloudellisten toimintojen elinkelpoisuus ja pitkäkestoisuus. Lisäksi sosiokulttuuristen hyötyjen tuottaminen ja jakaantuminen tasapuolisesti kaikille sidosryhmille on olennaista: työ-

lisyys ja tulonsaantimahdollisuudet, sosiaaliset palvelut paikallisille yhteisöille ja osallistuminen köyhyyden lievittämiseen. Jotta yhteisymmärrys ja runsas osallistuminen voidaan varmistaa, kestävän matkailun kehittäminen tarvitsee poliittista johtajuutta ja keskeisten sidosryhmien osallisuutta. Olennaista on myös pyrkiä matkailijoiden tyytyväisyyteen ja merkityksellisyyden kokemuksiin, jotta voidaan mahdollistaa matkailijoiden lisääntynyt tietämys kestävästä matkailusta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. (UNEP & UNWTO 2005, 11–12.)

Hemmin (2005, 85) mukaan kestävän matkailun kehittäminen on jatkuva prosessi, jossa on tarkoitus ottaa käytössä olevat resurssit huomioon siten, että sosiokulttuuriset, taloudelliset, esteettiset ja eettiset tarpeet täyttyvät. Myös kulttuuriympäristön koskemattomuuden ylläpitäminen on tärkeää. Kestävän matkailun kehittämisessä myös ekologisten toimintojen sekä biologisen ja maisemallisen monimuotoisuuden säilyttäminen on tärkeässä roolissa. (Hemmi 2005, 85.)

Puhuttaessa kestävästä matkailusta on tärkeää käsitellä myös matkailun aiheuttamia vaikutuksia ympäristöön. Yleisimmin esillä ovat negatiiviset ympäristövaikutukset. Niin matkailuelinkeinolla kuin matkailijoiden ja yritysten toiminnalla on erilaiset ja laajat vaikutukset ympäristöön. Ympäristölle aiheutuvilla vaikutuksilla voi olla monia seurausvaikutuksia ja ne voivat olla pitkäkestoisia. Esimerkiksi suuret matkailijamäärät voivat aiheuttaa kohteessa maaston kulumista ja tämä voi näkyä kasvillisuuden häviämisenä. Tämän seurauksena saattaa aiheutua muutoksia kohteen eläinkunnassa ja näin ollen vaikutukset saattavat vaikuttaa koko ekosysteemiin. (Hemmi 2005, 41–42.)

Matkailulla voi olla myös positiivisia vaikutuksia ympäristöön (Hemmi 2005, 41–42). Esimerkiksi matkailijoiden ympäristövastuullinen käyttäytyminen kohteessa voi lisääntyä sen myötä, kun heidän tietoisuutensa ja arvostus ympäristöä kohtaan kehittyy. Arvostusta ja tietoisuutta voidaan edesauttaa esimerkiksi tutustumalla luonnonsuojelun avulla arvokkaisiin nähtävyyksiin. Myös matkailusta saatujen tulojen ohjaaminen esimerkiksi kunnostamista tarvitsevien kohteiden uudistamiseen, ympäristön eroosion ennaltaehkäisemiseen ja laadun ylläpitämiseen luontokohteissa ovat positiivissa matkailun ympäristövaikutuksia. (Veijola ym. 2013, 147.)

4.2 Kestävän matkailun haasteet ja mahdollisuudet

Matkailijoiden liiallinen määrä kohteessa tunnetaan myös käsitteenä liikamatkailu (eng. overtourism). Liikamatkailu vaikuttaa negatiivisesti kohteen asukkaiden elämänlaatuun tai matkailijoiden kokemuksen laatuun. Liikamatkailu on vastakohta vastuulliselle matkailulle. Yhä useammassa matkailukohteessa liikamatkailu on yleistynyt. (Goodwin 2017, 1, 5–6.)

Matkailijoiden asema kuluttajina kattaa 11 prosenttia maailmanlaajuisesta kulutuksesta. Matkailualalla kulutus onkin keskeisessä asemassa. Esimerkiksi laskevat matkakustannukset mahdollistavat matkailun yleistymisen. Tämä puolestaan vaikuttaa matkailun muuttamiseen liikamatkailuksi. Myös matkailijoille suunnatut edulliset majoitusvaihtoehdot, kuten Airbnb, tarjoavat helposti saatavilla ja paikallisen väestön keskuudessa olevia majoitusvaihtoehtoja. Tämä tuo matkailijoita lisää paikallisten keskuuteen ja voi vaikuttaa negatiivisesti paikalliseen yhteisöön. Myös se, että matkailijoille markkinoidaan tiettyjä matkailijoiden keskuudessa suosittuja ja kohdistettuja matkakohteita, vaikuttaa liikamatkailuun lisäävästi, kun matkailijamäärät nousevat entisestään tietyissä kohteissa. (Goodwin 2017, 1, 5–6.)

Liikamatkailun vaikutukset koskevat paikallisten asukkaiden lisäksi kohteessa vieraileva matkailijoita. Matkakohteen tai -alueen matkailijoiden määrän kasvu saattaa aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia ympäristöön kuten biodiversiteetin vähenemistä ja maaperän kuluminen voimistumista. Tällöin on riskinä, että kohteen luonnon kantokyky ylittyy, mistä aiheutuu heikentäviä vaikutuksia kohteen ympäristölle. Jotta tämä voitaisiin välttää, olisi tärkeää hallita matkustajamäärien kasvua, laskelmoida alueen kantokykyä ja ottaa paikallisasukkaat huomioon matkailualan toiminnassa. Liikamatkailun käsite voidaan yhdistää myös Suomessa tiettyihin kohteisiin, joissa matkailijoiden määrien kasvua pitää seurata ja hallita tiettyinä sesonkiaikoina. (Marski 2021, 54.)

Ilmastonmuutos on yksi kestävään matkailuun ja sen pitkäkestoisuuteen vaikuttava asia, jota voi tarkastella kahdesta eri näkökulmasta. Ilmastonmuutoksen aiheuttamilla vaikutuksilla itsessään on ja tulee olemaan seurauksia matkailualalle, mutta myös matkailu on osallisena ilmastonmuutokseen. (UNEP & UNWTO 2005, 13.) Marskin (2021, 66–67) mukaan ilmastonmuutoksesta johtuva ympäristö- ja luonnonkatastrofien lisääntyminen ja luonnon biodiversiteetin köyhtyminen luovat haasteita matkailun toiminnan edellytyksille ja matkailuliiketoiminnan kehittämiseksi. Ilmastonmuutoksen vaikutuksia matkailuun sään ääriolosuhteiden yleistymisen ja voimistumisen lisäksi ovat merenpintojen nousu sekä erityisesti rannikkoalueita uhkaavat vesivarojen häiriöt. Lämpötilojen ja sademäärien vaihtelut vaikuttavat matkailun markkinavetovoimaan melkein kaikkialla maailmassa. (UNEP & UNWTO 2005, 13.)

Matkailu taas on osallisena ilmastonmuutoksen etenemiseen muun muassa matkailun aiheuttamien päästöjen vuoksi. Matkailun osuus koko maailman hiilijalanjäljestä on noin 5–8 prosenttia (UNWTO 2019). Maailmanlaajuisen fossiilisten polttoaineiden käytöstä lento- matkailun osuus on 2–3 prosenttia ja 3,5 prosenttia ihmisten aiheuttamasta kasvihuoneilmiöstä. Koko maailman ihmisten aiheuttamista kasvihuonepäästöistä (jotka koostuvat

suurimmaksi osaksi liikennepäästöistä) matkailun osuus on jopa 5,3 prosenttia. Lentoliikenne on yksi nopeimmin kasvavista kasvihuonepäästöjen aiheuttajista ja siksi näiden vaikutusten on arvioitu kasvavan merkittävästi. (UNEP & UNWTO 2005, 13.) Kaikista liikenteestä aiheutuvista päästöistä matkailun osuus oli 22 prosenttia vuonna 2016 ja arvioiden mukaan se tulee tulevaisuudessakin olemaan samansuuntainen (UNWTO 2019).

Visit Finland toteutti vuonna 2018 selvitystyön, joka liittyi kestäväan matkailuun, sen haasteisiin ja kehittämistarpeisiin. Selvitys kartoitti Suomen matkailutoimijoiden toimintaa kestäväan kehityksen ja vastuullisuuden näkökulmasta. Selvitykseen osallistui yhteensä 325 erikokoista matkailualan toimijaa eri puolilta Suomea. Tavoitteena oli keskittyä erityisesti matkailutoimijoiden valmiuksiin, asenteisiin, pyrkimyksiin vastuulliseen matkailuun liittyen ja kestäväan kehityksen toimenpiteiden käynnistämiseen. Kestäväan matkailun kehittäminen on selvitystyön mukaan välttämätöntä, jotta matkailutoiminta voisi jatkossakin säilyttää kilpailukykyä ja kasvaa sekä tukea kestäväan kehityksen eri osa-alueita. (Visit Finland 2018, 1, 7.)

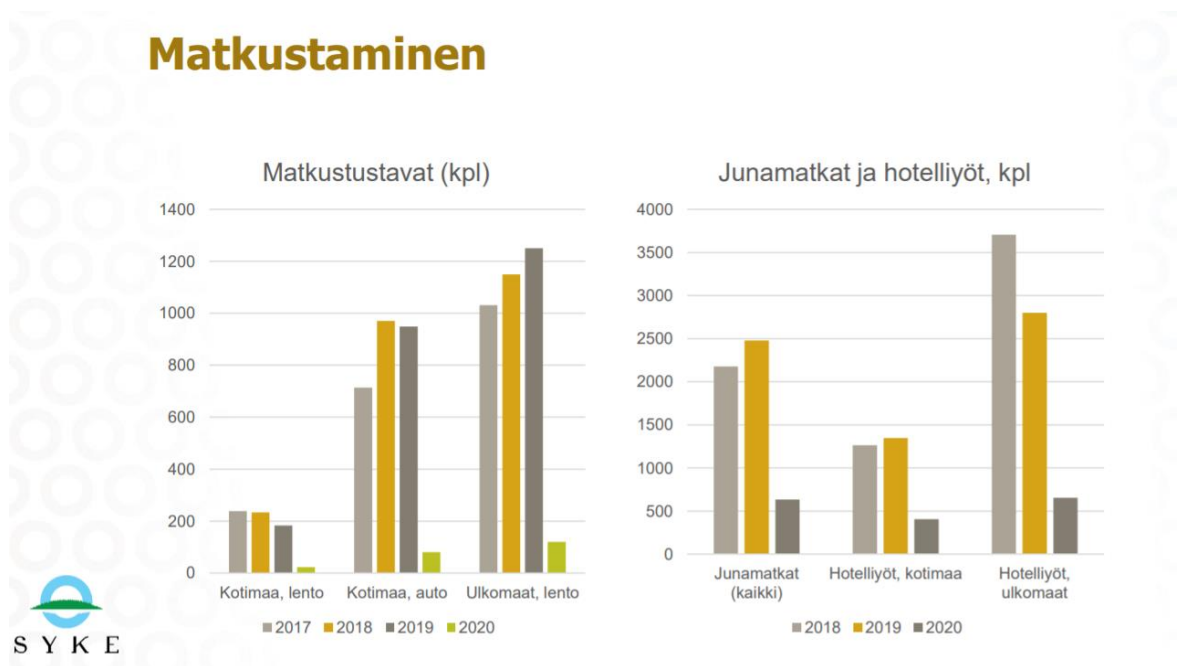
Selvityksessä nousi esille esimerkiksi se, että matkailuyritysten tärkeimpiä syitä kestäväan kehityksen ja vastuullisuuden osallisuudesta yritysten arvoihin liittyivät yritysten omiin arvomaailmoihin, luonnon ja sen säästämisen arvostamiseen, asiakkaiden vaatimuksiin sekä toiminnan jatkuvuuden varmistamiseen. Selvityksen haastateltavien mukaan vastuullisuudella ja kestävyydellä on selkeää lisäarvoa markkinoinnin kannalta, minkä vuoksi markkinointiin ja viestintään liittyvät asiat korostuivat myös keskeisiksi syiksi kestäväan ja vastuullisen liiketoiminnan tukemisessa. Lisäksi asiakkaiden tietoisuus muun muassa ympäristövaikutuksista on lisääntynyt ja tämä on ohjannut toimijoita keskittymään kestäviin ja vastuullisiin toimenpiteisiin. (Visit Finland 2018, 10.)

Selvityksessä esille nousseita haasteita suomalaisten matkailutoimijoiden keskuudessa olivat muun muassa tiedonpuute kestävyuden eri osa-alueilla ja jätteidenlajittelun toteuttaminen kunnallisella tasolla. Jotkut matkailutoimijat kokivat hankalaksi ohjeistaa asiakkaita toimimaan vastuullisesti siten, että ohjeet olisivat kaikkien asiakkaiden ymmärrettävissä. Erityisesti pienten yritysten resurssit nousivat haasteiksi. Jossain määrin haasteena koettiin myös henkilöstön sitouttaminen kestäväan matkailun toimenpiteisiin, esimerkiksi kausiluontoisen työn ja henkilöstön vaihtuvuuden vuoksi. Yleisenä haasteena koettiin myös se, miten yritys voisi samaan aikaan varmistaa toiminnan liiketaloudellisen kannattavuuden ja kestäväan matkailun tukemisen. (Visit Finland 2018, 21–22.)

4.3 Kestävä matkailu Suomessa

Maailmantaloudessa matkailun rooli kasvaa. Luonnonvarojen kuluttaminen on paljon nopeampaa, kuin niiden uusiutuminen. Suomessa on yleistä parantaa erilaisten yritysten toimivuutta ympäristövastuullisesti. Kehityksen on oltava kestävä, jotta jatkuvasti muuttuvan matkailualan kysyntä pystyisi kasvamaan jatkossa. Matkailuyrityksille ja -alueille Visit Finland on kehittänyt ohjelman, jolla voi saavuttaa Sustainable Travel Finland -merkin. Sustainable Travel Finland -merkin ajatuksena on luoda työkalupakki yrityksille kestävän matkailun kehittämiseksi. (Sustainable Travel Finland, 2021.)

Suomessa pyritään vähentämään matkustamisen ympäristöhaittoja. Hallitus pyrkii puolittamaan tieliikenteen päästöjen määrää vuoteen 2030 mennessä siten, että kaasun käyttö tieliikenteessä yritetään lisätä sekä liikenteen sähköistäminen pyritään lisäämään (Palo-kallio, 2021). Lisäksi Suomessa lajitellaan jätteitä.



Kuva 2. SYKEN ympäristöraportti (Suomen ympäristökeskus, SYKE, 2021)

SYKEN ympäristöraportissa käsiteltiin Suomen päästöjä. SYKE suosittelee kotimaan lennoista luopumista ja suosittelee ulkomaan suoria lentoja (kuva 1). Suomen ympäristökeskuksen tavoitteena on nopeuttaa murrosta ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja kestävän kiertotalouden vahvistamiseksi, muuttaa suomalaiset kaupunkiseudut kestävyden edelläkävijöiksi, rikastuttaa luonnon kirjoa ja samalla turvata ihmiskunnan hyvinvointia. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että meri ja vesistöt voivat hyvin ja vesivaroja käytetään kestävästi, sekä muuttaa ympäristötiedon tuotantotavat vastaamaan uusia käyttötarpeita digitalisoituvassa yhteiskunnassa. (Strategia, SYKE, 2021; SYKEN ympäristöraportti vuodelta 2020.)

4.4 Kestävä matkailu Venäjällä

Venäjällä ei ole erillisiä termejä ympäristövastuu tai ympäristöystävällisyys. Nämä termit venäjäksi ovat ympäristövastuu – ekologinen vastuu ja ympäristöystävällisyys – ekologisuus. Tämän takia Venäjällä käytetään termiä ekologinen matkailu, joka meinaa ympäristöystävällistä matkailua.

Venäjä on suuri maa, jolla on ainutlaatuisia luonnon muistomerkkejä, korvaamattomia kansallisia varantoja ja erinomaisia mahdollisia matkailukohteita. Venäjän alueella on 103 luonnonsuojelualuetta. Näistä 31 ovat biosfäärialueita, 41 kansallispuistoja, 69 liittovaltion suojelualueita ja 50 alueellisia luonnonpuistoja. (Lapochkina, Kosareva & Adashova, 2021.)

Venäjä ei ole vielä kukaan johtavassa asemassa kestäväan matkailuun erikoistuneiden maiden joukossa. Muihin maihin verrattuna Venäjällä ei ole kehitetty riittävästi yhtäkään matkailutyyppejä. Ongelmat johtuvat motivaation, halun ja hyvän rahoituksen puutteesta. (Lapochkina, Kosareva & Adashova, 2021.) Venäjä on korruptoitunut maa. Venäjällä ei ole olemassa keskiluokkaa vaan siellä on taloudellinen epätasa-arvo. Esimerkiksi mökkeilijöiden kausiadot ostavat paikalliset asukkaat eikä kauppa- ja palvelusetorit.

Kansallispuistojen kävijämäärä on kasvanut kotimaan matkailijoiden ansiosta, kun taas ulkomailta tulevien matkailijoiden määrä on lähes tasainen. Kansallispuistot ovat Venäjällä tärkein voimavara ympäristövastuullisen matkailun kehittämiseksi. (Lapochkina, Kosareva & Adashova, 2021.) Miten voi kehittää maata, joka on elänyt kymmenen vuotta sanktioissa? Muilla ihmisillä on vanhat ajattelutavat Venäjästä, joka vaikuttaa matkailun kehittämiseen. Tämän takia on Venäjällä hankalaa kehittää yhtäkään matkailutyyppejä.

Venäjän kansallispuistoissa vierailevien matkailijoiden vähäinen määrä johtuu huonosti kehitetyneestä ekomatkailun infrastruktuurista kyseisillä alueilla, alhaisesta rahoituksesta, huonosta markkinoinnista ja kohteiden maineesta. Venäjä, jolla on valtava luonnonvarojen varanto, kykenisi paitsi lisäämään asemaansa vierailtujen kestäväan matkailumaiden joukossa, myös lisäämään mahdollisuuksia tulevaisuudessa ottaa johtavaa asemaa tällä matkailun alalla. (Lapochkina, Kosareva & Adashova, 2021.)

Viime aikoina venäläisten keskuudessa on kuitenkin lisääntynyt kiinnostus venäläisille epätyypilliseen matkailumuotoon: ekologiseen matkailuun. Ekologinen matkailu on luontomatkailua ja se yhdistää ihmisiä, jotka haluavat päästä mahdollisimman lähelle luontoa. Länsi-Euroopan maissa, Yhdysvalloissa, Australiassa, Kanadassa ja muissa maissa luon-

tomatkailu on jo saavuttanut suuren suosion. Venäjällä – maan laajoista kehitysmahdollisuuksista huolimatta – ekologinen matkailu on heikosti kehittynyttä ja itse käsite suhteellisen uusi. (Loginova, Kostovarova & Chudajkina 2021.)

5 Tutkimuksen suorittaminen

Tutkimuksessa on olemassa tutkimusongelma, johon pyritään löytämään vastaus erilaisilla tutkimusmenetelmillä. Tutkimusmenetelmien avulla hankitaan ja analysoidaan tutkimusmateriaalia. Tutkimusmenetelmät jaetaan määrällisiin ja laadullisiin menetelmiin. (Hirsijärvi ym. 2008, 10.)

Määrällisellä eli kvantitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa käytetään laskennallisia ja täsmällisiä tilastollisia menetelmiä. Määrällisessä tutkimuksessa muuttujat, ilmiöt ja tekijät täytyy tuntea ennen kuin tutkimustyö voidaan aloittaa. Tässä tutkimusmenetelmässä käytetään deduktiivista päättelyä, jossa kuljetaan teorian kautta empiriaan. Deduktiivinen päättely tarvitsee avukseen aikaisempia tutkimuksia, teorioita tai ilmiön tuntemusta, joiden pohjalta yksittäisistä tapauksista pyritään tekemään johtopäätöksiä. Toisin kuin laadullisessa tutkimuksessa, jossa käsitys tiedosta on tulkinnallinen ja subjektiivinen, pyritään määrällisessä muun muassa luotettavuuteen, yksiselitteisyyteen ja objektiivisuuteen. Määrällisessä tutkimuksessa pyritään myös tekemään yleistyksiä ja havaintoyksiköiden määrä on usein suuri, jotta tulokset olisivat luotettavia ja jotta ne koskettaisivat koko ilmiön piiriin kuuluvaa perusjoukkoa. Tiedon keräämisessä käytetään usein eri kysymyksiä sisältävää tutkimuslomaketta, jolla on tarkoitus saada ilmiöstä numeraalista tietoa. Toisin kuin laadullisessa, on määrällisessä tutkimuksessa noudatettava tarkasti sääntöjä eikä samanlaista joustoa ole. (Kananen 2010, 40, 74–75; Kananen 2011, 17–18.)

Laadullisella eli kvalitatiivisella tutkimuksella yritetään löytää vastaukset kysymyksiin ”mitä” ja ”mistä on kyse” ja samalla siitä muodostuu uusien teorioiden pohja. Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä on oikea tapa saada parempi sekä syvällisempi näkemys ja kuvaus ilmiöistä. Laadullinen tutkimusmenetelmä on parempi vaihtoehto, kun tutkitaan uutta tai halutaan täsmentää aikaisempaa tietoutta. Tätä menetelmää käytetään myös silloin, kun halutaan ymmärtää tutkittavaa asiaa ja saada yksityiskohtaista tietoa siitä. (Hirsijärvi ym. 2008, 130-132, 160; Kananen 2008, 10-11.)

Tutkittavien yksiköiden eli havaintoyksiköiden määrä on laadullisessa tutkimuksessa määrälliseen nähden vähäinen ja aineisto kerätään teemahaastattelujen, havainnoinnin ja kirjoitettujen tekstien kautta. Kvalitatiivinen tutkimus on joustava ja tutkimushypoteesit voivat vaihdella paljonkin. Toisaalta havaintoyksikkö voi tutkimuksen aikana toimia epärationaalisesti ja eri tavalla kuin normaalitilanteessa. Tämän vuoksi luotettavuusarvion tekeminen laadullisessa tutkimuksessa on vaikeampaa kuin määrällisessä tutkimuksessa. (Kananen 2010, 40, 68; Kananen 2011, 16–19.)

Tutkimusmenetelmiä voi käyttää rinnakkain ja varsinkin laadullinen ja määrällinen tutkimusmenetelmä nähdään enemminkin toisiaan täydentävinä kuin kilpailevina metodeina. (Hirsijärvi ym. 2008, 130–132, 160; Kananen 2008, 10–11). Kumpikaan tutkimussuuntaus ei ole toisen niin sanotusti vastakohta, sillä molempia voidaan käyttää rinnakkain toisiaan täydentämään (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara, 2010, 132). Kuvio 5 voidaan nähdä miten kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus ja kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus eroavat toisistaan.

<u>Kvantitatiivinen</u>	<u>Kvalitatiivinen</u>
Määrällinen	Laadullinen
Laajat määrälliset aineistot	Pienempi aineisto, aineiston laadun merkitys
Tyypilliset tutkimusaineistot: koe, kysely- ja haastattelu- tutkimukset, tilastot	Tyypilliset tutkimusaineistot: havainnointi, haastattelu, dokumentit, kulttuurituotteet
Mittaaminen ja testaaminen	Havainnointi ja tulkitseminen

Kuvio 5. Kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen tutkimuksen erot

5.1 Tutkimusmenetelmä

Tähän opinnäytetyöhön valitsin tutkimusmenetelmäksi kyselytutkimuksen eli määrällisen tutkimuksen. Valitsin tämän menetelmän, sillä se oli sopivin tähän opinnäytetyöhön. Kyselyn tutkimusmenetelmän vuoksi voidaan kerätä laaja tutkimusaineisto. Mikäli kysely on tehty huolellisesti, kyselylomakkeen analysointi ja tallennettavuus tapahtuu vaivattomasti tietokoneen avulla ja tutkimus on tehokas. Jotta tulosten yleistäminen olisi luotettavaa, tulee havaintoyksiköitä eli tutkimuksen vastauksia olla useita kymmeniä rajatun joukon edustajilta. Kysymysten väärinymmärtäminen sekä rehellisyyden ja huolellisuuden puute voivat olla kyselytutkimuksessa heikkoutena. (Hirsijärvi ym. 2008, 190.)

Teen kyselyn webropolissa, joka on helppokäyttöinen. Kysely tulee olemaan suomen ja venäjän kielellä. Vastauksen kesto tulee olemaan kuusi minuuttia. Kysymyksiä tulee olemaan viisitoista, joista kolme on taustakysymyksiä. Laitan kyselyn venäläiseen facebook malliseen sivustoon, jonka nimi on VK – vkontakte. Tämä mahdollistaa laajan vastaajajoukon tavoittamisen. Kyselyyn vastausaika tulee olemaan kaksi viikkoa, jonka jälkeen kysely sulkeutuu aineiston analysointia varten.

5.2 Kyselyn laatiminen

Opinnäytetyön toteutustavaksi valitsin rakenteellisen Internet-kyselyn. Kyselyn tarkoituksena on saada selville, miten venäläiset ottavat huomioon ympäristöystävällisyyden matkustamisessa, millaisia odotuksia heillä on ympäristöystävällisyyden suhteen sekä mitä he ovat itse valmiita tekemään ympäristöä varten.

Opinnäytetyön rakenteellinen kysely sisältää arviointiasteikkoja, yhden tai usean vastauksen kysymyksiä ja monivalintakysymyksiä. Kysymyksillä aiotaan selvittää vastaajien taustoja (sukupuoli, ikä), matkailutottumuksia sekä ympäristöystävällisyyden tärkeyttä päätöksenteossa, kun on kyse matkalle lähdöstä.

Kyselylomaketta tehdessäni oli erittäin tärkeää olla johdonmukainen ja miettiä jokainen kysymys niin, että jokaiselle vastaajalle löytyi vaihtoehto. Kysymykset syntyivät teoriapohjalta. Suurin osa kysymyksistä on monivalintakysymyksiä, joissa on käytetty Likertin 5-portaista asteikkoa, jotta informaatiota saataisiin mahdollisimman paljon vastaajilta. Likertin asteikko kysymyksissä toteutettiin niin, että numerot 1 ja 5 olivat toistensa vastakohtat esimerkiksi ”täysin eri mieltä – täysin samaa mieltä”. Kyselylomakkeesta löytyi myös kaksi avointa kysymystä, joista toinen oli täysin vapaaehtoinen. Tämän avulla vastaaja pystyi lisäämään mieleisensä vastauksen ja tämän avulla saatiin selville mitä vastaajat tiesivät kysytystä asiasta.

Kyselylomake testattiin kolmella venäjänkielisellä henkilöllä ennen kyselyn julkaisemista. Pyysin testaajia ajastamaan kyselylomakkeen täytön, sekä antamaan korjausehdotuksia kysymysten muotoiluun ja mahdollisiin puuttuviin kysymyksiin. Testihenkilöillä meni kyselylomakkeen täyttämiseen keskimäärin kuusi minuuttia. Kaksi testihenkilöä huomasi yhden saman virheen, joka korjattiin lopulliseen kyselylomakkeeseen.

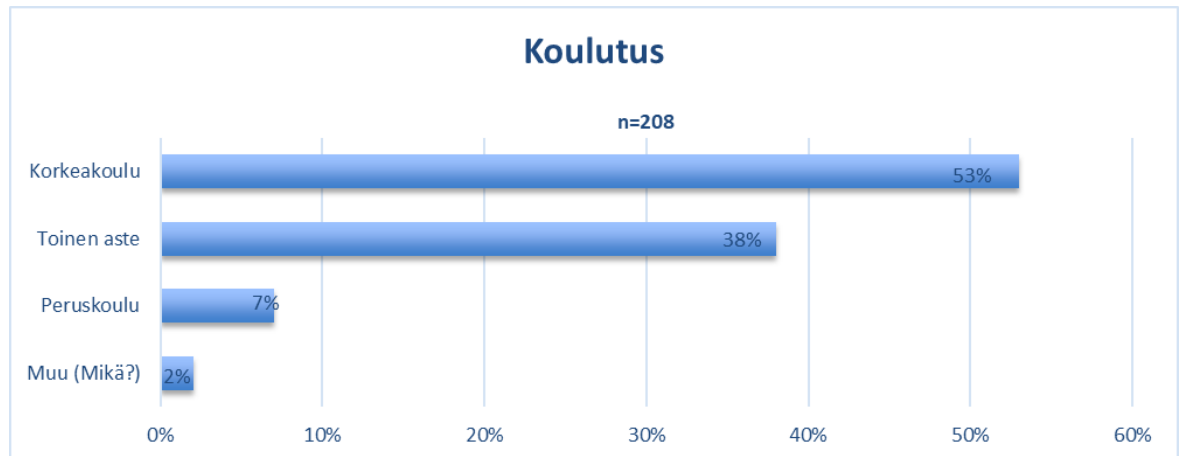
Data kerättiin Webropolin sähköisellä lomakkeella Vkontakte:ssa 16.10.2021-30.10.2021 välisenä aikana. Tavoitteena oli saada vähintään 200 vastausta kyselyyn, jotta otanta olisi mahdollisimman laaja ja tarkka. Kyselyyn pystyi vastaamaan tietokoneen tai puhelimen välityksellä. Aineistoa analysoitiin viemällä Webropolista saadut kyselyn vastaukset Exceliin ja vertailemalla kysymysten prosentuaalisia määriä sekä keskiarvoja. Excelin taulukotyökaluja hyödyntäen datasta tehtiin helposti luettavia taulukoita ja kuvioita havainnollistamaan löydöksiä paremmin.

6 Kyselyn tulokset

Webropolin kyselylomaketta jaettiin linkin avulla V Kontakte:ssa 16.10.–30.10. välisenä aikana. Kysely on avattu vastaajien toimesta 356 kertaa. Kyselyn suoritti lopulta 208 vastaajaa. Kyselylomake löytyy kokonaisuudessaan liitteestä 1 ja liitteestä 2 näkee kysymykset suomen kielellä. Kyselylomakkeen tulokset analysoitiin tilastollisin menetelmin vertailemalla keskiarvoja sukupuolten ja kansalaisuuksien kesken. Analyysit suoritettiin käyttäen Webropolin omia työkaluja sekä Exceliä.

6.1 Taustatiedot

Kyselyyn vastanneista 129 oli naisia ja 73 miehiä. Sukupuoltaan ei halunnut kertoa kuusi vastaajaa. Vastaajista 38 olivat 18-24 -vuotiaita, 36 olivat 40-49 -vuotiaita ja 36 olivat 50-59 -vuotiaita. Suurin osa kyselyyn vastanneista olivat 25-29-vuotiaita (n=45) ja 30-39-vuotiaita (n=43). Yli 60-vuotiaita oli kymmenen vastaajaa. Korkeakoulutuksen saaneita vastaajia oli 53% (kuvio 6). Toisen asteen koulutuksen saaneita oli 38%. 7% vastanneista oli vain peruskoulun käyneitä. Vaihtoehtoon ”muu, mikä?”, vastaajat olivat kirjoittaneet muun muassa opiskelleensa korkeakoulussa tai opiskelevansa toisen asteen koulutuksessa.

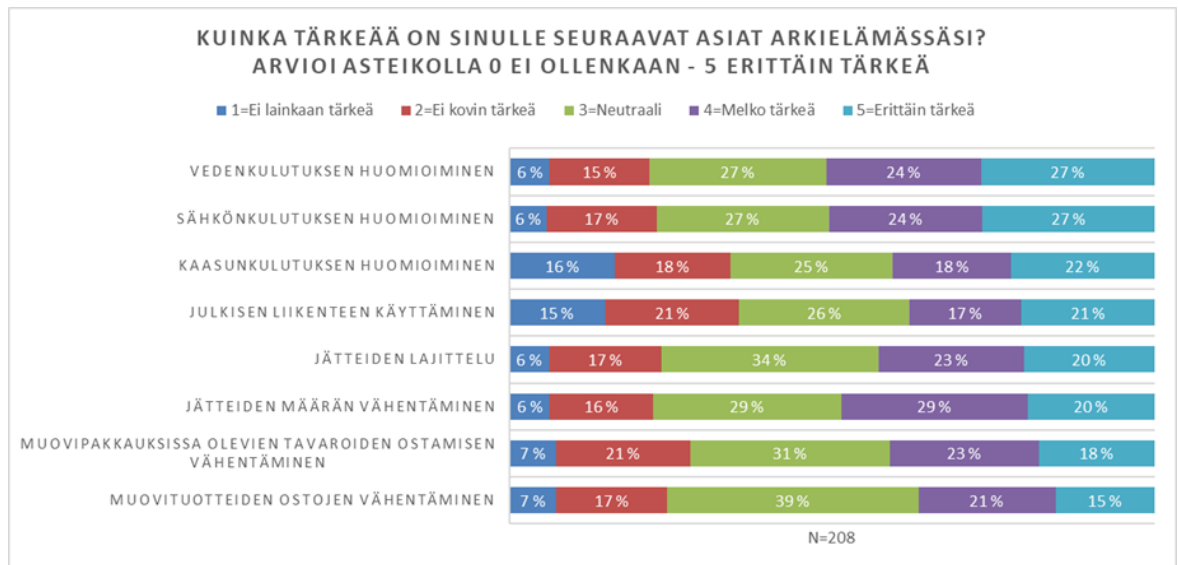


Kuvio 6. Kyselyyn vastanneiden koulutus

6.2 Ympäristöystävällisyys

Kyselyyn vastanneilta henkilöiltä kysyttiin, kuinka tärkeää on sinulle seuraavat asiat arkielämässäsi (kuvio 7). Vastaajia pyydettiin arvioimaan (1= Ei lainkaan tärkeä, 5= Erittäin tärkeä) asioita yksitellen. Kyselyn perusteella vastaajien eniten tärkeänä asiana arkielämässä olivat sähkön- (27%), veden- (27%) ja kaasukulutuksen huomioiminen (22%) sekä julkisen liikenteen käyttö (21%). Vähiten tärkeänä koettiin muovipakkauksissa olevien tavaroiden ostamisen vähentäminen (18%) ja muovituotteiden ostojen vähentäminen

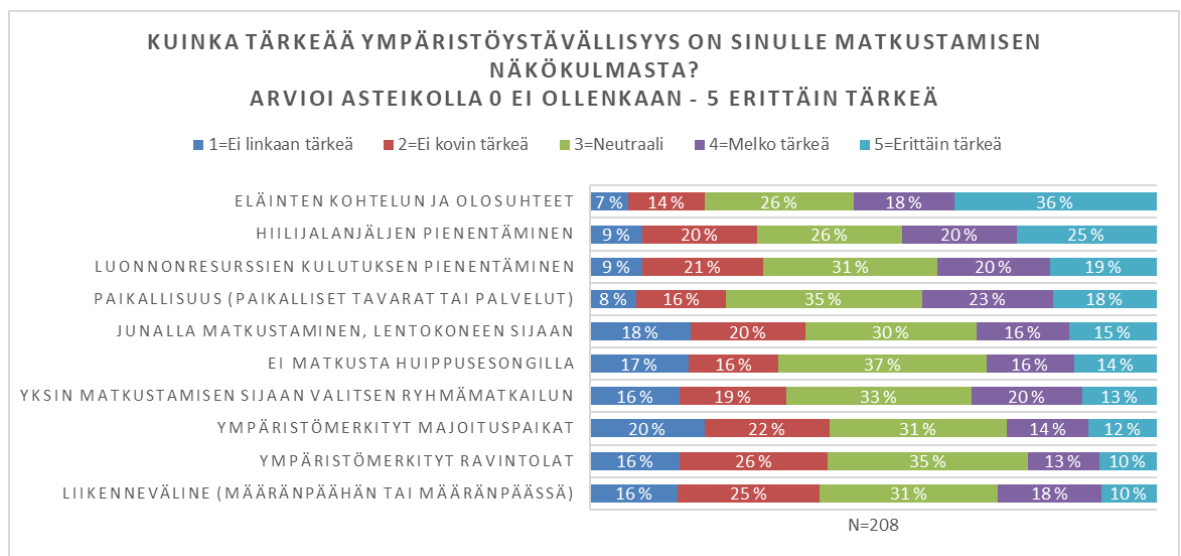
(15%). 20% vastaajista olivat sitä mieltä, että jätteiden lajittelu ja jätteiden määrän vähentäminen on erittäin tärkeää.



Kuvio 7. Vastaajien mielipide eri asioiden tärkeydestä arkielämässä

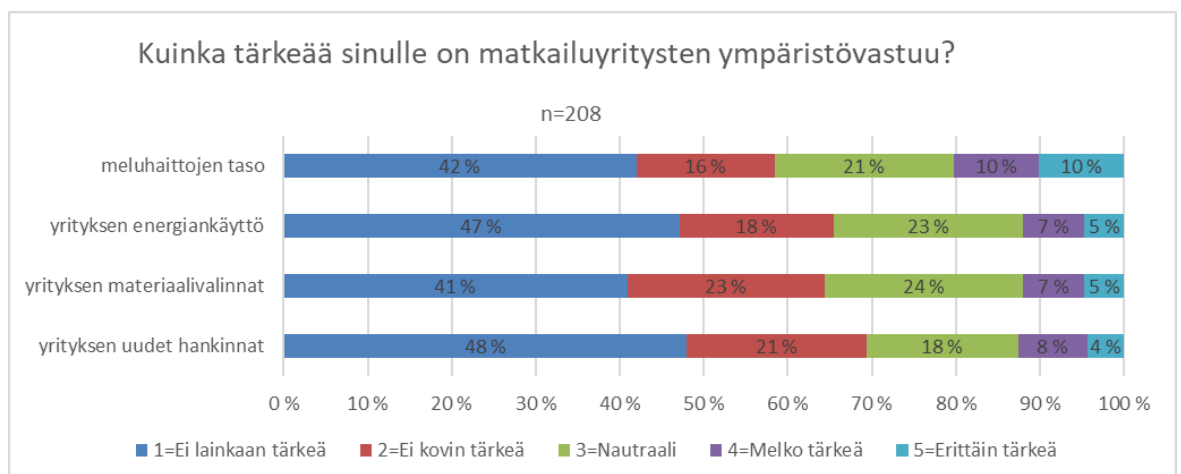
Kyselylomakkeen 5. avoimessa kysymyksessä (n=120) kysyttiin, mitä ympäristöystävällinen matkailu mielestäsi tarkoittaa. 20 vastaajaa kirjoitti, että eivät tiedä mikä on ympäristöystävällinen matkailu. Enemmistö vastaajista mainitsi omien jälkien ja roskien siivoamisen. Vastanneiden mielestä ekomatkailu vähentää ympäristön saastuttamista ja käyttää vähemmän luonnonvaroja ihmisten tarpeisiin. Vastaajien mielestä ekomatkailu edistää luonnon säilymistä ja luonnon palautumista sekä on vähäpäästöinen. 15 ihmistä vastasivat, etteivät matkusta sesonkina eivätkä matkusta lentokoneella vaan matkustavat junalla tai ympäristöystävällisemmällä kulkuvälineellä, kuten joukkoliikenteellä sekä käyttävät paikallisia tuotteita ja paikallisia palveluita. Vajaa kymmenen vastaajaa vastasi, että ympäristöystävällinen matkailu on matkailua luonnossa. Kolmen vastaajan mielestä luonnonnähtävyyksillä vierailu tavoitteena kerätä roskaa luonnosta tarkoittaa ympäristöystävällistä matkailua. Kaksi vastanneista olivat sitä mieltä, että pitäisi käyttää vähemmän muovia. Lisäksi kolme vastasi seuraavanlaisesti: ”Toisaalta ekomatkailu on yksinkertainen käsite, joka tarkoittaa: älä riko luonnonlakeja. Mutta kuinka saada se käytäntöön? Jokainen polku metsässä rikkoo hedelmällistä maaperää. Mutta mitä voi tehdä, ihmiset eivät ole vielä oppineet lentämään. Älä roskaa!!! Se on tärkeintä.”, ”Ihmiset ajattelevat ja ymmärtävät, miten heidän toimintansa vaikuttaa luontoon.” ja ”Käytä muihin verrattuna ympäristöystävällisempiä liikennemuotoja. Esimerkiksi massiivisemmat junat ja lentokoneet henkilöautojen sijaan. Hotelleissa toimenpiteiden soveltaminen kertakäyttötarvikkeiden käytön vähentämiseksi. Ekologisen käytöksen säilyttäminen myös matkoilla: jätteiden lajittelu, kertakäyttöpakkausten välttäminen ja paljon muuta.”

Kyselylomakkeen 12. kysymyksessä (n=208) kysyttiin, kuinka tärkeää ympäristöystävällisyys on sinulle matkustamisen näkökulmasta (1=Ei lainkaan tärkeä, 5=Erittäin tärkeä). Erittäin tärkeänä pidettiin eläinten kohtelua ja niiden olosuhteita (36%), hiilijalanjäljen pienentämistä (25%), luonnonresurssien kulutuksen pienentämistä (19%) ja paikallisten tavaroiden ja palveluiden käyttöä (18%). Vähiten merkityksellisiä asioita olivat ympäristömerkityt majoituspaikat (12%), ympäristömerkityt ravintolat (10%) ja liikennevälineet (10%). Myöskään junalla matkustamista lentokoneen sijasta, matkustusta sesonkiajan ulkopuolella tai ryhmämatkailun suosimista ei pidetty tärkeänä. (kuvio 8).



Kuvio 8. Ympäristöystävällisyys matkustamisen näkökulmasta

Kyselyyn vastaajia (n=208) pyydettiin myös arvioimaan yritysten ympäristövastuuta yleisesti (1=Ei lainkaan tärkeä, 5=Erittäin tärkeä). Erittäin tärkeänä pidettiin meluhaittojen tasoa (10%). Ei lainkaan tärkeänä pidettiin yrityksen materiaalivalintoja (41%), yrityksen energiankäyttöä (47%) ja yrityksen uusia hankintoja (48%) (kuvio 9).



Kuvio 9. Matkailuyritysten ympäristövastuun tärkeys

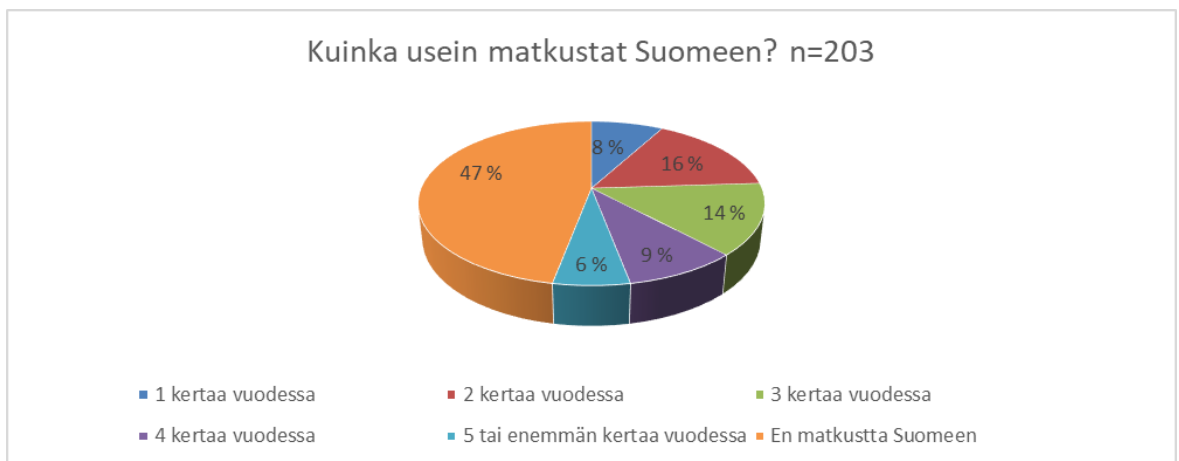
Kysymyksessä 9 (n=187) kysyttiin vastaajilta, mitkä ovat heidän mielestä ympäristöystävällisimmät liikenteeseen liittyvät vaihtoehdot (alkaen ekologisimmasta 1-7). Kaikkein ympäristöystävällisimmät vaihtoehdot olivat liikkuminen kävellen tai polkupyörällä sekä juna. Neljäntenä oli bussi, viidentenä auto ja kuudentena laiva. Päästöisin kulkuväline vastaajien mielestä oli lentokone.

Kysymyksessä 10 (n=182) kysyttiin vastaajilta, miten tärkeää heille on majoituspaikan ympäristöystävällisyys matkaa varatessa (1=Ei lainkaan tärkeä, 10=Erittäin tärkeä). Vastausten mediaani on kolme ja keskiarvo on neljä.

Kysymyksessä 11 (n=180) kysyttiin vastaajilta, miten tärkeää heille on kuljetusmuotojen vähäpäästöisyys matkaa varatessa (1=Ei lainkaan tärkeä, 10=Erittäin tärkeä). Vastausten mediaani on kolme ja keskiarvo on neljä.

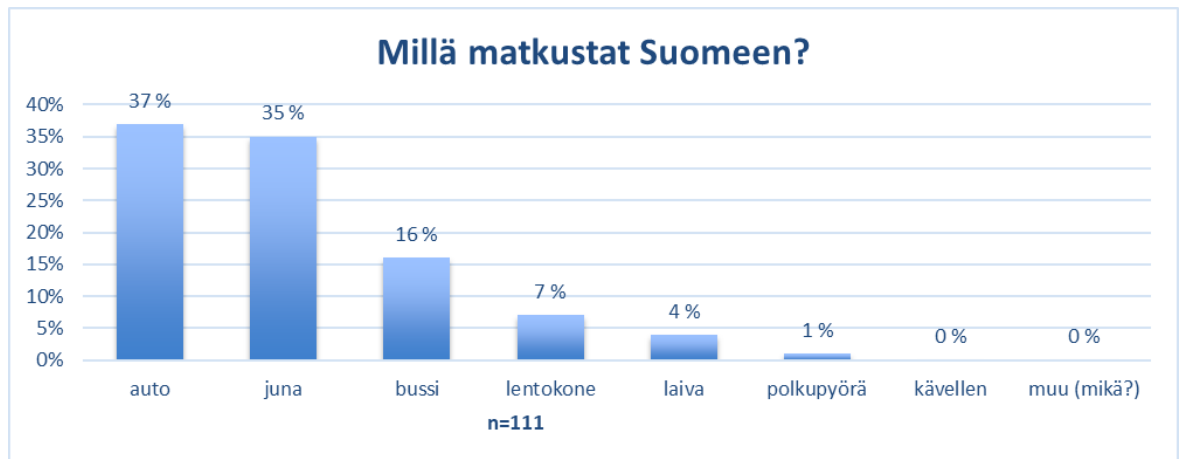
6.3 Suomeen matkustaminen

Vastaajista suurin osa (47%) ei matkusta Suomeen. Vain 6% matkustaa Suomeen viisi tai enemmän kertaa vuodessa (kuvio 10). 8% käy Suomessa kerran vuodessa ja 9% käy neljä kertaa vuodessa. 14% matkustaa kolme kertaa vuodessa Suomeen ja 16% matkustaa kaksi kertaa vuodessa Suomeen.



Kuvio 10. Venäläisten matkailijoiden matkustus Suomeen vuositasolla

Suurin osa venäläisistä matkailijoista (37%) matkustaa Suomeen autolla. Julkisilla kulkuvälineellä Suomeen matkustetaan junalla (35%), bussilla (16%), lentokoneella (7%) ja laivalla (4%). Vain 1% matkustaa polkupyörällä Suomeen (kuvio 11).



Kuvio 11. Venäläisten matkailijoiden kulkuväline Suomeen

Avoimessa kysymyksessä 8 (n=73) kysyttiin vastaajilta, miten he ottavat huomioon ympäristöystävällisyyden matkustaessaan Suomeen. Eniten vastauksia (n=34) oli, ettei venäläiset matkailijat ota mitenkään huomioon ympäristöystävällisyyttä matkustaessaan Suomeen. 19 vastaajaa siivoaa omat jäljet eivätkä roskaa. Kymmenen vastaajaa käyttää julkisia kulkuvälineitä sekä paikallisia tuotteita. Seitsemän vastaajaa lajittelee roskat. Kolme vastaajaa kirjoitti seuraavasti: ”Valitsen vähänpäästöisen kuljetuksen. Etsin epäsuosittuja paikkoja.”, ”Säästän resursseja (ostan yhtä paljon ruokaa kuin syön; sammutan valot lähtiessäni; peseydyn nopeasti). Valitsen asunnon ympäristöystävällisten kriteerien mukaan.” ja ”Kestävän elämäntavan tukeminen matkoilla: uudelleenkäytettävät tavarat, tarpeettomien ostosten välttäminen, pakkaaminen, jätteiden lajittelu matkustettaessa toiseen maahan.”

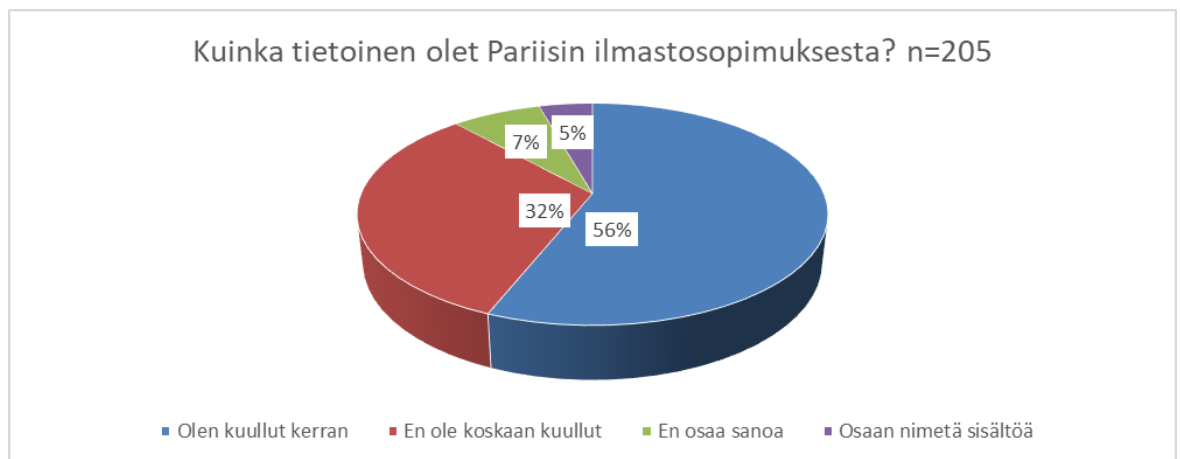
6.4 Agenda 2030 ja Pariisin ilmastosittemus

Kysymyksessä 14 (kuvio 12) haluttiin selvittää vastaajien tietoisuus Agenda 2030-ohjelmasta. 47% vastaajista on kuullut Agenda 2030-toimintaohjelmasta. 45% ei ole koskaan kuullut ohjelmasta. 7% ei osaa sanoa ja 1% osaa kertoa mitä toimintaohjelma pitää sisällään.



Kuvio 12. Vastaajien tietoisuus Agenda 2030-ohjelmasta

Lopussa vastaajilta kysyttiin tietoisuutta Pariisin ilmastopöytäkirjasta (kuvio 13). 56% vastaajista on kuullut Pariisin ilmastopöytäkirjasta. 32% vastaajista ei ole kuullut asiasta mitään. 7% ei osaa sanoa ja 5% osaa kertoa sopimuksen sisällön.



Kuvio 13. Vastaajien tietoisuus Pariisin ilmastopöytäkirjasta

7 Pohdinta ja johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tarkoitus oli selvittää miten venäläiset käsittävät ympäristövastuullisuuden. Tutkimuksen tarkoituksena oli saada vastaukset kysymyksiin:

Ensimmäisenä oli miten venäläiset ottavat huomioon ympäristövastuullisuuden omassa matkailussa? Omassa matkailussa venäläiset huomioivat ympäristövastuullisuuden käytämällä paikallisia tavaroita ja palveluita, hiilijalanjäljen- ja luonnonresurssien pienentämistä.

Toisena oli miten venäläiset ottavat huomioon ympäristöystävällisyyden matkustaessaan Suomeen? Ympäristövastuullisuuden matkustaessaan Suomeen suurin osa venäläisistä eivät ota huomioon mitenkään. On myös niitä, jotka siivoavat omat jäljet eivätkä roskaa, lajittelevat roskat, käyttävät julkisia kulkuvälineitä sekä paikallisia tuotteita matkustaessaan Suomeen.

Viimeinen oli miten venäläiset matkailijat kuvaavat ympäristövastuullista matkailua? Ympäristövastuullista matkailua venäläiset matkailijat kuvaavat seuraavasti: omien jälkien ja roskien siivoamisen, ekomatkailu vähentää ympäristön saastuttamista ja käyttää vähemmän luonnonvaroja ihmisten tarpeisiin, sekä edistää luonnon säilymistä ja luonnon palautumista sekä on vähäpäästöinen. Lisäksi vastaajien keskuudessa oli paljon niitä, jotka eivät osanneet kuvailla ympäristövastuullista matkailua.

Venäläiset käsittävät ympäristövastuullisuuden eri tavalla. Osa vastaajista eivät ymmärrä eivätkä tiedä mikä on ympäristövastuullisuus ja miten se liittyy matkailuun. Yllättävänä monella oli jonkinlainen käsitys ympäristövastuullisuudesta, kuten ”Ihmiset ajattelevat ja ymmärtävät, miten heidän toimintansa vaikuttaa luontoon.” Lisäksi oli seuraavanlaisia vastauksia: ”Toisaalta ekomatkailu on yksinkertainen käsite, joka tarkoittaa: älä riko luonnonlakeja. Mutta kuinka saada se käytäntöön? Jokainen polku metsässä rikkoo hedelmällistä maaperää. Mutta mitä voi tehdä, ihmiset eivät ole vielä oppineet lentämään. Älä roskaa!!! Se on tärkeintä.”, ja ”Käytä muihin verrattuna ympäristöystävällisempiä liikennemuotoja. Esimerkiksi massiivisemmat junat ja lentokoneet henkilöautojen sijaan. Hotelleissa toimienpiteiden soveltaminen kertakäyttötarvikkeiden käytön vähentämiseksi. Ekologisen käytöksen säilyttäminen myös matkoilla: jätteiden lajittelu, kertakäyttöpakkausten välttäminen ja paljon muuta.”

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että venäläiset matkailijat eivät ole vielä kovinkaan tietoisia kestävästä matkailusta ja ympäristövastuullisuudesta. Toisaalta olin yllätty-

nyt, kuinka monella venäläisellä oli tutkimuksen perusteella jonkinlainen käsitys ympäristöstävällisestä matkailusta tai miten venäläiset kuvailevat omin sanoin ekomatkailua. Loginova, Kostovarova ja Chudajkina mainitsivat ekoloogisesta matkailusta luvussa 4.4. Kysymykseen ”kuinka tärkeitä sinulle ovat seuraavat asiat arkielämässä?” oletin, että sähkö-, vesi- ja kaasukulutuksien huomioiminen olisi kärjessä ja niin ne olivatkin. Jätteiden lajittelu ja niiden vähentämisen pyrkiminen olivat yllätys minulle – huikeat 20% olivat sitä mieltä, että se on erittäin tärkeää heidän elämässään. Venäjällä jätteiden lajittelu on alkanut vasta hiljattain isoissa kaupungeissa, kuten mainitsin luvussa 3.2. Tämä kenties näyttäytyi tämän tutkimuksen tuloksissa. Lisäksi Pariisin ilmastopöytäkirjan ja Agenda 2030-ohjelmasta, joita käsiteltiin luvussa 3.1 ja 3.2 oli yllättävän paljon kuulleita ohjelmista, odotukseni olivat ihan erilaiset.

7.1 Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus

Reliabiliteetti eli tutkimuksen luotettavuus kuvaa sitä, miten tarkasti on tutkimuksessa onnistuttu mittaamaan tuloksia. Tutkimus pitäisi pystyä toistamaan sellaisenaan myös toisenlaisessa ympäristössä, kuten esimerkiksi eri maksullisilla sosiaalisen median alustoilla, eivätkä tutkimuksen tulokset saa olla sattumanvaraisia. (Heikkilä 2014, 28). Validiteetilla tarkoitetaan tutkimuksen pätevyyttä eli sitä, että mitataanko sitä mitä oli tarkoituskin mitata. Validiteetti tulee ottaa huomioon etenkin tutkimuksen alkuvaiheessa jo kysymyksiä suunniteltaessa ja perusjoukkoa valittaessa. Validin tutkimuksen toteutuessa, sitä edesauttavat perusjoukon tarkka määrittely, huolella suunnitellut kysymykset ja tiedonkeruumenetelmät, mahdollisimman korkea vastausprosentti. (Heikkilä 2014, 27–28).

Kyselytutkimuksen luotettavuutta heikentää se, että lomakkeen asetukset mahdollistivat useamman vastauskerran samalta selaimelta. Tutkimuksesta olisi mahdollista saada luotettavampi, jos olisin muuttanut asetuksia. Asetusten muuttaminen ei kuitenkaan itsessään estä huijaamista ja useiden vastausten lähettämistä, sillä evästeet poistamalla voi samalla selaimella vastata uudestaan. Tämä oli kyselyn kannalta harkittu valinta, sillä esimerkiksi iäkkäämmät ihmiset saattavat tarvita läheisen apua vastataksaan kysymykseen ja tämä ei välttämättä olisi onnistunut, jos kyseinen asetusta olisi ollut päällä. Osaltaan luotettavuuteen vaikutti myös se, että vastaaminen tapahtui anonyymisti, jolloin ei voitu varmentaa olivatko vastaajat todella venäläisiä. Suuren otannan kyselytutkimuksissa tämä riski on kuitenkin läsnä.

Kyselyn vastaajat edustivat hyvin monipuolisesti eri koulutustaustoja ja ikäluokkia, mikä parantaa tuloksien yleistettävyyttä. Otanta oli kohtalaisen hyvä, mutta vastauksia ei voida yleistää koskemaan kaikkia venäläisiä. Tutkimusmenetelmänä sähköinen kyselylomake on toimiva siksi, että vastaajat uskaltavat ehkä vastata kysymyksiin rehellisemmin, sillä he

vastaavat anonyymisti. Sähköinen kysely on myös nopea keino saada vastauksia suurelta joukolta ihmisiä. Vastauksia olisi tullut todennäköisesti enemmän, jos kysely olisi auki pidempään tai olisi mainostettu maksullisilla sosiaalisen median alustoilla.

Tämä kyselytutkimus itsessään ei vielä tarjoa laajalti hyödynnettävissä olevaa uutta tietoa, mutta tutkimuksesta voisi olla hyötyä jatkotutkimuksia tai vastaavanlaisia tutkimuksia suunniteltaessa. Tulevaisuudessa voisi olla mielenkiintoista tutkia aihetta laajemmin esimerkiksi suuremman otannan avulla tai perehtyä aiheeseen syvällisemmin kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän keinoin.

7.2 Oma oppiminen

Opinnäytetyöprosessin aikana olen oppinut paljon. Opiskelun alussa tiesin, että haluaisin hyödyntää oman venäjän kielen osaamista opintojeni aikana. Lisäksi halusin edistää Venäjän ja Suomen välistä matkailua. Sain idean opinnäytetyöaiheeseeni oman venäläisen taustani takia ja kestävän matkailun ansiosta. Aloin työstämään ideaa ja alku olikin haastava. Luulin kirjoituksen sujuvan helposti, mutta kesän tullessa huomasin sen olevan haastava sillä valmista kirjallisuutta aiheesta, oli niukasti. Tämä aiheutti kirjoitustyöhön haasteita ja välillä tuntuikin siltä, että prosessi piti aloittaa monta kertaa alusta. Halusin saada opinnäytetyön nopeasti valmiiksi, mutta siinä kestitkin tuplasti enemmän aikaa mitä olin odottanut. Tässä vaiheessa huomasin, kuinka tärkeää ajankäytön hallinta on. Kuluvan kesän ja syksyn aikana olen oppinut todella paljon uusia asioita yleisesti suomen kielestä, kirjallisen työn raportoinnista, lähteisiin viittaamisesta, apuohjelmien (kuten Wordin ja Excelin) käytöstä sekä luotettavan tutkimustiedon etsimisestä eri alustoilta. Uskon myös kehittyneeni tieteellisen tekstin kirjoittamisessa.

Lähteet

Atours. New. 2020. Luettavissa: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/50475.html>.
Luettu: 24.08.2021.

Business Finland s.a.a. Venäjän matkailualan tuoreet muutokset ja trendi. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/venajan-matkailualan-tuoreet-muutokset-ja-trendit>. Luettu: 09.09.2021.

Business Finland s.a.b. Venäläiset matkailijat Suomessa. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2018/venalaiset-matkailijat-suomessa-2017>. Luettu: 23.3.2021.

Business Finland s.a.c. Kestävän matkailun periaatteet. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestavan-matkailun-periaatteet>. Luettu: 24.05.2021.

Business Finland s.a.d. Kestävä matkailu lyhyesti. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestava-matkailu-lyhyesti>. Luettu: 23.3.2021.

City.Travel. 2018. Luettavissa: <https://city.travel/blog/?p=1387>. Luettu: 26.08.2021.

Fontanka. 2021. Luettavissa: <https://www.fontanka.ru/2019/02/21/062/>. Luettu: 18.08.2021.

Goodwin, H. 2016. Responsible Tourism: using tourism for sustainable development. 2nd edition. Oxford: Goodfellow Publishers.

Goodwin, H. 2017. The Challenge of Overtourism. Responsible Tourism Partnership. Working Paper 4. Luettavissa: <https://haroldgoodwin.info/wp-content/uploads/2020/08/rtpwp4overtourism012017.pdf>. Luettu: 10.09.2021.

Green Tourism. Kestävä matkailu. 2016 Luettavissa: <http://www.greentourism.eu/fi/Post/Name/SustainableTourism>. Luettu: 07.04.2021.

Harmaala, M. & Jallinoja, N. 2012. Yritysvastuu ja menestyvä liiketoiminta. Helsinki: Sanoma Pro.

- Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Bookwell Oy. Porvoo.
- Hemmi, J. 2005. Matkailu, ympäristö ja luonto. Osa 1. Jyväskylä: Gummerus.
- Hirsijärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.
- Holden, A. 2008. Environment and Tourism. Second Edition. 2. painos. Oxford: Routledge.
- Isomäki, R. 2019. Miten Suomi pysäyttää ilmastomuutoksen. Into kustannus oy. Helsinki.
- Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 111. Juvenes Print. Tampere.
- Kananen, J. 2011. Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 118. Juvenes Print. Tampere.
- Kananen, J. 2012. Kehittämistutkimus opinnäytetyönä. Sarja: Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 134. Juvenes Print. Tampere.
- Katry. 2021. Luettavissa: <https://katry.ru/ski-resorts-of-russia/kak-puteshestvuyut-russkie-i-amerikancy-v-chem-raznica-pochemu-rossiyane.html>. Luettu: 21.09.2021.
- Kestävä kehitys. Agenda 2030. Luettavissa: <https://kestavakehitys.fi/agenda-2030>. Luettu: 04.09.2021.
- Ketola, T. 2005. Vastuullinen liiketoiminta. Sanoista teoiksi. Helsinki: Edita.
- Lapochkina, V.V. & Kosareva, N.V. & Adashova, T.V. 2021. International research journal. Environmental tourism in Russia: trends in development. Luettavissa: <https://research-journal.org/economical/ekologicheskij-turizm-v-rossii-tendencii-razvitiya/>. Luettu: 07.09.2021.
- Liappis, H., Pentikäinen, M. & Vanhala, A. 2019. Menesty yritysvastuulla: käsikirja kokonaisuuteen. Helsinki: Edita.
- Loginova, N.J. & Kostovarova, V.V. & Chudajkina, G.M. 2021. Экологический туризм в России и странах скандинавии. Ekologicheskij turizm v Rossii i stranah skandinavii.

Luettavissa: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekologicheskij-turizm-v-rossii-i-stranah-skandinavii/viewer>. Luettu: 07.09.2021.

Lovio, R. & Kuisma, M. 2004. Ympäristöasioiden ja yritystalouden yhteensovittamisen haaste. Teoksessa Heiskanen, E. (toim.) Ympäristö ja liiketoiminta. Arkiset käytännöt ja kriittiset kysymykset. Helsinki: Gaudeamus.

Malankin, M. 2012. Venäläiset matkailun asiakkaina. Juvenes Print - Tampereen yliopistopaino Oy. Mikkeli. Luettavissa: <https://docplayer.fi/9615334-Venalaiset-matkailun-asiakkaina.html>. Luettu: 18.08.2021.

Marski, L. 2021. Matkailun suuntana kestävä ja turvallinen tulevaisuus. TEM toimialaraportit 2021:1. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö. Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162841/TEM_2021_01_t.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Luettu: 09.09.2021.

OwalGroup 2014. Luettavissa: <http://owalgroup.com/wp-content/uploads/2015/01/ven%C3%A4l%C3%A4istenmatkailu2014.pdf>. Luettu: 10.3.2021.

Palokallio, J. Poliitikka. Maaseudun tulevaisuus. 2021. Luettavissa: <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.1390044>. Luettu: 22.09.2021.

Parviainen, A. 2017. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9876987>. Luettu: 23.3.2021.

Pasanen, K. & v, J. Venäläiset matkailijat Suomessa. 2016. Saimaa Destination 2020 -hanke. Luettavissa: https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/17455/urn_nbn_fi_uef-20161183.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Luettu: 26.08.2021.

Strategia. SYKE. 2021. Luettavissa: https://www.syke.fi/fi-FI/SYKE_Info/Strategia. Luettu: 22.09.2021.

Sustainable Travel Finland. Business Finland. 2021. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland>. Luettu: 21.09.2021.

SYKEN ympäristöraportti vuodelta 2020. Suomenympäristö keskus. SYKE. Luettavissa: <file:///C:/Users/nuori/Downloads/SYKEN%20ymp%C3%A4rist%C3%A4ohjelman%20raportti%20vuodelta%202020.pdf>. Luettu:22.09.2021.

Tass. 2020. Россия в Парижском соглашении по климату. Luettavissa: <https://tass.ru/obschestvo/10230505>. Luettu: 05.10.2021.

Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Agenda 2030. Luettavissa: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Luettu: 04.09.2021.

TUI 2017. Matkailun historia- Varhaiset vuodet. Luettavissa: <https://www.tui.fi/inspiration/matkailun-historia-varhaiset-vuodet/>. Luettu: 26.08.2021.

Ulkoministeriö. Agenda 2030. Luettavissa: <https://um.fi/agenda-2030-kestavan-kehityksen-tavoitteet>. Luettu: 04.09.2021.

Ulvila, M. & Pasanen, J. 2009 Sustainable futures: replacing growth imperative and hierarchies with sustainable ways. Helsinki: Ministry for Foreign Affairs of Finland.

UNEP & UNWTO. 2005. Making Tourism More Sustainable – A Guide for Policy Makers. World Tourism Organization.

UNWTO. Sustainable development. Luettavissa: <https://www.unwto.org/sustainable-development>. Luettu: 26.05.2021.

UNWTO. 2019. Tourism's Carbon Emissions Measured in Landmark Report Launched at COP25. Luettavissa: <https://www.unwto.org/news/tourisms-carbon-emissions-measured-in-landmark-report-launched-at-cop25>. Luettu: 09.09.2021.

Valtioneuvoston viestintäosasto. 2020. Suomi kestävän kehityksen kansainvälisen vertailun kärjessä. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/suomi-kestavan-kehityksen-kansainvalisten-vertailujen-karjessa>. Luettu: 05.10.2021.

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. 2013. Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa S. Veijola (toim.), Matkailututkimuksen lukukirja. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

Verhelä, P. 2016. Matkailun perusteet. Kuopio: SH Traveledu Oy. 2.painos.

Vilka, H. 2021. Tutki ja kehitä. PS-Kustannus. Jyväskylä.

Visit Finland. 2018. Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet. Loppuraportti. Luettavissa: businessfinland.fi/48e79a/globalassets/finnish-customers/02-build-

your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti_selvitys_kestavan_matkailun_nykytila_ja-kehittamistarpeet-.._.pdf. Luettu: 10.09.2021.

Visit Finland. 2017. Visit Finland matkailijatutkimus 2017 tiivistelmä. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/4ae51e/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/travel/studies/visit-finland-matkailijatutkimus-2017-venaja-tiivistelma-ppt.pdf>. Luettu: 26.08.2021.

Voluntary National Review. 2020. Russia. Sustainable Development UN. Luettavissa: <https://sustainabledevelopment.un.org/memberstates/russia>. Luettu: 06.10.2021.

WWF. Pariisin ilmastopimus. Luettavissa: <https://wwf.fi/uhat/ilmastonmuutos/pariisin-ilmastopimus/>. Luettu: 05.10.2021.

Ympäristöministeriö. Pariisin ilmastopimus. Luettavissa: <https://ym.fi/pariisin-ilmastopimus>. Luettu: 05.10.2021.

	1	2	3	4	5	6
сокращение покупки товаров в пластиковой упаковке	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
использование общественного транспорта	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
расход воды	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
расход электроэнергии	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
расход газа	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Что по вашему мнению значит экологичный туризм? Напишите свой вариант ответа.

6. Как часто Вы путешествуете в Финляндию?

- 1 раз в год
- 2 раза в год
- 3 раза в год
- 4 раза в год
- 5 и более раз в год
- Я не езжу в Финляндию

7. На чем Вы предпочитаете путешествовать в Финляндию?

- машина
- самолет
- автобус

- поезд
- велосипед
- пароход
- пешком
- другое (на чём?)

**8. Как Вы учитываете экологичность при поездке в Финляндию?
Напишите свой вариант ответа.**

9. Какие виды транспорта вы считаете наиболее экологически чистыми?

машина

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

самолет

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

автобус

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

поезд

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

велосипед

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

пароход

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

пешком

Распределите числами (начиная с самого экологического 1 - 7)

10. Насколько важна экологичность жилья при бронировании поездки?



11. Насколько важны для вас виды транспорта с низким уровнем выбросов при бронировании поездки?



12. Насколько важна для вас экологичность с точки зрения путешествий?

Оцените по шкале от 1 (совсем не важно) до 5 (очень важно).

	1	2	3	4	5
способ передвижения (в пункт назначения или в пункте назначения)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
рестораны с экологической маркировкой	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
жилье с экологической маркировкой	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1	2	3	4	5
локальность (местные товары или услуги)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
сокращение выбросов углекислого газа	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
снижение потребления природных ресурсов	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
путешествовать поездом вместо самолета	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
не путешествовать в высокий сезон	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
обращение и условия содержания животных	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
вместо путешествия в одиночку я выбираю групповое путешествие	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Важна ли для вас экологическая ответственность туристической компании?

Оцените по шкале от 1 (совсем не важно) до 5 (очень важно).

	1	2	3	4	5
энергопотребление компании	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
выбор материалов компании	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
уровень шумового загрязнения	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
новые приобретения компании	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Известно ли вам о программе Агенда2030?

- Я никогда не слышал
- Я слышал это однажды
- Я знаю содержание
- Я не могу сказать

15. Известно ли вам о Парижском климатическом соглашении?

- Я никогда не слышал
- Я слышал это однажды
- Я знаю содержание
- Я не могу сказать

Liite 2. Kysely suomeksi

1. sukupuoli

- mies
- nainen
- en halua kertoa

2. ikä

- 18-24
- 25-29
- 30-39
- 40-49
- 50-59
- 60 ja yli

3. Koulutus

- peruskoulu
- toinen aste
- korkeakoulutus
- muu

4. Kuinka tärkeää on sinulle seuraavat asiat arkielämässäsi?

Arvioi asteikolla 0 ei ollenkaan - 5 erittäin tärkeä

- jätteiden määrän vähentäminen
- jätteiden lajittelu
- muovituotteiden ostojen vähentäminen
- muovipakkauksissa olevien tavaroiden ostamisen vähentäminen
- julkisen liikenteen käyttäminen
- vedenkulutuksen huomioiminen
- sähkönkulutuksen huomioiminen
- kaasunkulutuksen huomioiminen

5. Mitä ympäristöystävällinen matkailu mielestäsi tarkoittaa? Kirjoita vastauksesi.

6. Kuinka usein matkustat Suomeen?

- 1 kertaa vuodessa
- 2 kertaa vuodessa
- 3 kertaa vuodessa
- 4 kertaa vuodessa
- 5 tai enemmän kertaa vuodessa
- en matkusta Suomeen (Jos valitsee tämän hyppää 9 kysymykseen)

7. Millä matkustat Suomeen?

- auto
- lentokone

- bussi
 - juna
 - polkupyörä
 - laiva
 - kävellen
 - muu (mikä?)
8. Miten otatte huomioon ympäristöystävällisyyden matkustaessa Suomeen? Avoin kysymys. _____
9. Mitkä ovat mielestäsi ympäristöystävällisimmät liikenteeseen liittyvät vaihtoehdot? Jaa numeroilla (alkaen ekologisimmasta 1-7)
- auto
 - lentokone
 - bussi
 - juna
 - polkupyörä
 - laiva
 - kävellen
10. Miten tärkeää sinulle on majoituspaikan ympäristöystävällisyys matkaa varatessa? Arvioi asteikolla 0 ei ollenkaan - 10 erittäin tärkeä
11. Miten tärkeää sinulle on kuljetusmuotojen vähäpäästöisyys matkaa varatessa? Arvioi asteikolla 0 ei ollenkaan - 10 erittäin tärkeä
12. Kuinka tärkeää ympäristöystävällisyys on sinulle matkustamisen näkökulmasta? Arvioi asteikolla 0 ei ollenkaan - 5 erittäin tärkeä
- Liikenneväline (määränpäähän tai määränpäässä)
 - ympäristömerkityt ravintolat
 - ympäristömerkityt majoituspaikat
 - paikallisuus (paikalliset tavarat tai palvelut)
 - hiilijalanjäljen pienentäminen
 - luonnonresurssien kulutuksen pienentäminen
 - junalla matkustaminen, lentokoneen sijaan
 - ei matkusta huippusesongilla
 - eläinten kohtelun ja olosuhteet
 - yksin matkustamisen sijaan valitsen ryhmämatkailun
13. Kuinka tärkeää sinulle on matkailuyritysten ympäristövastuu? Arvioi asteikolla 0 ei ollenkaan - 5 erittäin tärkeä
- yrityksen energiankäyttö
 - yrityksen materiaalivalinnat
 - meluhaittojen taso
 - yrityksen uudet hankinnat

14. Kuinka tietoinen olet Agenda 2030 -ohjelmasta?

- osaan nimetä sisältöä
- tiedän mihin se liittyy
- En ole koskaan kuullut
- en osaa sanoa

15. Kuinka tietoinen olet Pariisin ilmastopöytäkirjasta?

- osaan nimetä sisältöä
- tiedän mihin se liittyy
- En ole koskaan kuullut
- en osaa sanoa