

KARELIA-AMMATTIKORKEAKOULU  
Matkailu- ja palveluliiketoiminta

Sara Oravuo

SAIMAA GUIDE -OPAS – VUOKSEN VESISTÖN VESILIIKENTEEEN  
TOIMINTAYMPÄRISTÖN KARTOITTAMINEN  
RISTEILYLIKETOIMINNAN KEHITTÄMISEKSI

Opinnäytetyö  
Marraskuu 2020



**OPINNÄYTETYÖ**  
**Marraskuu 2020**  
**Matkailu- ja palveluliiketoiminta**

Tikkarinne 9  
80200 JOENSUU  
+358 13 260 600 (vaihde)

Tekijä  
Sara Oravuo

Nimeke  
Saimaa Guide -opas – Vuoksen vesistön vesiliikenteen toimintaympäristön kartoittaminen risteilyliiketoiminnan kehittämiseksi

Toimeksiantaja  
Etelä-Karjalan liiton ylimaakunnallinen Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke naviSaimaa

**Tiivistelmä**

Tässä opinnäytetyössä kartoitettiin Vuoksen vesistön vesiliikenteen toimintaympäristöjen tämänhetkistä tilannetta sisävesiristeilyliiketoiminnan kehittämisen avuksi. Toiminnallisen opinnäytetyön tuloksena syntyi Saimaa Guide -opas, josta löytyy koottuna tietoa Vuoksen vesistön risteilymatkailun kannalta tärkeimpien kaupunkien satamista, tapahtumista sekä luontokohteista. Myös sisävesiristeilyyn olennaisesti liittyviä lakeja ja säädöksiä on esitelty oppaassa. Opas on ensisijaisesti kohdennettu venäläisille risteilymatkailun toimijoille, jotka olisivat mahdollisesti kiinnostuneita laajentamaan liiketoimintaansa Vuoksen vesistön alueelle.

Opinnäytetyössä laadullisena tiedonhankintamenetelmänä käytettiin teemahaastatteluja, joissa haastateltiin Vuoksen vesistön alueella sijaitsevien satamien satamapäälliköitä sekä Suomen Matkustajalaivayhdistyksen edustajaa. Haastatteluiden avulla kerättiin tietoa satamien kyvyistä vastaanottaa kansainvälisiä risteilymatkailun toimijoita sekä selvitettiin eri kaupunkien toimijoiden asenteita kansainvälistymistä, ekologisuutta sekä sisävesiristeilymatkailun tulevaisuutta kohtaan.

Haastatteluiden tulosten perusteella sisävesiristeilyn kehittäminen Vuoksen vesistön nykyisessä toimintaympäristössä on haasteellista. Kansainväliset toimijat voisivat elvyttää stabilisoitunutta tilannetta koko alueella, mutta tämänhetkisissä satamissa suurempien alusten on lähes mahdotonta harjoittaa sisävesiristeilytoimintaa. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen sekä satamien infrastruktuurien muutokset vauhdittaisivat kehitystä vesiliikenteen saralla.

Kieli  
suomi

Sivuja 40  
Liitteet 1  
Liitesivumäärä 2

**Asiasanat**

vesistömatkailu, risteilyt, Vuoksen vesistö, kehittämishanke



**THESIS**  
**November 2020**  
**Tourism and hospitality management**

Tikkarinne 9  
80200 JOENSUU  
FINLAND  
+ 358 13 260 600 (switchboard)

Author  
Sara Oravuo

Title  
Saimaa Guide – Vuoksi Watercourse as a Cruise Shipping Destination

Commissioned by  
EU-funded Saimaa Inland Waterway Development Project - naviSaimaa

Abstract

In this thesis the current operational environment of the Vuoksi watercourse was surveyed to further the development of the freshwater cruise tourism industry. The outcome of this practice-based thesis is the Saimaa Guide -handbook, which introduces the main cities in the area, their passenger harbors, main events of the summer season and popular nature attractions. In addition, it explains important laws and statutes concerning the nautical tourism industry in Finland. The Saimaa Guide is primarily addressed to Russian cruise shipping operators possibly interested in expanding their business to the Vuoksi watercourse.

Theme interviews were used as the qualitative data acquisition method in this thesis. Harbor managers and the deputy of the Association of Finnish Passenger Ships were interviewed to collect data about the harbors' possibilities to welcome international cruise ships, as well as to view the attitudes towards internationalization, ecological questions and the future of the freshwater cruise tourism industry.

The results show that developing the nautical tourism industry in the Vuoksi watercourse is challenging in the current operational environment. International operators may revive the stabilized situation in the area, but with the current infrastructure in the harbors, it is virtually impossible for larger cruise vessels to operate as passenger ships. The development process could be expedited by lengthening the locks in the Saimaa Canal and altering the infrastructure of the harbors.

Language

Finnish

Pages 40

Appendices 1

Pages of Appendices 2

Keywords

nautical tourism, cruises, Vuoksi watercourse, development project

# Sisältö

1. Johdanto .....	5
2. Opinnäytetyön tausta .....	6
2.1 Toimeksiantaja.....	6
2.2 Kehittämistehtävä .....	7
2.3 Vuoksen vesistö.....	8
3. Vesistöt matkailutuotteena .....	10
3.1 Vesistömatkailu kansallisessa matkailustrategiassa .....	10
3.2 Vesistö- ja risteilymatkailu sisävesillä.....	11
3.3 Sisävesiristeilyn toimintaympäristöt Suomessa .....	12
4. Toteutus ja menetelmälliset valinnat.....	14
4.1 Toiminnallinen opinnäytetyö .....	14
4.2 Tietoperusta.....	16
4.3 Teemahaastattelut .....	17
4.4 Haastatteluiden suorittaminen .....	18
5. Haastatteluiden tulokset.....	21
5.1 Haastatteluiden analysointi ja esittäminen .....	21
5.2 Risteilymatkailun nykytilanne Saimaalla.....	22
5.3 Kansainvälistyminen .....	23
5.4 Yhteistyö ja markkinointi.....	24
5.5 Ekologisuus .....	25
5.6 Risteilymatkailun tulevaisuus Saimaalla.....	26
6. Saimaa Guide -opas .....	28
6.1 Saimaan toimintaympäristöt risteilymatkailun kannalta .....	28
6.1.1 Etelä-Karjala .....	28
6.1.2 Etelä-Savo.....	29
6.1.3 Pohjois-Karjala.....	31
6.1.4 Pohjois-Savo .....	31
6.2 Oppaan kehittäminen .....	32
7. Luotettavuus ja eettisyys.....	33
7.1 Opinnäytetyöraportin luotettavuus .....	33
7.2 Oppaan tietosuoja ja tekijänoikeudet .....	34
8. Pohdinta.....	36
8.1 Johtopäätökset ja kehittämisideat .....	36
8.2 Opinnäytetyön vastaanotto ja sen vaikutus työn etenemiseen .....	38
8.3 Ammatillinen kasvu ja kehitys.....	39
Lähteet.....	41

Liite

Liite 1      Teemahaastattelurunko

# 1 Johdanto

Vuoksen vesistön vesiliikenteen toimintaympäristön kartoittamisen tarkoituksena on luoda edellytyksiä risteilyliiketoiminnan kehittämiseksi Vuoksen vesistön alueella. Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeen mukaan kehitykselle tulisi lisätä mahdollisuuksia vähähiilisiä vaihtoehtoja käyttäen. Tietoisuutta ja yhteistyötä tulisi lisätä niin Vuoksen vesistön alueella toimivien yritysten ja organisaatioiden kesken, kuin kansainvälistenkin toimijoiden kanssa. Kansainvälistymisen katsotaankin olevan yksi tärkeimmistä kehityskohdista Vuoksen vesistöalueen risteilymatkailun tulevaisuuden kannalta. (Etelä-Karjalan liitto 2020, 1–3.)

Toiminnallisen opinnäytetyön tuloksena valmistui englanninkielinen informaatio-opas Saimaa Guide, joka on ensisijaisesti tarkoitettu venäläisille risteilyliiketoiminnan harjoittajille. Opas toteutettiin opinnäytetyössä toimeksiantajana toimineen Saimaan vesiliikenteen kehityshankkeen naviSaimaan toiveiden mukaisesti. Saimaa Guide kokoaa yhteen sisävesiristeilyjen kannalta Vuoksen vesistön tärkeimmät kaupungit sekä niiden matkustaja- ja vierassatamia. Oppaasta löytyy lisäksi listattuna alueen kiinnostavia luontokohteita ja tapahtumia sekä hyödyllistä tietoa infrastruktuurista, laeista sekä turvallisuudesta.

Suomen suurin vesistö, Vuoksen vesistö, ulottuu Itä-Suomessa neljän maakunnan alueelle sekä rajan yli Venäjän puolelle. Vesistöalue voidaan jakaa Pielisen ja Kallaveden reitteihin sekä eteläisessä osassa sijaitsevaan Suur-Saimaaseen. Nämä alueet sisältävät edelleen lukuisia järviä ja jokia. Aihealueen terminologia aiheuttaa haasteita, sillä vesistö muodostuu useista järvenselistä, jotka yhdistyvät toisiinsa kanavien avulla. Yleiskielessä koko Vuoksen vesistöä nimitetään usein sen keskusjärven mukaan Saimaaksi. (Pakkanen 2018.) Tässä opinnäytetyöraportissa käytetään nimitystä Vuoksen vesistö, ja sillä tarkoitetaan Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien alueelle leviittäytävää vesistöä.

Vuoksen vesistön katsotaan myös olevan osa Järvi-Suomea yhdessä Päijät-Hämeen, Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Keski-Suomen järviolueiden kanssa. Business Finlandin matkailuyksikkö Visit Finland käyttääkin näiden alueiden kansainvälisessä markkinoinnissa yhteistä Lakeland-brändiä, jonka yhteydessä Vuoksen vesistöä puhutaan nimellä Saimaa (Business Finland 2018.) Koska Saimaa Guide -opas toteutettiin englannin kielellä ja sen kohderyhmänä ovat ulkomaalaiset, päätettiin myös oppaassa käyttää alueesta yleisnimitystä Saimaa.

Matkailun näkökulmasta Vuoksen vesistön voidaan katsoa olevan yksi Suomen sisävesien tärkeimmistä järviolueista. Sen monipuolinen luonto, vaihtelevat toimintaympäristöt sekä otollinen sijainti tarjoavat Saimaan alueelle suotuisat puitteet risteilytoiminnan harjoittamiselle. Vuoksen vesistö ja Saimaan kanava ovat myös tärkeitä reittejä teollisuuden rahtiliikenteelle sekä puun uitolle. Tässä opinnäytetyössä esitellään kuitenkin Vuoksen vesistön suurimpien kaupunkien toimintaympäristöt vain risteilymatkailun näkökulmasta. Työssä keskitytään toimintaympäristöjen tämänhetkiseen tilanteeseen sekä kehitysmahdollisuuksien kartoittamiseen erityisesti teemahaastatteluissa läpikäytyjen teemojen avulla.

## **2 Opinnäytetyön tausta**

### **2.1 Toimeksiantaja**

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Etelä-Karjalan liiton hallinnoima naviSaimaa-hanke, jonka tavoitteena on Vuoksen vesistön vesiliikenteen kehittäminen sekä toimintaedellytysten parantaminen. NaviSaimaa on EU-rahoitteinen ylimaakunnallinen kehittämishanke, jossa tärkeimpinä kehittämiskohteina nähdään vesiliikenteen toimintaedellytysten parantaminen sekä vähähiilisempiin vaihtoehtoihin siirtyminen kyseisellä toimialalla (naviSaimaa 2020a). Hanke sai alkunsa elokuussa 2019, ja se jatkaa kehitystyötään ainakin vuoden 2020 loppuun. Hankesuunnitelman mukaan kehittäminen tulee ensisijaisesti tapahtua kansainvälistymisen kautta, jotta Vuoksen vesistön risteilyliikenteen toimijoiden määrää saataisiin kasvatettua. Hanke pyrkiiin yhteistyöhön myös Venäjän Karjalan ja

Leningradin alueen toimijoiden kanssa. (Etelä-Karjalan liitto 2020, 10.) Tästä syystä myös opinnäytetyöksi tehtävä Saimaa Guide -opas on suunnattu ensisijaisesti venäläisille risteilyliikenteen toimijoille.

## 2.2 Kehittämistehtävä

Opinnäytetyön tarkoituksena on Vuoksen vesistön alueen risteilymatkailun kehittämisen edesauttaminen, tiedon levittäminen sekä erityisesti venäläisten risteilyyrittäjien tai -yritysten kiinnostuksen herättäminen Vuoksen vesistössä tapahtuvaa risteilymatkailua kohtaan. Tavoitteena on perehtyä erityisesti ekologisuuteen ja kansainvälisyyteen liittyviin tekijöihin, jotka ovat avaintekijöitä alan tulevaisuuden kannalta.

Opinnäytetyöraportin lisäksi syntyvän oppaan tehtävänä on tarjota venäläisille risteilyliikenteen harjoittajille tai alan toimintaa Vuoksen vesistöön suunnitteleville tekijöille kattava informaatiopaketti. Saimaa Guide -oppaassa on koottuna tietoa siitä, mitä yrittäjien tai yritysten on tarpeellista tietää suunnitellessaan risteilytoimintaa Suomen puoleisille vesille. Opas esittelee Vuoksen vesistön merkittävimmät kaupungit, nähtävyydet sekä luontokohteet. Siitä löytyy koottuna yhteen vesistössä kulkevien väylien ja kanavien mitat, alusten suurimmat sallitut koot, satamien syvyudet sekä mahdolliset satama- ja palvelumaksut. Myös kaupunkien välimatkat ilmoitetaan sekä esitellään sesonkiajan kiinnostavimpia tapahtumia. Yksinkertaisuudessaan oppaan tehtävänä on vastata kysymykseen ”Millä pääsee minne, miten ja tekemään mitä?”.

Ilmastokysymykset ovat suuresti esillä nyky-yhteiskunnassa, ja etenkin matkailun vaikutukset ilmastonmuutoksen edistämiseen puhututtavat niin alan ammattilaisia kuin tavallisia matkailijoitakin. Hiilipäästöjen vähentäminen on yksi Euroopan unionin ohjelmakauden 2014–2020 tavoitteista, jota myös Suomi on sitoutunut tavoittelemaan (Työ- ja elinkeinoministeriö 2020a). Myös yksi NaviSaimaa-hankkeen pääteemoista on vähähiilisyden edistäminen vesiliikenteessä, joten se toimii tärkeänä opinnäytetyötä ohjaavana teemana (naviSaimaa 2020a).

### 2.3 Vuoksen vesistö

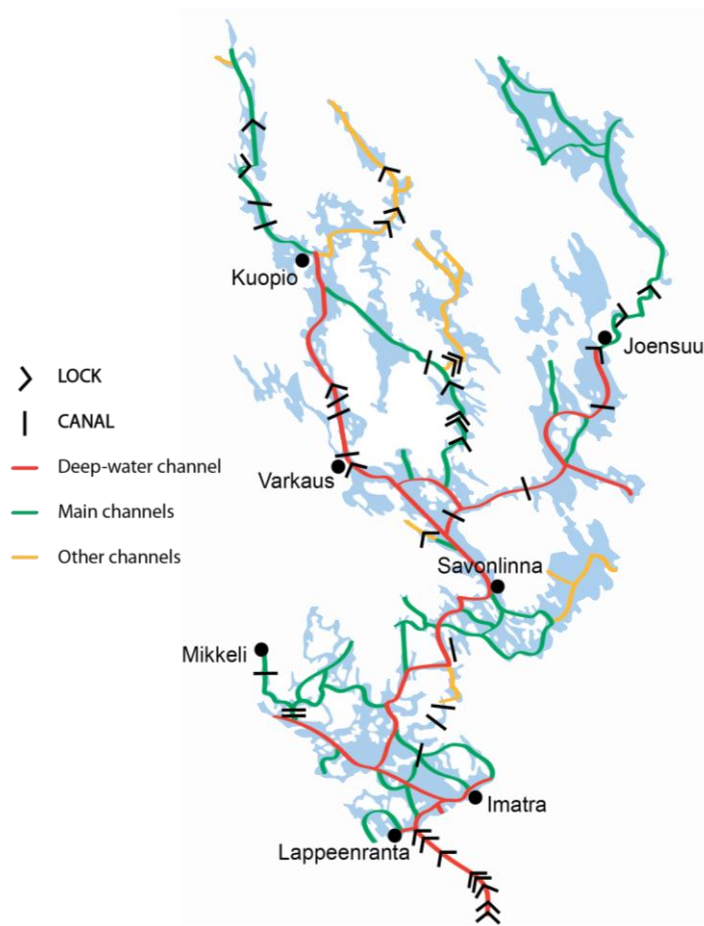
Vuoksen vesistö on Suomen suurin vesistö, ja se koostuu useista eri osista. Se alkaa Pohjois-Savon ja Kainuun maakuntien rajalta ja laskee Suomen rajan yli Venäjän Laatokkaan 156 kilometriä pitkää jokea Vuoksea pitkin. Vesistön suurin järvi on Saimaa ja kyseistä nimitystä käytetäänkin usein kuvaamaan koko järvi-alueetta Lappeenrannasta lisalmeen. Muita suuria järviä alueella ovat muun muassa Pielinen Pohjois-Karjalassa sekä Kallavesi Pohjois-Savossa. Yhteensä Vuoksen vesistössä on laskettu olevan yli 20 000 järveä ja lampea. (Pakkanen 2018.)

Vuoksen vesistössä on paikoitellen hyvinkin matalia ja kapeita reittejä, joten jo 1700-luvulla alettiin vesistöön rakentamaan alusten kulkua helpottavia väyliä ja kanavia. Vesistön yhdistäminen Suomenlahteen tapahtui vuonna 1856, kun Saimaan kanavan rakennustyöt saatiin valmiiksi. Tällöin kanavan mitat olivat puolet siitä, mitä ne tänä päivänä ovat. (Pakkanen 2018.) Nykyään Saimaan kanavaan mahtuu enintään 82,50 metriä pitkä, 12,60 metriä leveä, 24,50 metriä korkea sekä syväykseltään 4,35 metriä oleva alus (Väylävirasto 2020). Syväyksellä tarkoitetaan etäisyyttä aluksen alimmasta kohdasta vedenpintaan (Logistiikan maailma 2020). Kanava on ainoa vesiväylä, jota pitkin Vuoksen vesistöön pääsee mereltä vesiteitse, joten se määrittelee täysin vesistöön tulevien alusten koot. (Väylävirasto 2020). Vuonna 2020 neljä Vuoksen vesistön maakuntaa allekirjoittivat vetoomuksen Saimaan kanavien sulkujen pidentämisen puolesta, joka muun muassa työllistäisi henkilökuntaa sekä toisi alueelle uutta elinvoimaa (naviSaimaa 2020b). Syyskuussa 2020 hallitus antoi päätöksen kanavan sulkujen pidentyksestä 11 metrillä, minkä ansiosta uusia isompia laivoja saadaan kulkemaan Itämereltä Vuoksen vesistöön (Anttonen 2020).

Saimaan kanavan lisäksi Vuoksen vesistön alueella toimii 16 muuta kanavaa, joista syväväyläkanavia ovat Taipaleen kanava Varkaudessa sekä Konnuksen kanava Leppävirralla Varkauden ja Kuopion välisellä reitillä (kuva 1). Vuoksen vesistön kanavat ovat rakenteeltaan joko sulkukanavia, tai avokanavia. Sulkuja on rakennettu kanaviin yhdistämään vedenkorkeudeltaan eritasoisia vesialueita.



Avokanavissa ei tarvita sulkuja, sillä vedenkorkeus on sama kanavan molemmilla puolilla. (Sirkiä 2008.)



Kuva 1. Vuoksen vesistön suurimmat kaupungit, väylät sekä kanavat ja niiden sulut (Oravuo 2020, 16).

Vuoksen vesistössä on yhteensä yli 3800 kilometriä merkittyä väylästä, jotka voidaan jakaa kolmeen kategoriaan väyliä syvyyksien sekä alikulkukorkeuksien perusteella (kuva 1) (Sirkiä 2008). Väylän syvyydellä tarkoitetaan sitä syväästä, jolla aluksen on turvallista matkata väylää pitkin (Logistiikan maailma 2020). Syväväylää pitkin pääsevät liikkumaan kaikki Saimaan kanavan läpi mahtuvat alukset, mutta se on pääasiassa tarkoitettu rahtialusten käyttöön (Pohjois-Karjala.fi 2020). Syväväylä on yli 800 kilometriä pitkä ja ulottuu Saimaan kanavalta aina Kuopioon ja Joensuuhun asti. Pääväyliä on yhteensä yli 1500 kilometriä. Niiden kulkusyvyys on vähimmillään 2,4 metriä ja alikulkukorkeus 12 metriä. Pääväylät levittäytyvät ympäri Vuoksen vesistöä ja niitä pitkin pääseekin kulkemaan lähes kaikkiin Itä-Suomen kuntiin ja kaupunkeihin. Muiden väyliä kulkusyvyys on alle

2,4 metriä ja niiden alikulkukorkeus vaihtelee paikoittain. (Latvala & Pulkkinen 2019.)

Tärkeimmät kaupungit Vuoksen vesistön rannoilla risteilymatkailun kannalta ovat Imatra, Lappeenranta, Savonlinna ja Kuopio (kuva 1). Alueen vesiliikenteen sekä matkailun kannalta merkittäviä kaupunkeja ovat lisäksi Mikkeli, Joensuu ja Varkaus, joten myös näiden kaupunkien toimintaympäristöjä on tarkasteltu työssä. Isompien kaupunkien ohella alueella on kolmisenkymmentä pienempää kuntaa ja kylää, joista löytyy tarjontaa risteileville vierailijoille. Jokaisella kaupungilla on erilaiset puitteet risteilymatkailulle ja näin mahdollisuudet risteilymatkailun järjestämiselle vaihtelevat suuresti Vuoksen vesistön eri kolkissa.

### **3 Vesistöt matkailutuotteena**

#### **3.1 Vesistömatkailu kansallisessa matkailustrategiassa**

Työ- ja elinkeinoministeriö TEM julkaisi vuonna 2019 Suomen matkailustrategian, jota toteutetaan ja seurataan aina vuoteen 2028 asti. Matkailustrategiassa painotetaan matkailualan kestävästä kasvusta ja uudistumisesta, jota mitataan erityisesti matkailukysynnän ja matkailutyöllisyyden mittareilla. Kehittämistavoitteiksi on asetettu muun muassa kestävä matkailun edistäminen ja toimintaympäristön sujuvuuden kehittäminen. Kestävien, turvallisten ja laadukkaiden sekä ympäristöystävällisten ja helposti saatavilla olevien matkailupalveluiden tarjonnan nähdään olevan edellytys positiiviselle kehitykselle. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2020b.)

Suomen matkailun tiekartan 2015–2025 mukaan matkailua tulee kehittää kansallisesti, jotta Suomi olisi vuonna 2025 Pohjois-Euroopan johtava matkailukohteena. Matkailustrategiassa vesistömatkailu mainittiin potentiaalisesti kehityskohteeksi tarkoin määriteltyjen matkailukeskittymien kautta. (Peltonen 2015.) Vuoksen vesistöä, ja koko Järvi-Suomea on kehitetty matkailukohteena ja muun muassa Etelä-Karjalan liitto on maininnut matkailustrategiassaan yhdeksi keskeisimmäksi

tavoitteeksi nostaa Saimaan alue Suomen kolmen tärkeimmän matkailualueen joukkoon Lapin ja pääkaupunkiseudun ohelle (Etelä-Karjalan liitto 2015).

### **3.2 Vesistö- ja risteilymatkailu sisävesillä**

Opinnäytetyön keskeiset käsitteet liittyvät pitkälti vesistö- ja risteilymatkailuun. Risteilyliiketoiminnassa käytetään merenkulun terminologiaa, jota voi olla vaikea ymmärtää ilman tarkempaa perehtymistä aiheeseen. Saimaa Guide -oppaasta löytyy merenkulussa yleisesti käytettyjä termejä ja lyhenteitä, jotka on selitetty auki ymmärrettävään muotoon. Avainkäsitteitä opinnäytetyössä ovat muun muassa Vuoksen vesistö, Saimaa, risteilymatkailu, vesistömatkailu, sisävesiristeily sekä vähähiilisyys.

Tuhannet järvet sekä puhtas ja turvallinen luonto toimivat Suomen vetonauloina kansainvälisillä markkinoilla. Järviä on hyödynnetty matkailun saralla jo pitkään, ja vesistömatkailua kehitetään jatkuvasti erityisesti matkailun trendien pohjalta. Hyvinvointi- ja maaseutumatkailun sisällöntuotannossa vesistömatkailu on olennaisessa osassa. (Konu, Tyrväinen, Pesonen, Tuulentie, Pasanen & Tuohino 2017.)

Risteilymatkailu on vesistömatkailun alakäsite, jolla Tilastokeskuksen (2020) mukaan tarkoitetaan ulkomaille vesiteitse tehtävää matkaa, joka voi sisältää yöpymisen tai se voidaan järjestää päiväsaikaan. Risteilyt voidaan jakaa vapaa-ajanristeilyihin ja työristeilyihin matkan luonteen mukaan. (Tilastokeskus 2020.) Vuoksen vesistössä tehtyjen risteilyjen voidaan katsoa olevan suurimmaksi osaksi huviristeilyjä. Tarkemmin Vuoksen vesistön risteilytoiminta voidaan kuitenkin määritellä sisävesiristeilyksi, sillä se tapahtuu Suomen vesistöalueiden sisäpuolella sijaitsevilla järvialueilla. (Matkaideoita.com 2017.) Poikkeuksena voidaan mainita Lappeenrannasta Saimaan kanavan läpi tehdyt risteilyt Viipuriin. Kanaaviin ja sulkuihin tehtyjä risteilyjä kutsutaan kanavaristeilyiksi, joita Suomen sisävesillä tehdään paljon. Suomen sisävesialueiden risteilyalan toimijoiden nettisivuja tutkimalla voidaan todeta, että tarjontaa löytyy lisäksi erityisesti reitti-, tilaus- sekä teemaristeilyistä.

Teemahaastatteluissakin vahvasti esille tulleen mielipiteen mukaan tuhansien järvien maassa puitteet ovat kunnossa, mutta potentiaalia ei ole osattu hyödyntää ja kohdentaa onnistuneesti. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (2019a) Saimaan kanavan liikennetilaston mukaan matkustajaliikenne kanavalla on laskenut viime vuosina. Vuonna 2018 Saimaan kanavan Suomen puoleisella alueella järjestetyillä risteilyillä oli yhteensä yli 18 000 kävijää. Vuonna 2019 matkustajien määrä oli alle 15 000. Kanavan läpi kulkeneiden matkustaja-alusten matkustajamäärät olivat kuitenkin nousseet kyseisen vuoden aikana. Tulevan vuoden 2020 sesongin tilastoihin tulee varmasti vaikuttamaan koronaepidemian aiheuttamat poikkeusolot.

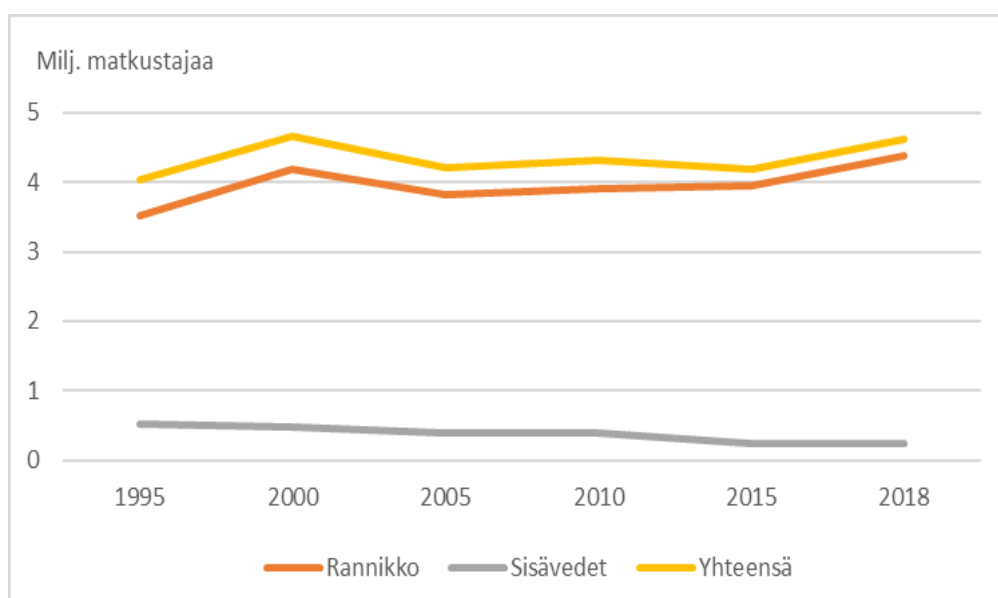
### **3.3 Sisävesiristeilyn toimintaympäristöt Suomessa**

Vuoksen vesistön alueen lisäksi suosittuja vesistömatkailukohteita Suomessa ovat Suomen toiseksi suurin järvi Päijänne sekä Pirkanmaan maakunnan alueella sijaitsevat Näsijärvi ja Pyhäjärvi. Päijänteen kansallismaisemiin tehdään saaristo- ja illallisristeilyjä. Vesistön vilkkaimmasta risteilysatamasta Jyväskylästä pääsee laivalla myös kanavien kautta Lahden Vesijärvelle. Etelämpänä Näsijärven ja Pyhäjärven välissä sijaitseva Tampere on sijaintinsa ansiosta yksi Suomen vilkkaimmista sisävesiristeilykaupungeista. Pyhäjärvi on monien Vuoksen vesistön järvien tapaan kapeikkoista järvi-alueita. Tampereella on myös tarjolla samankaltaisia sisävesiristeilytuotteita kuin itäisen Järvi-Suomen kaupunkien yrityksillä. Tampereen keskustasta, Laukontorilta, tehdään maisemaristeilyjä Pyhäjärvelle sekä kanavia pitkin aina Hämeenlinnaan asti. Lisäksi vesistöissä operoi reittiliikennettä sekä laaja valikoima erilaisia erikoisristeilyjä esimerkiksi höyrylaivoilla toteutettuina. (Matkaideoita.com 2017.)

Suomen sisävesillä risteilymatkailun kauden pituus aiheuttaa suurta sesonkiluonteisuutta vesistöistä riippumatta. Yleisesti ottaen sisävesien kausi alkaa kesäkuussa ja jatkuu kysynnän mukaan elo-syyskuulle. Seuduilla, joilla jäiden lähtö

tapahtuu aikaisemmin keväällä, on tilausristeilyjä mahdollista myydä jo touku-kuun puolelle. Ennalta-arvaamattomat sääolosuhteet haittaavat kuitenkin kauden alkamisen ennakkointia ja suunnittelua. (Kontinen 2020.)

Suomen vesiliikenteen matkustajaliikennetilastoissa käsitellään yleensä sekä rannikon että sisävesien matkustajamääriä. Tilastoja tuleekin tarkastella kriittisesti, sillä etenkin sisävesillä toiminta on pienehköä ja yritykset saattavat harjoittaa toimintaansa vain muutaman sesongin ajan. Tämä tarkoittaa suurta vaihtuvuutta tilastokyselyiden kohdejoukoissa. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019b, 21.)

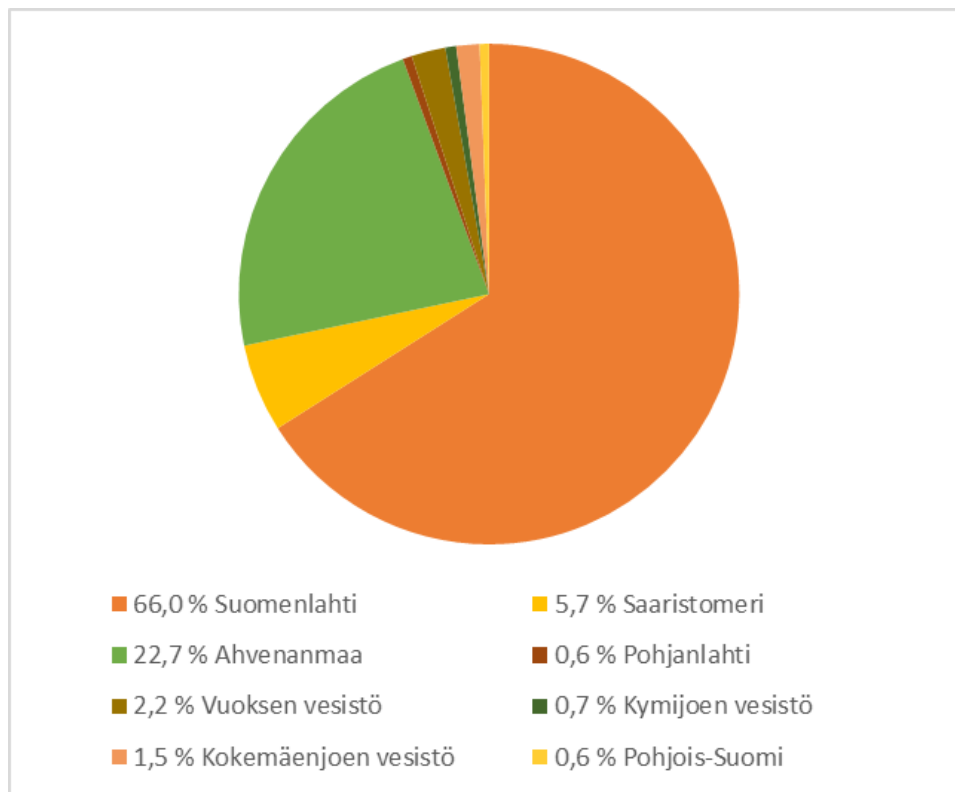


Kuvio 1. Kotimaan vesiliikenteen matkustajamäärä vuosina 1995–2018 (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2018, 22).

Sisävesien vesiliikenteen matkustajamäärät ovat olleet laskussa 2000-luvun alusta alkaen (kuvio 1). Vuosituhannen vaihteessa sisävesillä oli vuodessa yhteensä noin 480 000 matkustajaa, joka oli yli 10 % rannikon ja sisävesien yhteenlasketusta matkustajamäärästä. Vuonna 2010 matkustajia oli vielä 400 000, mutta vuoteen 2018 mennessä, oli matkustajien määrä laskenut lähes puolella. Viime vuosina sisävesiliikenteen osuus matkustajamäärissä on ollut 5 %. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019b, 22.)

Vuoksen vesistön vuotuiset matkustajamäärät ovat pysytelleet 100 000 paikkeilla muutamien viime vuosien ajan. Vuonna 2018 matkustajia oli yli 103 000, joka on

44 % kaikkien kotimaan sisävesien yhteenlasketusta matkustajamääristä. (Suomen virallinen tilasto 2020.) Alueellisesti rannikon ja sisävesien matkustajista kokonaismäärästä 2,2 % oli Vuoksen vesistössä (kuvio 2) (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019b, 24). Syitä sisävesiristeilyjen matkustajamäärien laskulle pohditaan myöhemmin opinnäytetyössä ammattilaisille suoritetun haastatteluiden pohjalta.



Kuvio 2. Kotimaan vesiliikenteen matkustajamäärät alueittain 2018 (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2018, 24).

## 4 Toteutus ja menetelmälliset valinnat

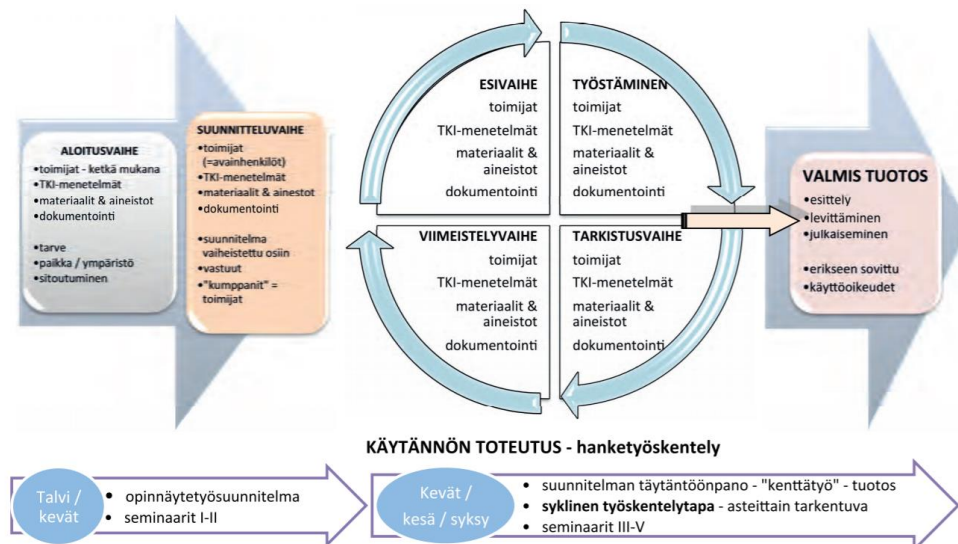
### 4.1 Toiminnallinen opinnäytetyö

Toiminnalliselle opinnäytetyölle on olennaista, että se perustuu toimeksiantoon. Sen tavoitteena on tuottaa käytännön toimintaa kehittäviä toimintaehdotuksia opinnäytetyön toimeksiantajalle. (Tuomi & Latvala 2020.) Toiminnallista opinnäytetyötä kutsutaan nykyisin myös kehitystyöksi, sillä prosessin aikana kehitetään jokin tuotos, esimerkiksi opas tai tapahtuma. Toimintaan eli tuotokseen tähtäävän

työn kehittämisen aikana olisi tavoitteena myös kehittää omaa ajattelua sekä ammatillista osaamista. Salonen (2013, 5) kutsuu tätä toimintaoppimiseksi, joka on nykyään työelämässäkin hyödyllinen ja jopa vaadittu taito.

Toiminnallinen opinnäytetyö poikkeaa tutkimuksellisista töistä siten, että siihen kuuluu kirjallisen osuuden lisäksi toiminnallista työskentelyä (Pohjannoro & Tajala 2007). Eroavaisuuksia toiminnallisen ja tutkimuksellisen työn välillä löytyy TKI-menetelmissä eli tiedonhankinta- ja kehittämismenetelmissä sekä aineistoissa ja niiden käytössä ja analysoimisessa. Olennaisimpana erona kuitenkin on, että tutkimuksellisessa työssä opinnäytetyön kautta saadaan uutta tietoa, kun taas kehitystyössä tuloksena on konkreettisempi tuotos. (Salonen 2013, 5.)

Opinnäytetyön toteuttamisessa olennaista on työn kärsivällinen ja pitkäjänteinen työstäminen prosessin alussa luodun suunnitelman mukaan (Airaksinen 2009). Kehitystyön etenemisen suunnittelussa hyödynnettiin Salosen (2013, 20) luomaa konstruktivistista mallia, joka soveltuu käytettäväksi erityisesti juuri toiminnallisen kehittämishankkeen suunnittelussa. Malli koostuu seitsemästä vaiheesta, jotka etenevät suunnittelusta opinnäytetyön työstämiseen, hiomiseen sekä valmiin tuotoksen päättämiseen (kuviokuva 3).



Kuvio 3. Kehittämistyön konstruktivistinen malli, esimerkkinä opinnäytetyö (Salonen 2013, 20).

Aloitusvaiheessa syntyy ajatus opinnäytetyön tavoitteista ja tehtävistä, mukana olevista toimijoista ja heidän roolistaan sekä tiedonhankinnan menetelmistä. Ensimmäisessä vaiheessa tärkeässä roolissa ovat erityisesti toimeksiantaja sekä opinnäytetyön ohjaajat, jotka ohjaavat työn tavoitteita sekä aiheen rajausta oikeaan suuntaan. Suunnitteluvaiheessa nämä ajatukset tarkennetaan kirjalliseksi kehittämissuunnitelmaksi eli opinnäytetyösuunnitelmaksi. Salosen (2013, 17) mukaan suunnitelmassa on tärkeää ilmetä työn vaiheet, tavoitteet, toimijat, aiheet, tiedonhankintamenetelmät sekä tuotettujen dokumenttien käsittely. Suunnitteluvaiheessa ei kuitenkaan ole mahdollista tietää kaikkia tulevia työskentelyn vaiheita. (Salonen 2013, 17.)

Esivaihe toimii niin sanottuna työn organisointivaiheena, jonka jälkeen aloitetaan käytännön toteutus. Työstövaiheessa opiskelija ottaa itsenäisesti vastuuta työn etenemisestä, kehittyä oppijana ja osoittaa tietonsa soveltamista käytännössä. Käytännön toteutuksen kautta konkretisoituvat kaikki suunnitellut menetelmät, aiheet sekä dokumentointitavat. Tämä onkin toimintaoppimisen osalta tärkeä vaihe, sillä siinä korostuvat monet ammatillisesti merkittävät ominaisuudet, kuten suunnitelmallisuus, vastuullisuus, vuorovaikutteisuus sekä yksilön kehitys. (Salonen 2013, 17–18.)

Kun opinnäytetyö on saatu kokoon ja sen sisältö vastaa suunniteltua tuotosta, voidaan siirtyä tarkistusvaiheeseen, jossa työtä arvioidaan opiskelijan ja ohjaajien toimesta. Arvioinnin jälkeen tilanteen mukaan siirrytään joko takaisin työstövaiheeseen tai vaihtoehtoisesti voidaan onnistuneiden tulosten kautta aloittaa viimeistelyvaihe. Viimeistely työ esitellään ja valmis tuotos julkaistaan, jolloin kehitystyö on suunnitelman osalta saatu päätökseen. (Salonen 2013, 18.)

## **4.2 Tietoperusta**

Saimaa Guide -oppaan tietoperustana toimii Vuoksen vesistön ympäristöstä, infrastruktuurista, luonnosta sekä risteilyliiketoiminnasta koottu tieto. Oppaassa Vuoksen vesistön tärkeimmät satamakaupungit esitellään risteilymatkailukoh-



teina, joihin tietoa etsittiin kaupunkien matkailuesitteistä sekä nettisivuilta. Opinnäytetyössä tärkeimpänä tietolähteenä toimintaympäristöjen kartoittamisen kannalta ovat alan ammattilaisille suoritettavat teemahaastattelut. Aiheeseen perehdyttyäni kävi ilmi, että Suomen sisävesiristeilyistä on tehty kovin vähän tieteellisiä tutkimuksia. Risteilymatkailun alalta löytyy kuitenkin paljon hiljaista tietoa, minkä takia alan tekijöiden haastattelu oli olennaista ja tärkeää opinnäytetyön luotettavuuden kannalta.

Opinnäytetyöni pyrkii tarjoamaan edellytyksiä risteilyliikenteen kehittämiseen Saimaalla. Tavoitteena on tuotoksena syntyvän Saimaa Guide -oppaan avulla tarjota venäläisille yrittäjille tietoa ja mahdollisuuksia laajentaa yritystoimintaansa Vuoksen vesistöön. Ohjaavia kysymyksiä opinnäytetyössä ovat esimerkiksi: ”Millainen on Vuoksen vesistön alueen toimintaympäristö risteilyliiketoiminnan kannalta?”. Alakysymyksiä ovat muun muassa: ”Mitä venäläisten risteilytoimijoiden tulisi tietää, jotta he voisivat laajentaa liiketoimintaansa Vuoksen vesistöön?”, ”Mitä turistit haluaisivat tietää/nähdä Vuoksen vesistössä?” sekä ”Miten toimintaympäristöä on Vuoksen vesistössä mahdollista kehittää?”.

Tämä opinnäytetyö toimii työkaluna risteilyliikenteen kehittämiseksi Vuoksen vesistössä. Näkökulma on rajattu vain matkailuun, joten esimerkiksi rahtiliikennettä ei tässä opinnäytetyössä tulla käsittelemään. Maantieteellisesti käsittelyssä ovat Vuoksen vesistön Suomen rajojen sisäpuolelle luetut alueet sekä Saimaan kanava, joka yhdistää Vuoksen vesistön Suomenlahteen. Saimaa Guide -oppaan teossa kohderyhmä on otettu huomioon, ja koska tuotos on osoitettu ulkomaalaisille risteily-yrittäjille, on kieleksi valittu englanti. Opasta on mahdollista kääntää venäjän kielelle, jolloin siitä saadaan helpommin saavutettava myös venäläisille alan toimijoille.

### **4.3 Teemahaastattelut**

Opinnäytetyön sisällön luotettavuuden ja todenmukaisuuden kannalta olennaista oli alan toimijoiden kuuleminen. Haastattelut suoritettiin teemahaastatteluina, joissa haastattelun runko oli suunniteltu valmiiksi ja haastateltavat saivat tutustua

siihen ennakkoon. Tästä opinnäytetyöstä löytyy liitteenä haastattelun alustava runko, jota sovellettiin haastattelutilanteen etenemisen mukaan. Haastattelut oli tarkoitus suorittaa kasvotusten, mutta Suomessa vallinneen poikkeustilan vuoksi haastattelut järjestettiin etänä joko puhelimen tai sähköpostin välityksellä.

Kehittämistyössä olennaista on erinäisten TKI-menetelmien hyödyntäminen prosessin aikana (Salonen 2013). Laadulliseksi tiedonhankintamenetelmäksi valikoituivat teemahaastattelut, sillä niiden tarkoituksena ei ole seurata tarkasti suunniteltua ja yksityiskohtaista haastattelurunkoa, vaan muodostaa kysymyksiä eri teemojen kautta. Teemat ovat ennalta suunniteltuja ja yleensä lähes samat kaikille haastateltaville. Kysymyksiä on muotoiltu valmiiksi eri teemojen alle, ja samoja kysymyksiä saatetaan kysyä useilta haastateltavilta, mikä tekee haastattelusta puolistrukturoitua. Haastattelutilanne on keskusteleva, mikä edesauttaa osallisten tulkintojen tekemistä ja huomioimista. Haastateltavat on valittava huolellisesti, että kyseisillä henkilöillä on tietoa ja ammatillista näkemystä käsiteltäviin aiheisiin. Myös haastattelun teemat on osattava valita siten, että ne liittyvät käsiteltävään aiheeseen sekä että saadut vastaukset edistävät opinnäytetyön etenemistä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Teemahaastatteluissa haastattelijalta vaaditaan perehtymistä käsiteltävään aiheeseen sekä haastateltavaan henkilöön, hänen taustaansa ja tilanteeseensa (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a). Ennen haastatteluiden suorittamista taustatietona oli otettava selvää vesiliikenteessä käytettävästä merenkulun termistöstä. Käsitteiden ymmärtäminen oli välttämätön osa haastatteluita, jotta ne voitaisiin fokusoida niin ikään käsitteillä oleviin teemoihin sekä luoda haastattelutilanteista mahdollisimman keskustelunomaisia.

#### **4.4 Haastatteluiden suorittaminen**

Haastateltavat valittiin alueen eri maakunnista ja kaupungeista, jotta vastauksista saataisiin koottua mahdollisimman kokonaisvaltaisia ja koko Vuoksen vesistön

kattavia tuloksia. Koska Vuoksen vesistö on monipuolinen alue, toimintaympäristöt vaihtelevat laajalti eri kaupunkien välillä. Se mikä Lappeenrannassa on itsensäselvyys, ei Kuopiossa olisi välttämättä laisinkaan mahdollista.

Haastatteluiden avulla kerättiin tietoa erityisesti satamien toimintaympäristöstä sekä risteilymatkailun tulevaisuudesta Vuoksen vesistössä. Lisäksi ekologisuus sekä kansainvälisyys olivat tärkeitä teemoja, joita toimeksiantajan puolelta toivottiin haastatteluissa käytävän läpi. Myös satamapäälliköiden mielipiteitä ja asenteita uusia ulkomaalaisia toimijoita kohtaan pyrittiin saamaan selville.

Teemahaastattelut suoritettiin osittain yhteistyössä Karelia-ammattikorkeakoulun restonomeille keväällä 2020 järjestetyn Experience design -opintojakson kanssa. Kurssilla perehdyttiin pienryhmissä palvelumuotoilun hyödyntämiseen matkailutuotteiden kehittämisessä. Tehtävänäme oli muodostaa Saimaa Guide -oppaalle käyttäjäpersoonaa, käyttäjäkertomus, asiakaspolku sekä service blueprint eli palveluketjuanalyysi, joihin tietoa kerättiin haastatteluiden avulla. Ryhmäämme kuuluivat itseni lisäksi Ismo Romppanen, Siru Hirvonen ja Niko Venäläinen, jotka myös toimivat haastattelijoina satamapäälliköille suoritetuissa haastatteluissa. Ryhmässä työskennellessämme käytimme erilaisia menetelmiä, jotka auttoivat näiden mallien kehittämisessä. Pidimme kokouksia ja dialogisia keskusteluja, joiden puitteissa jaoimme ideoita ja mielipiteitä. Syntyneiden asiakaspolun sekä service blueprintin pohjalta hahmottui konkreettisemmin se, miten opas käytännössä toimisi. Taulukossa 2 esitetään Saimaa Guide -oppaan palveluketjuanalyysi eli service blueprint.

Taulukko 2. Saimaa Guide -oppaan palveluketjuanalyysi eli service blueprint.

Activity phase	Kuulee oppaasta	Etsii tietoa oppaasta	Hankkii oppaan	Jakaa opasta	Puskaradio
Fyysiset elementit	Suora kontakti	Nettisivu, josta oppaan voi myös ladata	Nettisivu, josta oppaan voi myös ladata	Sähköposti	Tiedon jakaminen eteenpäin
Asiakkaan prosessit	Kuulee oppaasta ja innostuu sen tarjoamista mahdollisuuksista	Etsii tietoa oppaasta internetistä	Ilmoittaa kuinka monta kappaletta hän haluaa	Jakaa opasta eteenpäin oman satamansa käyttäjille	Kertoo oppaan hyödyistä muille ja kehottaa ottamaan käyttöön
Kontaktipisteet	Sähköposti, kollegat, nettisivut	Nettisivut	Oppaiden lähettäminen	Asiakkaiden kohtaaminen, sataman nettisivut	Sähköposti, face to face, puhelin
Näkyvä palveluprosessi	Käyttäjiin otetaan yhteyttä ja kerrotaan oppaasta	Tarjotaan tietoa suullisesti tai netin välityksellä	Suosittelua oppaan hankkimista	Mahdollistetaan oppaan saatavuus muille käyttäjille	Tarjotaan netin välityksellä tietoa uusille käyttäjille
Näkymätön palveluprosessi	Kerätään tietoa satamista	Oppaan tekeminen	Lataa oppaan nettiin	Taataan oppaalle helppo saatavuus	Oppaan toimivuus saa asiakkaan jakamaan sitä eteenpäin
Tunnepohjainen kokemus	Mielenkiinto herännyt	Kiinnostunut oppaan hyödyistä sataman asiakkaille	Odottavainen	Innostunut jakamaan tietoa eteenpäin muille	Tyytyväinen oppaan tarjoamiin hyötyihin

Alustavan suunnitelman mukaan oli tarkoitus haastatella kaikkia Vuoksen vesistön neljän maakunnan suurimpien satamien satamapäällikköä, joten ensimmäisenä sähköpostitse yhteydessä oltiin Lappeenrannan, Savonlinnan, Kuopion sekä Joensuun satamapäälliköihin. Sähköpostiin liitettiin haastattelurunko, jotta haastateltavilla oli mahdollisuus tutustua läpikäytäviin teemoihin ja kysymyksiin ennakkoon. Lopulta saimme sovittua haastattelut viiden alueella sijaitsevan kaupungin satamapäällikön kanssa. Yksilöhaastatteluihin osallistuivat Juhani Turpeinen Imatralta, Hannu Lappalainen Lappeenrannasta, Jukka Vaahtoluoto Savonlinnasta, Janne Kuronen Varkaudesta sekä Sami Lehtonen Kuopiosta. Lisäksi opinnäytetyötä varten haastateltiin Suomen matkustajalaivayhdistyksen edustajaa Pertti Kontista. Tässä haastattelussa mukana olivat naviSaimaan projekti-koordinaattori Kaisa Hirvonen sekä restonomiopiskelija Mira Kaarmo, joka myös kirjoitti opinnäytetyönsä hankkeelle.

Maaliskuussa 2020 World Health Organization (WHO) julisti koronaviruksen aiheuttaman epidemian maailmanlaajuisesti pandemiaksi, minkä seurauksena Suomen hallitus linjasi käyttöönotettavaksi valmiuslain. Poikkeusolojen takia lähikontaktit toisiin ihmisiin suositeltiin rajaamaan minimiin. (Aamuset 2020.) Opin- näytetyö prosessiin tämä vaikutti erityisesti haastatteluiden osalta, sillä niitä ei voitu pitää kasvotusten vaan ne jouduttiin suorittamaan puhelimen tai sähköpos- tin välityksellä. Teemahaastattelut ovat normaalisti keskustelunomaisia tilanteita, mutta puhelimen kautta samanlaista kanssakäymistä oli hankala saavuttaa. Li-

säksi välimatka aiheutti haasteita haastatteluiden dokumentoinnissa. Sami Lehtosen ja Janne Kurosen haastatteluja ei saatu tallennettua teknisten ongelmien takia.

## **5 Haastatteluiden tulokset**

### **5.1 Haastatteluiden analysointi ja esittäminen**

Teemahaastatteluita on luontevaa lähteä analysoimaan haastatteluissa käsiteltyjen teemojen avulla. Teemoittelun tarkoituksena on löytää haastatteluiden vastauksista yhtäläisyyksiä sekä eroavaisuuksia samojen teemojen alta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006b.) Aineistoa voidaan kuitenkin tarkastella myös tyypittelyn kautta, jossa aineiston analysointi viedään seuraavalle tasolle teemoitteluun verrattuna. Teemoittelun tavoin analysoinnissa keskitytään dokumentoituun aineistoon haastateltujen henkilöiden sijaan. Aineisto tiivistetään havainnollistaviin luokkiin, joita yhdistää jokin määritelty tekijä, ja niiden voidaan siksi ajatella muodostavan jokin tietty tyyppi. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006c.)

Opinnäytetyössäni päätin analysoida haastatteluiden tuloksia sekä teemoittelun että tyypittelyn kautta. Haastatteluissa läpikäytyjen teemojen avulla oli helppo lähteä analysoimaan ja vertailemaan tuloksia abstrakteista aihealueista, kuten ekologisuudesta, kansainvälisyydestä sekä tulevaisuudesta. Konkreettisemmat tiedot, joita kerättiin satamien infrastruktuurista, oli mielestäni kuitenkin selkeämpää esitellä tyypittelyn pohjalta. Tulokset toimintaympäristöjen tilanteista ja olosuhteista tiivistettiin tyyppien alle, joita olivat Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo.

Maakunnat esitellään risteilymatkailukohteina, joissa on hyödynnetty kaikkien haastateltavien antamia tietoja satamien infrastruktuurista. Muut tulokset on koottu teemojen alle, jolloin haastateltavien mielipiteiden yhtäläisyydet ja eroa-

vaisuudet tulevat paremmin esille. Tärkeimpiä esille tulleita teemoja olivat risteilymatkailun nykytilanne ja tulevaisuus, kansainvälistyminen, yhteistyö ja markkinointi sekä ekologisuus.

## 5.2 Risteilymatkailun nykytilanne Vuoksen vesistössä

Haastatteluiden suorittamisen aikaan maaliskuussa 2020 risteilytoiminta kaupunkien satamissa oli lähes täysin pysähtyneenä koronaviruksen aiheuttaman tilanteen vuoksi. Satamapäälliköt kertoivat satamissa olleen hiljaista, vaikka normaalina vuonna kausi olisi jo ollut hyvin aluillaan. Savonlinnassa kausi ei ollut päässyt alkamaan vielä toukokuun lopulla ja vain muutamia risteilyjä oli päästy toteuttamaan. Kansainvälisten asiakkaiden kato vaikuttaa varmasti vuoden 2020 kesäsesongin tulokseen kaupungista riippumatta, vaikka suurimman asiakasryhmän Vuoksen vesistön sisävesien risteilymatkailulle muodostavatkin kotimaiset matkailijat.

Suoritettujen haastatteluiden perusteella risteilymatkailun tilanne Vuoksen vesistön kaupungeissa on pysynyt suhteellisen samana viimeisten kymmenen vuoden aikana. Turpeisen (2020) ja Lappalaisen (2020) mukaan sekä Imatran, että Lappeenrannan satamissa risteilylaivojen ja -palveluiden määrä on pysynyt stabiilina lähivuosina. Lehtonen (2020) kertoo kiky-muutosten vaikuttaneen risteilyliiketoimintaan Kuopiossa negatiivisesti. Myös Kontinen (2020) mainitsee yritysten markkinointitoimenpiteiden jääneen vähemmälle. Työhyvinvointipäiviä järjestetään vähemmän isojen yritysten, kuten esimerkiksi Nokian toimesta, mikä näkyy suoraan risteilytoiminnan tuloksissa ympäri Suomen sisävesiä.

Yksi vaikuttava tekijä Vuoksen vesistön vakiintuneeseen tilanteeseen on vanha kalusto. Lappalainen (2020) peräänkuuluttaa rohkeutta ja investointeja alan toimijoilta, jotta risteilymatkailua saataisiin elävöitettyä koko vesistössä. Muita keinoja toiminnan kehittämiseksi tulevaisuudessa olisivat erityisesti Saimaan kanavan pidentäminen sekä mahdollisten kansainvälisten risteilyjen lisääntyminen Vuoksen vesistön alueella. Päätös kanavan pidentämisestä vauhdittaa varmasti

yrittysten ja varustamoiden kehityssuunnitelmia ja niiden toteuttamista. Muutamien vuosien päästä voidaan kanavan läpi saada myös suurempia eurooppalaisia aluksia, ja näin osaltaan saada monipuolistettua risteilytarjontaa Vuoksen vesistössä.

### 5.3 Kansainvälistyminen

Haastatteluiden perusteella suurin osa ulkomaalaisista matkailijoista saapuu Vuoksen vesistölle Venäjältä, mutta muutamien viime vuosien aikana vierailijoita on tullut lisääntyvässä määrin myös muualta Aasiasta. Järvi-Suomea, johon myös Vuoksen vesistön alueen katsotaan kuuluvan, on alettu markkinoimaan kansainvälisille markkinoille tavoitteena nostaa alue Lapin tasoiseksi matkakohteeksi. Konkreettisesti päämäärää on lähdetty tavoittelemaan muun muassa hakemalla Vuoksen vesistöalueelle virallista jäsenyyttä Unescon geopuisto -verkostoon. Geopuistot ovat nykypäivänä suosittuja matkakohteita ja houkuttelevan kansainvälisiäkin matkailijoita (Mänty 2019).

Kansainvälistyminen vaikuttaa kaikkiin Vuoksen vesistön alueen matkailualan toimijoihin, joten sen katsottiin olevan olennainen teema myös risteilyalan toimijoita haastateltaessa. Suurin osa haastateltavista kertoi kansainvälistymisen olevan kaikille osapuolille positiivinen asia. Tulosten perusteella uudet ulkomaiset toimijat otettaisiin Vuoksen vesistön alueella ainakin teoriassa melko hyvin vastaan. Uudet toimijat toisivat mukanaan uusia mahdollisuuksia risteilytoiminnan saralla sekä piristäisivät tarjontaa. Potentiaalia nähtiin muun muassa venäläisissä sekä keskieuropalaisissa toimijoissa. Suunnitelmia suuremmista aluksista ja kehitetyistä palveluista onkin runsaasti. Tuleva projekti Saimaan kanavan pidentämisestä antaa tilaa Keski-Euroopan suuremmille aluksille, mutta niiden tuleminen Vuoksen vesistöön vaatii muutoksia myös monien satamien infrastruktuuriin. Vaahtoluodon (2020) mukaan tällä hetkellä matkustajasatamat ovat monissa paikoissa liian pieniä eikä niiden toimintaympäristöjä ole tehty suurempien alusten käyttöön. Suuret muutokset satamien infrastruktuuriin ovat taloudellisesti haasteellisia.

Ulkomaiset toimijat nähtiin osittain myös kilpailijoina kotimaisille risteilyille. Turpeisen (2020) mukaan laskevan veneilytrendin sekä asiakkaiden vähentymisen vuoksi kansainväliset toimijat eivät itsessään toisi lisäarvoa Vuoksen vesistön risteilytoiminnalle. Mikäli markkinointiin panostamalla toimijoiden mukana Suomen puolelle saataisiin myös lisää asiakkaita, olisi tilanne kaikille hyödyksi. Tärkeänä huomiona esille nostettiin myös Suomen lait ja ekologiset säädökset vesiliikenteessä, joiden rajoissa kansainväliset toimijat tulisi saada työskentelemään.

#### **5.4 Yhteistyö ja markkinointi**

Kuten todettu, sisävesien risteilyjen asiakasmäärät ovat olleet laskussa muutamien vuosien ajan, mikä luonnollisesti kasvattaa kilpailua palveluntarjoajien välillä. Yhteistyötä kuitenkin tehdään sekä satamien kesken että satamapäälliköiden ja risteilyalan toimijoidenkin välillä. Vuoksen vesistö on alueena suhteellisen laaja, mutta etenkin risteilymatkailun saralla toimijat tuntevat pitkälti toisensa.

Vaikka toimintaympäristöt poikkeavatkin kaupungeissa suhteellisen paljon, Vaahtoluoto (2020) kertoo satamien ongelmien olevan hyvin samankaltaisia. Lappeenranta, Kuopio, Joensuu, Varkaus sekä Savonlinna muodostavat Saimaan satamat -ryhmän, joka kokoontuu neljännesvuosittain jakamaan kokemuksiaan sekä etsimään ratkaisuja esiintyneisiin ongelmiin. Myös Lehtosen (2020) mielestä on tärkeä ”puhaltaa yhteen hiileen” muiden satamien kanssa, jotta asiat saataisiin ratkaistua kunnollisin tuloksin. Yhteistyötä tehdään myös oman sataman sisällä satamayhtiön sekä risteily-yritysten välillä. Satamat huomioivat ja tukevat yrityksiä ja heidän toimintaansa sekä tarjoavat ja parantavat palveluita. Lappalaisen (2020) mielestä vuorovaikutusta tulee olla koko ajan.

Markkinointi Vuoksen vesistön alueella on jäänyt osittain liian hajanaiseksi eri kaupunkien välillä. Saimaa-nimityksen käyttäminen aiheuttaa osaltaan problematiikkaa, sillä teoriassa Saimaalla tarkoitetaan vain Vuoksen vesistön eteläisintä osaa. Pohjoisemmassa sijaitsevat järvet, kuten Kallavesi ja Pielinen, ovat maantieteellisesti osa Vuoksen vesistöä, mutta muun muassa Kuopiossa toimivat ris-



teily-yritykset puhuvat markkinoinnissaan vain Kallavedestä tai Vuoksen vesistöä. Turpeinen (2020) painottaakin tärkeäksi tuotteistamista niin, että aluetta markkinoitaisiin pelkästään Saimaa-bändillä kaupungista riippumatta. Tämä helpottaisi koko Vuoksen vesistön alueen nostamista myös kansainvälisille markkinoille. Tällä hetkellä Visit Finland markkinoi Saimaata Lakeland-brändin alla (Business Finland 2018). Lehtonen (2020), että jos veneilijöitä saadaan läntisen Järvi-Suomen alueelle kuten Päijänteelle, on hyvin todennäköistä, että he pysähtyvät myös johonkin Vuoksen vesistön alueen satamista.

## 5.5 Ekologisuus

Euroopan unionin tavoitteena on vuoteen 2030 mennessä vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 40 % (Etelä-Karjalan liitto 2020, 3). Suomi on osaltaan sitoutunut hidastamaan ilmastonmuutosta, ja hallituksen tavoitteena onkin hiilineutraali maa vuoteen 2035 mennessä (Valtioneuvosto 2020). Risteilytoiminta kuormittaa ympäristöä maailmalla suuren suosionsa ja matkustajamäärien voimakkaan kasvun takia. Risteilyalan odotetaan kasvavan edelleen seuraavan 20 vuoden aikana, mistä huolimatta myös se on sitoutunut EU:n tavoitteisiin hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. (Hellén 2019.) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on tehnyt kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi strategian, jossa keskeisenä tekijänä on vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääntyminen vesiliikenteessä. Uusia ekologisempia polttoaineita nykyisten bensiinien ja diesalien tilalle on jo otettu käyttöön uusissa suuremmissa merillä toimivissa aluksissa. Esimerkiksi sähköä, nesteytettyä maakaasua (LNG) sekä kierrätetyistä ruoka- ja kasviöljyistä valmistettua bioöljyä onkin jo nähty myös suomalaisissa aluksissa, tosin lähinnä vielä rahtipuolella. (Liikennefakta 2020.)

Kontisen (2020) mukaan Suomen matkustajalaivayhdistyksessä (SMLY) ympäristötietoisuuden tärkeyteen on herätty viime vuosien aikana. Risteily-yritysten on otettava ympäristöasiat vakavasti, erityisesti, jos asiakkaina on suurempien yritysten edustajia. Kontinen (2020) nimeää esimerkkinä Savonlinnan Oopperajuhlat, joka kerää vuosittain useiden yritysten edustajia kaupunkiin. Ekologisuudesta

on kovaa vauhtia muodostumassa normi, jonka puitteissa kaikkien yritysten odotetaan toimivan. Risteilymatkailun toimialan toimintatapoja on muutettava, jotta yhteiskuntakelpoisuus saataisiin säilytettyä. Tulevaisuudessa alusten hiilidioksidipäästöjen rajoitukset ovat todennäköisiä. Vastaanotto hiilineutraaliudesta on vaihtelevaa niin kansallisella tasolla kuin Vuoksen vesistönkin rannoilla. Loppujen lopuksi kaikki on kiinni rahasta. (Kontinen 2020.)

Saimaan matkustajasatamissa vaihtoehtoisten polttoaineiden palvelutaso on alhainen, sillä niiden kysyntä Vuoksen vesistössä on erittäin vähäistä. Tällä hetkellä risteilytoiminnassa kalusto on vanhaa, minkä takia uusiin ekologisempiin vaihtoehtoihin siirtyminen on haastateltujen satamapäälliköiden mukaan käytännössä mahdotonta. Ympäristöystävällisempiin polttoaineisiin siirtyminen vaatisi kaluston uusimista, mihin puolestaan tarvittaisiin pääomaa. Uuden kaluston hankkiminen polttoainemuutosten takia on suuri investointi, joka risteily-yrittäjien tulisi tehdä lyhyen sesongin aikana saaduilla tuloilla.

Saimaan satamissa ekologisuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen näkyy lähinnä kierrätyksen kautta. Satamien käyttäjiä kannustetaan kierrättämään tarjoamalla hyvät palvelupisteet sekä korostamalla yksilön vastuuta yhteisissä kokouksissa. Jotkut satamat tarjoavat pisteet sekajätteen lisäksi muun muassa biojätteille sekä pahveille. Toisista satamista puolestaan löytyy ainoastaan sekajätepiste, jolloin muiden jätteiden kierrättäminen jää omalle vastuulle. Näissä satamissa esimerkiksi biojätteiden kierrätyspisteen ylläpitämisen ja valvomisen koettiin olevan lähes mahdotonta, sillä satama on auki vain pienen osan vuodesta.

## **5.6 Risteilymatkailun tulevaisuus Saimaalla**

Vuoksen vesistön vesiliikenteen kehittämiseen liittyy olennaisena osana Saimaan kanavan tuleva uudistaminen. Kanavan sulkujen tämänhetkisten mittojen mukaan maksimissaan 82,5 metriä pitkät alukset mahtuvat kulkemaan kanavan läpi. Saimaan kanavan kehittämishankkeen tarkoituksena on pidentää sulkuja 93,2 metriin, sillä hankkeen toimijoiden mukaan alusten koot kasvavat maail-

malla, mikä johtaisi tulevaisuudessa kanavan kautta kulkevan liikenteen vähentymiseen. Sulkujen pidentäminen varmistaisi kanavaliikenteeseen sopivien alusten liikkumisen Vuoksen vesistöissä sekä takaisi Saimaan ja Suomenlahden välisen vesireitin kehittämismahdollisuudet tulevaisuudessakin. (Väylävirasto 2019.)

Vahtoluoto (2020) muistuttaa, että mikäli Vuoksen vesistöön saataisiin suurempia risteilyaluksia, olisivat ne lähes sataprosenttisesti ulkomaalaisia aluksia. Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeen mukaan puolet Euroopan väestöstä on sijoittunut asumaan rannikoiden tai sisävesiväylien läheisyyksiin, joita pitkin myös Vuoksen vesistöön on mahdollista päästä vesiteitse. Saimaan kanavan kautta kulku onnistuu sisävesiverkoston pitkin itään Laatokkaan, Moskovaan ja Volgajokea pitkin aina Kaspianmerelle asti sekä länteen Ruotsin järviin ja Keski-Euroopan sisävesiin. (Etelä-Karjalan liitto 2020, 2.)

Haastatteluiden perusteella risteilytoimintaa läheltä seuranneilla toimijoilla on toiveikas olo risteilymatkailun tulevaisuudesta Vuoksen vesistöissä. Ekologisuus ja luontomatkailun trendit voisivat osaltaan lisätä vesiliikennettä sekä kotimaanmatkailua Suomessa, ja muun muassa kaupunkien välisessä reittiliikenteessä sekä teemaristeilyissä nähdään potentiaalia. Kontisen (2020) mukaan Vuoksen vesistön alueelle tarvittaisiin kuitenkin suurempi alus piristämään risteilymatkailua sekä tarjoamaan uusia innovatiivisia tuotteita. Lappalaisen (2020) mielestä toivoa olisi kansainvälisessä reittiliikenteessä, jota moni risteily-yritys on aiemmin yrittänyt, onnistumatta kuitenkaan luomaan kestäväää ja menestyväää liiketoimintaa. Myös Turpeinen (2020) toivoo kysynnän ja kiinnostuksen kasvavan risteilymatkailua kohtaan, jonka myötä myös tarjontaa olisi kannattava lisätä. Vesistöistä ei kuitenkaan haluta ”likälätäkköä”, vaan risteilyliiketoiminnan toivotaan kasvavan markkinalähtöisesti sekä ekologisesti hallitusti.

Suomessa sesonki on lyhyt ja sääolosuhteet epävakaita, mikä luo epävarmuutta matkailualan kaikille osa-alueille, myös risteilyliiketoiminnalle. Tällä hetkellä poikkeavuutta kysyntään aiheuttaa koronapandemia ja sen myötä asetetut rajoitteet matkustamiseen ja palveluiden tarjoamiseen. Ulkomaalaisten matkailijoiden suhteen sesonki tulee varmasti olemaan aiempaa hiljaisempi, mutta mahdollisuuksia nähdään lisääntyneessä kotimaan matkailussa sekä paikallisissa asiakkaisissa.

## **6 Saimaa Guide -opas**

### **6.1 Saimaan toimintaympäristöt risteilymatkailun kannalta**

#### **6.1.1 Etelä-Karjala**

Etelä-Karjala on Vuoksen vesistön alueen eteläisin maakunta ja sen pääkaupunki Lappeenranta vastaanottaa Saimaan kanavan kautta vesistöön saapuvat alukset (goSaimaa Oy 2019). Lappeenrannan matkustajasatama toimii syväväylän varrella, joten isompikin matkustaja-alus on mahdollista pysäköidä kaupungin keskustaan. Kaupunginlahden satama sijaitsee keskeisellä paikalla keskustan palveluiden läheisyydessä. Alueella toimivan torin sekä lukuisten terassien ja ravintoloiden lisäksi monipuoliset risteilyt luovat satamaan elinvoimaa kesäkaudella. Lisäksi majoitustarjonta ja erilaiset ohjelmalvelut löytyvät sataman välittömästä läheisyydestä. Samassa satama-altaassa on myös matkustajasatama, johon mahtuu kerralla kaksi suurempaa alusta. Kesäkautena matkustajasatama toimii monipuolisten risteilyjen lähtöpaikkana. Lappeenrannan satamanjohtajan Hannu Lappalaisen (2020) mukaan kanavaristeilyt Viipuriin ovat suuressa osassa risteilyliiketoimintaa. Lisäksi tarjolla on pienempiä risteilyjä Saimaan kanavalle sekä Suur-Saimaalle ja muihin lähivesistöihin. (Lappalainen 2020.)

Ekologisuus Lappeenrannan satamassa on otettu huomioon veneilijöille tarjolla olevissa palveluissa sekä muussa sataman alueella tapahtuvassa toiminnassa. Veneilijöille satamassa on tarjolla laajalti eri palveluita, joiden avulla pyritään kannustamaan niin paikallisia kuin vierailijoitakin ekologisempiin toimiin. Lappalaisen mukaan Lappeenrannassa on erittäin laaja jätehuolto ja hyvät palvelupisteet mikä tekee kierrättämisestä helppoa. Satamasta löytyy myös pilssiveden- eli laivaan kertyvän likaveden poistopalvelu. Lisäksi satamaan on lähivuosien aikana tu-

lossa painolastiveden poistopalvelu, joka poistaa veneeseen lisäkuormaksi lisättyä vettä. Vääriin vesistöihin joutuessaan tämä vesi voi aiheuttaa haittoja ekosysteemille. (Lappalainen 2020.)

Lappeenrannan lisäksi Etelä-Karjalan maakuntaan kuuluu vain yksi toinen kaupunki, Imatra. Lammassaaren matkustajasatama sijaitsee muutaman kilometrin päässä kaupungin keskustasta Ukonniemen virkistysalueella, joka tarjoaa laajan valikoiman erilaisia aktiviteetti- ja majoitusmahdollisuuksia (goSaimaa Oy 2019). Syväväylä ulottuu myös Imatralle, jonka ansioista satamasta löytyy tilaa ja paikkoja kaiken kokoisille aluksille, Saimaan kanavan mittojen rajoissa. New Port Imatran satamapäällikön Juhani Turpeisen (2020) mukaan Imatralta löytyy erityyppistä risteilytoimintaa. Lammassaaren satamasta tehdään lyhyitä sightseeing-risteilyjä sekä harjoitetaan pienimuotoista kalastusmatkailua. Myös matkustajasataman vastarannalla, samassa satama-altaassa toimivan Imatran Kylpylän vieraslaiturilta lähtee risteilyjä sisävesille.

Imatran satamasta löytyvät monipuoliset palvelut myös veneilijöille. Sähköistetyt vierasvenepaikat, septitankin eli wc:n jätesäiliön ja pilssivesien tyhjennykset sekä ravintola ja majoituspalvelut sijaitsevat aivan rannan tuntumassa. Jätteiden keräyspisteet löytyvät sekajätteelle, jäteöljylle, pilssivedelle sekä öljyisille kiinteille jätteille. Polttoaineiden myynti keskittyy tällä hetkellä diesel sekä 98- ja 95-bensoihin. LNG:n kysyntä on tällä hetkellä vielä suhteellisen pientä, mutta kysynnän mahdollisen muuttumisen myötä on myös tarjontaan tultava muutoksia. (Turpeinen 2020.)

### **6.1.2 Etelä-Savo**

Imatralta ja Lappeenrannasta syväväylä jatkuu pohjoiseen ”Saimaan sydämeen”, Savonlinnaan, jossa risteilyjä tehdään lähinnä lähisaaristoon sekä kaupungin suurimman nähtävyyden Olavinlinnan läheisyyteen. Reittiliikennettä on kesäisin Savonlinnan ja Kuopion välillä. Savonlinnan 2,4 metriä syvä matkustajasatama sijaitsee keskeisellä paikalla kaupungin ytimessä, jossa majoitus- ja ravintolapalvelut ovat helposti saatavilla. Keskustassa vesireitit kulkevat ahtaasti ja syvyys

on vaihtelevaa matalikkojen takia. Savonlinnan kaupungin satamapäällikkö Jukka Vaahtoluoto (2020) kertoo kaupungin matkustajasataman täyttyvän paikallisten toimijoiden aluksista vieraslaituria lukuun ottamatta. 80-metrinen vieraslaituri sijaitsee matkustajasatamassa, jossa voi pysähtyä esimerkiksi reittiliikenteessä oleva risteilyalus. Satamiin pysäköimisistä peritään suuremmilta risteily- ja matkustaja-aluksilta satamamaksutaksa nettotonnin mukaan. (Vaahtoluoto 2020.)

Savonlinnan matkustajasatamasta löytyvät vesi- ja sähköpisteet sekä mahdollisuus septitankin imutyhjennykseen. Tankkauspistettä isommille aluksille ei satamassa kuitenkaan ole. Haislahden syväsatamassa on tarjolla laajempi valikoima palveluita, mutta Vaahtoluodon mukaan siellä asiointi risteilyaluksella on muun muassa kulkulupien takia hankalaa. Uutta risteilysatamaa onkin kaavailtu Haislahteen, jossa infrastruktuuri sopii paremmin pidemmille aluksille. Syväys on suurempi, kääntymiselle on enemmän tilaa ja satamasta löytyy valmiina 100-metrinen laituri. (Vaahtoluoto 2020.)

Etelä-Savon maakuntakeskuksen Mikkelin keskustan satamaan kulkeminen vesiteitse on rajoitettua sataman edustalla järven yli kulkevan 8,5 metriä korkean Savilahden sillan vuoksi. Satamasta löytyy septitankin ja pilssiveden tyhjennysmahdollisuudet, kemiallisen wc:n tyhjennys sekä muita palveluita veneilijöille. Mikkelin tori ja palvelut löytyvät noin 300 metrin päästä satamasta. (Suomen vierassatamat Oy 2018.)

Muista maakuntien pääkaupungeista poiketen Mikkeli ei sijaitse syväväylän varrella, mikä varmasti vaikuttaa risteilytarjonnan määrään kaupungissa. Mikkelin seudun risteilyistä suurin osa lähtee Puumalan satamasta, syväväylän varrelta. Tarjonta on pienimuotoista ja valikoima melko suppea. (Latvala & Pulkkinen 2019.) Mikkelin matkailusivustoilla esillä ovat erityisesti norpparisteilyt sekä pienryhmille järjestettävät saaristoristeilyt sähköllä toimivalla Ekopaatilla (Visit Mikkeli 2020).

### 6.1.3 Pohjois-Karjala

Savonlinnasta pohjoiseen siirryttäessä syväväylää pitkin pääsee sekä Joensuuhun että Varkauden kautta Kuopioon. Syväväylä jatkuu itään aina Joensuun raitisatamaan asti. Matkustajasatama toimii kaupungin keskustassa Pielisjoen varrella, joka kulkee Pyhäselältä kaupungin läpi Pohjois-Karjalan maakunnan keskusjärvelle Pieliselle. Vähimmillään 2,4 metriä syvä vesitie satamaan kulkee 3,9 metriä korkean avattavan Ylisoutajan sillan alitse. Pielisjokea pitkin kuljettaessa alikulkukorkeus on kiinteiden siltojen vuoksi alimmillaan 10,5 metriä, mikä rajoittaa korkeampien alusten pääsyä Pieliselle. (Saimaan satamat 2020.)

Risteilytoiminta on jo muutamien vuosien ajan ollut hiipumaan päin Pohjois-Karjalan alueella, eikä Joensuun keskustan alueella ole tällä hetkellä yhtäkään risteilytoimijaa. Vilkkainta risteilyjen kannalta on Pielisellä, jonka rannoilla sijaitsee Pohjois-Karjalan suosittuja matkakohteita, kuten Kolin kansallispuisto Lieksassa sekä Bomban kylpylä Nurmeksessa. Pieliselläkin toiminta keskittyy lähinnä reitti-liikenteeseen matkakeskusten välillä. (Tolvanen 2020.)

### 6.1.4 Pohjois-Savo

Varkauden kaupungin kohdalla syväväylää matkaavan aluksen on kuljettava 500-metriä pitkän Taipaleen kanavan läpi (Väylävirasto 2018). Taipaleen vierasvenesatama sijaitsee kanavan pohjoispuolella, ja sinne sopivat pysäköimään myös isommat matkustaja-alukset. Kaupallista risteilytoimintaa ei kaupungista itessään kuitenkaan löydy. (Kuronen 2020.) Varkauden alueen sokkeloisten vesireittien ja matalien siltojen vuoksi kaupungin keskustan tavoittaminen vesiteitse on haasteellista isommilla matkustaja-aluksilla. Keskustaan pääsee avattavan rautatiesillan alitse, jonka jälkeen pysäköiminen tapahtuu Navitaksen laituriin. (Visit Varkaus 2020.)

Vuoksen vesistön pohjoisimmat kolkat sijaitsevat Pohjois-Savon maakunnan alueella. Kuopion Maljalahti tarjoaa keskustan välittömässä läheisyydessä risteilyjä,

veneilijöiden palveluita sekä majoitus- ja ohjelmapalveluita. Vieraspaiikkoja isomille matkustaja-aluksille löytyy matkustajasatamasta, jossa kulkusyvyys on matalimmillaan 3 metriä. Kuopiosta tehdään sisävesiristeilyjä muun muassa Tahkolle, Iisalmeen, Heinävedelle sekä Savonlinnaan. (Lehtonen 2020.)

Suomen Matkustajalaivayhdistyksen edustajan Pertti Kontisen (2020) mukaan Kuopion matkustajasatama on Vuoksen vesistön vilkkain. Matkustajamäärät Vuoksen vesistön satamissa ovat 100 000 luokkaa vuodessa, mistä 60 000 tulee Kuopion satamassa tapahtuvasta toiminnasta. (Kontinen 2020.) Kuopiossa toimiikin useampi risteily-yritys, jotka tarjoavat laajan valikoiman palveluita (Kuopiotahko 2020).

Järvimaisema on keskeinen osa Kuopion kaupunkia, joten vesistöihin tukeutuva matkailuelinkeino koetaan tärkeänä kehityskohteenä. Maljalahden matkustajasatamaan tehdäänkin laajennuksia tulevien vuosien aikana, jolloin tiedossa on ainakin uusia laituripaikkoja. (Kuopio.fi 2020.) Lehtosen (2020) mukaan kehitteillä on myös uusia risteilypalveluita, kuten reittiristeilyjä ”Hop on, hop off” -periaatteella.

## **6.2 Oppaan kehittäminen**

Saimaa Guide-opas on alustavasti toteutettu englannin kielellä ja julkaistu verkossa, jotta se olisi saavutettavissa mahdollisimman monille ihmisille. Tällä hetkellä se löytyy tiedostona naviSaimaa-hankkeen materiaalipankista, ja sitä on jaettu halukkaille risteilyalan toimijoille digitaalisena versiona.

Alustavan suunnitelman mukaan, opas oli tarkoitus taitattaa ennen sen laittamista yleiseen jakoon, mutta tätä ei kuitenkaan saatu hankkeen puolesta onnistumaan. Myöhemmin on kuitenkin mahdollista jatkojalostaa opasta esimerkiksi kääntämällä sen eri kielille sekä painamalla fyysisiä kappaleita, joita voisi olla tarjolla muun muassa satamien infopisteillä sekä matkailuyrityksissä.



## 7 Luotettavuus ja eettisyys

### 7.1 Opinnäytetyöraportin luotettavuus

Tieteellisen käytännön edistämiseen sekä tieteellisten loukkausten ehkäisemiseen on laadittu laajat ohjeet opetus- ja kulttuuriministeriön perustaman tutkimuseettinen neuvottelukunnan (TENK) toimesta. Kaikki ammattikorkeakoulut ovat sitoutuneet noudattamaan näitä ohjeita harjoittamissaan tutkimuksissa sekä huolehtimaan, että opiskelijoiden perehdytys tutkimuseetiikkaan on kiinteä osa koulutusta. Opinnäytetyötä tehdessä tulee toimia näiden oppien pohjalta vastuullisesti, luotettavasti ja eettisesti. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012.)

Opinnäytetyön voidaan katsoa olevan tieteellisesti luotettava ja hyväksyttävä, mikäli se noudattaa hyvän tieteellisen käytännön sääntöjä. Tutkimuseetiikan näkökulmasta tulee erityisesti kiinnittää huomiota tiedonhankintamenetelmiin, tulosten tallentamiseen ja esittämiseen sekä yleiseen huolellisuuteen ja tarkkuuteen. Lisäksi muiden tutkijoiden tekemän työn kunnioittaminen kuuluu hyvän tieteellisen käytännön lähtökohtiin. Esimerkiksi plagiointi ja muunlaiset loukkaukset voivat johtaa tutkimuksen mitätöintiin tai pahimmassa tapauksessa olla jopa lainvastaisia. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012.)

Tässä opinnäytetyössä eettisiä ja luottamuksellisia toimintatapoja vaativat erityisesti toimialan ammattilaisille suoritettavat teemahaastattelut. Tietosuoja-asetusta sovellettiin haastatteluiden kohdalla henkilötietojen käsittelyyn. Henkilötietoihin kuuluvat esimerkiksi haastateltavan henkilön yhteystiedot, ääni sekä haastattelun aikana annetut vastaukset. Henkilötietojen käsittelyyn liittyy tietojen kerääminen, tallentaminen sekä säilyttäminen. (Ketola 2018.)

Ennen haastatteluiden aloittamista haastateltaville tiedotettiin heidän oikeudestaan lopettaa haastattelutilanne missä vaiheessa tahansa. Haastateltavalle ilmoitettiin myös, että haastattelun tulokset kirjattaisiin anonyymisti, mikäli hän niin haluaisi. Kaikki haastateltavat olivat kuitenkin valmiita toteuttamaan haastattelut

omalla nimellään. Haastateltavilta pyydettiin lupa haastatteluiden nauhoittamiseen sekä tulosten hyödyntämiseen opinnäytetyössä ja Saimaa Guide -oppaassa. Näihin tuloksiin perehdyttiin ammattimaisesti ja niitä tutkittiin opinnäytetyön aiheen pohjalta. Tulokset analysoitiin ja esitettiin niin, ettei niistä aiheudu haastatelluille henkilöille yritystoimintaan liittyviä haittoja. Haastateltavien henkilötietoja ei myöskään levitetä tai käytetä opinnäytetyön ulkopuolisiin tarkoituksiin.

Jotta haastattelujen tulokset antaisivat mahdollisimman laaja-alaisen kuvan koko Vuoksen vesistöstä, kiinnitettiin huomiota haastateltavan joukon heterogeensyyteen. Haastateltavat olivat Etelä-Karjalan, Etelä-Savon sekä Pohjois-Savon maakunnista, jolloin Vuoksen vesistön eri alueet ja niiden toimintaympäristöt olivat laajalti edustettuna. Haastattelua pyydettiin myös valtakunnan tason toimijalta Suomen Matkustajalaivayhdistykseltä, jotta muun Suomen risteilytoimintaa voitaisiin verrata Vuoksen vesistön tilanteeseen.

Haastattelurungot lähetettiin haastateltaville muutama päivä ennen haastattelun suorittamista, jotta he saisivat tutustua kysymyksiin ennakkoon. Sama teemat pidettiin kaikissa haastatteluissa tulosten pätevyyden takaamiseksi, mutta kysymysrungot saattoivat vaihdella eri sidosryhmien välillä. Haastattelurunkoja työstettiin opinnäytetyöohjaajien sekä Experience design -kurssin pienryhmän kanssa, jotta kysymykset saataisiin mahdollisimman ymmärrettävään muotoon. Kysymysten tuli myös olla relevantteja tutkimusten kannalta ja vastattava haastateltavan tietotaitoa ja ammattitaustaa, jotta tuloksista saataisiin luotettavia.

## **7.2 Oppaan tietosuoja ja tekijänoikeudet**

Tekijänoikeuslaki 1961/404 suojaa kirjallisten, suullisten sekä taiteellisten teosten ulkomuotoa. Saimaa Guide -oppaassa lakiin oli perehdyttävä erityisesti karttojen sekä graafisten kuvioden käyttäjänoikeuksiin liittyvien kysymysten kohdalla. Työhön tarvittiin useita laadukkaita ja selkeitä graafisia kuvioita tukemaan kirjoitettua tekstiä. Oppaassa käytetyt kartat ovat kuvakaappauksia Karttaselain-sovelluksesta, ja niitä käytetään havainnollistamaan satamien maastoa sekä toimintaym-

päristöä. Maastokarttojen avulla tuodaan tarkemmin esille satama-alueen infrastruktuuria sekä väylien reittejä ja vedensyvyyyksiä. Sopivia hyvänlaatuisia graafisia karttoja Vuoksen vesistöä ei kuitenkaan netistä löytynyt, joten päädyin tekemään ne itse grafiikkaohjelmalla. Tällöin pystyin itse merkitsemään karttoihin kaikki tarvittavat tiedot sekä tekemään niistä mieleiseni näköisiä. Lisäksi mahdollisia tekijänoikeuksien loukkaamisia ei tarvinnut pelätä, kun oikeudet ovat itselläni.

Kartat voidaan luokitella taiteellisiksi, tieteellisiksi tai kirjallisiksi teoksiksi ja kuuluvat siksi tekijänoikeuslain piiriin. Tällä jaottelulla on merkitystä muun muassa tekijänoikeudellisten rajoitussäännösten kannalta, sillä kirjallisten teosten kohdalla teostasovaatimus on alempana kuin taiteellisten tuotosten. Oppaassa käytetyt kartat ovat kuitenkin pääosin teknisiä ja faktoihin perustuvia tuotoksia, joten ne luokitellaan kirjalliseksi teokseksi, ja siksi niiden käyttörajoitukset ovat lievempiä. (Oesch 2013.)

Nykypäivänä on tehty lukuisia karttasovelluksia, joissa käyttöoikeudet on määritelty tietosuojalain mukaisesti. Sovellusten joukosta sopivimmaksi valikoitui AccelBit Oy:n Karttaselain, jonka karttapalvelu oli ilmainen ja kartat olivat ominaisuuksiltaan käyttötarkoitukseen sopivia. Sovelluksen palveluehtojen käyttörajoituksissa sallitaan palvelun sisällön pienimuotoinen käyttö (Karttaselain 2020). Myöskään tietosuojalain mukaan karttojen pienen osan kopiointi ei loukkaa tietosuojaa (Oesch 2013). Otin kuitenkin varmuuden vuoksi yhteyttä Karttaselaimen asiakaspalveluun, josta annettiin lupa karttojen käyttöön Saimaa Guide -oppaassa (Karttaselain 2020).

Toimeksiantajan toiveiden mukaan opas on visuaalinen ja sisältää paljon kuvia järvimaisemista ja satamista. Kuvat on poimittu kaupunkien virallisten matkailuorganisaatioiden kuvapankeista, ja niitä on käytetty tekijänoikeuksia kunnioittaen ja kuvapankkien ohjeita noudattaen. Kuvan ottajan nimi on kerrottu kuvan yhteydessä sekä osoite, josta kuva on tallennettu. Kuvien tiimoilta otettiin myös yhteyttä Savonlinnan matkailuinfoon, josta lähetettiin linkki kuviin sekä lupa niiden käyttämiseen oppaassa.

## 8 Pohdinta

### 8.1 Johtopäätökset ja kehittämisideat

Teemahaastatteluiden tulosten perusteella voidaan todeta Vuoksen vesistön toimintaympäristöjen olevan risteilyliiketoiminnan kannalta haasteellisia. Kysyntä ja tarjonta risteilymatkailun saralla ovat pysyneet koko Vuoksen vesistössä suhteellisen tasaisena jo vuosien ajan eikä suuria kehitysaskelia ole otettu. Tarjonta on samankaltaista vesistön kaikissa kolkissa, koostuen lähinnä reitti-, kanava- sekä tilausristeilyistä.

Vakiintuneeseen tilanteeseen löytyi haastatteluiden avulla monia syitä. Useimmilla Vuoksen vesistön alueella toimivilla risteily-yrityksillä on pitkät juuret alan toimijoina. Vaahtoluodon (2020) mukaan 1970-luku oli sisävesiristeilyn ”kulta-aikaa”, miltä ajoilta suurin osa vesistöllä toimivasta kalustostakin on. Vanhat alukset tarkoittavat rajallisia mahdollisuuksia nykyajan palvelutarjonnassa. Toisaalta uusia toimijoitakin tulee alalle vähänlaisesti, minkä takia kilpailuakaan ei juuri synny. Suurempi tarve kilpailla asiakkaista ajaisi tarjontaa eteenpäin, mikä puolestaan uudistaisi ja kehittäisi koko sisävesiristeilyjen toimialaa.

Tulevaisuuden tiukentuneet säädökset ja lait hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä tulevat pakottamaan muutoksia myös sisävesiristeilyjen toimialalle. Uusien polttoaineiden käyttöönotto tulisi todennäköisesti vaatimaan uutta kalustoa, joissa olisi mahdollista hyödyntää ympäristöystävällisempiä voimanlähteitä. Lyhyen ja epävarman sesongin takia suuret investoinnit nähdään kuitenkin risteilyliiketoiminnassa lähes poikkeuksetta riskeinä. Uuden kaluston hankkiminen on kallista, eikä siihen epävarmalla alalla monikaan uskalla lähteä. Hyvään kauteen vaaditaan aurinkoisia ja lämpimiä säitä, jotta asiakkaita olisi tarpeeksi kattamaan investointien kulut. Tämä ei valitettavasti Suomessa ole itsestäänselvyys.

Saimaan kanavan liikennetilaston (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019a) mukaan matkustaja-alusten liikennemäärät ovat olleet laskussa viime vuosien aikana, mikä tulee kuitenkin todennäköisesti muuttumaan muutaman vuoden kuluessa, kunhan kanavan uudistaminen on saatu päätökseen ja uudet suuremmat alukset mahtuvat kulkemaan kanavassa. Ulkomailta saapuvien alusten määrän lisäämisen katsotaan olevan etusijalla Vuoksen vesistön kehittämisessä (Etelä-Karjalan liitto 2020, 2).

Risteilymatkailun kehittäminen ei kuitenkaan voi jäädä ainoastaan Saimaan kanavan laajentamiseen sekä kaluston uusimiseen, vaan muutoksia on tehtävä myös monien satamien infrastruktuuriin. Harva Vuoksen vesistön matkustajasatamista on suunniteltu suurempien laivojen käyttöön, minkä takia esimerkiksi alusten kääntäminen voi olla satama-alueella hankalaa, jopa mahdotonta. Syväväylän varrella oleviin syväsatamiin saataisiin mahtumaan suuria aluksia. Toisaalta näistäkin satamista valtaosa on suunniteltu rahtialuksille, joten niiden ympäristön muuttaminen risteilyaluksille sopivaksi vaatisi parannuksia muun muassa turvallisuuteen ja palvelutarjontaan.

Toimintaympäristön lisäksi kehitysmahdollisuuksia löytyy myös palvelutarjonnassa ja markkinoinnissa. Suurin osa sisävesiristeilyjen asiakkaista Vuoksen vesistössä on kotimaisia matkailijoita. Ulkomaisia vieraita saadaan lähinnä Venäjältä, mutta kansainväliset tapahtumat tuovat satunnaisia asiakkaita ympäri maailmaa. Näiden tapahtumien, kuten koulutusten, konferenssien sekä kulttuuri- ja taidetapahtumien asiakkaille voisi räätälöidä risteilytuotteita päätapahtuman ympärille. Vesibusseja ja reittiliikennettä, joita jo monista kaupungeista löytyy, voitaisiin kehittää suunnittelemalla tekemistä ja näkemistä itse matkalle. Tällöin risteily ei olisi vain keino päästä pääkohteeseen, vaan siitä saataisiin osa elämystä.

Vuoksen vesistössä välimatkat matkustajasatamasta toiseen ovat pitkiä. Haastatteluissakin esille tuotiin ehdotuksia vesireittien sekä bussiliikenteen yhdistämisistä. Kontinen (2020) hahmotteli ideoita teemaristeilyistä, joissa laiva liikkuisi öisin ja päivät kuluisivat eri kohteita ja nähtävyyksiä bussilla kierrellen. Kyseiset

konseptit ovat suosittuja muualla Euroopassa, ja ne olisi helppo toteuttaa myös Suomen sisävesillä.

Destinaatiobrändäys on tänä päivänä tärkeä markkinointikeino, sillä yksittäisten yritysten voi olla vaikea saada omaa ääntään kuuluviin lukemattomien muiden matkailualan toimijoiden joukosta. Destinaation eli matkailualueen brändin luomisessa korostuvat yhteistyön ja pitkäjänteisyyden tärkeys. (Flowhouse 2020.) Kansallisella tasolla Vuoksen vesistön markkinoinnissa käytetään Saimaa-brändiä, joka kattaa koko vesistön alueet kaikissa neljässä maakunnassa. Kansainvälistä markkinointia puolestaan on lisääntyvissä määrin keskitetty Lakeland-brändin alle, jonka alle kuuluvat Vuoksen vesistön lisäksi neljä muuta maakuntaa Keski-Suomen alueelta. Saimaa- ja Lakeland-destinaatioiden markkinoinnissakin tulisi entisestään edistää brändien tunnettavuutta, minkä kautta koko alueen matkailutuotteiden ja -palveluiden luotettavuus ja arvo nousisivat asiakkaiden silmissä.

## **8.2 Opinnäytetyön vastaanotto ja sen vaikutus työn etenemiseen**

Opinnäytetyö Vuoksen vesistön vesiliikenteen toimintaedellytysten kartoittamisesta risteilyliikenteen kannalta oli mainittu jo naviSaimaa-hankkeen hankesuunnitelmassa. Suurin osa haastatelluista henkilöistä oli kuullut hankkeesta tai jopa ollut maakuntaliittojen kautta mukana hankkeen toiminnassa. Saimaa Guide -opas muotoutui prosessin edetessä ja sen valmistumista markkinoitiin alan toimijoille jo hyvissä ajoin. Idea yleishyödyllisestä oppaasta otettiin hyvin vastaan, ja suoritettujen haastatteluiden perusteella oppaalle oli myös kysyntää.

Tiedonhankinnassa haasteita oli haastatteluiden sopimisen kanssa. Haastattelu-pyyntöihin saatiin sähköpostitse vastauksia huononlaisesti. Ottaessamme yhteyttä puhelimitse haastatteluajankohdat saatiin sovittua enemmistön kanssa, mutta ehkä kiireellisen aikataulunsa takia osa henkilöistä kuulosti haluttomalta antamaan haastatteluja. Haastattelut osuivat satamapäälliköille kiireelliseen ajankohtaan alkukeväälle, mikä ymmärrettävästi osaltaan vaikutti heidän mah-

dollisuuksiinsa osallistua haastatteluihin. Vastaanotosta huolimatta haastateltavat olivat kannustavia opinnäytetyötä kohtaan ja jäivät mielenkiinnolla odottamaan Saimaa Guide -oppaan valmistumista.

### 8.3 Ammatillinen kasvu ja kehitys

Karelia-ammattikorkeakoulun (2018) opinnäytetyön ohjeen mukaan opinnäytetyöprosessin aikana opiskelijalla on tilaisuus soveltaa tietojaan ja taitojaan toiminnallisessa oppimisessa sekä osoittaa ammatillista valmiuttaan. Asiantuntijuuden todistamiseen liittyvät opinnäytetyöprosessin vaiheiden ja tutkimusmenetelmien hallitseminen sekä jatkuva oman työskentelyn kriittinen arviointi ja kehittäminen. Opinnäytetyössä arvioidaan erityisesti vaadittujen menetelmien käyttöä, opiskelijan perehtyneisyyttä työhön sekä raportin tieteellisyyttä ja kielen teknistä osaamista. (Karelia-ammattikorkeakoulu 2018.)

Toiminnallisen opinnäytetyön toteuttamisessa korostuu toimintaoppiminen, jonka tavoitteena on kehittää työelämässä samankaltaisissa tilanteissa hyödynnettävä ammatillista tapaa toimia ja ajatella (Salonen 2013, 5). Hanketoiminnassa on tärkeää hallita itsenäinen työskentely sekä oman työnteon organisointi ja suunnittelu. Nämä taidot olivat tärkeitä myös opinnäytetyötä kirjoittaessa, ja koenkin oppineeni suunnitelmallisuutta sekä vastuullisuutta työtäni kohtaan, joka varmasti säilyy myös työelämässä.

Koin opinnäytetyön kirjoittamisen itselleni erittäin hyödylliseksi ja opettavaiseksi kokemukseksi, sillä pääsin sen kautta tutustumaan tarkemmin hanketyöskentelyyn ja erityisesti matkailun kehittämiseen kehityshankkeiden kautta. Suoritin opiskelujeni syventävän harjoittelun naviSaimaa-hankkeella, jonka kautta perehdyin risteilytoimintaan ja vesiliikenteeseen ennen opinnäytetyöprosessin aloittamista. Harjoittelun aikana keräsin pohjatietoa aiheesta sekä kehitin osaamistani uuden aihealueen tutkimisessa. Keräämäni tietotaito oli tärkeää etenkin suoritettujen haastatteluiden ammattimaisuuden ja asiantuntevuuden kannalta.

Tässä opinnäytetyössä tiedonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastatteluita, jotka suoritettiin sisävesien risteilyliiketoimintaan perehtyneille ammattilaisille. Haastattelutilanteen kokeminen haastattelijan perspektiivistä kehitti vuorovaikutuksellisuutta ja kommunikointikykyjäni sekä uusien ja vieraiden tilanteiden hallitsemista. Haastattelutilanteissa jouduin menemään mukavuusalueeni ulkopuolelle, mikä tulevaisuudessa helpottaa ammatillisen osaamiseni itsevarmempaa hyödyntämistä.



## Lähteet

- Aamuset. 2020. Suomessa on nyt poikkeustila. Aamuset-kaupunkimedia 17.3.2020. <https://aamuset.fi/artikkeli/4897067/Suomessa+on+nyt+poikkeustila>. 15.6.2020.
- Airaksinen, T. 2009. Toiminnallisen opinnäytetyön kirjoittaminen. <https://www.slideshare.net/TiinaMarjatta/toiminnallinen-opinnytetytekstin>. 16.6.2020.
- Anttonen, M. 2020. Suomen suurin järvi sai kauan kaipaamaansa jättipotin – Venäjälle johtava kanava tuo Saimaalle liki 100-metriset alukset. Yle 17.9.2020. <https://yle.fi/uutiset/3-11549267>. 22.9.2020.
- Business Finland. 2018. Visit Finland syventää suuralueyhteistyötä Järvi-Suomen maakuntien kanssa. Business Finland 31.1.2018. <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2018/visit-finland-syventaa-suuralueyhteistyota-jarvi-suomen-maakuntien-kanssa/>. 17.6.2020.
- Etelä-Karjalan liitto. 2020. Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke, 1–3, 10. <https://dynasty.savonlinna.fi/kokous/20195253-7-1.PDF>. 8.6.2020.
- Flowhouse. 2020. Matkailualueen brändäys. <https://flowhouse.fi/matkailualueen-brandays>. 29.6.2020.
- goSaimaa Oy. 2019. Lake Saimaa 2019. Holiday guide to Lappeenranta and Imatra region. <https://www.gosaimaa.com/loader.aspx?id=54f94de8-cd61-4afa-8e2c-6462a8510350>. 22.5.2020.
- Hellén, A-M. 2019. Huoli ympäristöstä viitoittaa risteilymatkailun tulevaisuutta. Pulloposti-kolumnisarja 14.11.2019. [https://www.centrumbalticum.org/uutishuone/julkaisut/pulloposti/huoli\\_ymparistosta\\_viitoittaa\\_risteilymatkailun\\_tulevaisuutta.6009.news](https://www.centrumbalticum.org/uutishuone/julkaisut/pulloposti/huoli_ymparistosta_viitoittaa_risteilymatkailun_tulevaisuutta.6009.news). 11.6.2020.
- Karelia-ammattikorkeakoulu. 2018. Opinnäytetyön ohje. [https://student.karelia.fi/fi/opinnot/oppari/opinnaytetyo\\_asiakirjakirjasto/Karelia\\_opinnaytetyon\\_ohje.pdf](https://student.karelia.fi/fi/opinnot/oppari/opinnaytetyo_asiakirjakirjasto/Karelia_opinnaytetyon_ohje.pdf). 29.6.2020.
- Karttaselain. 2020. Karttaselaimen palveluehdot. <https://www.karttaselain.fi/terms>. 27.5.2020.
- Ketola, A. 2018. Tietosuoja ja tutkijan vastuu. Powerpoint-diat. Tietoarkisto. [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/156302/ketola\\_tietosuoja\\_osa2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/156302/ketola_tietosuoja_osa2.pdf?sequence=1&isAllowed=y). 18.6.2020.
- Kontinen, P. 2020. Edustaja. Suomen Matkustajalaivayhdistys. Nauhoitettu puhelinhaastattelu 6.4.2020.
- Konu, H., Tyrväinen, L., Pesonen, J., Tuulentie, S., Pasanen, K. & Tuohino, A. 2017. Uutta liiketoimintaa kestävän luontomatkailun ja virkistyskäytön ympärille – Kirjallisuuskatsaus. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta. [https://tietokayttoon.fi/documents/10616/3866814/45\\_VIRKEIN\\_.pdf/eeaab34e-f831-4623-a915-f91d971e6b46?version=1.0](https://tietokayttoon.fi/documents/10616/3866814/45_VIRKEIN_.pdf/eeaab34e-f831-4623-a915-f91d971e6b46?version=1.0). 1.6.2020.
- Kuopio.fi.2020. Satama- ja venepaikkaohjelma 2019–2028. <http://publish.kuopio.fi/kokous/2019613365-6-2.PDF>. 10.6.2020.
- Kuopiotahko. 2020. Risteilyt. <https://www.kuopiotahko.fi/nae-ja-koe/aktiviteetit/risteilyt/>. 10.6.2020.
- Kuronen, J. 2020. Satamapäällikkö. Varkauden kaupunki. Sähköpostihaastattelu 23.4.2020.

- Lappalainen, H. 2020. Satamanjohtaja. Port of Lappeenranta. Nauhoitettu puhelinhaastattelu 22.4.2020.
- Latvala, A & Pulkkinen, J. 2019. Saimaan venematkailuopas 2019–20. <https://en.calameo.com/read/0053485361400cfd0313>. 22.5.2020.
- Lehtonen, S. 2020. Satamapäällikkö. Kuopion kaupunki. Puhelinhaastattelu 29.4.2020.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2019a. Saimaan kanavan liikennetilasto. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/SK\\_12\\_2019.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/SK_12_2019.pdf). 9.3.2020.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2019b. Kotimaan vesiliikennetilasto 2018. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kotimaan\\_Vesiliikenteen\\_2018\\_vuosijulkaisu\\_WEB.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kotimaan_Vesiliikenteen_2018_vuosijulkaisu_WEB.pdf). 1.7.2020.
- Liikennefakta. 2020. Meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. 2020. [https://www.liikennefakta.fi/ymparisto/meriliikenteen\\_polttoaineet\\_ja\\_kayttovoimat](https://www.liikennefakta.fi/ymparisto/meriliikenteen_polttoaineet_ja_kayttovoimat). 11.6.2020.
- Logistiikan maailma. 2020. Termejä. <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/termeja/>. 24.6.2020.
- Matkaideoita.com. 2017. Sisävesiristeilyt Suomessa. <https://matkaideoita.com/sisavesiristeilyt-suomessa.html>. 10.6.2020.
- Mänty, S. 2019. Järvi-Suomesta halutaan tehdä Lappiin verrattava matkailukohde – kasvua vetävät nyt aasialaiset. Markkinointi ja mainonta 25.6.2019. <https://www.marmai.fi/uutiset/jarvi-suomesta-halutaan-tehda-lappiin-verrattava-matkailukohde-kasvua-vetavat-nyt-aasialaiset/eeacdb11-cf9e-35c6-892f-6c73cf4c96c2>. 4.6.2020.
- naviSaimaa. 2020a. Tietoa hankkeesta. <http://www.navisaimaa.fi/tietoa-hankkeesta>. 6.2.2020.
- naviSaimaa. 2020b. Vetoamus Saimaan kanavan sulkujen pidentämisestä. <http://www.navisaimaa.fi/fi/-/vetoamus-saimaan-kanavan-sulkujen-pidentamisesta>. 22.5.2020.
- Oesch, R. 2013. Karttojen tekijänoikeussuojasta. <https://tuhat.helsinki.fi/ws/portalfiles/portal/96758036/10438.pdf>. 27.5.2020.
- Oravuo, S. 2020. Saimaa Guide. [https://www.pohjois-karjala.fi/web/navisaimaa/materiaalipankki/-/document\\_library/CKgKOjTG2PwG/view\\_file/9129852](https://www.pohjois-karjala.fi/web/navisaimaa/materiaalipankki/-/document_library/CKgKOjTG2PwG/view_file/9129852). 21.9.2020.
- Pakkanen, E. 2018. Luotsilaiva Saimaa. Liikennevirasto. [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/162151/lr\\_2018\\_luotsilaiva\\_saimaa\\_978-952-317-610-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/162151/lr_2018_luotsilaiva_saimaa_978-952-317-610-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y). 22.5.2020.
- Peltonen, P. 2015. Matkalla Pohjois-Euroopan ykköskohteeksi. Yhdessä enemmän – kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. Työ- ja elinkeinoministeriö 16.1.2015, 2. [https://tem.fi/documents/1410877/2735818/Tiivistelm%C3%A4+matkailun\\_tiekartasta\\_2015\\_2025\\_TEM.pdf](https://tem.fi/documents/1410877/2735818/Tiivistelm%C3%A4+matkailun_tiekartasta_2015_2025_TEM.pdf). 9.3.2020.
- Pohjannoro, H. & Taijala, B. 2007. Näkökulmia toiminnalliseen opinnäytetyöhön. Opettajankoulutuksen kehittämishanke. Tampereen ammattikorkeakoulu. <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/8232/Pohjannoro.Hannu.Taijala.Beata.pdf?se>. 25.2.2020.
- Pohjois-Karjala.fi. 2020. Saimaan syväväylä. <https://www.pohjois-karjala.fi/documents/33565/34589/Saimaan%20syv%C3%A4v%C3%A4yl%C3%A4.pdf/66f3d98d-c18d-4696-b895-ca18ee87d0f7>. 19.5.2020.

- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006a. Teemahaastattelu. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatietellinen tietovaranto. [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6\\_3\\_2.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html). 26.2.2020.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006b. Teemoittelu. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatietellinen tietovaranto. [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3\\_4.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_4.html). 23.6.2020.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006c. Tyypittely. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatietellinen tietovaranto. [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3\\_5.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_5.html). 23.6.2020.
- Saimaan satamat. 2020. Joensuun kanavat ja sillat. <https://www.saimaansatamat.fi/kanavat-ja-sillat>. 9.6.2020.
- Salonen, K. 2013. Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön. Turku: Turun ammattikorkeakoulu. <http://julkaisut.turkuamk.fi/isbn9789522163738.pdf>. 26.2.2020.
- Sirkkiä, E. 2008. Sisävesiliikenne ja -väylät näkymät ja mahdollisuudet. Merenkululaitos. <http://www.sisavesi.fi/wp-content/uploads/2018/04/5.2-Sis%C3%A4vesiliikenne-ja-v%C3%A4yl%C3%A4t.pdf>. 22.5.2020.
- Suomen vierassatamat Oy. 2018. Veneilykesä. Satamaopas 2018. Turku: Suomen vierassatamat Oy.
- Suomen virallinen tilasto (SVT). 2020. Kotimaan vesiliikenne. ISSN=2670–1952. Helsinki: Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/kvliik/tau.html>. 1.7.2020.
- Tekijänoikeuslaki. 1961/404. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1961/19610404>. 27.5.2020.
- Tilastokeskus. 2020. Käsitteet: Risteily. <http://www.stat.fi/meta/kas/risteily.html>. 18.5.2020.
- Tolvanen, P. 2019. Pielisen järvimatkailu hakee uutta nousua vuosien hiljaiselon jälkeen – "Samanlaiset mahdollisuudet kuin Gardajärvellä". Yle 17.7.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-10881889>. 9.6.2020.
- Tuomi, S. & Latvala, E. 2020. Opinnäytetyön ohjaajan käsikirja. Tutkimuksellinen kehittämishanke opinnäytetyönä vs projektityö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. <https://oppimateriaalit.jamk.fi/yamk-kasikirja/tyoelaman-tutkiva-kehittamistoiminta/projektityo-vs-ns-toiminnallinen-tutkimuksellinen-kehittamishanke-opinnaytetyo/>. 6.2.2020.
- Turpeinen, J. 2020. Satamapäällikkö. New Port Imatra. Nauhoitettu puhelinhaastattelu 30.4.2020.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. [https://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK\\_ohje\\_2012.pdf](https://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf). 18.6.2020.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2020a. Vähähiilisyys rakennerahastohankkeissa. Rakennerahastot.fi. <https://www.rakennerahastot.fi/vahahiilisyys>. 28.2.2020.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2020b. Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161906/TEM\\_2019\\_60.pdf?sequence=4&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161906/TEM_2019_60.pdf?sequence=4&isAllowed=y). 21.9.2020.

- Vahtoluoto, J. 2020. Satamapäällikkö. Savonlinnan kaupunki. Nauhoitettu puhelinhaastattelu 25.5.2020.
- Valtioneuvosto. 2020. Hallitusohjelma. 3.1 Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi. <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma/hiilineutraali-ja-luonnon-monimuotoisuuden-turvaava-suomi>. 8.6.2020.
- Visit Mikkeli. 2020. Saimaan risteilyt. <https://www.visitmikkeli.fi/risteilyt>. 9.6.2020.
- Visit Varkaus. 2020. Veneellä Varkauden keskusta. <http://www.visitvarkaus.fi/ajanviete/risteilyt-ja-veneily/veneella-varkauden-keskusta/>. 20.5.2020.
- Väylävirasto. 2018. Taipaleen kanava. <https://vayla.fi/vesivaylat/kanavat/taipaleen-kanava>. 20.5.2020.
- Väylävirasto. 2019. Saimaan kanavan kehittäminen. <https://vayla.fi/documents/20473/582583/VESI+Saimaan+kanavan+kehitt%C3%A4minen.pdf/c7e71aa0-0ad9-40d3-92bf-ae86c4ec329a>. 8.6.2020.
- Väylävirasto. 2020. Liikennöinti Saimaan kanavassa. <https://vayla.fi/vesivaylat/kanavat/saimaan-kanava/liikennointi-saimaan-kanavassa>. 19.5.2020.

## Teemahaastattelurunko

1. Kuka olet? Mitä teet? Oletko ollut mukana risteilyliiketoiminnassa? Miten?

2. Risteilymatkailu

- Miten risteilymatkailu näkyy tällä hetkellä satamassanne? Onko tullut muutoksia vuosien varrella?
- Miten se esiintyy päivittäisessä työssäsi?
- Miten risteilymatkailu tulee Saimaalla muuttumaan, jos tulee uusia (kansainvälisiä) toimijoita?

3. Palvelut

- Millaisia risteilyliikenteen toimijoita satamassanne toimii? Kuinka monta?
- Millaisia palveluita satamalla on tarjota risteily-yrittäjille? Septitankin tyhjennys, polttoainetta, sähköä, juomavettä...?
- Entä millaisia majoitus- ja ohjelmapalveluita sataman läheisyydessä on tarjota risteilymatkailijoille? Yöpyjät, päiväristeilyt...

4. Satamat

- Minkä kokoisella aluksella satamaan pääsee? Vedensyvyys, alikulkukorkeus
- Mitä maksaa aluksille poiketa satamaan? Esim. muualta tullut risteilyalus, joka pysähtyy muutamaksi tunniksi/muutamaksi päiväksi?
- Kuinka paljon satamapaikkoja? Minkä kokoisille aluksille?
- Jos tulee Saimax kokoinen alus, mahtuuko satamaan? Mihin, kuinka monta?
- Onko talvisäilytyspaikkoja? Minkä kokoisille aluksille? Kuinka monta? Paljonko maksaa?

5. Ekologisuus

- Miten ekologisuus näkyy satamassanne?
- Miten veneilijöitä, yrittäjiä, matkailijoita kannustetaan kierrättämään? Toimivatko keinot?
- Millaiset palvelutasot satamalla on tarjota eri polttoaineella kulkeville aluksille? LNG, diesel, puu?

6. Kansainvälisyys

- Onko tarvetta saada ulkomaisia toimijoita mukaan Saimaalle?
- Miten kansainväliset toimijat vaikuttaisivat risteilyliikenteen toimialaan Saimaalla/satamassanne?
- Millainen vaikutus kansainvälistymisellä olisi risteilymatkailulle Saimaalla/kaupungissanne?

7. Yhteistyö

- Millaista yhteistyötä teette alueella toimivien risteily-yrittäjien/-yritysten kanssa? Entä muiden satamien kanssa?
- Olisitko kiinnostuneita tekemään yhteistyötä kansainvälisten toimijoiden kanssa?

8. Tulevaisuus

**Teemahaastattelurunko**

- Millainen tulevaisuus risteilyliikenteellä on Saimaalla?

## Opas

- Mitä tietoa Saimaa Guide -oppaassa tulisi erityisesti olla?