

Risteyksessä



Jarkko Saarinen^a

Globaalin matkailun kasvu haastaa paikallisuutta

Miksi matkailu ja paikallisuus ovat ristiriidassa?

Matkailun ja paikallisuuden suhde on lähtökohtaisesti ristiriitainen. Monien matkakohteiden kehitys on perustunut niiden paikallisuuden – kulttuuri- ja luonnonympäristön – erityispiirteiden vetovoimaisuudelle. Kehittyessään matkailulla on kuitenkin taipumus muuttaa kohdealueitaan. Usein matkailun kasvun tukema ‘kehitys’ kulkee kohti yli-paikallisuutta, aiempien paikallisuuden erityispiirteiden kustannuksella. Vuonna 2006 Alue ja Ympäristö -lehteen kirjoittamani artikkelin Matkailu ja paikallisuus (Saarinen 2006) pääviesti perustui tähän ajatukseen. Matkailun voimakas kasvu muokkaa ja tuottaa kohde-alueidensa materiaalista ja mielikuvallista perustaa pääoman ja matkailijoiden (tunnnettujen tai oletettujen) tarpeiden perusteella. Tällöin esimerkiksi Lapin matkailukohteet ovat erottautuneet sosiokulttuurisesti ja taloudellisesti ympäröivästä alueesta. Kohteet muistuttavat monin osin enemmän matkailijoiden lähtöalueita kuin matkakohdetta ympäröivää elämäntapaa ja lähiseutua.

Pahimmillaan matkailukeskusten eriytyminen ympäröivästä alueesta voi johtaa siihen, että matkailun kasvusta koituvat taloudelliset hyödyt eivät juurikaan leviä matkailukeskuksen lähiseudulle (Saarinen 2003; Saarinen & Wall-Reinius 2019). Päinvastoin ne kohdistuvat itse keskukseen ja yli-paikallisten matkailuyritysten verotuksellisiin kotipaikkoihin. Sen sijaan matkailun kasvusta koituvat mahdolliset haitat koetaan matkakohteessa ja sen lähiympäristössä. Maantieteilijä David Harvey (2008; 2020) onkin käyttänyt globaalia matkailutaloutta yhtenä nykyesimerkkinä uusliberalismin haitallisista seurauksista. Matkailutalous on myös esimerkki ylikasautuvien pääomien tilallisesta liikkeestä ja kiinnittymisestä (*spatial fix*) uusiin paikkoihin ja kehityshankkeisiin. Harveyn (2008, 202) mukaan pääomien liike ja kiinnittyminen kiihdyttää paikallisuuden (kulttuuri- ja luonnonperinnön) tuotteistamista ”nähtävyyksiksi tai erämaaseikkailuksi”. Lapin matkailussa tämä on toteutunut muun muassa saamelaisuuden eksotisoivana toiseuttamisena ja ohjelmanpalvelujen koiravaljakko- ja moottorikelkkasafareina (Saarinen 2006).

Muuttuva paikallisuus

Toisaalta paikallisuus ei koskaan ole ollut luonteeltaan staattista vaan muuttuvaa, ja se muotoutuu ja saa merkityksensä suhteessa muihin paikkoihin (ks. Massey 2008). Matkailu

^a Maantieteen tutkimusyksikkö, Oulun yliopisto, jarkko.saarinen@oulu.fi

yhdistää paikkoja, ja matkailutalouden yhdistävää voimaa on enenevässä määrin käytetty myönteisten paikallisten muutosten (kehityksen) välineenä. Näin toimitaan esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien (YK) kestävästä kehityksen tavoitteiden saavuttamiseksi (UNWTO 2017). Matkailu mainitaan tavoitteiden 8 (ihmisarvoinen työ), 12 (vastuullinen kuluttaminen) ja 14 (vedenalaisen elämän suojeleminen) saavuttamisen potentiaalisena välineenä.

Moderni matkailutalous voi toimia yhtenä myönteisiä tai kielteisiä muutoksia kohdealueillaan tuottavana tekijänä. Se ei silti useinkaan ole se ainoa paikallisuutta keskeisesti muokkaava toimija. Lisäksi matkailu voi jopa hidastaa paikallisuuden muutosta. Olen seurannut ja tutkinut matkailun ja paikallisuuden suhdetta pohjois-Namibiassa Kunenen maakunnassa kahden vuosikymmenen ajan (ks. Saarinen 2016). Namibian itsenäistymisen jälkeinen matkailun kasvu on tuonut mukanaan monia muutoksia paikallisten oivahimbojen elämään. Toisaalta matkailukysyntä on myös aktiivisesti ylläpitänyt yhteisöissä perinteitä, joiden paikalliset tietävät kiinnostavan matkailijoita ja siten tuovan heille mahdollisia tuloja. Jotta nämä ylipaikallisten matkailuyritysten ja kansainvälisten matkailijoiden kanssa toimivat yhteisöt näyttäytyvät vetovoimaisina, ovat ne tietystä miehestä lukkiutuneet elämään perinteistä afrikkalaista kulttuuria. Monet muut alueen paikallisyhteisöt ovat sen sijaan hypänneet mukaan yhteiskunnan modernisaatioon. Aiempien perinteiden ylläpitämisen sijaan he pitävät yllään muun muassa Arsenalin tai Manchester Cityn pelipaitoja. Edelliset esimerkit ovat mielenkiintoisia erityisesti siksi, että riippumatta siitä, miltä nämä eri yhteisöt ulkoisesti näyttävät, niiden voidaan tulkita elävän ja edustavan ylipaikallista elämäntapaa. Moderni ylipaikallinen matkailutalous on 'museoinut' jotkin yhteisöt. Toiset yhteisöt ovat puolestaan osin modernisoituneet lähikylän ravitsemusliikkeen television ja Englannin Valioliigan katselun kautta.

Matkailun paikattomuus?

Paikallisuuden ja matkailun suhde muutokseen on haastava ja moniulotteinen; sekä muutos että muuttumattomuus ovat tulkittavissa hyväksi ja pahaksi. Mutta onko paikallisuuden ja matkailun suhde vain suhteellinen kysymys, kulloisenkin arvioitsijan näkökulmasta riippuva asia? Valtaosa aiemmasta tutkimuksesta on kallistunut näkemään matkailusta aiheutuvan muutoksen ja ylipaikallistumisen haitalliseksi paikallisuudelle. Esimerkiksi maantieteilijä Edward Relph (1976) käsitti modernisaation johtavan paikattomuuteen, jossa merkitykselliset aidot paikat katoavat ja muuttuvat yhdenmukaistettuihin maisemiin ja elinympäristöihin. Myöhemmin antropologi Marc Augé (1995) on käyttänyt näistä paikattomista ympäristöistä nimitystä epäpaikka. Tällä termillä hän viittaa paikkaan, jolla ei ole omaa luonnetta, historiaa tai ihmisten siihen liittämää merkitystä ja identiteettiä.

Sekä Augéllä että Relphillä tyypillisiä paikattomia epäpaikkoja ovat erityisesti matkustamisen ja kuluttamisen paikat, kuten pikaruokalat, huoltoasemat ja lentokentät. Mutta mitä tämänkaltaisesta ulkopuolisesta, kulttuurisesti ylhäältä annetusta arvottomisesta ja paikattomuuden leimasta ajattelee esimerkiksi Pohjois-Suomen syrjäkylillä asuva nykynuori? Hänelle matkailijoiden tarpeita silmällä pitäen perustettu pikaruokala tai huoltoasema voi olla lähes ainoa paikka, jossa tavata ikäisiään ja solmia tai päättää merkityksellisiä ihmisuhteita. Toisin sanoen elää ihmisen jokapäiväistä elettyä elämää, joka perustuu konkreettiseen vuorovaikutukseen muiden ihmisten ja lähiympäristön kanssa. Sellaista elämänpäiriä voidaan kutsua paikallisuudeksi (ks. Byrne 2001).

Ylikuumeneva matkailu, valta ja paikallisuus

Edellä kuvattu herättää kysymyksen siitä, mitä paikallisuus, ylipaikallisuus ja niitä määrittävät erot lopulta ovat nykyisessä maailmassa. Maailmassa, jota leimaavat kansallisvaltioiden rajat ylittävät talouden, kulttuurin ja politiikan suhteet ja muutokset. Tässä mielessä Matkailu ja paikallisuus -artikkelini (Saarinen 2006) pääviesti ei ole menettänyt

ajankohtaisuuttaan 2020-luvulla. Matkailu edustaa paikallisuudelle kasvavassa määrin ulkopuolisuutta, joka saa aina aikaan jonkinasteisia ja -suuntaisia muutoksia kohdealueellaan. Osa näistä muutoksista on toivottuja – toimien juurisyyinä sille, miksi matkailua halutaan kehittää eri paikoissa. Mutta osa muutoksista edustaa haitallisia ulkoisvaikutuksia, jotka tulisi minimoida ja joista tulisi ideaalitulanteessa päästä eroon. Tässä tehtävässä keskeinen kysymys on edelleen se, onko paikallisväestöllä mahdollisuutta osallistua matkailutalouteen ja siten vaikuttaa siihen “*kenen eboilla ja miten tasaisesti matkailusta koituvat hyödyt ja haitat lopulta jakautuvat*” (Saarinen 2006, 77). Paikallisuuden, matkailun ja muutoksen hallinnassa on viime kädessä kyse valtasuhteista, joiden kautta matkailua kehitetään ja paikallisuutta tuotetaan ja hallitaan.

Tähän paikallisuuden hyödyntämiseen ja hallintaan liittyen matkailutalous ylikuumeni monissa paikoissa 2010-luvulla. Pahimmillaan tämä johti niin sanottuun liikamatkailuun (*overtourism*), jossa sekä matkailijamäärien kasvu että matkailutalouden muuttunut luonne muodostuivat paikallisväestölle kestäättömiksi (Nofre ym. 2018). Liikamatkailun kohteiksi nousivat muun muassa Amsterdamin, Barcelonan, Reykjavikin ja Venetsian ohella Rovaniemi. Näissä paikoissa matkailu ei enää pysynyt sille varatuissa tiloissa, vaan tunkeutui alustatalouden (mm. AirBnB) kaupallistumisen voimalla aiemmin matkailijoista vapaana olleiden kaupunginosien ja lähiöiden porttikongeihin. Tästä seurasi sosiaalisen häiriön lisäksi ennen kaikkea paikallisväestölle suunnattujen palvelujen ruuhkautuminen ja muun muassa vuokra-asuntomarkkinoiden voimakas kallistuminen. Matkailijoille menestyksekkäästi myyty idea “*live like a local*” muutti radikaalisti paikallisten ihmisten joka-päiväistä elämää.

Onko koronakriisi mahdollisuus kestävämmän matkailun kehittämisessä?

Kaikki muuttui keväällä 2020. Koronapandemia pysäytti ensin kansainvälisen matkailun, sitten kotimaisen. Liikamatkailun ongelma muuttui liikavähäksi matkailuksi, aiheuttaen matkailijoista riippuvaisissa paikoissa ja aluetalouksissa suuria muutoksia, muun muassa palveluiden alasajona sekä konkurssien ja työttömyyden kasvuna. Matkailukysynnän pudottua pahimmillaan yli 90 prosenttia matkailun ylipaikallisuus tuli uudella tavalla konkreettiseksi; matkailun ylläpitämät työpaikat ja palvelut hävisivät.

Pandemian aiheuttaman kriisin nähtiin tarjoavan mahdollisuuden pohtia uudelleen paikallisuuden ja matkailun suhdetta ja matkailun kehittämistä kohti aiempaa kestävämpää ja vastuullisempaa suuntaa. Kansainvälisen matkailun, markkinoinnin ja jatkuvan kasvuorientaation sijaan korostettiin paikallisuuden roolia sekä kotimaan ja lähimatkailun kehittämistä. Tämä näkökulma kytkeytyy monin osin laajempiin miinus- tai kohtuutalouden (*degrowth*) keskusteluihin (ks. Higgins-Desbiolles ym. 2019). Niissä korostetaan vapaaehtoista, mutta välttämätöntä rajojen tunnistamista taloudelliselle kasvulle sekä luonnonvarojen ja -pääoman hyödyntämiselle (Kallis, Kerschner & Martinez-Alier 2012).

Keskustelu voimaannutti uusia matkailun kehittämisen ja hallinnan käsitteitä, kuten uudistavan matkailun (*regenerative tourism*) idean (Bellato, Frantzeskaki & Nygaard 2022). Uudistava matkailu pyrkii säilyttämisen ja ylläpitämisen sijaan kohentamaan kohdealueiden luonnon tilaa ja yhteisöjen toimintaa. Se voi yhteistyössä yhteisöjen kanssa olla osaratkaisu paikallisuuden, matkailun ja muutoksen hallintaan. Se ei kuitenkaan ole ratkaisu nyky-muotoisen ylipaikallisen matkailutalouden kestävyydelle – tai pikemminkin kestäättömyydelle – eikä siten lopulta paikallisuuden ja matkailun yhteensovittamiselle tulevaisuudessa. Tämä siksi, että koronakriisin jälkeistä matkailun tulevaisuutta hahmotellut toinen näkökulma on keskittänyt huomionsa kestävyiden sijaan siihen, miten globaali matkailutalous voisi palata mahdollisimman nopeasti takaisin kriisiä edeltäneelle kasvu-uralle.

Koronakriisistä ilmastokriisiin

Koronakriisi ei ole vielä täysin ohi, ja koronavirus tuskin jää viimeiseksi matkailua ja maailmaa kurittavaksi pandemiaksi (Ferguson 2021, 15). Siitä huolimatta tiedossa on jo se, mihin kehityssuuntaan matkailutalous on etenemässä. Huolimatta siitä, ettei matkailu ole Suomessa tai globaalilla tasolla vielä täysin toipunut kriisistä, on monissa kohteissa jo ylitetty vuoden 2019 matkailijamäärät. Matkailun resilienssiä, eli sietokykyä palautua ulkoisten shokkien jälkeen takaisin kehitysuralle, ehdittiin hetken jo epäillä. Matkailutalous on kuitenkin osoittamassa historiallisesti hyväksi todetun sietokykynsä olevan edelleen kunnossa. YK:n alainen Maailman matkailujärjestö näkeekin matkailutalouden keskeisimmäksi keinoksi kasvun palautumisen ja sen edistämisen, jotta ala voisi edesauttaa sille ‘nimettyjen’ kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamista (UNWTO 2021).

Globaalin matkailutalouden kasvu voi tuottaa kohdealueillaan ihmisarvoista työtä (YK:n kestävän kehityksen tavoite 8), vastuullista kuluttamista (tavoite 12) ja vedenalaisen elämän suojelua (tavoite 14), mutta matkailun yli paikallisuus lisää myös maailman keskinäisriippuvuutta muilla tavoin. Matkailun osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on uusimpien arvioiden mukaan noin kahdeksan prosenttia (Lenzen ym. 2018). Nykyisen kansainvälisen matkailun kasvuennusteen perusteella yksinomaan lentomatkailusta aiheutuvat päästöt voivat kuitenkin kolminkertaistua vuoteen 2050 mennessä, muodostaen jopa 25 prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä (Graver, Zhang & Rutherford 2019). Tämä on ilmastonmuutoksen hillinnän (tavoite 13) näkökulmasta täysin kestäväntöntä (matkailun) kehitystä – etenkin kun huomioidaan kansainvälisen ilmastopaneelin (IPCC 2018) tavoite, jonka mukaan maailmantalouden tulisi vuonna 2050 olla hiilineutraali. Muun muassa Euroopan unionin ilmastopolitiikka on sitoutunut tähän tavoitteeseen.

Johtopäätökset

Globaalin matkailun kasvu haastaa paikallisuutta ja sen hallinnan muutosta monilla eri tavoilla ja tasoilla. Verrattuna vuosituhatosen vaihteeseen on nykytilanteessa ja tulevaisuudessa entistä tärkeämpää tunnistaa paikkojen välinen kasvava keskinäisriippuvuus, joka kytkeytyy matkailutalouden yli paikallisuuteen. Tämä koskee myös YK:n kestävän kehityksen eri tavoitteiden saavuttamista, joiden osalta matkailutalous ja -politiikka ei voi keskittyä paikallisesti vain niihin tavoitteisiin, joissa matkailun myönteinen potentiaali on tunnistettu.

Kestävyys edusti 1990- ja 2000-luvuilla matkailun kehittämislle sekä paikallisuuden ja matkailun yhteensovittamiselle radikaalia innovaatiota. Kokonaisuudessaan se muutti ajatteluamme matkailukohteiden kehittämisen tavoista sekä paikallisuuden ja matkailun suhteista. Tulevaisuudessa kestävän matkailun kehittämisessä tulisi kuitenkin huomioida paikallisuuden ohella laajempi matkailusysteemitaso, joka sisältää myös liikkuvuuden matkailijoiden lähtö- ja kohdealueiden välillä. Nykyisen ilmastokriisin maailmassa kestävän matkailun kehittäminen kaipaakin uusia radikaaleja innovaatioita. Niiden avulla matkailusysteemi ja siihen elimellisesti kuuluva liikkuminen voisivat ylläpitää ja uudistaa matkailun kohdealueiden paikallisuutta yhdessä paikallisyhteisöjen ja -kulttuurien kanssa, tuhoamatta samalla ilmastoamme.

Lähteet

- Augé, M. (1995) *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso, Lontoo.
- Bellato, L., Frantzeskaki, N. & Nygaard, C.A. (2022) Regenerative tourism: a conceptual framework leveraging theory and practice. *Tourism Geographies*. <https://doi.org/10.1080/14616688.2022.2044376>
- Byrne, D. (2001) *Understanding the Urban*. Red Globe Press, New York.
- Ferguson, N. (2021) *Doom: The Politics of Catastrophe*. Penguin Books, Dublin.

- Graver, B., Zhang, K. & Rutherford, D. (2019) CO2 emissions from commercial aviation, 2018. International Council on Clean Transportation, Working Paper 2019-16. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/ICCT_CO2-commercial-aviation-2018_20190918.pdf>.
- Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G. & Boluk, K. (2019) Degrowing tourism: rethinking tourism. *Journal of Sustainable Tourism* 27(12) 1926–1944. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601732>
- Harvey, D. (2008) *Uusliberalismin lyhyt historia*. Vastapaino, Tampere
- Harvey, D. (2020) *The anti-capitalist chronicles*. Pluto Press, Lontoo.
- IPCC (2018) Global Warming of 1.5 °C – Special Report. Cambridge University Press, Cambridge.
- Kallis, G., Kerschner, C. & Martinez-Alier, J. (2012) The economics of degrowth. *Ecological Economics* 84 172–180. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2012.08.017>
- Lenzen, M., Sun, Y.Y., Faturay, F., Ting, Y-P., Geschke, A. & Malik, A. (2018) The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change* 8 522–528. <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0141-x>
- Massey, D. (2008) *Samanaikainen tila*. Vastapaino, Tampere.
- Nofre, J., Giordano, G., Eldridge, A., Martins, J. & Sequera, J. (2018) Tourism, nightlife and planning: challenges and opportunities for community liveability in La Barceloneta. *Tourism Geographies* 20(3) 377–396. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1375972>
- Relph, E. (1976) *Place and placelessness*. Pion, Lontoo
- Saari, J. (2003) The regional economics of tourism in Northern Finland: the socio-economic implications of recent tourism development and future possibilities for regional development. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 3(2) 91–113.
- Saari, J. (2006) Matkailu ja paikallisuus: matkailukehityksen, paikallisuuden ja kestävyden yhteensovittamisen haasteet Suomen Lapissa. *Alue ja Ympäristö* 35(2) 69–78. <<https://aluejaymparisto.journal.fi/article/view/64299>>.
- Saari, J. (2016) Political ecologies and economics of tourism development in Kaokoland, North-West Namibia. Teoksessa Mostafanezhad, M., Carr, A. & Norum, R. (toim.) *Political ecology of tourism: Communities, power and the environment* 213–230. Routledge, Lontoo.
- Saari, J. & Wall-Reinius, S. (2019) Enclaves in tourism: Producing and governing exclusive spaces for tourism. *Tourism Geographies* 21(5) 739–748. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1668051>
- UNWTO (2017) Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030, Highlights. UNWTO, Madrid. <https://doi.org/10.18111/9789284419340>
- UNWTO (2021) One Planet Vision for a Responsible Recovery of the Tourism Sector from COVID-19. Madrid, World Tourism Organisation. <<https://www.oneplanetnetwork.org/knowledge-centre/resources/one-planet-vision-responsible-recovery-tourism-sector-covid-19>>. 1.1.2023.