



Riikka Leinonen, Pekka Kauppila & Jarkko Saarinen

# Maa- ja metsätalous, matkailu vai teollisuus?

## Koillis-Suomen julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden näkökulmia matkailuun ja aluekehitykseen

**Agriculture and forestry, tourism or manufacturing? The viewpoints of the public and private sector actors to tourism and regional development in North-Eastern Finland**

Tourism has been widely used in recent years as a replacement for traditional forms of the economy in peripheral areas. At the same time it has become recognised that sustainable tourism planning and development is needed in order to maximise positive and minimize negative impacts of tourism within communities. The views of the host community should also be taken into account in planning and development if the tourism industry aims to be sustainable. The purpose of this study is to examine the opinions of the key persons (officials and councillors) and the entrepreneurs towards tourism and other industries as a tool for regional development in four municipalities in North-Eastern Finland. The case study illustrates that the public and private sector actors generally had a highly favourable attitude towards the development of tourism, but they did not usually see tourism as the only industry to support. There are differences in attitudes towards the development of tourism and other industries between municipalities which can be explained by community-level factors, such as number of tourists, stage of tourism development and volume and stage of the regional economy. The challenge for the future will be to develop deeper linkages between the tourism industry and local traditional knowledge and production sectors.

**Key words:** attitudes towards tourism, tourism development, sustainability, regional economy and regional development

### Johdanto

Perifeeriset maaseutualueet ovat kärsineet viime vuosikymmeninä rakennemuutoksesta, mikä ilmenee maa- ja metsätalouden työpaikkojen katoamisena, muuttotappiona, työttömyytenä ja väestön ikääntymisenä (ks. Rosenqvist 2003). Pohjoismaissa perinteisten elinkeinojen taantumisen lisäksi ovat julkisen sektorin työpaikat vähentyneet maaseudulla (Nyberg 1995; Saarinen 2003). Suomessa maaseudun työpaikkarakenteessa on silmiinpistävää yksityisen sektorin, erityisesti palveluelinkeinojen, vähäinen osuus. Vuonna 2001 maaseudulla oli vain noin viidennes yksityisen sektorin palvelutyöpaikoista, kun alkutuotannon työpaikoista siellä oli miltei 90 prosenttia, teollisuuden lähes 40 prosenttia ja julkisen sektorin noin kolmannes (Elinvoimainen maaseutu... 2004: 91–93).

Maaseudun perinteisten elinkeinojen hiipussa ratkaisuja etsitään uusista elinkeinoista, kuten matkailusta. Taloudellisen ja työllistävän merkityksensä ansiosta matkailun kehittämisen tavoitteena on ohjata ja lieventää rakennemuutoksen ongelmia sekä monipuolistaa taloutta. Matkailuelinkeino on yksi varteenotettava mahdollisuus lisätä vähäisiä yksityisen palvelusektorin työpaikkoja. Matkailun rooli maaseudun pelastajana, ”viimeisenä oljen-

kortena”, ei ole kuitenkaan itsestäänselvyys, vaan matkailukehitys voi aiheuttaa ongelmia paikalliselle ympäristölle, perinteelle ja elinkeinoille (ks. Saarinen 2004).

Matkailuelinkeinon edistäminen kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti edellyttää paikallisuuden korostamista suunnittelu- ja kehittämistyössä. Kestävän matkailusuunnittelun traditio perustuu taloudellisten, ympäristöllisten ja sosiaalisten ulottuvuuksien huomioon ottamiseen ja niiden yhteensovittamiseen (ks. Hall 2000; Shaw & Williams 2004: 209–215). Sosiaalisessa kestävydessä ovat paikallisväestön tarpeet ja toiveet keskeisellä sijalla suunnitteluprosessissa. Paikallisväestöllä voi olla esimerkiksi erilaisia näkemyksiä matkailusta aluekehityksen välineenä. Heidän mielipiteensä ja arvionsa matkailusta määrittävät elinkeinon merkityksen ja roolin alueen matkailu- ja muissa kehittämisstrategioissa (ks. Allen & Gibson 1987).

Gareth Shaw ja Allan Williams (2004: 178) jakavat matkailun asennetutkimukset yksilötason ja yhteisötason tarkasteluihin. Edellisessä keskitytään asenteiden taustalla oleviin henkilökohtaisiin tekijöihin, ja jälkimmäisessä korostetaan paikallisyhteisöjä ja alueen piirteitä (ks. Stewart & Draper 2007). Koillis-Suomesta on aikaisemmin julkaistu tutkimuksia niin sanottujen avainhenkilöiden (kaupungin-/kunnanvaltuutetut ja viran-/toimenhaltijat) (Rämet *et al.* 2003), Rukan asukkaiden (Vanhamäki 2003) ja laajemmin asukkaiden (Junnila *et al.* 2003; Rämet *et al.* 2005; Törn *et al.* 2008) asenteista matkailua kohtaan. Kyseisissä tutkimuksissa on keskitytty suhtautumisen taustalla oleviin yksilötason tekijöihin. Sen sijaan tässä artikkelissa tulkitsemme yhteisötason tekijöiden näkökulmasta Koillis-Suomen avainhenkilöiden ja yrittäjien asenteita matkailuun. Analysoimme erityisesti matkailun roolia aluekehityksessä suhteessa muihin elinkeinoihin. Koillis-Suomen kehittämissuunnitelmissa ja -strategioissa on matkailun lisäksi painopisteiksi valittu maa- ja metsätalous, elintarvike- ja puuala sekä informaatioala (ks. Juntheikki 2005). Tutkimusaineisto on kerätty postikyselyin ja teemahaastatteluin.

### **Matkailukeskeinen ja aluekehityskeskkeinen lähestyminen**

Peter Burns (1999) on esittänyt matkailusuunnittelun lähestymistavat jatkumona, jonka ääripäät ovat ”matkailu ensin” -näkökulma (*tourism first*) ja ”kehitys ensin” -näkökulma (*development first*). Edellisessä keskitytään matkailuelinkeinon kehit-

tämiseen ja korostetaan sen liiketaloudellista kasvua. Kehityksen tukeminen oikeutetaan matkailun taloudellisten hyötyjen saavuttamiseksi. Matkailua edistetään sen itsensä vuoksi, ja aluekehitys nähdään matkailun kehittämisen automaattisena seurauksena. Kehittämistoiminnan painotus on siis matkailuyritystoiminnassa. Jälkimmäisessä näkökulmassa matkailua pidetään puolestaan välineenä tai keinona, jonka avulla tavoitellaan myönteisten aluekehitysvaikutusten sosiaalisia ja taloudellisia päämääriä.

Matkailusuunnittelun ja -kehityksen yhteydessä Burns (1999) jaottelua voidaan edelleen jäsentää matkailukeskeiseksi ja aluekehityskeskkeiseksi lähestymistavoiksi (Saarinen 2003, 2007). Matkailukeskeinen lähestymistapa on perinteinen, matkailusuunnittelua jo pitkään hallinnut näkemys, joka myötäilee Burns (1999) ”matkailu ensin” -näkökulmaa. Kyseisessä mallissa matkailu valitaan kehittämisen keskiöön. Matkailun suunnittelu ja kehittäminen nähdään monin osin irrallisena muusta aluetaloudesta, tai alkutuotanto sekä muut paikalliset elinkeinot integroidaan palvelemaan matkailuelinkeinon ja sen kehittämistarpeita.

Aluekehityskeskkeinen lähestymistapa muistuttaa Burns (1999) ”kehitys ensin” -näkökulmaa ja on vaihtoehto perinteiselle matkailukeskeiselle mallille. Kyseisessä näkemyksessä matkailu on muiden joukossa vain yksi mahdollinen taloudellinen aktiviteetti, jota voidaan käyttää aluekehityksen välineenä. Alue, ympäristö ja paikalliset tarpeet ovat tällöin kehittämisen keskiössä. Aluekehityskeskkeistä mallia edustavassa alueellisessa klusteriajattelussa matkailu ei ole muusta taloudesta irrallinen toiminto, vaan matkailukehitys integroidaan osaksi aluekehitystä ja sen eri elinkeinotoimintoja (ks. Hall 2000; Saarinen 2004). Matkailun tulisi siis yhdessä muiden elinkeinojen kanssa tukea aluekehitystä, hyvinvointia sekä resurssien ja ympäristön kestävää käyttöä. Monipuolinen elinkeinorakenne, jossa matkailu on vain yksi tasavertainen elinkeino muiden (perinteisten) joukossa, sisältäyty myös kestävä kehityksen periaatteisiin (ks. Tooman 1997a, b; Lasanta *et al.* 2007).

Suunnittelun ja kehittämisen näkökulmasta matkailukeskeinen ja aluekehityskeskkeinen lähestymistapa edellyttävät aluetalouden rakenteelta ja alueen matkailuresursein erityyppisiä ominaisuuksia. Matkailukeskeisessä mallissa talouden rakenteen ei välttämättä tarvitse olla monipuolinen, sillä elinkeinotoiminnan kehittämisessä painopisteenä on matkailu. Tosin monipuolinen aluetalouden rakenne mahdollistaa matkailun ja muiden (paikallisten) elinkeinojen kytkennät, mikä näkyy

suurempina kerrannaisvaikutuksina kohdealueella ja pienempinä vuotoina aluetaloudesta. Sen sijaan alueen matkailuresurssien on oltava erinomaiset, jotta matkailun kehittäminen on ylipäättänsä mahdollista.

Aluekehityskeskeisessä mallissa aluetalouden rakenteen täytyy olla kohtalaisen monipuolinen tai monipuolistamiseen on aktiivisesti pyrittävä, sillä muuten ei voida edistää samanaikaisesti useita (paikallisia) elinkeinoja. Sen sijaan alueen matkailuresurssien ei välttämättä tarvitse olla erinomaiset, koska kehittämistoiminta ei kohdistu ainoastaan matkailuun. Luonnollisesti monipuolinen matkailuresurssipohja tarjoaa hyvät lähtökohdat myös matkailuelinkeinon edistämiseen ja sen hyödyntämiseen laajemmassa aluekehitystyössä.

### **Yhteisötason tekijät ja paikallisväestön asennoituminen matkailuun**

Alueen matkailijamäärien ja matkailukehityksen tason on havaittu vaikuttavan paikallisväestön asennoitumiseen matkailuun useissa aikaisemmissa tutkimuksissa (ks. Pearce *et al.* 1996: 21; Smith & Krannich 1998). Yleensä kohdealueen asukkaiden suhtautumisen oletetaan muuttuvan kielteiseen suuntaan, kun matkailijamäärä kasvaa liian suureksi ja saavuttaa niin sanotun kantokyvyn rajan. Maantieteilijä Richard Butlerin (1980) matkailualueen elinkaarimallin mukaan jokaisella alueella on tietty kantokyvyn raja, jota ei voida pysyvästi ylittää ilman negatiivisia vaikutuksia alueen matkailun kehitykseen. Kun sosiaalisen kantokyvyn raja on saavutettu, paikalliset asukkaat kokevat matkailijat häiritsevinä ja suhtautuvat matkailuun sekä matkailijoihin kielteisesti (Murphy 1985: 134–139; Martin & Uysal 1990: 329; Mathieson & Wall 1992: 21–22).

G. V. Doxey (1975) on esittänyt sosiaaliseen kantokykyyn perustuvan mallin, jossa kuvataan paikallisväestön asenteiden muutosta matkailualueen kehityksen eri vaiheissa. Alkuvaiheessa paikallinen väestö suhtautuu matkailijoihin myönteisesti. Matkailijamäärien kasvaessa matkailijoiden ja paikallisten väliset kontaktit kaupallistuvat ja muuttuvat ”apaattisiksi”. Tämä viittaa paikallisväestön ja matkailijoiden suhteen arkipäiväistymiseen. Matkailijamäärien edelleen lisääntyessä saavutetaan sosiaalisen kantokyvyn raja ja apatia muuttuu joiltakin osin ärtymykseksi. Lopulta matkailun kasvu voi johtaa avoimiin ristiriitoihin eli antagonismiin. Tällöin paikallisväestö pitää matkailua ja matkailijoita ensisijaisena syynä alueen taloudellisiin ja sosiaalisiin ongelmiin. Pelkistäen Doxeyn

mallin mukaan paikallisväestön asenteet siis muuttuvat matkailun lisääntymisen myötä alkuvaiheen euforiasta apaattisuuteen, ärtymykseen ja lopulta antagonismiin. Mallia on syytä kritisoida siitä, että se olettaa väestön asennoitumiseltaan homogeeniseksi. Paikallisväestön eri intressiryhmien välillä voi olla kuitenkin eroja, samoin kuin ryhmien sisällä saattaa olla yksilötasolla poikkeavia näkemyksiä.

Doxeyn (1975) mallin mukaisiin tuloksiin ovat päätyneet muun muassa Lawrence Allen *et al.* (1988) sekä Patrick Long *et al.* (1990) Coloradon maaseutuyhteisöiden tapaustutkimuksissaan. Vastaavasti matkailumaantieteilijä Donald Getz (1994) havaitsi asukkaiden kielteisten asenteiden lisääntyneen matkailukehityksen edetessä Skotlannin ylämaalla sijaitsevassa matkailukeskuksessa. Tässä tapauksessa paikallisväestö aluksi kannatti matkailun kehittämistä, mutta matkailukehitykselle asetetut odotukset jäivät myöhemmin täytymättä, mikä johti asenteiden muuttumiseen kielteisemmiksi. Myös Michael Smith ja Richard Krannich (1998) päätyivät samansuuntaiseen johtopäätökseen verratessaan matkailuun suhtautumista neljässä matkailukehityksen eri vaiheessa olevassa kylässä Yhdysvaltojen Kalliovuorilla. Sen sijaan kymmenessä Coloradon maalaiskaupungissa (Allen *et al.* 1993), uusiseelantilaisessa maalaiskylässä (Mason & Cheyne 2000) ja Churchillin kylässä Kanadan Manitobassa (Stewart & Draper 2007) on saatu vastakkaisia tuloksia. Tutkimusten mukaan matkailijamäärän lisääntyminen ei automaattisesti johda väestön kielteiseen asennoitumiseen matkailua kohtaan. Tähän tutkijat esittävät syynä paikallisväestön sopeutumisen matkailuun ja sen mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin ajan myötä.

Aluetalouden kehitysaste ja rakenne on matkailukehityksen tason lisäksi toinen yhteisötason tekijä, jolla on yhteys paikallisväestön asenteisiin matkailuelinkeinoja kohtaan. Esimerkiksi Allenin *et al.* (1993) tutkimuksessa asukkaiden suhtautumiseen vaikutti enemmän alueen yleinen taloudellinen toiminta kuin matkailukehityksen taso. Kyseisessä tutkimuksessa matkailun kehittämiseen asennoiduttiin myönteisimminkin maaseutualueilla, joilla oli heikko aluetalous ja alhainen matkailun kehitysaste. Matkailukehitykseltä odotettiin tällöin erityisesti taloudellisia hyötyvaikutuksia. Suhtautuminen oli myönteistä myös yhteisöissä, joissa matkailun kehittymisen katsottiin johtaneen aluetalouden kehitykseen. Jos matkailun kehitys ei sen sijaan näkynyt odotetulla tavalla aluetaloudessa, sen edistämiseen asennoiduttiin kielteisesti. Myös Jerry Johnsonin *et al.* (1994) Kalliovuorilla

sijaitsevan matkailukeskuksen tutkimuksessa havaittiin, että aluetalouden kehitystasolla on yhteys matkailun kehittämiseen asennoitumiseen. Paikallisväestön kielteinen suhtautuminen lisääntyi ajan myötä, koska matkailukehityksen hyödyt eivät johtaneet aluetalouden kehitykseen.

### **Asennoituminen matkailuun ja aluekehitykseen: esimerkkinä Koillis-Suomen avainhenkilöt ja yrittäjät**

#### *Tutkimusalue, -aineistot ja -menetelmät*

Tutkimusalue käsittää Koillis-Suomen aluekeskusohjelma-alueen eli Kuusamon kaupungin sekä Posion, Sallan ja Taivalkosken kunnat. Varsinaisen ohjelma-alueen muodostavat Kuusamo, Taivalkoski ja Posio, sillä Salla irrottautui aluekeskusohjelmasta vuoden 2005 alusta ja on ollut sen jälkeen mukana kumppanuussopimuksella matkailuyhteistyössä (Koillis-Suomen Aluekeskus... 2005; Väisänen 2006). Vaikka kunnat muodostavat yhteisen aluekeskusohjelma-alueen, ne ovat yhteisötason piirteiltään erilaisia. Kunnat eroavat toisistaan muun muassa väestömäärän, aluetalouden volyymin ja rakenteen sekä matkailuresurssiensa suhteen, minkä vuoksi Koillis-Suomi on mielenkiintoinen tutkimusalue. Kuusamo on Koillis-Suomen talousalueen keskus, sillä kaupungissa on väestöä ja työpaikkoja enemmän kuin alueen muissa kunnissa yhteensä (Työssäkäynti 1995–2005; Väestörakenne 2005).

Kyselytutkimuksen avainhenkilöiden kohdeyrymänä ovat alueen kaikki kaupungin-/kunnanvaltuutetut ja johtavat viran-/toimenhaltijat (taulukko 1). Tämä osa tutkimusaineistosta kerättiin strukturoidulla lomakkeella postikyselynä kesällä 2003 (ks. Rämetsä *et al.* 2003: 24–25). Vastaaji-

Taulukko 1. Tutkimukseen osallistuneet avainhenkilöt ja yrittäjät Koillis-Suomen kunnissa vuosina 2003 ja 2005.

Table 1. The key persons and the entrepreneurs participated in the study in the municipalities of North-Eastern Finland in 2003 and 2005.

Kunta	Avainhenkilöt	Yrittäjät	Yhteensä
Kuusamo	34	109	143
Posio	25	25	50
Salla	21	24	45
Taivalkoski	23	27	50
Yhteensä	103	185	288

en kokonaismäärä oli 103 ja vastausprosentti 65. Koillis-Suomessa toimiville matkailun, maa- ja metsätalouden, elintarvike-, puunjalostus- ja tietoteollisuuden yrityksille suunnatut strukturoidut lomakkeet lähetettiin kesällä 2005. Kyseiset toimialat valittiin sen vuoksi, että ne nousevat esiin alueen kehittämissuunnitelmissa (ks. Juntheikki 2005). Tutkimukseen otettiin mukaan lisäksi vähittäiskaupan yritykset, jotka hyötyvät alueen matkailusta välittömästi ja välillisesti (ks. Juntheikki & Korhonen 2005). Vastauksia palautui yrittäjiltä yhteensä 185 vastausprosentin ollessa 32.

Kyselyaineiston tilastollisen analyysin tulkinnaan apuna käytetään Naturpolis Kuusamo matkailun kansainvälistymishankkeen ohjausryhmän jäsenten teemahaastatteluita. Toukokuussa 2006 toteutetuilla haastatteluilla selvitetään koillissuomalaisen asennoitumisen taustalla vaikuttavia yhteisötason tekijöitä. Kansainvälistymishankkeen toimijat katsottiin sopivaksi kohdeyrymäksi, koska ohjausryhmään kuuluu kansainvälistyvien matkailuyritysten johtajien lisäksi muun muassa kuntien kokonaisvaltaisesta elinkeinopolitiikasta vastaavia virkamiehiä. Haastatteluun valittiin yhteensä 12 yrittäjää ja viranhaltijaa siten, että jokainen Koillis-Suomen kunta tuli edustetuksi. Luettelo haastateltavista on lähdeluettelossa omana kohtanaan.

Kysely- ja haastatteluaineiston kohdalla on otettava huomioon niiden kohdistuminen erityisryhmiin, kaupungin-/kunnanvaltuutettuihin ja johtaviin viran-/toimenhaltijoihin sekä yrittäjiin. Näillä ryhmillä on omat intressinsä alueen ja elinkeinojen kehittämiseen. Luottamushenkilöiden ja viran-/toimenhaltijoiden näkökulmasta eri toimialojen yritysten ja työpaikkojen lisääntyminen on kaikkiaan myönteinen asia, sillä he ovat vastuussa kuntalaisille kokonaisvaltaisesti aluekehityksestä. Sen sijaan yrittäjät katsovat kehitystoimintaa usein oman yrityksensä ja toimialansa kautta, jolloin heidän näkemyksensä voivat heijastella liiketaloudellisen edun tavoittelua.

#### *Avainhenkilöiden ja yrittäjien asennoituminen matkailuun ja muihin elinkeinoihin*

Kyselyyn vastanneista avainhenkilöistä ja yrittäjistä peräti 96 prosenttia piti Koillis-Suomen kuntiin suuntautuvaa matkailua erittäin tai jokseenkin myönteisenä (asennoitumista mitattiin 5-portaisella Likertin asteikolla: erittäin myönteinen–erittäin kielteinen). Ainoastaan kaksi yrittäjää ilmoitti suhtautuvansa matkailuun kielteisesti. Yrityksen sijaintikunnan havaittiin vaikuttavan matkailuun asennoitumiseen ( $\chi^2(6) = 14,5, p = 0,024, *$ ): kuu-

samolaisten yrittäjien joukossa oli eniten matkailuun erittäin myönteisesti suhtautuvia, kun Posiolla heitä oli vähiten. Avainhenkilön asuinkunta ei sen sijaan heijastunut merkittävästi vastauksiin.

Koillisuomalaisten avainhenkilöiden ja yrittäjien suhtautuminen matkailuun osoittautui myönteisemmäksi kuin paikallisväestön asenteet esimerkiksi Kolarin (Järviluoma 1993) sekä Kuusamon ja Syötteen (Rämet *et al.* 2005) tutkimuksissa. Avainhenkilöiden ja yrittäjien matkailumyönteisyys oli kuitenkin odotettavissa, sillä matkailututkija Jost Krippendorfin (1987: 46–47) mukaan matkailuyrittäjät ja matkailusta välillisesti hyötyvät yrittäjät sekä poliitikot ja virkamiehet tukevat matkailun kehittämistä lähes poikkeuksetta. Positiivinen asennoituminen selittyy yleensä taloudellisten tekijöiden kautta. Krippendorfin näkemyksiä tukee matkailijatutkija Peter Murphyn (1983) tutkimus kolmesta englantilaisesta matkailukeskuksesta. Sen mukaan päättäjät ja matkailuyrittäjät suhtautuivat matkailuun keskimäärin myönteisemmin kuin muut asukkaat.

Avainhenkilöt ja yrittäjät ottivat kyselylomakkeessa kantaa siihen, miten matkailuelinkeinoja tulisi kehittää tulevaisuudessa suhteessa muihin alueen kehittämissuunnitelmissa painopisteeksi valittuihin elinkeinoihin: maa- ja metsätalouteen, elintarvike- ja puunjalostus- sekä tietoteollisuuteen. Useimpien vastaajien mielestä Koillis-Suomessa olisi suunnattava matkailuun enemmän resursseja kuin muihin elinkeinoihin. Avainhenkilöiden joukossa elintarvike- ja puualan kehittäminen sai kuitenkin lähes yhtä suuren kannatuksen kuin matkailun edistäminen.

Matkailuelinkeino koettiin tehokkaaksi aluekehityksen välineeksi erityisesti Sallassa, jossa vastaajat kehittäisivät matkailua verrattuna alkutuotantoon, elintarvike-, puunjalostus- ja tietoteollisuuteen ( $\chi^2(6) = 23,4, p = 0,001, ***$ ) enemmän kuin muissa Koillis-Suomen kunnissa (kuva 1). Kuusamossa puolestaan suhtauduttiin hieman muita kuntia myönteisemmin elintarvike- ja puualaan. Kuusamolaisten mielestä matkailuelinkeinoja pitäisi edistää kaupungissa enemmän kuin alkutuotantoa tai tietoteollisuutta, mutta elintarvike- ja puunjalostusteollisuus tarvitsisi puolestaan suurempaa huomiota kuin matkailuelinkeino. Tämä voi kertoa siitä, että vastaajat halusivat välttää riippuvuutta yhdestä elinkeinoalasta, jonka tiedetään olevan sesonkiluonteinen ja suhteellisen suhdanneherkkä.

Myös Posiolla elintarvike- ja puunjalostusteollisuuden toimintaedellytysten kehittäminen sai yhtä paljon kannatusta kuin matkailun edistäminen.

Yksikään posiolainen vastaaja ei sen sijaan painottaisi maa- ja metsätaloutta enemmän kuin matkailua. Tämä oli yllättävää, sillä juuri Posion elinkeinorakenteessa alkutuotannon asema on säilynyt vahvana: vuonna 2005 yli viidennes työpaikoista oli vielä maa- ja metsätaloudessa (Työssäkäynti 1995–2005). Taivalkoskella monet vastaajat kehittäisivät enemmän matkailua kuin muita elinkeinoja, vaikka kunnan elinkeinostrategioissa teollisuudella on korostunut asema (ks. Juntheikki 2005).

Kaikki haastatellut matkailun kansainvälistymishankkeen ohjausryhmän jäsenet nostivat matkailun Koillis-Suomen tärkeimpien elinkeinojen joukkoon. He uskoivat alueen matkailuresurssien tarjoavan edellytyksiä matkailun edistämiseksi ja kokivat matkailun lisäävän erityisesti taloudellista hyvinvointia. Erään kuusamolaisen haastateltavan mukaan:

*”[Matkailu] helpottaa aluekehitystyötä ratkaisevasti. En mä usko, että tällä alueella olis mitään semmosta myönteistä kierrettä, mikä tällä hetkellä on ilman matkailua.”*

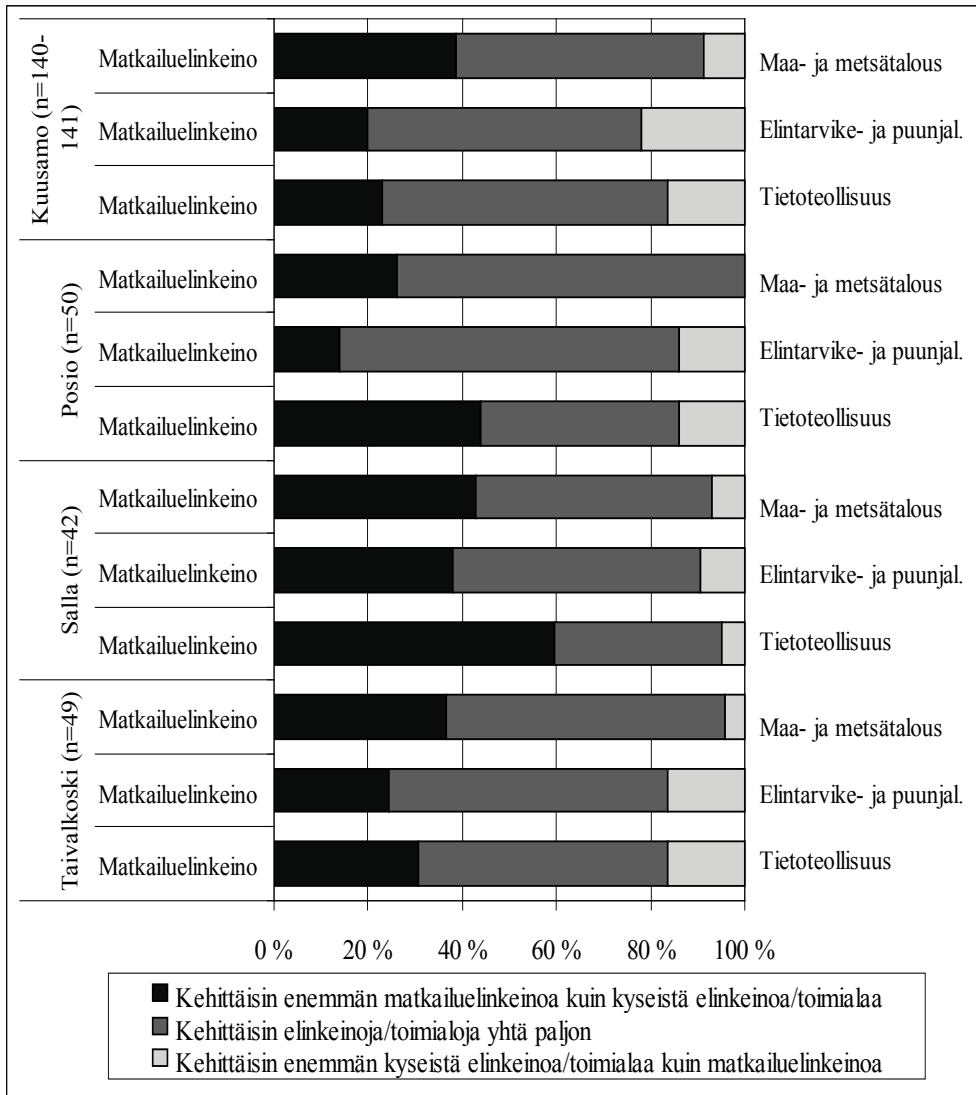
Useimmat haastatellut, sallalaisia lukuun ottamatta, eivät kuitenkaan pitäneet matkailua ainoana kehitettävänä elinkeinona Koillis-Suomessa. Näin ajateltiin siitä huolimatta, että haastattelun kohderyhmänä olivat matkailuelinkeinon kansainvälistämiseen tähtäävät toimijat. Erityisesti Posion ja Taivalkosken haastateluissa korostettiin muitakin elinkeinoja kuin matkailua. Kehittämistyössä on huomioitava matkailun ohella alueen muut vahvuudet, kuten posiolaiset haastateltavat totesivat:

*”Matkailu on jota pitää kehittää, mutta sillälailla juuri niin, että ei oo sellasta että suljetaan kaikki muu pois. Pitää kunnioittaa ja kattoa, että se maatalouselinkeino, sehän pitää nuo sivukylät asuttuna.”*

*”Vähän semmonen yksilmäinen näkemys, että se [matkailu] on ainoa autuaaksi tekevä asia. Silloin kun puhutaan aluekehittämisestä... Tärkeä roolihan sillä on totta kai. Mutta että ei mihinkään yksittäiseen aluekehittämisen instrumenttiin ei minusta pidä sillä tavalla rakastua, että unohtaa ne muut vahvuudet, mitkä alueella on.”*

#### **Matkailijamäärät ja matkailukehityksen taso asennoitumista selittävänä tekijänä**

Tilastot ja tutkimukset osoittavat, että Kuusamosa ja Sallassa matkailuelinkeinon kehittäminen on



Kuva 1. Avainhenkilöiden ja yrittäjien näkemykset matkailun ja esitetyn elinkeinon tai toimialan kehittämisestä Koillis-Suomen kunnissa vuosina 2003 ja 2005 (n=281–282).

Figure 1. Opinions of the key persons and the entrepreneurs on developing tourism and the presented livelihood or industry in the municipalities of North-Eastern Finland in 2003 and 2005 (n=281–282).

johtanut huomattaviin matkailijamääriin ja talousvaikutuksiin (taulukko 2). Vuonna 2006 Kuusamossa rekisteröitiin suurin osa Koillis-Suomen yöpymisvuorokausista ja seuraavaksi eniten niitä tilastoiitiin Sallassa. Taivalkoskelta ei ole saatavissa tilastotietoa yöpymisvuorokausista viime vuosilta, mihin on syynä tilastointikriteerit täyttävien majoitusliikkeiden vähäisyys. Kuusamossa oli myös enemmän kesämökkejä kuin missään muussa

maamme kunnassa. Vuonna 2003 matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset olivat alueen kunnista suurimmat – sekä absoluuttisesti että suhteellisesti – Kuusamossa ja Sallassa. Majoitus- ja ravitsemistoiminnassa työssäkävien määrä on lisääntynyt vuosina 1993–2003 Kuusamon ja Sallan ohella myös Posiolla, mutta Taivalkoskella alan työpaikat ovat vähentyneet.

Taulukko 2. Koillis-Suomen kuntien majoitusliikkeissä rekisteröidyt yöpymisvuorokaudet ja kesämökit vuonna 2006, matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset vuonna 2003 sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnassa työssäkävien määrän kehitys vuosina 1993–2003 (Työssäkäyntitilasto 1993–2003; Kunnittaiset toimipaikkatilastot... 2003; Juntheikki & Korhonen 2005: taulukot 55, 57; Kesämökit 2006; SVT 2007: 55).

Table 2. The number of nights spent in accommodation establishments and the number of free-time residences in 2006, the income and employment effects of tourism in 2003 and the development of employment in accommodation and restaurant services in 1993–2003 in the municipalities of North-Eastern Finland (Työssäkäyntitilasto 1993–2003; Kunnittaiset toimipaikkatilastot... 2003; Juntheikki & Korhonen 2005: tables 55, 57; Kesämökit 2006; SVT 2007: 55).

	Kuusamo	Posio	Salla	Taivalkoski
Yöpymisvuorokaudet 2006	351 918	16 784	75 333	-
Kesämökit	6 138	2 328	1 240	1 156
Välitön matkailutulo 2003 (alv:ton) / 000 e	67 890	6 487	7 848	6 347
Matkailun työllisyysvaikutukset 2003 (elinkeinoelämä)				
Henkilötyövuotta	615	76	93	45
% yritysten kokonaiskehilöstä	20,1	15,2	22,8	8,7
Majoitus- ja ravitsemistoiminnassa työssäkävien määrän kehitys 1993–2003	+	+	+	-

Matkailun positiivinen kehitys heijastuu vastaajien myönteisenä asennoitumisena matkailuelinkeinoa kohtaan. Tämä kävi ilmi myös kansainvälistymishankkeen ohjausryhmän haastatteluissa. Erityisesti Kuusamossa ja Sallassa matkailu on työn ja toimeentulon kannalta merkittävä elinkeino. Matkailun volyymi ja taloudelliset vaikutukset ovat Posiolla ja Taivalkoskella vähäisempiä kuin naapurikunnissa, mikä näkyy varautuneempuna suhtautumisena matkailun kehittämiseen.

Koillis-Suomen kunnat eroavat toisistaan matkailuresurssien ja matkailun perinteiden suhteen, mikä selittää osaksi kuntien välillä havaittuja asenne-eroja. Suomen matkailun aluerakennetutkimuksen mukaan (Leinonen *et al.* 2007) Koillis-Suomi kuuluu maamme luonnonvetovoimaisimpiin alueisiin (taulukko 3). Luontoa on tuotteistettu matkailukäyttöön alueen kunnista eniten Kuusamossa, joka määriteltiin neliportaisella asteikolla ylimmän A-luokan matkailukunnaksi.

Taulukko 3. Koillis-Suomen kuntien matkailutarjonta vuonna 2005 (Leinonen *et al.* 2007).

Table 3. Tourism supply in the municipalities of North-Eastern Finland in 2005 (Leinonen *et al.* 2007).

	Kuusamo	Posio	Salla	Taivalkoski
Luonnonvetovoima <sup>1</sup>	I	I	I	I
Majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalvelut <sup>1</sup>	I	II	II	III
Ohjelma- ja tapahtumapalvelut <sup>1</sup>	I	II	II	II
Kulttuurivetovoima <sup>1</sup>	III	IV	IV	IV
Matkailukuntataso <sup>2</sup>	A	B	B	C

<sup>1</sup> Kunnat on luokiteltu vetovoiman ja palvelutarjonnan perusteella neljään luokkaan (I–IV), joista I-luokkaan kuuluvat matkailuresurssiltaan parhaat kunnat ja IV-luokkaan vaatimattomimmat kunnat.

<sup>2</sup> Vetovoiman ja palveluiden määrän ja monipuolisuuden perusteella on määritetty kunnan matkailukuntataso (A–D). A-luokan matkailukunnissa on runsaasti vetovoimaa ja palveluita, kun D-luokan matkailukunnissa vetovoima ja palvelutarjonta ovat vähäiset.

Muiden kuntien matkailutuotteistaminen on ollut vähäisempää: Posio ja Salla ylsivät matkailukuntatasoltaan B-luokkaan Taivalkosken jäädessä toiseksi alimpaan C-luokkaan.

Kansainvälistymishankkeen ohjausryhmässä nähtiin Kuusamon ja Sallan matkailumyönteisyyden ja elinkeinopolitiikassa matkailulle annetun korostuneen aseman taustalla kuntien matkailuresurssit ja -historia. Kuusamoa ja Sallaa yhdistääkin vahvojen matkailukeskusten – Rukan ja Sallatunturin – varaan rakentuneen matkailun lisäksi elinkeinon pitkät perinteet verrattuna Posioon ja Taivalkosken. Avainhenkilöiden ja yrittäjien varautunutta suhtautumista matkailun kehittämiseen selitettiin haastatteluissa lähihistorian tapahtumilla: Posion sijoitukset Kirintövaaraan ja Taivalkosken Taivalvaaraan ovat epäonnistuneet. Lukuisat konkurssit ovat horjuttaneet kuntalaisten uskoa matkailun mahdollisuuksiin.

#### *Aluetalouden volyymi ja rakenne asennoitumista selittävänä tekijänä*

Koillis-Suomen kunnat eroavat toisistaan aluetalouden volyymin ja rakenteen suhteen, mikä osaksi selittää kuntien välisiä eroja suhtautumisessa matkailun ja muiden elinkeinojen kehittämiseen. Haastattelujen perusteella matkailumyönteisimpien Kuusamon ja Sallan välillä havaittiin yksi selvä ero: matkailu nähtiin Sallassa melkein pä ainoana tulevaisuuden elinkeinona. Kuusamolaiset halusivat puolestaan säilyttää kaupungin elinkeinorakenteen monipuolisena siitä huolimatta, että matkailulla on merkittävä asema elinkeinopolitiikassa.

Koillis-Suomen kuntien elinkeinorakenne on kokenut voimakkaan murroksen toisen maailmansodan jälkeen (ks. Väestön elinkeino 1880–1975; SVT 1990; Työssäkäynti 1995–2005). Keskeistä on ollut maa- ja metsätalouden työllistyvyyden väheneminen ja palveluiden lisääntyminen. Kuusamossa on rakennemuutoksesta huolimatta suhteellisen vahva ja monipuolinen talous, minkä ansiosta monipuolisen elinkeinorakenteen kehittäminen nähdään mahdollisena tulevaisuudessakin. Salla, Posio ja Taivalkoski ovat aluetalouden volyymitaan selvästi Kuusamoa pienempiä kuntia. Sallassa kehittämisen mahdollisuuksia kaventaa paitsi talouden koko myös yksipuolinen elinkeinorakenne: palvelut ovat merkittävässä osassa ja teollisuudella on vaatimaton asema. Matkailusta on muodostunut Sallassa – niin kuin monilla muillakin syrjäseuduilla – ”viimeinen oljenkorsi”, johon tartutaan alkutuotannon toimintamahdollisuuksien kaven-

tuessa sekä tuotannollisen toiminnan että väestön keskittyessä keskuksiin. Posiolaiset ja taivalkoskelaiset eivät antaisi matkailulle erityisasemaa vaan toivovat matkailua kehitettävän muiden elinkeinon ohella. Näkemyksen taustalla vaikuttaa se, että kuntien elinkeinoelämä on rakentunut pääasiassa muiden elinkeinojen (maa- ja metsätalous, keramiikka-, konepaja- ja puunjalostusteollisuus) kuin matkailun varaan.

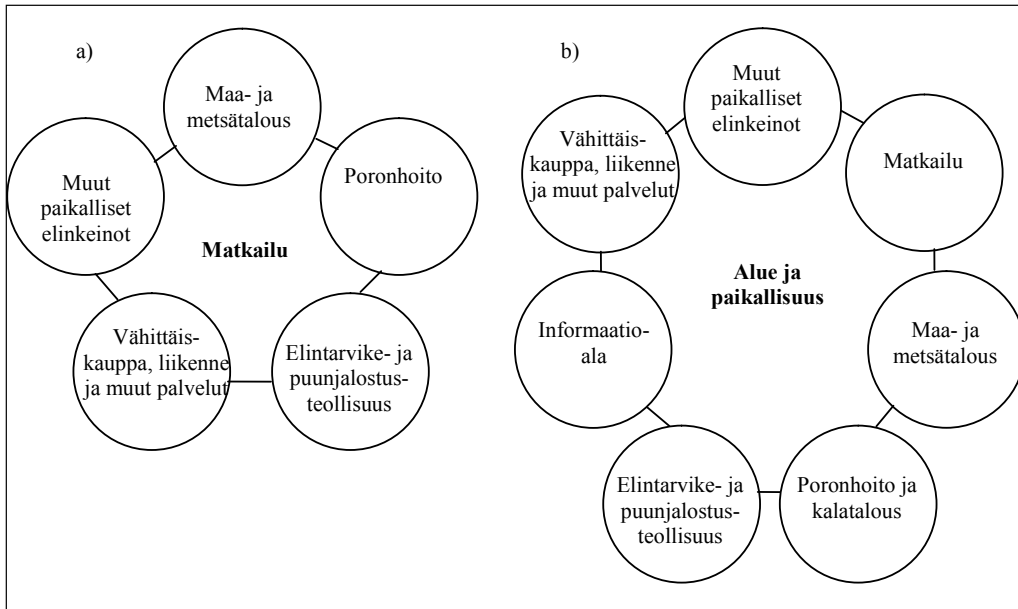
Koillis-Suomen kuntien aluetalouden ja matkailun kehitystasetta voidaan tarkastella Pekka Kauppilan (2000) laatiman ”aluekehitys ja matkailu” -mallin avulla. Nelikenttämallissa verrataan kuntien aluetalouden ja matkailun kehitystä koko maan keskiarvoon suhteuttamalla työpaikat asukasluukuun. Matkailumyönteisimmät kunnat Kuusamo ja Salla kuuluivat vuonna 2003 mallissa kolmanteen luokkaan, jossa aluetalouden kehitys eli kaikki työpaikat olivat alle koko maan keskiarvon mutta matkailun kehitys eli majoitus- ja ravitsemisalalan työpaikat olivat yli. Matkailun kehittämiseen varautuneemmin suhtautuvien tyypilliset kotikunnat Posio ja Taivalkoski kuuluivat puolestaan neljänteen luokkaan, jossa sekä aluetalouden että matkailun kehitys jäivät alle koko maan keskiarvon (Työssäkäyntitilasto 1993–2003; Väestö 2003).

#### **Sallan ja muiden Koillis-Suomen kuntien malli**

Tutkimusaineiston perusteella Koillis-Suomessa uskottiin matkailuun aluekehityksen välineenä erityisesti Sallassa, jossa ei koettu olevan juuri muita elinkeinovaihtoehtoja. Matkailua pidettiin tavallaan viimeisenä mahdollisuutena lisätä alueen hyvinvointia ja kilpailukykyä. Sallassa oli havaittavissa Burnsian (1999) ”matkailu ensin” -näkökulman mukaista perinteistä matkailusuunnittelua, joka tässä tutkimuksessa nimettiin matkailukeskeiseksi lähestymistavaksi. Sallan mallissa (a) matkailu on valittu kehittämisen keskiöön ja alkutuotanto, elintarvike- ja puunjalostusteollisuus, palvelut sekä muut paikalliset elinkeinot integroidaan palvelemaan matkailuelinkeinoa ja sen kehittämistarpeita (kuva 2). Vaikka matkailua on mahdollista käyttää aluekehityksen välineenä, tulevaisuuden rakentaminen yksinomaan matkailun varaan sisältää aina omat riskinsä. Toisaalta valintoja joudutaan tekemään alueilla, joiden elinkeinorakenne on yksipuolinen ja resurssit rajalliset.

Matkailuelinkeinon edistäminen nähtiin tärkeänä myös muissa Koillis-Suomen kunnissa, mutta niissä avainhenkilöt ja yrittäjät eivät raken-





Kuva 2. Perinteistä matkailukeskeistä lähestymistapaa matkailusuunnitteluun muistuttava Sallan malli (a) ja aluekehityskeskeistä lähestymistapaa muistuttava muiden Koillis-Suomen kuntien malli (b) (vrt. Saarinen 2007: kuva 3.1).

Figure 2. Salla's model (a) which resembles the conventional tourism-centred approach in tourism planning and the model of other municipalities in North-Eastern Finland (b) which resembles the regional development-centred approach (cf. Saarinen 2007: fig. 3.1).

taisi tulevaisuutta yhtä tiukasti yhden elinkeinon varaan. Muiden Koillis-Suomen kuntien malli (b) muistuttaa Saarisen (2007) aluekehityskeskeistä näkökulmaa matkailusuunnitteluun: matkailua pidettiin ennemminkin yhtenä mahdollisena aluekehityksen välineenä muiden elinkeinon – elintarvike-, puunjalostus- ja tietoteollisuuden sekä maa- ja metsätalouden – joukossa. Kuusamossa, Posiolla ja Taivalkoskella elinkeinorakenne haluttiin siis säilyttää monipuolisena.

Posiolla ja Taivalkoskella matkailu ei ole kehittämisen keskiössä, koska niiden elinkeinoelämän selkärangan muodostavat muut elinkeinot kuin matkailu. Kunnista puuttuu Rukan tai Sallatunturin kaltainen tunturikeskus, joten kuntien matkailuresurssit eivät todennäköisesti tukisi matkailukeskeistä lähestymistä. Toisaalta voidaan pohtia, löytyykö alueilta riittävän monta ja vahvaa elinkeinon aluekehityskeskeiseen suunnitteluun. Mainittu lähestymistapa edellyttää matkailukeskeistä mallia monipuolisempaa elinkeinorakennetta ja vahvempaa aluetaloutta. Kuusamossa aluekehityskeskeisen mallin soveltaminen on sen sijaan realistisempaa kuin naapurikunnissa. Siellä matkailuun on panostettu jo pitkään, mutta kaupungin suhteellisen vahvan ja monipuolisen aluetalouden ansiosta se ei

ole ainoa aluekehityksen väline.

Kuvassa 2 esitettyjen mallien kehälle on valittu kuntien tärkeimpiä elinkeinoja, joihin matkailulla on olemassa – ainakin potentiaalisia – kytkentöjä. Muiden Koillis-Suomen kuntien mallissa kehälle sijoituvissa toimialoissa on hieman kuntakoh- taisia eroja. Esimerkiksi Posiolla informaatioalan yrityksiä on vähän, mutta keramiikkateollisuus on vahvaa toisin kuin naapurikunnissa. Muihin paikallisiin elinkeinoiniin voidaan lukea kuntien vahvuuksista riippuen esimerkiksi keramiikkateollisuus, (mökki)rakentaminen sekä taide- ja käsityöala, joihin myös matkailulla on kytkentöjä.

### Yhteenveto ja pohdinta

Tässä artikkelissa tarkastelimme Koillis-Suomen erityisryhmien, avainhenkilöiden ja yrittäjien, näkemyksiä matkailusta aluekehityksen välineenä. Yleisesti heidän asennoitumisensa matkailuun on myönteisempää kuin alueen asukkaiden (ks. Rämetsä *et al.* 2005). Edellistä tukevat myös Murphyn (1983) ja Krippendorfin (1987: 46–47) tutkimustulokset. Heidän mukaansa päättäjät sekä matkailusta välittömästi ja välillisesti hyötyvät yrittäjät suhtautuvat matkailuun positiivisemmin

kuin asukkaat keskimäärin. Tämä johtunee taloudellisista intresseistä. Päätäjät pyrkivät katsomaan aluekehitystä kokonaisvaltaisesti kunnan edun näkökulmasta, jolloin mihin tahansa tulevaisuuden kasvuodotuksia tarjoavaan elinkeinon asennoidutaan myönteisesti. Yrittäjien näkökulmasta taustalla on oman yritystoiminnan ja toimialan kehittyminen, mikä luonnollisesti lisää yritysten tuloja ja siten yrittäjien taloudellista hyvinvointia.

Koillis-Suomen erityisryhmien suhtautumisessa ei ole havaittavissa merkkejä sosiaalisen kanto-kyvyn ylittymisestä matkailukehityksen myötä eli Doxeyn (1975) kuvaamasta ärtymyksestä tai antagonismista. Tämä oli odotettua, koska tarkastelu kohdistui avainhenkilöihin ja yrittäjiin. Toisaalta on hieman yllättävää, että muiden toimialojen kuin matkailun yrittäjät eivät asennoituneet kriittisemmin matkailun keskeiseen rooliin aluekehityksen välineenä. Muiden toimialojen edustajat saattavat nähdä matkailuelinkeinon menestymisen hyödyttävän myös heidän omaa yritystoimintaansa ja toimialaansa. Alueen kehittyminen – olkoon veturitoimiala mikä tahansa – luo yleisesti menestymisen mahdollisuuksia eri toimialoille. Toisaalta avainhenkilöt ja yrittäjät ovat voineet sopeutua matkailukehitykseen ja mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin ajan myötä (ks. Stewart & Draper 2007).

Kuusamolaiset ja sallalaiset erityisryhmät suhtautuivat positiivisesti matkailuelinkeinon edistämiseen, vaikka sen kehitys ei ole myönteisistä talousvaikutuksista huolimatta kyennyt nostamaan kuntien aluetaloutta koko maan tasolle. Avainhenkilöiden ja yrittäjien osalta tutkimustulokset eivät täysin tue Allenin *et al.* (1993) ja Johnsonin *et al.* (1994) havaintoja. Heidän mukaansa asukkaiden asennoituminen on kielteistä alueilla, joissa matkailun edistäminen ei ole selvästi johtanut aluetalouden kehitykseen. Sen sijaan Posion ja Taivalkosken kohdalla tulokset myötäilevät Allenin *et al.* ja Johnsonin *et al.* tutkimuksia. He ennakoivat asukkaiden suhtautumisen myönteiseksi Posion ja Taivalkosken kaltaisissa maaseutu-yhteisöissä, joissa sekä matkailun että aluetalouden kehitysaste on alhainen. Kyseisissä kunnissa avainhenkilöt ja yrittäjät asennoituivat matkailuun kuitenkin hieman vaurautuneemmin kuin Kuusamossa ja Sallassa, mikä johtunee Posion ja Taivalkosken naapurikuntia vaatimattomammasta matkailukehityksen tasosta.

On syytä korostaa, että Allenin *et al.* (1993) ja Johnsonin *et al.* (1994) analyyseissa asukkaat käsittävät laajasti paikallisväestön toisin kuin tässä tutkimuksessa. Kaikkiaan Koillis-Suomen avainhenkilöiden ja yrittäjien myönteisen suhtautumisen

taustalla – huolimatta aluekehityksen kohtalaisen vaatimattomasta tasosta verrattuna valtakunnan keskiarvoon – voi olla kehitettävien elinkeinon rajallisuus. Matkailu nähdään pitkälti ”viimeisenä oljenkortena”, johon alueella on olemassa luonnon tarjoamat erinomaiset resurssit tuotteistamista ja tuotekehitystä silmälläpitäen.

Matkailuvetoisessa kehittämisessäkin on tarpeen pohtia matkailun yhteyksiä kohteen laajempaan aluekehitykseen (ks. Tooman 1997a, b; Lasanta *et al.* 2007; Saarinen 2007). Matkailun myönteisten aluekehitysvaikutusten lisäämiseksi on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueelliseen yhteistyöhön, jolla viitataan esimerkiksi matkailukeskuksen ja sitä ympäröivän maaseudun vuorovaikutukseen sekä toiminnalliseen, toimialojen väliseen yhteistyöhön, jossa korostuvat sekä matkailuelinkeinon sisäiset että matkailun ja paikallisten (perinteisten) elinkeinon väliset kytkennät (ks. Kauppila 2004, 2008). Koillis-Suomessa tulevaisuuden haasteena on kytkeä matkailukehitys tiiviimmin paikalliseen perinteiseen osaamiseen ja elinkeinoiniin, kuten maa-, metsä-, poro- ja kalatalouteen sekä elintarvikke- ja puualaan. Myös informaatioala on potentiaalinen yhteistyökumppani esimerkiksi sähköisten matkailupalveluiden kehittämisessä.

Aluekeskusaluet, Koillis-Suomi mukaan lukien, ovat poliittisen päätöksenteon kautta luotuja hallinnollisia alueita, jotka sisältävät matkailukehityksen, matkailuresurssien ja aluetalouden näkökulmasta erilaisia kuntia. Jokainen kunta on muovautunut luonnon, historian, kulttuurin ja sosiaalisten erityispiirteidensä ansiosta omaksi kokonaisuudeksi. Alueellisessa kehittämisessä kuntien toisistaan poikkeavat lähtökohdat saattavatkin johtaa ristiriitatilanteisiin, kun etsitään yhteisiä elinkeinopolitiikan painopisteitä.

## Lähteet

- Allen, Lawrence R. & Gibson, Robert (1987). Perceptions of community life and services: a comparison between leaders and community residents. *Journal of the Community Development Society* 18:1, 89–103.
- Allen, Lawrence R., Hafer, Harry R., Long, Patrick T. & Perdue, Richard R. (1993). Rural residents' attitudes toward recreation and tourism development. *Journal of Travel Research* 31:4, 27–33.
- Allen, Lawrence R., Long, Patrick T., Perdue, Richard R. & Kieselbach, Scott (1988). The impact of tourism development on residents' perceptions of community life. *Journal of Travel Research* 27:1, 16–21.
- Burns, Peter (1999). Paradoxes in planning: tourism elitism or brutalism? *Annals of Tourism Research* 26:2, 329–348.
- Butler, Richard W. (1980). The concepts of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources.

- Canadian Geographer* 24:1, 5–12.
- Doxey, G. V. (1975). A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences. Teoksessa *The Impact of tourism. Sixth annual conference proceedings of the Travel Research Association, San Diego*, 195–198.
- Elinvoimainen maaseutu – yhteinen vastuumme (2004). Maaseutupolitiikan kokonaisuohjelma 2005–2008. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä.
- Getz, Donald (1994). Residents' attitudes towards tourism. A longitudinal study in Spey Valley, Scotland. *Tourism Management* 15:4, 247–258.
- Hall, C. Michael (2000). *Tourism planning. Policies, processes and relationships*. Pearson Education Limited, Essex.
- Johnson, Jerry D., Snepenger, David J. & Akis, Sevgin (1994). Residents' perceptions of tourism development. *Annals of Tourism Research* 21:3, 629–642.
- Junnila, Enni-Maria, Törn, Anne, Kälkäjä, Tarja, Siikamäki, Pirkko & Tolvanen, Anne (2003). Kestävä luontomatkailu. Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämisspalvelut, *Tutkimuksia* 2/2003, 71–84.
- Juntheikki, Riikka (2005). ”Matkailusta työtä ja toimeentuloa”: Koillis-Suomen matkailuelinkeino kehittämissuunnitelmien ja tilastojen näkökulmasta. Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämisspalvelut, *Tutkimuksia* 2/2005, 45–84.
- Juntheikki, Riikka & Korhonen, Jorma (2005). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2003. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A, Tutkimuksia* 5.
- Järviluoma, Jari (1993). Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin – esimerkkinä Kolarin kunta. University of Oulu, Research Institute of Northern Finland, *Research Reports* 110.
- Kauppila, Pekka (2000). Aluekehitys ja matkailu – tapaus-tutkimus eräistä Pohjois-Suomen seutukunnista vuosina 1988–1997. *Nordia Tiedonantoja* 1/2000.
- Kauppila, Pekka (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. *Nordia Geographical Publications* 33:1.
- Kauppila, Pekka (2008). Inarin kunnan matkailun kehittäminen: näkökulmia keskus-periferia-asetelmasta. Teoksessa Kauppila, Pekka & Saarinen, Jarkko (toim.) Inarin matkailueurot ja -työpaikat. *Nordia Tiedonantoja* 1/2008, 69–87.
- Kesämökkit (2006). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. 5.2.2008, [http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/asu/kmok/kmok\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/asu/kmok/kmok_fi.asp)
- Koillis-Suomen Aluekeskus Naturpolis Kuusamo (2005). Koillis-Suomen aluekeskus, Kuusamo. 29.8.2005, <http://www.koillis-suomi.fi/>
- Krippendorff, Jost (1987). *The holiday makers: understanding the impact of leisure and travel*. Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Kunnittaiset toimipaikkatilastot – KunTo (2003). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. 7.2.2008, <http://tilastokeskus.fi/tup/kuntopa/index.html>
- Lasanta, Teodoro, Laguna, Maria & Vicente-Serrano, Sergio M. (2007). Do tourism-based ski resorts contribute to the homogeneous development of the Mediterranean mountains? A case study in the Central Spanish Pyrenees. *Tourism Management* 28:5, 1326–1339.
- Leinonen, Riikka, Kauppila, Pekka & Saarinen, Jarkko (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: tutkimusraportti. *Matkailun edistämiskeskus A*: 155.
- Long, Patrick T., Perdue, Richard R. & Allen, Lawrence (1990). Rural resident tourism perceptions and attitudes by community level of tourism. *Journal of Travel Research* 28:3, 3–9.
- Martin, Bonnie S. & Uysal, Muzaffer (1990). An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: management and policy implications. *Journal of Environmental Management* 31:4, 327–333.
- Mason, Peter & Cheyne, Joanne (2000). Residents' attitudes to proposed tourism development. *Annals of Tourism Research* 27:2, 391–411.
- Mathieson, Alister & Wall, Geoffrey (1992). *Tourism: economic, physical and social impacts*. Longman Group Limited, Harlow.
- Murphy, Peter E. (1983). Perceptions and attitudes of decisionmaking groups in tourism centers. *Journal of Travel Research* 21:3, 8–12.
- Murphy, Peter E. (1985). *Tourism: a community approach*. Methuen, London.
- Nyberg, Lars (1995). Scandinavia: tourism in Europe's northern periphery. Teoksessa Armando Montanari & Williams, Allan M. (toim.) *European tourism. Regions, spaces and restructuring*. John Wiley & Sons, Chichester, 87–108.
- Pearce, Philip L., Moscardo, Gianna & Ross, Glenn F. (1996). *Tourism community relationships*. Pergamon, Oxford.
- Rosenqvist, Olli (2003). Kilpailukykyisen maaseudun tuottaminen keskittyvän aluekehityksen ja hegemonisen kaupunkidiskursin oloissa. *Terra* 115:1, 3–18.
- Rämet, Jussi, Kauppila, Pekka & Saarinen, Jarkko (2003). Paikallisväestö ja matkailu: kaupungin/kunnanvaltuutettujen ja johtavien viranhaltijoiden asennoituminen matkailuun Koillis-Suomessa. Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämisspalvelut, *Tutkimuksia* 3/2003.
- Rämet, Jussi, Törn, Anne, Tolvanen, Anne & Siikamäki, Pirkko (2005). Luonnonsuojelu ja luontomatkailu paikallisväestön silmin – kyselytutkimus Kuusamossa ja Syötteen alueella. *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, Sarja A* 151.
- Saarinen, Jarkko (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.
- Saarinen, Jarkko (2004). Viimeinen oljenkorsi? Matkailu ja maaseudun aluekehitys. *Maaseudun uusi aika* 3/2004, 26–38.
- Saarinen, Jarkko (2007). Tourism in peripheries: the role of tourism in regional development in northern Finland. Teoksessa Müller, Dieter K. & Jansson, Bruno (toim.) *Tourism in peripheries: perspectives from the far north and south*. CAB International, Wallingford, 41–52.
- Shaw, Gareth & Williams, Allan M. (2004). *Tourism and tourism spaces*. Sage Publications, London.
- Smith, Michael D. & Krannich, Richard S. (1998). Tourism dependence and resident attitudes. *Annals of Tourism Research* 25:4, 783–802.
- Stewart, Emma J. & Draper, Dianne (2007). A collaborative approach to understanding local stakeholder perceptions of tourism in Churchill, Manitoba (Canada). *Polar Geography*

- 30:1–2, 7–35.
- SVT 1990 = Suomen virallinen tilasto. Väestölaskenta 1990. Osa 7C. Kuntatiedot – Keski- ja Pohjois-Suomi. Tilastokeskus, Helsinki 1993.
- SVT 2007 = Suomen virallinen tilasto. Liikenne ja matkailu 2007. Matkailutilasto 2007. Tilastokeskus, Helsinki.
- Tooman, L. Alex (1997a). Applications of the life-cycle model in tourism. *Annals of Tourism Research* 24:1, 214–234.
- Tooman, L. Alex (1997b). Multipliers and life cycles: a comparison of methods for evaluating tourism and its impacts. *Journal of Economic Issues* 31:4, 918–932.
- Työssäkäynti (1995–2005). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. 20.9.2007, 5.2.2008, [http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/vrm/tyokay/tyokay\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/vrm/tyokay/tyokay_fi.asp)
- Työssäkäyntitilasto (1993–2003). Tilastokeskus, Helsinki. Erillinen tilaus. 18.2.2005.
- Törn, Anne, Siikamäki, Pirkko, Tolvanen, Anne, Kauppila, Pekka & Rämet, Jussi (2008). Local people, nature conservation, and tourism in North-eastern Finland. *Ecology and Society* 13:1. [online] URL: <http://www.ecologyandsociety.org/vol13/iss1/art8/>
- Vanhamäki, Susanna (2003). Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä? Paikallisväestön asennoituminen matkailuun Kuusamon Rukalla. Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, *Työpapereita* 3/2003.
- Väestö (2003). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. 28.2.2005, 27.9.2005, <http://statfin.stat.fi/statweb/start.asp?LA=fi&DM=SLFI&lp=catalog&cclg=vaesto>
- Väestön elinkeino (1880–1975). Väestö elinkeinon mukaan kunnittain vuosina 1880–1975. Tilastollisia tiedonantoja N:o 63. Tilastokeskus, Helsinki 1979.
- Väestörakenne (2005). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. 20.9.2007, [http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak_fi.asp)
- Väisänen, Seija (2006). Re(2): Re:Sallan asema. Henkilököhtäinen sähköpostiviesti Riikka Leinoselle. 6.11.2006.
- Tutkimusaineistona käytetyt haastattelut
- Huhtala, Pekka. Sallan kunnan hallinto- ja elinkeinojohtaja. Haastattelu Sallassa 22.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Kämäräinen, Jouko. Rukapalvelu Oy:n toimitusjohtaja/yrittäjä. Haastattelu Rukalla 17.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Lantto, Reijo. Himmerkinlahti Oy:n yrittäjä. Haastattelu Posiolla 30.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Nykanen, Veijo. Posion kunnan yritystoimenjohtaja. Haastattelu Posiolla 30.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Perttunen, Mika. Naturpolis Oy:n toimitusjohtaja. Haastattelu Kuusamossa 23.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Pylkkänen, Jouni. Ohjelmapalveluyrittäjä. Haastattelu Posiolla 29.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Rytkönen, Tuija. Ruka-Kuusamo matkailuyhdistyksen toiminnanjohtaja. Haastattelu Kuusamossa 24.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Saarinen, Seppo. Rukakeskus Oy:n myynti- ja markkinointipäällikkö. Haastattelu Rukalla 23.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Saastamoinen, Outi. Naturpolis Oy:n projektipäällikkö/toimialavastaava. Haastattelu Kuusamossa 24.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Schroderus, Juha. Hotelli Herkon yrittäjä. Haastattelu Taivalkoskella 31.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Seppänen, Jussi. Sallan Tunturipalvelut Oy:n johtaja. Haastattelu Sallatunturilla 22.5.2006 (Riikka Leinonen).
- Turpeinen, Vesa (2006). Taivalkosken kunnanvaltuutettu ja kunnanhallituksen jäsen. Haastattelu Taivalkoskella 30.5.2006 (Riikka Leinonen).