



OULUN YLIOPISTO
UNIVERSITY of OULU

Valta, hallinta ja verkostot julkisen sektorin matkailutoimijoiden keskuudessa - vertailussa Suomi, Pohjois-Pohjanmaa ja Kuusamo

Henri Annila

Pro gradu -tutkielma
Maantieteen laitos
Oulun yliopisto
Helmikuu 2016

Laitos: Maantieteen laitos		Pääaine: Maantiede	
Tekijä (Sukunimi ja etunimet, myös entinen sukunimi): Annala (os. Immonen) Henri Jaakko Samuli		Opiskelija-numero: 2366179	Tutkielman sivumäärä: 72 s. + III liit.
Tutkielman nimi (suomeksi; muun kielinen nimi ilmoitetaan vain jos se on tutkielman kieli): Valta, hallinta ja verkostot julkisen sektorin matkailutoimijoiden keskuudessa - vertailussa Suomi, Pohjois-Pohjanmaa ja Kuusamo			
Asiasanat: Verkostot, valta, valtasuhteet, hallinta, matkailu, toimijaverkkoteoria, post-strukturalismi			
Tämän Pro gradun aiheena on matkailun kehittämiseen osallistuvien julkisten toimijoiden valta- ja hallintasuhteet sekä toimijoiden muodostamat verkostot matkailukehittämisen taustalla ja elinkeinojen välillä. Lisäksi tutkitaan näiden tekijöiden näkymistä matkailun vaikutuksissa aluekehitykseen. Työn tarkoituksena on hahmottaa, mitkä toimijat osallistuvat matkailun kehittämiseen ja sen ohjaamiseen tutkimusalueella ja millaiset suhteet näiden toimijoiden välillä on. Tutkimusalue on kolmitasoinen. Ylimpänä tasona on koko Suomen kattava kansallinen taso. Seuraavaksi ylimpänä tasona on Pohjois-Pohjanmaan kattava maakuntataso. Alimpana tarkastelutasona on Kuusamon kattava paikallistaso. Tutkimusaineisto koostuu kolmen eri tason matkailu- tai elinkeinostrategioista, maakuntatason haastatteluaineistosta sekä paikallistason kyselytutkimuksesta. Työssä käytetyt strategiat ovat Suomen matkailustrategia 2020, Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia 2011–2015 ja Koillis-Suomen elinkeinostrategia 2011–2015. Maakuntatason aineistona on käytetty strategian lisäksi matkailun kanssa tekemisissä olevien Pohjois-Pohjanmaan liiton ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden haastatteluita. Paikallistasolla strategian lisäksi työssä käytettiin Kuusamon kaupunginvaltuutetuille ja keskeisille johtohenkilöille lähetettyä kyselyä. Työn kvantitatiivinen kyselyllä kerätty aineisto analysoitiin tilastollisin menetelmin keskeisten tunnuslukujen kautta. Muilla menetelmillä kerätty kvalitatiivinen aineiston analysoitiin sisällönanalyysin avulla työn teorian keskeisten osien näkökulmasta. Nämä keskeiset teoriat ovat matkailun valta- ja hallintasuhteet (Jessop 1998; Cheong & Miller 2000; Hubbard ym. 2002; Allen 2003), verkostot ja toimijaverkkoteoria (Latour 1996; Barabási 2002) sekä matkailun vaikutukset aluekehitykseen (Coe ym. 2004, 2008; Saarinen 2007). Työn tuloksista havaittiin, kuinka valtasuhteiden rakentumisessa on eroja tutkimusalueen eri tasoilla. Kansallisella tasolla valtasuhteet olivat muita tasoja enemmän ylhäältä alaspäin rakentuneita. Maakunta- ja paikallistasolla valtasuhteet rakentuivat hierarkkisen asetelman sijaan enemmän verkostojen kautta. Tutkimusalueen julkisten toimijoiden valta- ja hallintasuhteet muodostavat kuitenkin monimutkaisen systeemin, jonka kattava kuvaaminen ei ole mahdollista Pro gradu -työn mittakaavassa. Toinen mielenkiintoinen havainto liittyi matkailukehittämisen keskittämiseen matkailukeskuksiin. Kansallisella- ja maakuntatasolla tämä keskittäminen nähtiin positiivisessa valossa, mutta paikallistasolla matkailutoimintaa olisi haluttu levittää tasaisemmin koko kunnan alueelle. Matkailun positiiviset vaikutukset aluekehitykseen tunnustettiin jokaisella tutkimustasolla aineistosta riippumatta. Toivottavasti verkostojen tehokas hyödyntäminen siirtyy jatkossa entistä paremmin käytäntöön ja mahdollistaa sitä kautta myös tiedon sekä hyvien käytäntöjen paremman leviämisen matkailutoimijoiden parissa.			
Muita tietoja:		Työn aineistona käytetty kyselytutkimus ja haastatteluaineisto on kerätty alun perin Naturpolis Oy:lle tehtyä raporttia varten vuonna 2014.	
Päiväys: Kirkkonummella 2.2.2016			

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	4
Työn tarkoitus	5
Työn rakenne	6
TEOREETTINEN VIITEKEHYS	7
Maantieteen historian ja traditioiden vaikutus matkailumaantieteen tutkimukseen	8
Hallinta vallan muotona	11
Vallan määritelmät ja sen rooli matkailussa	14
Verkostoteorian perusteet	18
Toimijaverkkoteoria	21
Matkailun vaikutus aluekehitykseen	24
TUTKIMUSALUE, -AINEISTOT JA MENETELMÄT	27
Suomi, Pohjois-Pohjanmaa ja Kuusamo matkailualueina	27
Matkailualueen rakenneanalyysi	30
Tutkimusaineistot	32
Matkailustrategiat	32
Maakuntatason haastatteluaineisto	34
Kyselyaineisto	36
Aineiston analysointi	37
VALLAN JA VERKOSTOJEN VAIKUTUS MATKAILUUN	38
Strategioiden näkemys valtaan, hallintaan ja verkostoihin	38
Suomen matkailustrategia 2020	39
Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia 2015	41
Koillis-Suomen elinkeinostrategia 2011–2015	43
Maakuntatason päättäjien näkemyksiä matkailuun	45
Valta, hallinta ja matkailu maakuntatason päättäjien näkökulmasta	45
Maakuntatason päättäjien näkemyksiä matkailun verkostoihin	48
Maakuntatason päättäjät löysivät paljon positiivisia vaikutuksia aluekehitykseen....	49
Kuusamon päättäjien näkemyksiä matkailun valtarakenteista	50
VALTA, HALLINTA JA VERKOSTOT SUOMEN MATKAILUN JULKISTEN TOIMIJOIDEN KESKUUDESSA KOLMELLA ERI TASOLLA	54
Matkailustrategioiden suhde muihin tuloksiin ja teoriaan	54
Maakuntatason päättäjien näkemykset suhteessa teoriaan ja muiden tasojen tuloksiin	58
Julkisen sektorin toimijaverkosto tutkimusalueella	61
Tutkimuskysymyksiin vastaaminen	62
Työssä tehdyt ratkaisut, mahdolliset virhelähteet sekä jatkotutkimuksen aiheita	65
YHTEENVETO	66
LÄHTEET	68
LIITTEET	

JOHDANTO

Matkailu on yksi maailman nopeimmin kasvavista laillisista elinkeinoista. Se kattaa yhdeksän prosenttia koko maailman bruttokansantuotteesta, kuusi prosenttia koko maailman viennistä ja sen kautta liikkui 1,5 biljoonaa dollaria vuonna 2014 (esim. Saarinen 2003b, 2007; Vuoristo 2003; Hall 2005; UNWTO 2015). Matkailu on myös Suomen mittakaavassa erittäin merkittävä elinkeino (Suomen matkailustrategia 2010). On tärkeää, että näin elinvoimaisesta elinkeinosta on tarjolla riittävästi tietoa henkilöille, jotka osallistuvat kyseisen elinkeinon kehittämiseen.

Björk (2014: 278) kirjoittaa, että tietoa tarvitaan päätöksenteon tueksi kaikilla tasoilla, missä matkailun kehittämistä tehdään. Tietoa tarvitsevat niin poliitikot, elinkeinonharjoittajat, työntekijät, asiantuntijat kuin johtajatkin. Tämä tutkimus vastaa tähän tarpeeseen tutkimusalueen ja -aineistojen puitteissa.

Matkailua on tutkittu paljon ja tutkimuksen määrä on kasvanut varsinkin tämän vuosituhannen aikana (Saarinen 2003a). Valta ei ole ollut perinteisesti matkailun tutkimuksen ydinkonsepteja, mutta siihen kytkeytyvän tutkimuksen määrä on lisääntynyt (Hall 2007). Matkailun ja vallan tutkimiselle on tarvetta, koska matkailuun vaikuttavat valtasuhteet ovat usein monimutkaisia (Church & Ravenscroft 2007: 191). Tämä tutkimus pyrkii osaltaan selvittämään matkailun valtasuhteita. Tutkimuskysymykset, -alue ja -aineisto on valittu niin, että niiden avulla tuotetaan uutta tietoa matkailun valtasuhteiden vaikutuksista tutkimusalueella. On tärkeää, että tutkimustieto saadaan niiden toimijoiden ulottuville, jotka sitä voivat hyödyntää ja kehittää edelleen, sillä Hallin (2013) mukaan tiedolle on tyypillistä, että se kehittyy kiertäessään toimijoiden keskuudessa. Tämän tutkimuksen tuottamaa tietoa voidaan hyödyntää esimerkiksi matkailun kehittämisessä ja positiivisten aluevaikutusten lisäämisessä.

Tämän työn tutkimusasetelma on rajattu julkisiin toimijoihin. Matkailuelinkeino, jolla tarkoitetaan yksityisen sektorin toimijoita sekä yhdistyksiä, jätetään tässä tutkimuksessa vähemmälle huomiolle. Tutkimusaineiston rajaamiseksi tätä joukkoa käsitellään yhtenä kokonaisuutena. Poikkeuksena Rukan matkailukeskus ja sen toimijat, joiden asema tutkimusalueella on erityisen merkittävä ja siksi sitä tarkastellaan tässä tutkimuksessa julkisten toimijoiden rinnalla. Työ on osittain jatkoa vuonna 2014 julkaistulle raportille (Immonen 2014), missä tutkittiin Pohjois-Pohjanmaan

viranhaltioiden ja Kuusamon kaupunginhaltijoiden sekä keskeisten johtohenkilöiden näkemyksiä matkailuelinkeinon ja muiden elinkeinojen suhteisiin.

Työn tarkoitus

Simandanin (2002: 285) sanoin "hyvä maantieteilijä on yhteiskunnalle hyödyllinen, paremmin koulutettu maantieteilijä vielä hyödyllisempi". Tämän työn motiivina ei ole pelkästään opintojen aikana opittujen asioiden soveltaminen käytäntöön vaan tuottaa myös yhteiskunnalle ja matkailun kanssa työskenteleville tahoille käyttökelpoista, hyödyllistä ja tarpeellista tietoa julkisten toimijoiden ja matkailun valtasuhteista.

Tämän pro gradu -tutkielman tarkoituksena on luoda tutkimusaineiston ja -alueen puitteissa kuva matkailusysteemin julkisten toimijoiden valtarakenteista ja -suhteista Suomessa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kuusamossa. Työ vastaa osaltaan Nepalín (2009: 12–13) esittämään kritiikkiin siitä, kuinka pelkkä ilmiön mallinnus ei riitä, vaan se tulisi myös ymmärtää. Church ja Coles (2007a) toteavat toimittamassaan teoksessa, että matkailututkimuksen ja vallan välisiä suhteita on tutkittu epätasaisesti. Tämä työ lisää osaltaan näiden suhteiden tuntemista tutkimusalueen ja valitun teorian puitteissa. Työ on samoilla linjoilla Suomen matkailustrategian (2010: 18) kanssa siitä, että eri tahojen toimintaa ja roolia Suomen matkailukentässä tulee kirkastaa.

Valta ja politiikka Suomen matkailussa ei ole täysin tutkimaton ilmiö. Vallan esiintymistä matkailussa on tarkasteltu esimerkiksi vapaa-ajan asumisen näkökulmasta (Pitkänen & Vepsäläinen 2008; Åkerlund ym. 2015). Lisätutkimukselle lienee kuitenkin tarvetta, sillä julkisen sektorin valtasuhteiden tutkimus ei ole juurikaan ollut matkailututkimuksen keskiössä. Aihetta on tutkinut esimerkiksi Björk (2014), joka käsittelee artikkelissaan kansallisen matkailupolitiikan ja alueellisen kehityksen yhteyttä. Tämä tutkimus lähestyy matkailun valtasuhteita kansallisen-, maakunta- ja paikallistason julkisen sektorin toimijoiden kautta.

Työssä huomioidaan tieteenalan aikaisemmissa julkaisuissa esiin nostettuja tutkimustarpeita. Työ vastaa esimerkiksi hyvin Butlerin (2004) kommenttiin, missä hän nostaa esiin tarpeen tutkia matkailuun ja vapaa-aikaan liittyvää kontrollia, johtamista ja hallintaa (*management*). Vaikka työssä sovelletaan useiden eri tieteenalojen näkökulmia matkailuun, on taustalla jatkuvasti Hubbardin, Kitchin, Bartleyn ja Fullerin (2002: 7)

esittämä ajatusta maantieteellisestä ajattelusta. Työssä sovellettavia teorioita ja niiden toimivuutta tässä tutkimuksessa tarkastellaan myös kriittisesti.

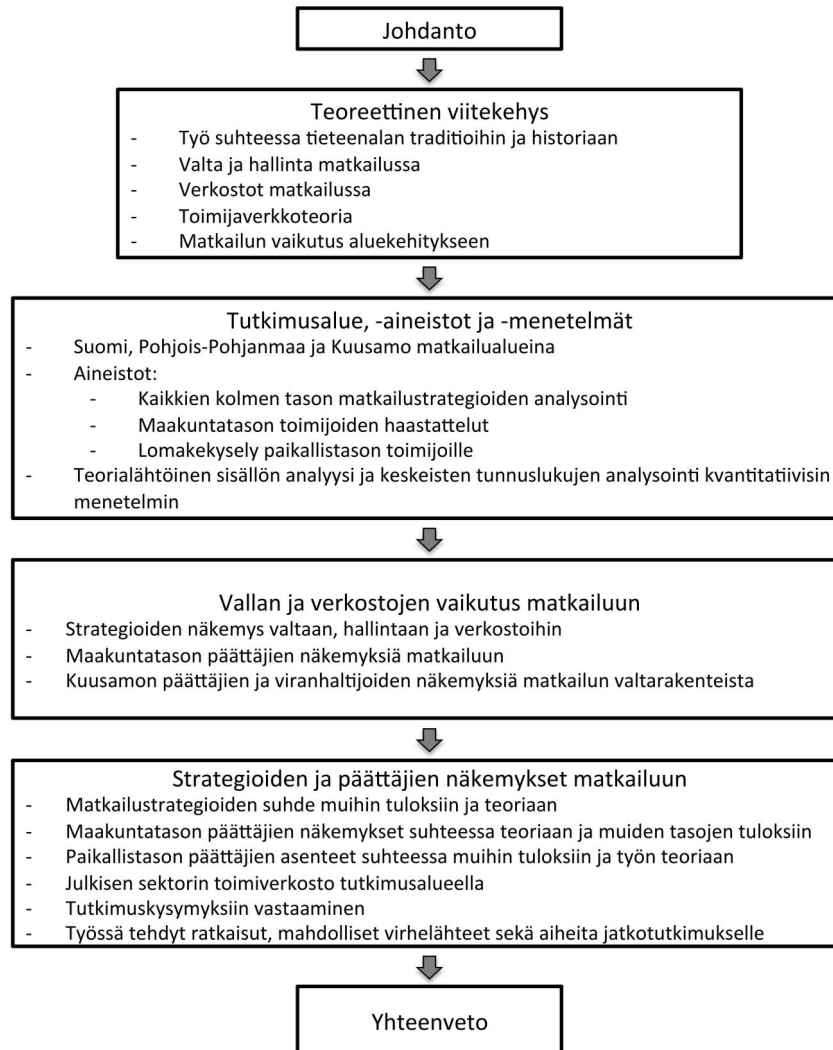
Työssä etsitään vastauksia edellä mainittuihin asioihin seuraavien tutkimuskysymyksien avulla:

- 1) Kuinka valta on jakautunut Suomen matkailusysteemin eri tasoille?
- 2) Millaisia suhteita Suomen matkailua ohjaavien ja toteuttavien julkisten tahojen väliltä voidaan havaita?
- 3) Kuinka matkailun valtasuhteet vaikuttavat aluekehitykseen?

Työn tarkoituksena on edellä esitettyihin tutkimuskysymyksiin vastaamisen lisäksi luoda kattava kuva eri lähteistä ja tutkimusalueen eri tasoilta kerätyistä tutkimusaineiston osista. Eri tasoilta kerättyjen tutkimusaineiston osista selvitetään, löytyykö niistä samat vastaukset tutkimuskysymyksiin.

Työn rakenne

Työ on jaettu kuuteen osaan. Ensimmäinen osa esittelee työn rakenteen ja tarkoituksen. Toisessa osassa käydään läpi työn teoreettinen viitekehys. Kolmannen osan aiheena on tutkimusalue, -aineistot ja -menetelmät. Neljännessä osassa tutustutaan työn aineistosta löydettyihin tuloksiin. Viidennen osan johtopäätöksissä tarkastellaan työn tuloksia ja peilataan niitä teoreettiseen viitekehyykseen sekä tutkimuskysymyksiin. Kuudennen osan pohdinnassa mietitään työn tarkoituksen toteutumista sekä tulosten ja johtopäätösten soveltamista käytäntöön. Työn rakenne on esitetty tiivistetysti kuvassa 1.



Kuva 1. Työn sisältö ja rakenne.

TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Kreisel (2012: 398) toteaa artikkelissaan, ettei tieteenalan suurten nimien tai tunnettujen filosofien siteeraaminen paranna työn laatua, mutta heidän töidensä lukeminen ja niiden ymmärtäminen kannattaa varmasti. Tästä syystä työtä ja erityisesti sen teoreettista viitekehystä sekä tuloksia verrataan tieteenalan aiempiin tutkimuksiin sekä paradigmoihin. Näin saadaan selville se, kuinka työn menetelmät ja tulokset ovat linjassa tieteenalan aiemman tutkimuksen kanssa. Kreisel esittää työssään myös ajatuksen siitä, ettei ole järkevää käydä keskustelua samaa tarkoittavien termien eroista, vaan keskittyä erinomaisen ja relevantin tieteen tekemiseen. Siksi tässä työssä esitellään

keskeiset termit, muttei takerruta liikaa niiden problematisoimiseen. Sen sijaan keskitytään aineiston analysoimiseen ja sieltä löytyviin tuloksiin.

Mikään tutkimus tai ilmiö ei tapahdu teoreettisessa tyhjiössä. On tärkeää, että ymmärrämme työn taustalla olevien teorioiden vaikutukset työhön (Hubbard ym. 2002: 7; Coe ym. 2008). Tästä johtuen työn ensimmäisessä osiossa perehdymme työn kannalta olennaisiin teorioihin ja tutkimuksiin. Niiden kautta perustellaan ja selitetään työn menetelmiä, tuloksia ja johtopäätöksiä. On tärkeää, että tieto liikkuu tasolta toiselle ja toimijat tekevät yhteistyötä ja kommunikoivat. Tämä kierto mahdollistaa tiedon kehittymisen. Tässä tiedon kierrättämisessä apuna ovat esimerkiksi verkostot (Hall 2013). Kolme erityyppistä aineistoa usealta eri tarkastelutasolta ja selkeästi rajattu tutkimusalue ja -aihe täyttävät Metsämuurosen (2003: 169–171) luettelemat tapaustutkimuksen kriteerit, joita ovat monipuolisesti ja monilla eri tavoilla hankitut tiedot tietyssä ympäristössä tapahtuvasta ilmiöstä tai asiasta.

Työn keskeiset paradigmat ja teoriat sekä niihin liittyvä terminologia esitellään työn tässä osassa. Työ lähestyy tutkimusongelmaa post-strukturalistisen paradigman kautta. Valtaa, valtasuhteita ja hallintaa käsitellään hallinta (*governance*) ja valta (*power*) termien kautta. Keskeisiä teoreettisia lähestymistapoja ovat verkostoteoria (*scale-free network theory*), toimijaverkkoteoria (*actor-network theory, ANT*) sekä matkailun vaikutukset aluekehitykseen. Työn teoreettisen viitekehyksen osa-alueet linkitetään toisiinsa, minkä kautta muodostetaan selkeä teoreettinen kokonaisuus.

Maantieteen historian ja traditioiden vaikutus matkailumaantieteen tutkimukseen

Butlerin (2004) mukaan matkailun- ja vapaa-ajan tutkimuksen ja niiden suhteiden rajaamisessa on omat ongelmansa, jotka ilmenevät esimerkiksi eri termien määritelmien kautta. Maantieteen rooli matkailuntutkimuksessa sekä kysymys siitä, mitä maantieteen kirjallisuus on ja kuinka se tulisi rajata, eivät ole yksiselitteisiä asioita. Maantieteilijälle on olennaista tuntea oman tieteenalansa historia ja oman työnsä suhde ja merkitys siihen verrattuna. Siksi työn aihepiiri, teoria ja taustat sidotaan maantieteen ja matkailumaantieteen traditioihin ja historiaan.

Tutkijan taustat vaikuttavat tutkimuksen tekemiseen muun muassa kielen, oppilaitoksen ja maan mukaan, sillä ne voivat vaikuttavaa tutkimukseen esimerkiksi

näkökulman, metodien tai paradigmojen kautta. (Butler 2004; Nepal 2009). Tutkimuksen sijoittuminen tieteenalan kentässä on siis tunnettava, jotta tieteenalan historian vaikutukset tutkimukseen voidaan huomioida. Tämän työn vaikutteet tulevat pääosin länsimaalaisesta ja suomen- sekä englanninkielisestä tutkimuskentästä. Näkökulma on eurooppalaisen tradition mukaisesti matkailukeskeinen pohjoisamerikkalaisen virkistys ja vapaa-ajan näkökulman sijaan (Butler 2004; Nepal 2009). Seuraavassa osiossa paneudutaan tarkemmin maantieteen paradigmojen ja historian sekä työn suhteeseen.

Maantiede on kehittynyt tieteenalana paljon 1900-luvun vaihteesta, jolloin sen katsotaan institutionalisoituneen. 1920-luvulla matkailumaantiede alkoi kehittyä omaksi maantieteen osa-alueeksi. Sen kehitys, metodit sekä paradigmat mukailevat pääosin maantieteen yleisiä suuntauksia. 1950-luvulla paradigmojen kehitys nopeutui huomattavasti ja 1960–1980-luvuilla kehittyi runsaasti paradigmoja, jotka vaikuttavat edelleen voimakkaasti nykypäivän maantieteeseen (Nepal 2009; Kreisel 2012; Hall 2013). Suomessa ensimmäinen matkailumaantieteen tieteellinen julkaisu julkaistiin 1960-luvun loppupuolella, jolloin ihmisten vapaa-aika lisääntyi ja Suomen liikenneverkko kehittyi nopeasti (Saarinen 2003a). Tutkimuskohteiden, muun muassa poliittisen vallan ja yhteiskunnan, kehittyessä on maantieteeseen kehitetty uusia näkökulmia (Hubbard ym 2002: 176; Nepal 2009: 4). Kuten Juliet Wilsonin (2012b) toimittamasta teoksesta käy hyvin ilmi, on matkailumaantiede tiiviissä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa muiden maantieteen suuntausten lisäksi muiden tieteenalojen kanssa. Matkailumaantieteen nykypäivän tutkimukseen verrattuna työn aihepiiri ei ole poikkeuksellinen. Nepal (2009) mukaan esimerkiksi eri toimijoiden valtasuhteiden tutkiminen sekä matkailun vaikutusaluekehitykseen ja -suunnitteluun ovat tyypillisiä aiheita matkailumaantieteen tutkimuskentässä. Työn tutkimuskysymyksiin haetaan vastauksia poikkitieteellisin menetelmin maantieteellisestä näkökulmasta. Poikkitieteellisyydellä tarkoitetaan sitä, etteivät työn menetelmät ole vain maantieteilijöiden käyttämiä.

1980-luvun loppupuolella tapahtui koko tieteenalaan vaikuttanut kulttuurinen käänös (*cultural turn*), minkä seurauksena koko tieteenalan tutkimuskenttä laajeni (Philo 2009). Kulttuurisen käänöksen seurauksena tapahtui myös kriittinen käänös (*critical turn*), jonka tarkoituksena oli haastaa vallalla olevat diskurssit (Bianchi 2009: 486). Näiden käänösten kautta uudet diskurssit haastoivat vanhemmat, alaa hallinneet

näkökulmat. Kulttuurinen käänös toi maantieteen tutkimiseen mukaan muun muassa ontologian ja epistemologian kautta olemisen, tiedon luonteen sekä aineettomien ja näkymättömien aiheiden tutkimuksen. Kulttuurisen käänöksen myötä matkailuntutkimus ei keskittynyt enää niin voimakkaasti positivistiseen matkailuteollisuuden näkökulmaan.

Nykypäivänä kulttuurinen käänös toimii sateenvarjotermiinä, jonka alle työssä sovellettava post-strukturalistinen paradigman kehittyminen voidaan sijoittaa (Bianchi 2009; Philo 2009). Kriittisen käänöksen jälkeinen maantieteen, matkailututkimuksen ja matkailumaantieteen kehitys on laajentanut tieteenalan tutkimus- ja teoriakenttää niin paljon, että matkailumaantieteen sijaan saatetaankin puhua useista matkailumaantieteistä (Hall & Page 2012; Wilson 2012a). Samalla vallalla ollut taloudellinen näkökulma matkailuun muuttui enemmän kulttuuria huomioivaan suuntaan (Bianchi 2009: 487–488). Työn menetelmät ja teoriat on siis poimittu laajasta tutkimuskentästä niiden soveltuvuuden perusteella.

Post-strukturalismi alkoi vaikuttaa maantieteessä 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa. Se haastoi aiemmin käytössä olleita paradigmoja ja keskiössä olleita tutkimuskohteita. Sen taustalla vaikuttavat aatteet sekä strukturalismista että marxismista. Yksi post-strukturalismin keskeinen kysymys on se, kuinka valta toimii, jos maailma on rakentunut ontologisen käsityksen mukaisesti. Strukturalismiin verrattuna post-strukturalismi huomioi myös tutkijan taustat, ei pelkästään tutkittavan ilmiön rakenteita (Hubbard ym. 2002; Gale 2012). Paradigman ja työn kannalta keskeisiä henkilöitä ovat Jacques Derrida ja Michel Foucault. Derridan merkitys post-strukturalismiin ja tähän työhön tulevat hänen tutkimuksestaan tekstin merkitykseen. Hänen mukaansa tekstiä ei voida kiinnittää hetkeen. Tai vaikka se kiinnitetään, ei sen merkitys ole silti sama eri lukijoille. Foucault puolestaan problematisoi nykyaikaisen tiedon tuottamista ja erityisesti yksilön taustan ja ympäristön merkitystä siihen (Hubbard ym. 2002: 85–93; Woodward ym. 2009). Post-strukturalismin soveltaminen maantieteessä on saanut osakseen kritiikkiä siitä, että sen johdosta maantieteellisiä taitoja on siirtynyt maantieteen alalta muihin tieteenaloihin (Hall 2013: 612).

Tim Gale (2012) avaa tekstissään hyvin post-strukturalismin vaikutuksia matkailumaantieteeseen esimerkkitekstien kautta. Lisäksi hän esittelee tämän paradigman vaikutuksia matkailualueen kehityksen maantieteelliseen mallinnukseen. Gale (2012: 39–40) toteaa, kuinka post-modernismi on saanut vaikutteita niin

strukturalismista kuin post-modernismistakin. Post-strukturalismissa tunnustetaan muun muassa sosiaalisten rakenteiden vaikutukset ihmisten käyttäytymiseen, tilan ja paikan muuttuva luonne sekä ihmismielen vaikutus hänen kokemuksiinsa ja näkemyksiinsä. Nämä piirteet ovat linjassa edellä esiteltyjen Hubbardin ja hänen kollegoidensa (2002) esittelemiin post-strukturalismin piirteisiin. Näiden piirteiden ja niiden vaikutusten tiedostaminen työn tuloksiin on hyvä tiedostaa. Työn teorian mukaisesti tuloksia tulkittaessa ja tätä tekstiä lukiessa täytyy huomioda sekä kirjoittajan että tulkitsijan taustat.

Työssä post-strukturalismin kautta selvitetään tutkimusalueen valtarakenteet ja puretaan ne osiin samaan tapaan, kuin Del Casino Jr. kollegoineen (2000) tutkiessaan organisaation rakenteita. Tässä työssä ja post-strukturalismissa tekstit ja representaatio ovat hyvin keskeisessä osassa (Woodward ym. 2009).

Työn aihepiiri mukailee meneillään olevan aikakauden matkailumaantieteen teemoja, jotka Butler (2004) ja Nepal (2009) ovat esitelleet artikkeleissaan. Näitä teemoja ovat esimerkiksi kontrollin ja hallinnan suhde kestävyyteen, liikkeen ja liikkumisen suunnittelu ja kehittäminen sekä erityisesti aluekehitys ja kasvava julkinen sektori. Nämä teemat ovat suoraan tai välillisesti yhteydessä tämän tutkimuksen matkailusysteemin hallintaa ja valtaa käsittelevään teemaan. Maantieteelliseksi tutkimuksen tekee sen spatiaalisuuden, tilan ja paikan huomioiva näkökulma sekä eri teemoja ja tieteenaloja yhdistelevä luonne (Butler 2004: 156; Hall & Page 2009).

Hallinta vallan muotona

Jessop (1998) kuvailee artikkelissaan, kuinka hallinnan (*governance*) käyttö eri tieteenaloilla yleistyi vuosituhaten vaihteessa vastaamaan tutkittavien ilmiöiden olosuhteiden muutoksen aiheuttamaan tarpeeseen. Yksi tarpeen aiheuttaneista muutoksista oli se, ettei valtiota nähty enää ainoana poliittisen sääntelyn toteuttajana. Muutoksen seurauksena hallinnon (*government*) rinnalla alkoi yleistymään kumppanuussuhteisiin ja joustavampaan vallankäyttöön perustuva hallinta-termi (Hubbard ym. 2002: 175). Näitä muutoksia olivat esimerkiksi yksityisen ja julkisen sektorin lisääntynyt ja tiivistynyt yhteistyö. Tällä yhteistyöllä tarkoitetaan muun muassa virastojen tekemien selvityksien siirtymistä konsulttien vastuulle. 2000-luvun vaihteessa maantieteilijät kiinnostuivat erityisesti tästä sektoreiden välisestä yhteistyöstä ja

hallinnan konseptista. Muita maantieteellisiä lähestymistasoja hallintaan ovat esimerkiksi valtio, markkinat ja yhteiskunta, joissa kaikissa valtasuhteet ja kommunikaatio rakentuvat hieman eri tavoilla (Hubbard ym. 2002: 175–177). Tämä lähestymistapa soveltuu työn konseptiin hyvin, sillä markkinavetoisuus, julkisen sektorin toimijat ja yhteisö ovat kaikki työn olennaisia osia.

Tämä matkailun kannalta olennainen julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö alkoi kehittymään alun perin kaupunkiolosuhteissa (Hubbard ym. 2002: 178–180). Ajatusta sovelletaan kuitenkin tässä työssä, vaikka tutkimusalue onkin maaseutumaista, sillä teoriaa on sovellettu aiemminkin maaseutumaisen alueen matkailun tutkimiseen (Woods 2011). Muita muutoksia olivat muun muassa valtion, markkinoiden ja yhteisöjen muodostaman asetelman muuttuminen.

Olosuhteiden muutos voi vaikuttaa tähän asetelmaan ja julkisen vallan suhtautumiseen hyvinkin nopeasti (Coles ym. 2012). Myös Hubbard kollegoineen (2002) sekä Bevir ja Richards (2009) nostavat julkaisuissaan esiin olosuhteiden jatkuvan muutoksen ja hallinnan yhteyden. Hallinnosta hallintaan siirtyminen voidaan nähdä myös määräysvallan yksityistämisenä (Allen & Cochrane 2010). Jessopin taloudellista näkökulmaa hallintaan voidaan soveltaa tässä työssä, sillä myös matkailu on merkittävä talouden osa-alue ja matkailuntutkimukseen näkökulma voi olla ekonominen (esim. Saarinen 2003b; Suomen matkailustrategia 2010; Kauppila 2012).

Terminä hallinta tulee erottaa hallinnosta sekä hallituksesta. Hallinnalla tarkoitetaan toimitapaa, minkä luonne on verkostomainen. Hallinnolla tarkoitetaan puolestaan instituutiota, minkä käyttämä valta on luonteeltaan hierakista. Hallintatermiä voidaan soveltaa mihin tahansa itsenäisten toimijoiden koordinointiin, sillä se pitää sisällään esimerkiksi julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön, politiikan, diplomatian ja kauppasuhteet (Jessop 1998; Bevir & Richards 2009: 9). Hallintaa voidaan lähestyä ja jakaa sen taustalla olevien suhteiden laadun mukaan. Esimerkiksi Coe, Dicken ja Hess (2008: 275) käyttävät jakoa viiteen luokkaan: markkina-, moduuli-, suhteelliseen-, kahlittuun- ja hierarkkiseen hallintaan. Seuraavaksi työssä esitellään muita tapoja, joiden kautta hallintaa voidaan lähestyä.

Hallinnan muodot ovat hyvin monipuolisia., mutta niille kaikille on yhteistä siirtyminen keskitetystä vallankäytöstä kohti verkostomaista ja kumppanuuteen perustuvaan vallankäyttöä. Hallinnan kautta erilaiset yksityiset, ei poliittisesti valitut tahot saavat lisää päätäntävaltaa asioista, jotka olivat ennen julkisen- tai valtiovallan

alaisuudessa. Samoin pienet toimijat voivat kasvattaa vaikutusmahdollisuuksiaan yhteistyön kautta. Hallinnan muotoja voidaan tarkastella esimerkiksi organisaatioiden hierarkian, itsejärjestyvän heteroarkian (*self-organizing heteroarchy*) tai poliittisten verkostojen kautta (Jessop 1998; Hubbard ym. 2002: 175–176, 183; Bevir & Richards 2009). Heteroarkia alaryhmineen on yksi hallinnan metodeista, joita Jessop (1998: 33) esittelee. Heteroarkisessa tilanteessa valtasuhteet ovat siis verkostomaiset, eivät hierarkkiset. Jokaisen toimijan rooli voi vaihdella tässä hallintamallissa. Hän voi edustaa esimerkiksi itseään tai isompaa kokonaisuutta, mikä voi vaikuttaa yksittäisen toimijan käyttäytymiseen. Muita metodeja ovat esimerkiksi koordinointi ja yhteistyö sekä "melun vaimentaminen" (*noise reduction*). Tässä metodissa ideana on parantaa neuvottelevien osapuolien keskinäistä ymmärrystä. Zahran (2010) artikkelin mukaisesti hallinta voi olla luonteeltaan tukevaa (*supportive*) tai sääntelevää (*regulatory*). Hallintaa on mahdollista tarkastella myös eri tasoilla. Näitä voivat olla esimerkiksi henkilöiden-, organisaatioiden- tai systeemienväliset tarkastelutasot (Jessop 1998: 30).

Hallintaa voidaan lähestyä myös systeemin sisältä käsin itseohjautuvana ja itseohjaavana ilmiönä. Edellä mainitut ohjauksen muodot sekä erilaiset toimijoiden väliset suhteet määrittävät sitä, kuinka kokonaisuutta hallitaan. Esimerkkeinä toimijoiden välisistä suhteista mainittakoon itsestään järjestyvän heteroarkian lisäksi neuvoteltu toimijoiden välinen yhteistyö, anarkistinen vaihdantatalous (*anarchy of exchange*), järjestöllinen hierarkia ja itsestään organisoituva henkilöidenvälinen verkostot (Jessop 1998). Työn kannalta mielenkiintoiseksi tämän asetelman tekee kysymys siitä, tuleeko matkailusysteemin ohjaus eri alueilla alueen sisältä vai sen yläpuolisilta tasoilta.

Hallintaan liittyy myös ongelmia. Esimerkiksi verkostojen tai luottamuksen puute, toimijat tai yrityksen sisäisen yhteneväisyyden ylläpito sekä monen toimijan koordinointi voi olla hankalaa. Yhteisten resurssien jakaminen ja tavoitteiden määrittelemisen voi olla varsinkin taloudellisesta näkökulmasta haasteellista. Joissakin tilanteissa hallinta saattaa olla myös liian hidasta, suljettua, avointa tai joustamatonta (Jessop 1998).

Hallinnan tavoitteet voidaan tiivistää seuraaviin neljään kohtaan: 1) prosessin yksinkertaistaminen mahdollisimman yksinkertaiseksi, kuitenkin niin, ettei se vääristä todellisuutta 2) prosessien ymmärtämisen parantuminen 3) eri lähtökohdista tulevien tahojen yhteistyön parantaminen 4) yksilön ja yhteisön näkökulman huomioiminen

(Jessop 1998: 37). Parhaimmillaan työ avaa tutkimusalueen valtasuhteita tästä näkökulmasta niin hyvin, että prosessin ymmärryksen kautta alueen toimijoiden yhteistyötä voidaan kehittää.

Työn aiheen ja hallinnan suhteesta on pidettävä mielessä, että hallinta, ja erityisesti sen koordinointi, on kriittinen osa matkailuelinkeinon toteutumista (Zahra 2010). Ongelmalliseksi tämän asetelman tekee Jessop (1998: 30) toteamus "ei ole olemassa täydellistä kontrollia". Myöhemmin työssä tutustutaan hallinnan verkostojen teoriaan ja toimintaan (Blanco ym. 2011). Työssä tunnustetaan ajatus siitä, että kehityksen ohjaus tulee systeemin eli tutkimusalueen sisältä. Tarkoituksena on selvittää tämän ohjauksen valtasuhteet ja -rakenteet. Työn kannalta on olennaista hahmottaa ja erotella tässä kappaleessa esiteltyt hallinnan piirteet ja seuraavassa kappaleessa esiteltävät vallan piirteet. Tutkimusaineistoin kautta selvitetään, ovatko tutkimusalueen valtasuhteiden piirteet enemmän hallintaa vai vallankäyttöä.

Vallan määritelmät ja sen rooli matkailussa

Michel Foucault on keskeinen henkilö, kun on kyse vallasta (Hayward & Lukes 2008). Hän vaikuttaa työn teoreettisessa viitekehyksessä niin maantieteen kuin matkailun tutkimukseen (esim. Cheong & Miller 2000; Hubbard ym. 2002; Allen 2003). Hänen valtakäsityksensä tuli mukaan matkailututkimukseen 1990-luvulla John Urryn *The tourist gaze* -teoksen myötä (Bianchi 2009: 489). Raulet'n tekemässä haastattelussa (1983) Foucault erottelee vallan yksiselitteiseksi instanssiksi sekä analyysikentäksi. Yhden valtaa käyttävän tahon sijaan monimuotoiset valtasuhteet ovat hänen ajattelussaan keskiössä. Tämä ajatus on keskeisessä roolissa tässä työssä, kun valtaa tutkitaan toimijoiden suhteiden kautta. Cheong ja Miller (2000) sekä Caroline Winter (2007: 102–103) kirjoittavat artikkeleissaan, kuinka Foucault'n valta on sidottu tietoon eikä niitä voi erottaa toisistaan. Cheong ja Miller jakavat lisäksi käsityksen siitä, että valta ei ole pysyvää vaan sen luonne ja sijainti vaihtelevat. Sitä ei ole siis sidottu tiettyyn henkilöön tai instituutioon. Valtaa esiintyy kaikilla tasoilla ja jokaisen yksilön välillä. Siksi yksilön, instituutin tai muun verkoston solmun paikka verkostossa määrittelee millainen hänen valta-asemansa on. Tai kuten Cheong ja Miller (2000: 376–377) asiaa kuvailevat, on valta sitä, mitä yksilö näkee omalta paikaltaan. Beritelli ja Laesser (2011) kuvaavat tätä näköalaa myös vallan suunnaksi toimijaverkostossa.

Foucault'n valta-ajattelussa toimijat voidaan roolittaa vallan kohteiksi (*targets*) tai sen käyttäjiksi (*agents*). Nämä Foucault'n valtaa käsittelevät määritelmät pätevät myös tässä työssä. Valta on monipuolista, muuttuvaa ja ainakin osa siitä on sidottu tietoon.

Tämän työn kannalta keskeinen ajatus on vallan suunta (Beritelli & Laesser 2011). Sen kautta voidaan tutkia vallan mahdollisia ylhäältä alaspäin - ja alhaalta ylöspäin -asetelmia sekä samantasoisten toimijoiden valtasuhteita, niin sanoitusta vaakasuuntaisesta vallasta (*horizontal power*).

Maantieteessä valtaa ja sen eri muotoja on tutkittu paljon. (esim. Sharp ym. 2000; Allen 2003; Church & Coles 2007b). Työn aihepiiriä, maantiedettä yleisesti ja valtaa yhdistää ajatus siitä, että valta on sidottu tiiviisti spatiaalisuuteen sekä aikaan (Allen 2003: 3; Coe ym. 2008). Työn kannalta on olennaista hahmottaa ajatus siitä, että valta ei toimi eri tiloissa samalla tavalla. Vallan ja sosiaalisten sekä kulttuuristen sidosten vaikutus matkailuun nousi suosituksi tutkimusaiheeksi 1990-luvulla (Bianchi 2009: 489–490). Työssä haastetaan myös Bianchin (2009: 486) esittelemät matkailun perinteiset dualistiset valtasuhteet, minkä mukaan yhdellä toimijalla on valta ylitse toisen.

Kuten jo edellä havaittiin, valta (*power*) voidaan määritellä tai ymmärtää usealla eri tavalla ja sen määritelmät ovat muuttuneet ajan, paikan, näkökulman ja määrittelijän mukaan (esim. Cheong & Miller 2000: 380; Hubbard ym. 2002: 89; Allen 2003; Church & Coles 2007a: 10–12; Coles & Scherle 2007: 240; Hall 2007; Hayward & Lukes 2008; Beritelli & Laesser 2011; Castells 2011). Valtaan liittyvä teorian monimutkaisuus vaikeuttaa sen soveltamista matkailun tutkimukseen. Sosiaalisilla suhteilla on suuri merkitys vallan ilmenemisessä (Church & Ravenscroft 2007: 171). Työssä näihin ongelmiin vastataan aiheen, termin ja teorian riittävällä rajaamisella.

Työssä keskitytään tutkimaan valtaa matkailuun liittyvien julkisten toimijoiden suhteiden kautta. Matkailun ja elinkeinopolitiikan kautta muodostuvan vallan taustalla vaikuttaa alueen ja ihmisten historialliset, poliittiset ja taloudelliset suhteet (Tosun 2000: 630). Ihmistoiminnan ja sosiaalisten rakenteiden vaikutus on ollut jo pitkään matkailututkimuksen keskiössä (Hayward & Lukes 2008). Yksi työssä sovellettavista vallan määritelmistä on Allenin (2003) määritelmä, missä valta on suhteellista ja syntyy sosiaalisten suhteiden kautta. Hänen mukaansa matkailijoiden ja matkailuelinkeinon käyttämät resurssit ja valta ovat tiiviissä yhteydessä toisiinsa. Vallan muodoiksi hän mainitsee esimerkiksi ylivallan (*domination*), manipuloinnin (*manipulation*),

neuvottelemisen (*negotiation*) ja suostuttelun (*persuasion*). Allenin mukaan valta toimii ja esiintyy monilla eri tavoilla. Esimerkiksi ulkopuolisen toimijan valta (*power over*), yhteisön käyttämä valta (*power with*) ja yksittäisen toimijan valta (*power to*) ovat erilaisia vallan muotoja. Heterogeenisen joukon suhteet, ja sitä kautta myös valtasuhteet, ovat jatkuvassa muutoksessa, luonteeltaan epävakaita ja koostuvat useista eri vallan lähteistä (Bramwell & Meyer 2007; Bianchi 2009: 491). Työssä työntekijöiden ja matkailijan sekä isännän (*host*) väliset valtasuhteet jätetään vähemmälle huomiolle ja keskitytään instituutioiden ja toimijoiden väliseen valtaan.

Valta voi vaikuttaa systeemissä sekä toimijoiden välillä että rakenteissa (Allen 2003). Yhtenä vallankäytön muotona on paikallisten osallistaminen (*community participation*) aluekehitykseen. Tämä vallan jakamisen muoto on ollut osa aluekehitystä ja teollistumisen jälkeisellä aikakaudella 1950-luvulta lähtien. Paikallisten osallistamisen ideana on, että kehityksestä hyötyvät pääsisivät osallistumaan sen suunnitteluun. Samalla alueen parhaiten tuntevat, eli paikalliset asukkaat, pääsevät tuomaan esiin tietonsa ja ideansa alueesta. Matkailussa ja sen kehittämisessä pätee sama idea: kohteessa asuvat joko hyötyvät tai kärsivät eniten alueen matkailusta. Siksi on tärkeää, että valtaa on myös yksilöllä ja sitä kautta heillä on mahdollisuus vaikuttaa alueen matkailukehitykseen. Yhteisön osallistamisessa voidaan törmätä erilaisiin ongelmiin, joita ovat esimerkiksi tiedon, osaamisen, tai yhteistyön puute, ammattilaisten asenteet paikallisia kohtaan, vallanpitäjien dominointi, paikallisten osallistumishaluttomuus, rahoituksen puute tai osallistamisen kallis hinta (Tosun 2000). Työssä ajatusta paikallisten osallistamisesta sovelletaan eri tasojen matkailukehitykseen osallistuviin tahoihin. Esimerkiksi paikallishallinnon vaikutusmahdollisuudet maakuntatason matkailun linjauksissa ovat tarkastelussa. Tässä työssä paikallisten osallistaminen voidaan ymmärtää paremminkin paikallisten matkailuelinkeinoa harjoittavien ja poliittisten toimijoiden osallistamisessa. Kun heille annetaan valtaa ja mahdollisuus kehittää alueen toimintaa, voidaan saavuttaa edellä mainittuja hyötyjä.

Castells (2011) tarkastelee artikkelissaan vallan muotoja verkoston rakenteissa. Hänen mukaansa valta voi esiintyä verkostoissa sekä sisäisesti että niiden välillä esimerkiksi seuraavissa neljässä muodossa: 1) verkoston toimijoiden ja organisaatioiden yhteenlaskettu valta suhteessa verkoston ulkopuolisiin toimijoihin (*networking power*), 2) verkoston sosiaalisen kanssakäymisen koordinointi (*network power*), 3) Verkoston yhden ryhmän tai ryppään (kts. kuva 2) valta suhteessa verkoston muihin ryhmiin

(*networked power*) sekä 4) valta ohjata verkoston kehittymistä haluttuun suuntaan (*network-making power*). Verkoston valtasuhteisiin vaikuttaa myös vastavoima, joka pyrkii ohjaamaan kehitystä vaihtoehtoiseen lopputulokseen suhteessa dominoivan tahon tavoitteista (Castells 2011). Työssä vallalla tarkoitetaan tilannetta, missä henkilö, ryhmä, yritys, virasto tai muu vastaava toimija saa jonkun muun tahon tekemään jotain käskeväälle taholle mieluisaa tai jättämään jotain epämieluisaa tekemättä. Työn valtakäsityksen mukaan vallassa oleva toimija voi rajata toisen toimijan toimintamahdollisuuksia.

Systeemin ulkopuolisen ja sisältä tulevan vallan suhteen tutkiminen on mielekäs tapa lähestyä valtasuhteita. Valtasuhteiden tutkimuksessa on hyvä tiedostaa mahdollisuus siitä, että yksittäinen toimija tai liittouma voi saavuttaa hyvin voimakkaan kontrollin matkailusysteemeissä tai -alueella (Hall 2007). Työn yhtenä tarkoituksena on tunnistaa tällaiset tilanteet tai toimijat, jos niitä löytyy tutkimusalueelta.

Bramwell ja Meyer (2007) toteavat artikkelissaan, ettei dualistinen yksilöiden ja rakenteiden valtasuhteisiin keskittynyt tutkimus ole yhtä hedelmällistä kuin esimerkiksi toimijoiden välisiin tai verkostojen sisäisiin suhteisiin keskittynyt tutkimus. Tästä syystä verkostot ja valta ovat olennainen osa työn teoreettista viitekehystä. Hayward ja Lukes (2008) toteavat puolestaan artikkelissaan, että valta voi olla yksilöllä tai yhteisöllä. He toteavat myös, ettei valta välttämättä ole sillä taholla, missä se näyttää olevan. Työn lähtökohtana on se, että valtasuhteita tutkittaessa huomioidaan niin yksilöt, yhteisöt, virasto, yritys tai jokin muu selkeästi määriteltävä toimija. Valtaa tutkittaessa täytyy muistaa myös se, että valta tuo mukanaan vastuuta (Hayward & Lukes 2008: 11–12). Vallassa olijat ovat asemansa kautta myös vastuussa toimiansa seurauksista. Työn kontekstissa tällä tarkoitetaan vastuuta matkailukehityksen kautta tapahtuvista muutoksista tutkimusalueen eri tasoilla ja niiden aluekehityksessä.

Käytännön esimerkkinä vallan- ja työnjaosta Suomessa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kuusamossa käytetään Työ- ja elinkeinoministeriön (2015: 41–43) Yhdessä enemmän -kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun -raporttia. Siinä on avattu hyvin vastuun jakautumista Suomen kansallisen matkailusysteemin eri tasoille ja toimijoille. Tämän strategian sisältöön palaamme tarkemmin tutkimusaineistoissa.

Verkostoteorian perusteet

"Networks are a great way to get rid of phantoms such as nature, society, or power, notions that before were able to expand mysteriously everywhere at no cost."

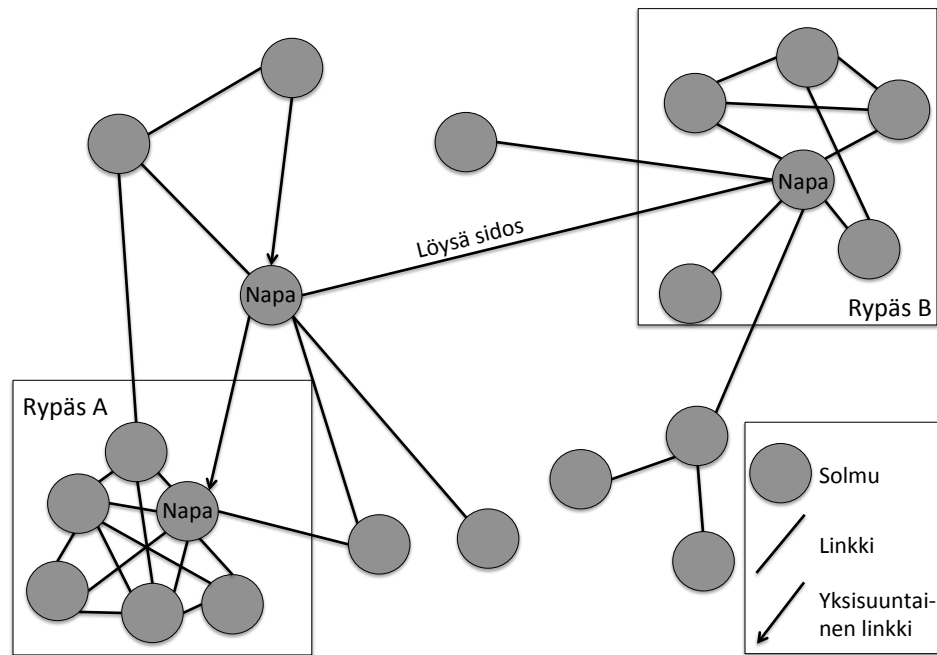
-Bruno Latour

Yllä oleva lainaus on Latourin (2011: 802) pitämästä puheesta. Siihen kiteytyy hyvin se idea, miksi verkostoteoriaa sovelletaan tässä työssä valtasuhteiden tutkimiseen. Verkostot ovat yksi tapa hahmottaa aikaisemmin työssä mainittua tiedon kiertoa (Hall 2013). Koska työn tavoitteena on tuottaa tietoa siitä, kuinka kommunikaatio ja valtasuhteet eri toimijoiden ja tasojen välillä toimivat tutkimusalueella, soveltuu verkostoteoria sekä myöhemmin esiteltävä toimijaverkkoteoria tutkimuskysymysten selvittämiseen. Verkostojen avulla on myös mahdollista koordinoida eri toimijoiden erilaisten tavoitteita siten, että toteutuessaan ne tuovat ratkaisun yhteiseen, suurempaan ongelmaan (Blanco ym. 2011: 302). Samalla voidaan avata ja mahdollisesti myös parantaa tutkimusalueen laajan toimijakentän suhteita ja löytää heille mahdollisesti yhteisiä tavoitteita. Työn kannalta verkostojen ymmärtäminen on tärkeää, koska matkailukokemus syntyy useiden eri toimijoiden yhteistyön kautta (Coles & Scherle 2007).

Verkostojen olemassaolo sekä niiden solmuista ja linkeistä koostuva rakenne on löydetty useasta eri yhteydestä viimeisten vuosikymmenien aikana. Verkostoja muodostuu esimerkiksi ryhmien ja yritysten sisälle sekä niiden välille. Verkoston muodostavat solmut eli toimijat ja niiden väliset yhteydet eli linkit (Coles & Scherle 2007; Barabási 2009). Tässä työssä verkostojen muodostumisen tunnistaminen on tärkeää, koska työn tutkimusalueen toimijoita tarkastellaan verkostoteorian mukaisesti solmuina. Monimutkaisuudestaan huolimatta näiden verkostojen rakenne ei ole satunnainen, vaan niitä ohjaavat tietyt säännöt. Esimerkiksi matkailun, kaupallisten markkinoiden sekä sosiaalisten suhteiden taustalta voidaan löytää verkostoteorian säännönmukainen rakenne (esim. Barabási 2002; Baggio ym. 2006; Miguens & Mendes 2008; Basu & Mohanty 2009). Tässä työssä sovelletaan mittakaavatonta verkostoa (*scale-free network*) ja myöhemmin esiteltävää toimijaverkkoteoriaa (*actor-network theory*).

Mittakaavaton verkosto koostuu solmuista ja niitä yhdistävistä linkeistä (kuva 2). Selkeästi keskimääräistä enemmän yhteyksiä saavaa solmua voidaan kutsua navaksi. Navat hallitsevat verkostoa, sillä ne ovat yhteydessä keskimääräistä suurempaan osaan verkoston muista solmuista ja siten keskeisessä roolissa verkossa. Linkit solmujen välillä voivat olla joko yksi- tai kaksisuuntaisia, jolloin myös ne määrittelevät osaltaan verkoston toimintaa ja rakennetta (Barabási 2002, 2009).

Näiden verkoston perusosien lisäksi skaalautumattoman verkoston kehitystä ja toimintaa ohjaavat kaksi lakia, jotka ovat jatkuva kasvu sekä kytkennän suosiminen. Jatkuvalle kasvulle tarkoitetaan sitä, että verkostoon voi liittyä jatkuvasti uusia solmuja sekä linkkejä, eikä niille ole määritelty maksimimäärää. Kytkenän suosiminen tarkoittaa puolestaan sitä, että solmu jolla on kaksi kertaa enemmän linkkejä saa myös kaksinkertaisen mahdollisuuden tulla valituksi, kun uusia linkkejä muodostuu solmujen välille. Solmut ovat myös ominaisuuksiltaan erilaisia, toiset ovat parempia ja houkuttelevampia, kelpoisempia, kuin toiset. Kelpoisuus ja ikä ovat niitä tekijöitä, jotka parantavat solmun mahdollisuuksia luoda uusia linkkejä (Barabási 2002, 2009). Konkreettisesti tällä tarkoitetaan sitä, että tutkimusalueella matkailualalle voi tulla milloin vain uusia toimijoita. Nämä uudet toimijat voivat kehittyä verkostossa nopeasti, jos niiden liikeidea eli kelpoisuus on riittävän hyvä. Verkostossa olevat linkit noudattavat potenssilakia siten, että erityisen paljon yhteyksiä saavia solmuja on vähän ja vähän yhteyksiä saavia solmuja puolestaan paljon. Yksittäisen solmun suurinta ja pienintä mahdollista linkkien lukumäärää ei ole määritelty (Barabási 2002: 75). Erityisen paljon solmuja saaneet solmut kuvaavat suuria ja menestyviä matkailuun liittyviä tahoja. Vähän yhteyksiä muodostavat solmut ovat puolestaan pieniä yrityksiä ja toimijoita.



Kuva 2. Mittakaavattoman verkoston rakenteen keskeiset osat (Barabási 2002; Immonen 2014: 19).

Ryppäät ovat osa suurempaa verkostoa, mutta ne luovat myös itsessään sisäisesti erittäin kytkeytyneen verkoston (kuva 2). Tutkimusalueella tällaisen (yritys)ryppään muodostaa esimerkiksi Rukan matkailukeskus. Ryppäät myös lyhentävät verkostossa siirtymiseen tarvittavien askelten määrää, koska ryppään ulkopuolelle yhteydessä olevat linkit, löysät sidokset, tuovat yhteyksiä muista ryppäistä ja solmuista. Näin näennäisesti kaukana olevat solmut voivat todellisuudessa olla vain muutaman askeleen päässä toisistaan. Laajat verkostot ovat myös hyvin pirstaloituneita, jolloin täytyy miettiä mihin osaan verkostoa, eli mihin solmuihin, halutaan kytkeytyä (Barabási 2002: 150–152). Myös omaa suuntautumistaan verkostossa täytyy miettiä. Verkoston laajuudesta ja pirstaleisuudesta johtuen kannattaa huomioida myös suuntautuminen verkostossa, eli mistä osassa verkostoa halutaan vaikuttaa ja mihin suuntaan omia panostuksia kannattaa suunnata (Barabási 2002: 162–165).

Vaikka verkosto lisää vakautta ja kestävyyttä, luo edellytykset myös häiriöiden liikkumiselle (Barabási 2002: 111–115). Kun jokainen verkoston solmu keskittyy omaan ydinosaamiseensa ja luo vakaat linkit tarvitsemiinsa solmuihin, kehittyy

verkostolle parempi mukautumiskyky olosuhteiden muutokseen. Nyky-yhteiskunnassamme yhteistyö ja strategiset liittoumat nousevat entistä merkittävämpään rooliin, toimijoiden erikoistuessaa yhä kapeammille sektoreille (Barabási 2002: 200; Wyss ym. 2014). Samat toimijat voivat muodostaa hyvin erilaisia verkostoja riippuen siitä, mitä yhteyksiä niiden välillä tutkitaan. Lisäksi verkoston rakenne muuttuu ajan kuluessa (Bramwell & Meyer 2007). Kannattaa kuitenkin huomioida Hasun ja Tyrväisen (2011) esiin nostama seikka siitä, että yhteistyön onnistumisen kannalta siihen osallistuvien verkoston toimijoiden tulisi jakaa yhteiset arvot sekä tavoitteet. Myös toimintaa johtavan tahon tulisi olla riittävän suuri ja vahva, jotta se kykenee huomioimaan kaikki yhteistyössä olevat osapuolet.

Kuten Barabási (2002: 147–149) kirjassaan osoittaa, verkostoa ei voi hyödyntää tehokkaasti jos sen rakennetta ei tunneta. Winter (2007: 102–103) toteaa artikkelissaan, että Foucault'n valtakäsityksen mukaan valta syntyy verkostossa, ei ylhäältä alaspäin -asetelman mukaisesti. Työssä valtasuhteet ja -rakenteet esitetään verkostona, jotta valta- ja hallintasuhteet voidaan kuvata selkeästi ja huomioida Foucault'n valtakäsityksen idea. Luotettavien tulosten saavuttamiseksi toimijoihin ja niiden suhteisiin perehdytään huolellisesti ja riittävän laajasti.

Verkostoteorian eri muodot ovat tyypillisiä tapoja lähestyä tutkimusongelmia niin maantieteessä ja matkailututkimuksessa sekä sosiaalisten teorioiden testaamisessa (esim. Murdoch 1998; Björk & Virtanen 2005; Baggio ym. 2006; Miguens & Mendes 2008; Latour 2011). Siksi se on valittu myös tämän työn teoreettiseen viitekehykseen. Verkostoteoria yhdessä vallan tutkimisen kanssa on myös hyvä tapa lähestyä matkailun kehittämistä ja valtasuhteita matkailussa (Bramwell & Meyer 2007: 766).

Toimijaverkkoteoria

Toimijoiden toimintaa verkostossa tarkastellaan toimijaverkkoteorian (*actor-network theory, ANT*) avulla. Kaksi merkittävää vaikuttajaa toimijaverkkoteorian syntymiseen ovat Michael Serres ja Bruno Latour. Edellä esitetty verkostoteorian idea löytyy myös toimijaverkkoteorian taustalta. Toimijaverkkoteoriaa ei saa sitoa liian tiukasti sosiaalisiin verkostoihin tai toimijaverkkoteoriaan, koska kaikki verkoston toimijat eivät ole ihmisiä tai yksilöitä. Toimijaverkkoa ei voi määritellä siihen kuuluvien toimijoiden kautta, vaan toimijat määrittelevät itse toimijaverkoston merkityksen (Latour 1996;

Murdoch 1998; Jóhannesson & Bærenholdt 2009). Työn kannalta on tärkeää tunnistaa teorian valtanäkemys: valta-asetelma ei ole ylhäältä alaspäin (*top-down*) eikä alhaalta ylöspäin (*bottom-up*), vaan se ilmenee verkoston rakenteiden kautta (Hubbard ym. 2002: 195). Vaikka toimijaverkkoteorian käytössä on edellä mainittuja rajoituksia suhteessa muihin verkostoteorioihin, soveltuu se työn aihepiiriin hyvin. Vaikka työssä tarkasteltavat toimijat ovat pääosin virastojen tai yritysten kaltaisia toimijoita, antaa toimijaverkkoteoria mahdollisuuden myös yksilöiden roolin tarkasteluun.

Toimijalla (*actor*) tarkoitetaan verkoston toimijaa, joka voi olla ihminen tai objekti. Nämä toimijat ovat lähtökohtaisesti tasa-arvoisia toimijoita verkostossa ja niiden roolit voivat muuttua ja kehittyä verkostossa tarkastelun ajankohdasta riippuen. Toimijan rooli muuttuu myös sen mukaan, minkä toimijan kanssa se on tekemisissä. Latour (1996: 370) toteaaakin, että toimijalla on yhtä monta ulottuvuutta, kuin sillä on linkkejä muihin toimijoihin. Taustalla on idea Latourin heterogeenisestä ihmisten ja objektien muodostamasta toimijoiden tai solmujen verkostosta. Objektit määrittelevät omalla sijainnillaan, miten ihmiset voivat liikkua tilassa. Verkoston jokainen toimija on samaan aikaan sekä yhteisö, verkosto itsessään että yksilö. Verkostolla tarkoitetaan toimijoiden tai solmujen välisiä yhteyksiä ja suhteita, jotka nekin voivat muuttua. Teoria määrittää muun muassa sen, mitä tutkimuksen keskiössä on sekä kuinka verkosto järjestyy, kasvaa ja muuttuu. Sen avulla pyritään vastaamaan kysymykseen, kuinka verkoston yksittäinen osa suoriutuu tavoitteistaan (Murdoch 1998; Hubbard ym. 2002: 192–196; Jóhannesson & Bærenholdt 2009). Aiemmin mainitut erot verkostoteorian ja toimijaverkkoteorian välillä johtuvat muun muassa siitä, että toimijoiden etäisyys ei vaikuta toimijaverkon toimintaan samalla tavalla kuin solmujen välinen etäisyys verkostoteoriassa (Latour 1996: 371).

Toimijaverkkoteorian ydin on yhteiskunnan rakenteiden tutkimisessa. Tilan ja ajan suhde vaikuttaa jatkuvasti toimijaverkoston. Toimijaverkosto toimii aina määritellyssä tilassa tiettyä tarkoitusta varten. Verkostolle on luonnollista, että asiat voivat toteutua siinä useaa eri kautta (Murdoch 1998). Työn kannalta on olennaista ymmärtää toimijaverkkoteorian luonteesta Latourin (2011) puheessaan esiin nostama seikka yksittäisen toimijan tai solmun ymmärtämisestä. Jotta yksittäisen osan tai toimijan rooli suuremmassa kokonaisuudessa voidaan ymmärtää, täytyy ymmärtää myös sen vaikutukset. Toimijaverkkoteorian avulla yksittäisen toimijan vaikutuksia

tutkitaan verkoston kautta. Työssä toimijaverkkoteorian avulla tarkastellaan, millaisia vaikutuksia yksittäisellä toimijalla voi olla verkostossa.

Toimijaverkkoteorian toimijan ja verkostoteorian solmun erottava tekijä on yksilöllisyys. Toimijalla on oma, yksilöllinen profiili ja luonne, jonka mukaan se toimii. Verkostoteoriassa solmut, esimerkiksi fysiikassa atomit, voivat sen sijaan olla homogeenisia ja toimia kaikki samalla tavalla. (Latour 2011: 806). Tästä erosta johtuen toimijaverkkoteoria ja verkostoteoria eivät toimi kaikissa tilanteissa samalla tavalla. Latour (2011: 808) huomauttaa tähän liittyen, ettei fysiikasta tai luonnontieteistä otettua teoriaa voi käyttää sellaisenaan yhteiskunnallisten ilmiöiden selittämiseen. Heterogeenisuudesta johtuen neuvottelemisen, representaatio ja uudelleensijoittelu ovat jatkuvasti läsnä toimijaverkkoteoriassa. Jos neuvottelujen kautta saavutetaan verkostoon yhteisymmärrys, muodostuu verkostosta vakaa, hierarkkinen ja hitaasti reagoiva. Jos neuvotteluissa ei löydetä kaikkia miellyttävää tulosta, on verkosto jatkuvan muutoksen tilassa. Neuvottelemisen lisäksi verkostossa voidaan käyttää määräysvaltaa. Neuvottelut ja määräykset eivät aina kata koko verkostoa, vaan ne voivat tapahtua esimerkiksi paikallistasolla (Murdoch 1998).

Toimijaverkkoteoriaa alettiin soveltamaan maantieteessä 1990-luvun loppupuolella ja se on sittemmin saavuttanut suosiota esimerkiksi talousmaantieteen tutkimuksessa. Teoria on selkeämpi kuin luonnon ja kulttuurin välille tehty jako. Teorian avulla voidaan tutkia esimerkiksi verkostoja ja rakenteita ontologian näkökulmasta. Tilan ja ajan käsitteiden myötä teoria yhdisti myös maantieteen ja muiden teoriaa soveltavien tieteenalojen tutkimuksien näkökulmia. Teoria tarjoaa työkaluja monelle maantieteen osa-alueelle ja sen avulla maantieteessä voidaan tehdä kuvailevaa rakenteisiin ja yhteyksiin keskittyvää tutkimusta (Jóhannesson & Bärenholdt 2009).

Toimijaverkkoteoriaa on sovellettu myös matkailututkimuksessa sekä aluesuunnittelussa (Gill 2007: 130–131; Beritelli & Laesser 2011). Esimerkiksi Beritellin ja Laesserin (2011) artikkelissa pohditaan eri toimijoiden valtasuhteiden vaikutuksia matkakohteen yhteisöön. Myös tässä yhteydessä matkailun vallan muotoihin liitetään jo aiemmin työssä mainitut manipulointi, määräysvalta (viranomaisasema) ja suostuttelu. Näiden lisäksi valan muodoksi todetaan myös tieto (*knowledge*). Toimijaverkkoteorian mukaisesti jokaisen toimijan profiili vaikuttaa siihen, kuinka paljon ja millaista valtaa hänellä on verkostossa. Artikkelissa nostetaan

myös esiin ajatus siitä, kuinka laajemmassa verkostossa valtaa voi todellisuudessa käyttää hyvin pieni joukko toimijoita. Tieto vallan muotona yhdistää toimijaverkkoteoriaa ja Foucault'n valtakäsitystä.

Matkailun vaikutus aluekehitykseen

Matkailun ja kohdealueen tunteminen on tarpeellista, jotta alue- ja matkailusuunnittelua voidaan tehdä (Saarinen 2007). Alueen ominaisuuksien ymmärtämisen lisäksi täytyy ymmärtää markkinoiden tarpeet, jotta aluetta voidaan kehittää oikeaan suuntaan ja niin, että kehitys on taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä (Coe ym. 2004; Saarinen 2006). Työssä nämä ajatukset laajennetaan koskemaan myös matkailun valtarakenteita: jotta niiden toiminnasta saadaan kaikki hyöty irti, täytyy niiden rakenne, toimijat, toiminta ja suhteet tuntea.

Keskus–periferia-asetelman eli keskuspaikkateorian sekä verkosto- ja toimijaverkkoteorian avulla voidaan osoittaa, etteivät aluekehitys ja matkailu ole pelkästään alueen omia prosesseja, vaan jokainen alue on vuorovaikutuksessa muiden alueiden kanssa (esim. Barabási 2002; Chen & Zhou 2006; Daniels 2007; Gill 2007: 130–131). Coen, Dickenin ja Hessin (2008: 279–281) artikkelissa esitellään paikallisuuden ja valtiovallan suuri merkitys globaalin verkoston toimintaan, kun toiminta on sidottu tiettyyn paikkaan. Matkailualueiden välisen vuorovaikutuksen lisäksi matkailualueen sisältä löydetään toimijoiden välistä vuorovaikutusta. Matkailun kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että alueelta löytyy riittävän vahva toimija tai toimijoita, jotka voivat viedä aluekehitystä eteenpäin matkailun kautta. Tämä vaatii yhteistyötä ja hyvää kommunikaatiota sekä alueen sisällä että sen ulkopuolella (Coe ym. 2008: 277–278; Björk 2014: 277–280). Työssä globalisaation vaikutukset jätetään vähemmälle huomiolle, koska tutkimusalue rajoittuu kansalliseen tasoon. Ilmiön läsnäolo on kuitenkin syytä tiedostaa, koska se vaikuttaa kansallisen-, alueellisen- ja paikallistason toimintaan suhteiden ja verkostojen kautta (Coe ym. 2008). Tutkimusalue on jaettu useampiin tasoihin, jotta vaikutuksia ja alueiden välistä vuorovaikutusta ja eroja voidaan tarkastella.

Matkailun avulla voidaan muodostaa myös tulovirtoja pienempiin keskuksiin sekä perifeerisille alueille. Tulovirtojen avulla voidaan vähentää tai poistaa sekä alueellisia että sosiaalista eriarvoisuutta (Saarinen 2007). Myös Suomen matkailustrategian (2010:

5) johdannossa todetaan, että "[matkailu]elinkeino tasapainottaa maamme alueellista kehitystä". Matkailuun panostaminen on järkevää, koska se on kasvava vientitoimiala, jolla on paljon kerrannaisvaikutuksia. Se myös työllistää paljon ihmisiä. Aluekehityksen kannalta vireä matkailu on hyväksi, sillä siihen liittyvä työpaikkoja on vaikea siirtää pois alueelta (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015).

Matkailun ja aluekehityksen välillä on myös ongelmia, joihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi kausiluontoisuus, paikallisten riittämätön kuuleminen päätöksenteon yhteydessä sekä vaikutusten arvioimisen vaikeus tuovat omat haasteensa aluekehitykselle (Mowforth & Munt 2003; Saarinen 2007). Alueen toimijat muodostavat myös heterogeenisen joukon, joiden suhtautuminen matkailuun, aluekehitykseen ja niiden yhteyksiin voivat vaihdella. Alueen toimijoita voivat olla esimerkiksi rakennuttaja, suunnittelija, julkishallinnon edustaja, yrittäjä, työntekijä, asukas, matkailija tai maanomistaja (Hasu & Tyrväinen 2011: 21–24). Myös samoista resursseista kiinnostuneiden toimijoiden näkemykset samoista aiheista voivat vaihdella (Gursoy ym. 2010: 389). Matkailu- ja aluekehityksen päämäärät eivät myöskään ole aina samoja, jolloin osapuolien täytyy löytää yhteistyössä molempia tyydyttävät tavoitteet (Saarinen 2007). Alueen ongelmat voivat johtua myös ideoiden ja tiedon heikossa liikkumisessa alueen toimijoiden välillä. Vahva ja toimiva vuorovaikutus ja kommunikaatio alueen toimijoiden välillä voi edistää alueen matkailuelinkeinoa ja aluekehitystä (Coe ym. 2004: 481–482; Björk 2014: 279).

Matkailulla on Suomessa, ja erityisesti Pohjois-Suomessa, suuri vaikutus aluetalouteen ja ihmisten jokapäiväiseen elämään (Saarinen 2007). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset ovat monipuoliset: esimerkiksi matkailijoiden alueelle tuoma sekä yrittäjien ja elinkeinojen välillä liikkuva raha, palkkatulot ja verot muodostavat suoraa, epäsuoraa sekä johdettua tuloa alueelle (Kauppila 2010). Matkailutuloon liittyen täytyy tunnistaa valtiovallan rooli esimerkiksi lakien, verojen ja lupakäytäntöjen kautta. Verotukseen liittyy myös ongelmia, kun kausityöläiset eivät välttämättä maksa tuloverojaan kuntaan, missä he työskentelevät matkailusesongin. Valtion virastoilla on myös suuri valta matkailun aluekehityksellisiin vaikutuksiin erilaisten tukien jakamisen kautta (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015). Näitä esimerkkejä tukevat globaaleista tuotantoverkostoista (*Global production network, GPN*) sovellettu ajatus siitä, että valtiolla on suuri rooli verkostossa (Coe ym. 2008: 282–283).

Alueen toimijoista ja elinkeinoista muodostuva verkosto voi edelleen parantaa taloudellisia hyötyjä, poistamalla aluetalouden vuotoja, kun alueen toimijat muodostavat palveluketjuja. Lisäksi elinvoimainen alue vetää puoleensa kuihtuvaa aluetta enemmän julkisia panostuksia, samaan tapaan kuin verkostossa vetovoimainen solmu luo muita solmuja enemmän yhteyksiä (Barabási 2002). Kohdealueiden ja niiden toimijoiden tunteminen on kuitenkin välttämätöntä, jotta matkailusuunnittelu, ja sitä kautta aluesuunnittelu, hyödyttää koko aluetta (Saarinen 2007). Monipuolinen ja tiivis elinkeinorakenne on hyvä tavoite myös matkailun avulla toteutettavalle aluekehitykselle, koska se vähentää esimerkiksi aluetaloudellisten vuotoja (Burns 1999; Kauppila 2014a).

Aiemmin mainittu globalisaation vaikutuksen aluekehitykseen voidaan hahmottaa verkostojen avulla. Coe kollegoineen (2004: 471) avaa artikkelissaan erittäin kattavasti eri tasojen toimijarakennetta globalisaation ja aluekehityksen näkökulmasta. Työn kannalta olennaista on tunnistaa aluekehitykseen vaikuttavien tahojen lukumäärän runsaus ja julkisen vallan läsnäolo eri tasoilla. Näiden julkisten toimijoiden kautta niiden toimintaa ohjaavat arvot siirtyvät käytännön toimintaan. Nämä arvot voivat olla peräisin esimerkiksi valtiovallan tai alueen keskeisen yrityksen suunnalta. Verkostot ja ketjut tarjoavat hyvän keinon tarkastella näitä tasojen välisiä suhteita globalisaation ja aluekehityksen näkökulmasta (Coe ym. 2004). Molemmat Coen tutkimusryhmien (2004, 2008) artikkelit ovat keskittyneet globaaleihin talouskysymyksiin, mutta tässä työssä heidän ajatuksiaan sovelletaan matkailun näkökulmasta. Molemmissa konsepteissa olennaista on verkostojen keskeinen rooli ja liike yli aluerajojen.

Työtä lukiessa on hyvä pitää mielessä heterogeenisuus ja suunnittelun tavoite. Heterogeenisuudella tarkoitetaan sitä, että alueen toimijat, esimerkiksi eri elinkeinot ja matkailijaryhmät koostuvat erilaisista yksilöistä joiden tarpeet ja käyttäytyminen eroavat toisistaan (Hasu & Tyrväinen 2011; Vainikka 2013). Matkailu on myös hyvä nähdä aluekehityksen työkaluna, ei pelkästään sen lopputuloksena. Tällöin alueelle ei kehity liian voimakasta riippuvuutta yhtä elinkeinoa kohtaan (esim. Burns 1999; Saarinen 2007). Alueen suunnittelussa täytyy muistaa prosessin jatkuvuus. Menneisyys, nykyhetki ja tulevaisuus ovat kaikki läsnä, eikä suunnitteluprosessia voi lopettaa, kun haluttu tavoite on saavutettu (Hall 2000: 10–12).

Hallintaan, valtasuhteisiin ja matkailu- sekä aluekehitykseen liittyen on kuitenkin hyvä pitää mielessä Pekka Kauppilan sanat "yrittäjät tekevät loppupeleissä päätöksensä

liiketaloudellisin perustein" (Kauppila 2014b). Näitä päätöksiä voidaan aina rajata ja ohjata vallan eri muodoilla, mutta yrittäjällä on aina viimeinen sana käytännön päätöksissä. Kestävän matkailun toteutumisen kannalta on tärkeää, että paikallisten ihmisten ja alueen toimijoiden (*broker*) väliset valtasuhteet ovat kunnossa (Cheong & Miller 2000: 387).

Vallan ja hallinnan vaikutusta aluekehitykseen voidaan tarkastella esimerkiksi kasvua ohjaavien tahojen liittymän (*growth coalition theory*) kautta. Tämän teorian ideana on selvittää, mitkä ovat ne yksityisen tai julkisen sektorin tahot ja henkilöt, jotka voivat hallita ja ohjata tietyn alueen kehitystä ja jokapäiväistä toimintaa. Toinen hallintaa, valtaa ja aluekehitystä yhdistelevä teoria on *urban regime theory*. Myös sen avulla voidaan selittää, kuinka julkisen sektorin budjetista tulevia rahoja kohdennetaan (MacLeod 2001; Delaney & Eckstein 2007). Näiden teorioiden kautta nähdään, kuinka työn valtaa ja hallintaa käsittelevät osat ovat olennaisia myös aluekehityksen näkökulmasta.

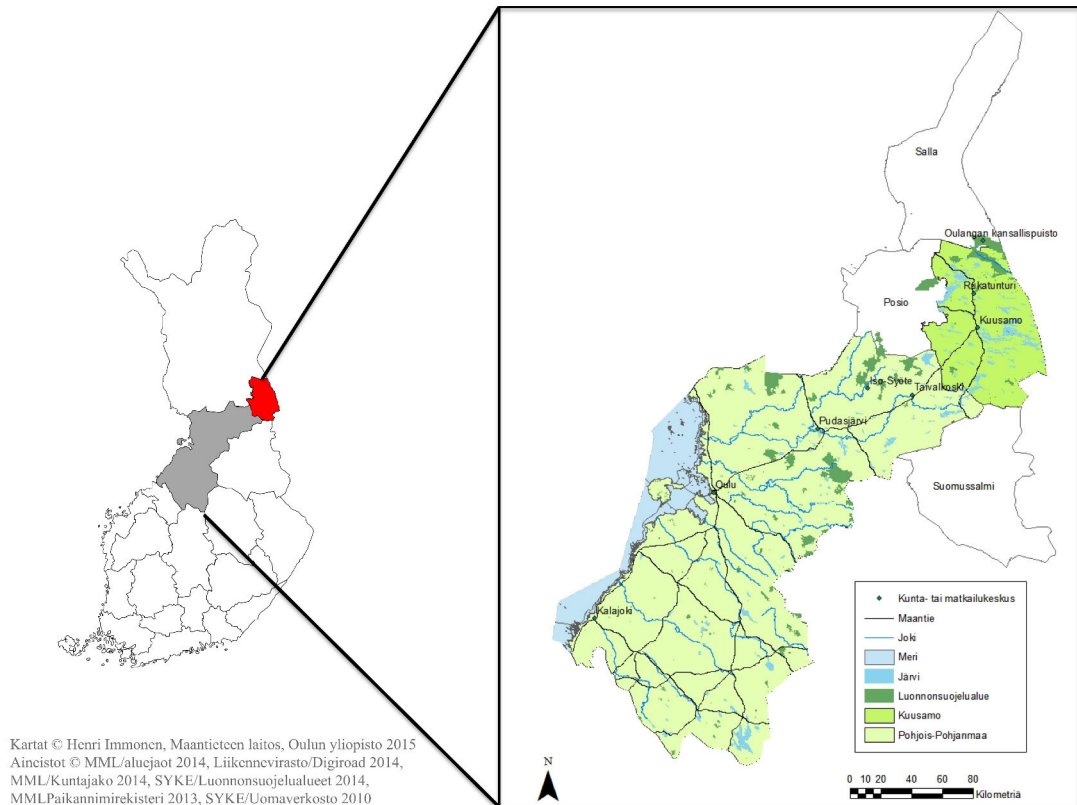
TUTKIMUSALUE, -AINEISTOT JA MENETELMÄT

Työn tutkimusaluetta, -aineistoja ja -menetelmiä käsittelevän osan ensimmäisessä alaluvussa perehdytään tutkimusalueen kolmeen eri tarkastelutasoon esimerkiksi matkailun tunnuslukujen ja laadun kautta. Toisessa alaluvussa esitellään kyselytutkimuksesta, haastatteluista ja matkailustrategioista koostuva tutkimusaineisto. Osion viimeisessä alaluvussa perehdytään vielä työssä käytettyihin tutkimusmenetelmiin.

Suomi, Pohjois-Pohjanmaa ja Kuusamo matkailualueina

Suomi voidaan jakaa matkailualueisiin usealla eri tavalla. Björk (2014) käyttää julkaisussaan neljää aluetta, joita ovat Lappi, Järvi-Suomi, Länsirannikko sekä Pääkaupunkiseutu. Vuoristo ja Vesterinen (2009: 124) jakavat puolestaan Suomen viiteen matkailualueeseen, joita ovat Lappi, Pohjanmaa, Vaara-alue, Järvi-Suomi ja Kulttuurialue. Työn tutkimusalue ei sellaisenaan sovellu kumpaankaan edellä mainittuun jaotteluun, vaan siinä on piirteitä ja maantieteellisiä alueita useammasta eri alueesta.

Työn tutkimusalue koostuu kolmesta tasosta: koko Suomea tarkastelevasta kansallisesta tasosta (*national*), Pohjois-Pohjanmaan maakuntaa tarkastelevasta maakuntatasosta (*regional*) sekä Kuusamoaa tarkastelevasta paikallistasosta (*local*). Tutkimusalue ja sen eri tasot on esitetty oheisessa kartasta (kuva 3).



Kuva 3. Vasemmanpuoleisessa kartassa on kuvattu työn kaikki kolme tarkastelutasoa ja oikeanpuoleisessa kartassa tarkennettuna maakunta- ja paikallistaso.

Vuonna 2014 Suomessa rekisteröitiin 19,8 miljoonaa yöpymistä, joista ulkomaalaisten yöpyjien osuus oli 5,7 (29 %) miljoonaa yöpymistä (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015). Vuonna 2013 matkailutulojen osuus oli 2,5 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta (BKT) ja sen osuus on kasvanut vuosien 2007–2013 aikana 31 prosenttia. Tämä kasvu on linjassa työn johdannossa esitetyn väittämän kanssa siitä, että matkailu on tällä hetkellä yksi nopeimmin kasvavista laillisista elinkeinoista (esim. Saarinen 2003b, 2007; Vuoristo 2003; Hall 2005; UNWTO 2015).

Pohjois-Pohjanmaa on pinta-alaltaan (44 089 km²) Suomen toiseksi suurin maakunta, missä asui vuoden 2014 lopussa 405 397 asukasta (Maanmittauslaitos 2015;

Pohjois-Pohjanmaan liitto 2014c; Tilastokeskus 2015). Pohjois-Pohjanmaa voidaan jakaa kolmeen matkailualueeseen, jotka ovat Oulun seutu, Koillismaa sekä Kalajoki. Yöpymisissä mitattuna Pohjois-Pohjanmaa on Suomen kolmanneksi vilkkain matkailumaakunta.

Pohjois-Pohjanmaan matkailualueet eroavat toisistaan niin matkailijamäärissä kuin profiileiltaan. Oulun seutu kattaa maakunnan yöpymisistä lähes puolet ja se on saavutettavuudeltaan ja infrastruktuuriltaan selkeästi maakunnan paras matkailualue. Oulun seutu pitää sisällään myös Rokuan sekä Syötteen matkailukeskukset. Koillismaa kattaa maakunnan yöpymisistä noin neljänneksen. Alueen matkailukeskuksena toimii Ruka, jonka vetovoimaa täydentää maaseutupalveluiden tarjonta sekä yritysten ja kuntien yhteistyöverkosto. Syöte luetaan kuuluvaksi myös Koillismaan matkailualueeseen. Alueen matkailu on talvipainotteista, mutta kesämatkailuun on kasvussa ja siihen panostetaan. Kalajoen matkailualue kattaa noin viidenneksen maakunnan yöpymisistä. Kalajoella on vahva kesäsesonki, jonka rinnalle on alettu kehittää myös ympärivuotista matkailua. Maakunnan matkailun kärkihankkeita ovat mm. kansainvälisen kilpailukyvyyn sekä saavutettavuuden parantaminen ja alueen matkailuimagon ja -profiilin kirkastaminen (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011).

Matkailu on Pohjois-Pohjanmaan yksi avaintoimialoista ja se on merkittävä toimeentulon ja työn antaja. Matkailualan sidosryhmien välille on pyritty varmistamaan yhteinen tahtotila voimassaolevan vuosille 2011–2015 laaditun matkailustrategian avulla. Maakunnan ulkopuolelta saapuvien matkustajien kannalta tärkeitä joukkoliikenteen kohteita ovat Oulun ja Kuusamon lentokentät sekä Oulun rautatieasema. Lisäksi lentoliikenteessä voidaan tukeutua maakunnan ulkopuolisiin lentokenttiin, esimerkiksi Rovaniemen lentokenttään. Maakunnan sisällä matkailijoiden liikkuminen on linja-autoliikenteen tai oman auton varassa (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011). Suurin osa alueelle saapuvista matkailijoista saapuu alueelle omalla autolla.

Kuusamon kaupunki sijaitsee Koillismaalla Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Vuoden 2014 lopussa Kuusamossa asui 15 823 asukasta, mikä on 129 vähemmän kuin vuoden 2013 lopussa (Tilastokeskus 2015b). Vuonna 2010 matkailu toi Kuusamoon 674 välitöntä henkilötyövuotta ja kerrannaisvaikutuksineen 817 henkilötyövuotta kattaen yli 10 prosenttia Kuusamossa olevista työpaikoista (Kauppila 2012).

Kuusamon saavutettavuus perustuu tieverkostoon sekä Kuusamon lentoasemaan. Venäjältä saavuttaessa rajan ylittäminen on mahdollista Suoperän kansainvälisellä

rajanylityspaikalla Kuusamossa. Kuusamon lentoaseman lisäksi alueelle saapuvat matkailijat voivat hyödyntää Oulun ja Rovaniemen lentoasemia (Kuusamo-Lapland 2011: 3). Kuusamo on osa Pohjois-Pohjanmaata, mutta matkailualueena se pyrkii profiloitumaan myös osaksi Lappia. Kuusamo-Lapland-strategiapäivityksestä käy ilmi, kuinka tällä yhteistyöllä haetaan tehoa kansainvälistymiseen Lapin avulla (Kuusamo-Lapland 2011; Staffans ym. 2011: 9).

Kuusamon matkailun vetureita ovat Ruka sekä Oulanka. Rukan kesämatkailun tunnuslause ”Luonnon koordinaatit” korostaa alueen luontoa vetovoimatekijänä (Ruka 2015). Kannisto (2002) sekä Ronkainen (2013) nostavat luonnon yhdeksi matkailun vetovoimatekijöistä Kuusamossa. Kanniston mukaan luonto ja Ruka olivat selkeästi tärkeimmät Kuusamon matkailun vetovoimatekijät jo yli 10 vuotta sitten (Kannisto 2002: 51).

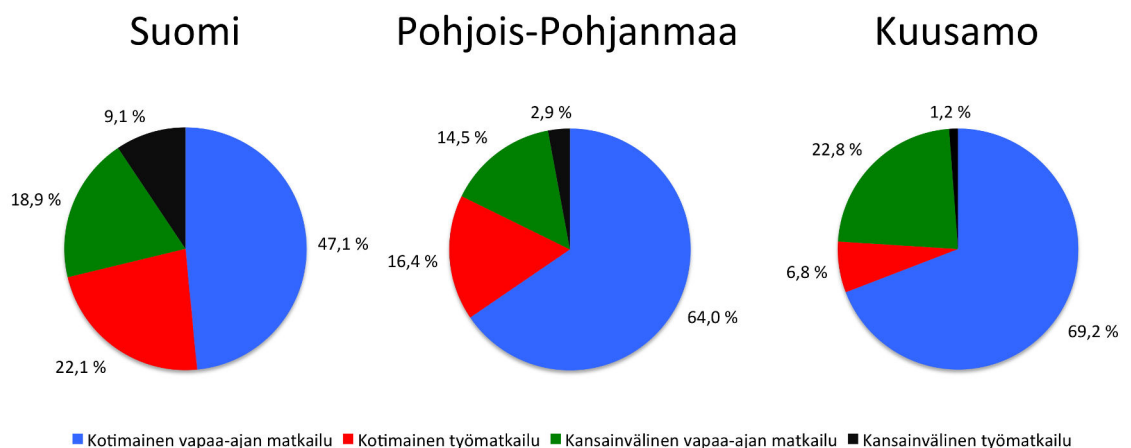
Tutkimusalueella matkailualan yritykset voivat hakea erilaisia tukia toimintansa kehittämiseen ja käynnistämiseen. Tällaisia tukia ovat esimerkiksi Suomen rakennerahaston kautta Kestävää kasvua ja työtä 2014-2020 -ohjelmaan (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014) sisältyvät Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ja Euroopan sosiaalirahaston (ESR) tuet. Myöntävänä tahona toimivat ELY-keskus, maakuntaliitot, sosiaali- ja terveysministeriö sekä Tekes (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014).

Matkailualueen rakenneanalyysi

Tutkimusalueen eri tasoja voidaan tarkastella matkailualueen rakenneanalyysin (MARA) avulla. Pekka Kauppilan (1998) kehittämän matkailualueiden rakenneanalyysin avulla selvitetään alueen tilastokeskuksen virallisten rekisteröityjen yöpymisvuorokausien jakautumista matkailijoiden kansalaisuuden sekä matkan tarkoituksen kautta. Yöpymiset jakautuvat kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden tekemiin yöpymisiin sekä vapaa-ajan- ja työmatkustajiin. Näin muodostuu nelikenttä, mistä voidaan nähdä minkä tyyppinen matkailualue on kyseessä (kuva 4.). Koska matkailijoiden vaikutukset vaihtelevat matkan tarkoituksen ja matkailijan kotimaan mukaan, on matkailualueen rakenneanalyysistä apua, jos matkailun vaikutuksia tietyllä alueella halutaan tutkia (Kauppila 1998; Leinonen ym. 2007). Näitä tuloksia tulkittaessa täytyy muistaa, että tilastokeskuksen rekisteröimät viralliset yöpymiset eivät kata

kaikkia alueen todellisista yöpymisistä. Näin ollen menetelmällä saadut tulokset eivät anna täysin oikeaa tietoa matkailualueen rakenteesta. Saatuja tuloksia voidaan tarkastella sekä absoluuttisesti että suhteellisesti. Esimerkiksi päiväkäynnit, pienissä majoituspaikoissa yöpymiset ja ystävien sekä tuttavien luona vierailut (*visiting friends and relatives, VFR*) jäävät tässä mallissa huomiotta (Saarinen 2003b; Hall 2005: 130–131; Leinonen ym. 2007).

Vuonna 2013 tutkimusalueen matkailijarakenteessa koko Suomea tarkasteltaessa kotimaisten vapaa-ajan matkailijoiden määrä oli suurin (kuva 4). Pohjois-Pohjanmaalla ja Kuusamossa tämän ryhmän suhteellinen osuus oli kansallista tasoa selkeästi suurempi, missä se muodosti suurimmat kävijäryhmät. Kotimaiset matkailijat muodostivat kaikilla tutkimusalueen tasoilla selkeästi kansainvälisiä matkailijoita suuremman joukon. Tutkimusalueella kansainvälisten matkailijoiden osuus oli suurimmillaan koko Suomea tarkasteltaessa (28 %) ja pienimmillään Pohjois-Pohjanmaalla (17,4 %). Koko Suomen tasolla työmatkailun (31,2 %) ja erityisesti kansainvälisen työmatkailun (9,1 %) ovat selkeästi Pohjois-Pohjanmaan (19,3 % ja 2,9 %) sekä Kuusamon (8 % ja 1,2 %) osuuksia suuremmat. Pohjois-Pohjanmaa ja Kuusamo ovatkin selkeästi kotimaisen vapaa-ajanmatkailun alueita.



Kuva 4. Tutkimusalueen eri tasot kuvattuna matkailualueen rakenneanalyysin (MARA) avulla (Tilastokeskus 2014b).

Leinonen, Kauppila ja Saarinen (2007) selvittivät 63 kunnan sekä maakuntien matkailun rakennetta matkailualueiden rakenneanalyysin avulla vuoden 2005

tilanteessa. Tutkimusalueen rakenneanalyysin tuloksissa ei ole tapahtunut suurta muutosta vuosien 2005 ja 2013 välillä. Koko Suomen matkailijarakennetta tarkasteltaessa suuria muutoksia ei ole havaittavissa. Pohjois-Pohjanmaalla kotimainen työmatkailu suhteellinen osuus on vähentynyt viidellä prosenttiyksiköllä ja kansainvälisten vapaa-ajan matkailijoiden suhteellinen osuus kasvanut saman verran. Selkeimmät muutokset ovat tapahtuneet Kuusamon kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun kasvussa ja samalla molempien työmatkailun muotojen suhteelliset osuudet ovat pienentyneet.

Tutkimusaineistot

Tutkimuksen aineisto koostuu tutkimusalueen eri tasojen matkailu- ja elinkeinostrategioista, maakuntatason päättäjien haastatteluista sekä Kuusamon kaupunginvaltuutetuille ja keskeisille johtohenkilöille lähetetystä lomakekyselystä. Sekä haastatteluja että lomakekyselyä on käytetty aiemmin Matkailu elinkeinona Kuusamossa: päättäjien näkökulma -tutkimuksessa (Immonen 2014).

Matkailustrategiat

Suomen matkailustrategia (2010) on työ- ja elinkeinoministeriön suomeksi ja englanniksi julkaisema 46-sivuinen koko Suomen kattava kansallinen matkailustrategia. Järjestyksessään toinen kansallinen matkailustrategia, Suomen matkailustrategia vuoteen 2020: 4 hyvää syytä edistää matkailutoimialojen kehitystä -julkaisu korvasi vuonna 2006 julkaistun matkailustrategian. Strategian valmistelusta on vastannut työ- ja elinkeinoministeriön asettama työryhmä, missä edustettuina ovat olleet muun muassa työ- ja elinkeinoministeriö, Visit Finland (silloinen Matkailun edistämiskeskus), Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry, Pöyry ja Net Effect oy. Lisäksi neuvottelutahoina on ollut muita ministeriöitä ja valtion virastoja (Suomen matkailustrategia 2010).

Suomen matkailustrategian (2010) keskeisenä tarkoituksena on Suomen matkailun tunnustettujen vahvuuksien vahvistaminen ja matkailukeskittymien kasvuhakuisten ja verkostoituneiden yritysten menestymisen tukeminen. Strategia keskittyy elinkeinotoiminnan kehittämiseen ja niihin toimenpiteisiin, joihin valtion

keinoin voidaan vaikuttaa. Strategian tavoitteena on myös kasvattaa ulkomaista matkailukysyntää ja elinkeino nähdäänkin strategiassa tärkeänä vientitoimialana.

Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia (2011) on vuoteen 2015 asti laadittu 31-sivuinen Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisema strategia, joka kattaa Pohjois-Pohjanmaan 29 maakuntaa. Strategian päivittämistä johtivat Pohjois-Pohjanmaan liiton kehitysjohtaja sekä Pohjois-Pohjanmaan liiton matkailutoimikunnan puheenjohtaja. Strategian laatimiseen osallistuivat myös NordicTrend Oy:n, ISS Proko Infran sekä sidosryhmien edustajat. Strategian päivitykseen liittyen julkaistiin myös edellisen matkailustrategiakauden kehitystä käsittelevä raportti (Matkailun kehitys Pohjois-Pohjanmaalla 2011) sekä strategiapäivityksen taustaksi tehdyn yritys­kyselyn tulokset (Yrityskyselyn tulokset 2011). Soveltuvilta osin aineistona käytetään myös Suomen rakennerahasto-ohjelmaa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014) Itä- ja Pohjois-Suomen alueelta sekä Työ- ja elinkeinoministeriön (2015) julkaisemaa Yhdessä enemmän – kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun -raporttia.

Paikallistason matkailustrategiana tarkastellaan Koillis-Suomen elinkeinostrategiaa (2011). Koillis-Suomen elinkeinostrategia ei keskity pelkästään matkailuelinkeinoon, vaan matkailu on nostettu yhdeksi kolmesta elinkeinoalasta, joihin strategiaa erityisesti sovelletaan. 28-sivuinen strategia on osa Koillis-Suomen koheesio- ja kilpailukykyohjelmaa (KOKO). Sen laatimisesta on vastannut Naturpolis Oy yhdessä KOKO-hankkeen ohjausryhmän kanssa. Strategia kattaa Kuusamon lisäksi muita kuntia Koillismaalta ja Itä-Lapista, mutta työssä sitä analysoidaan tutkimusalueen rajauksen mukaisesti. Koillis-Suomen elinkeinostrategian tarkoituksena on koota alueen kehittämisohjelmat ja -hankkeet yhdeksi kokonaisuudeksi. Sitä käytetään keskeisenä elementtinä kehittämishankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Strategian antaa myös mahdollisuuden toimivan yhteistyön luomiseen, yritysten kehittämiseen ja julkisten palveluiden parantamiseen. Strategiassa on pyritty löytämään elinkeinoista ja alueilta läpileikkaavia ja yhdistäviä teemoja.

Lisäksi työtä varten perehdyttiin joihinkin edellä mainittua strategiaa tukeviin julkaisuihin. Esimerkiksi Pohjois-Suomen neuvottelukunnan (2014) julkaisema Uusi pohjoinen - Suunta Suomelle! -strategia on yksi näistä julkaisuista. Matkailulla on tässä strategiassa vahva rooli ja siksi sen huomioiminen työssä on mielekäästä. Toinen varsinaisia strategioita tukeva työssä sovellettava julkaisu on Työ- ja elinkeinoministeriön (2014) Kestävää kasvua ja työtä 2014–2020: Suomen

rakennerahasto-ohjelma. Sen avulla ohjataan Euroopan Union rakennerahastoista saatavien tukien käyttöä Suomessa. Kolmas tässä tarkoituksessa käytetty julkaisu oli Työ- ja elinkeinoministeriön (2015) julkaisema Yhdessä enemmän - kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. Tämä matkailun tiekartta on vuonna 2014 matkailun kärkihankeen puitteissa tehty raportti, mihin kerättiin teemoja Suomen matkailun uudistamiseksi vuosien 2015–2025 välillä. Kolmas varsinaista strategiaa tukeva julkaisu on Kuusamo-Lapland – Matkalla kansainvälisyyteen -julkaisu (2011).

Työ- ja elinkeinoministeriön (2015: 41–43) Yhdessä enemmän - kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun -raportissa on jaoteltu hyvin eri tasojen julkisten toimijoiden rooleja matkailun kehittämisessä. Se tukee ja täydentää edellä esiteltyä Suomen matkailustrategiaa (2010). Raportissa julkisen sektorin päärooleiksi mainitaan kasvua tukevan toimintaympäristö luominen, Suomi-matkailumaakuvan markkinoinnin sekä tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan kehityksen tukeminen ja pitkäjänteisen ja systemaattisen kehittämisyhteistyön turvaamisen edistämisen eri tasoilla. Visit Finlandin vastuulle on kohdennettu iso osa Suomen kansainvälisestä markkinoinnista, yhteistyöstä ja myynnistä yhteistyössä matkailuyrittäjien kanssa. Lisäksi Visit Finland on vastuussa matkailutoimialaan liittyvistä tutkimuksista ja niiden analysoimisesta. Matkailun alueorganisaatiot vastaavat toimialueensa yhteistyöfoorumina ja tiedon välittäjänä, koordinoi alueen matkailutuotteita suuremmiksi kokonaisuuksiksi, organisoii alueen yhteismarkkinointia, varmistaa matkailun palveluketjun katkeamattomuuden ja toimii linkkinä Visit Finlandin ja yrittäjien välillä. Seudulliset kehittämisyritykset, työn tapauksessa esimerkiksi Naturpolis Oy, vastaavat alueen yritystoiminnan kehittämisestä ja koordinoi alueen matkailuhankkeita. Heidän vastuullaan on myös kehitystarpeiden koordinointi yhteistyössä yritysten kanssa sekä yhteydenpito alueorganisaatioon.

Maakuntatason haastatteluaineisto

Kvalitatiivinen eli laadullinen haastatteluaineisto kerättiin 6.–28.5.2014 Oulussa haastatteleamalla ennalta valittuja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen sekä Pohjois-Pohjanmaan liiton viranhaltijoilta (liite I). Haastattelun valittiin sellaiset henkilöt, jotka virkansa puolesta ovat tekemisissä Pohjois-Pohjanmaan matkailuelinkeinon kanssa. Haastateltavat valittiin tehtävänimikkeiden ja -kuvausten pohjalta ELY-keskuksen (2014) sekä Pohjois-Pohjanmaan liiton (2014a; 2014b) nettisivuilta sekä Pekka

Kauppilan kanssa käytyjen keskusteluiden pohjalta. Haastattelupyynnöt lähetettiin seitsemälle ELY-keskuksen viranhaltijalle ja kuudelle maakuntaliiton viran- tai luottamustoimenhaltijalle, jotka kaikki suostuivat haastateltaviksi. Haastattelut olivat puolistrukturoituja ja haastateltavat saivat haastattelurungon luettavakseen haastattelutilanteessa (liite II). Kaikki haastateltavat yhtä lukuun ottamatta suostuivat haastattelujen nauhoittamiseen. Haastattelujen kestot vaihtelivat 27 ja 49 minuutin välillä. Varsinaista pilottihaastattelua ei tehty, mutta kahden ensimmäisen haastattelun jälkeen haastattelun sanamuotoihin ja kysymysten järjestykseen tehtiin kaksi muutosta. ”Toimiiko Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliiton matkailustrategia Kuusamon tapauksessa?” -kysymyksestä poistettiin sana maakuntaliiton. Lisäksi ”kuinka elinkeinojen muutosta tulisi ohjata Kuusamossa” -kysymys siirrettiin kyseisen osion viimeiseksi kysymykseksi. Siirto tehtiin, koska kysymys koettiin liian haastavaksi niin aikaisessa vaiheessa haastattelua. Haastattelut tehtiin edellä mainittujen organisaatioiden tiloissa virka-aikana, jotta ympäristöstä sekä ajankohdasta aiheutuvat virhelähteet saatiin eliminoida (Heikkilä 2004: 68–69).

Haastattelu toteutettiin puolistrukturoituna, koska tällöin haastattelutilanteessa on strukturoitua haastattelua enemmän vapauksia keskittyä niihin aihealueisiin, mistä haastateltavilla on eniten näkemyksiä (Metsämuuronen 2003: 188–189). Puolistrukturoituun haastatteluun päädyttiin, koska haastateltavien tehtävät ja suhde matkailuelinkeinoon vaihtelivat, jolloin yhtenäisen ja täsmällisen haastattelurungon tekeminen koko joukolle olisi ollut hankalaa. Haastattelurungon rakenne mukaili suurimmalta osin kuntatason päättäjille lähetetyn kyselylomakkeen rakennetta (liite III). Haastattelurunko jakautui kuuteen osaan seuraavasti: 1) Vastaajan asema organisaatiossa sekä suhde Kuusamoon 2) Kuusamon elinkeinojen suhteet ja merkitykset 3) Matkailun piirteet Kuusamossa 4) Rukan matkailukeskuksen vaikutukset 5) Vastaajan käsitys Kuusamon matkailusta 6) Taustatietoja. Lopuksi vastaajille annettiin mahdollisuus kommentoida haastattelua sekä aihetta vapaasti. Työn kannalta keskeisimmät kysymykset löytyvät Kuusamon elinkeinojen suhteita ja merkityksiä sekä Matkailun piirteitä Kuusamossa käsittelevistä osioista.

Haastattelun runko koettiin pääosin kattavaksi eivätkä kysymykset olleet liian haastavia. Poikkeuksena tähän kysymys ”Kuinka Pohjois-Pohjanmaan liitto/ELY-keskus ohjaa Kuusamon matkailua kontrolloimillaan rahoituksella ja tuilla?”, joka koettiin hankalaksi tai ohjaus-sana liian voimakkaaksi.

Kyselyaineisto

Kvantitatiivinen eli määrällinen kyselyaineisto kerättiin Kuusamon kaupunginvaltuutetuille sekä keskeisille johtohenkilöille 12.5.2014 postitetun kyselylomakkeen sekä valmiiksi maksetun vastauskuoren avulla. Perusjoukon koko oli 51 henkilöä, joista 43 oli kaupunginvaltuutettuja. Vastausaikaa annettiin 30.5.2014 asti, eli noin kolme viikkoa. Määräaikaan mennessä palautettiin 18 lomaketta vastausprosentin ollessa 35,3 prosenttia. Vastausprosentin parantamiseksi suoritettiin soittokierros lomakkeen vastaanottajille ja tiedusteltiin lomakkeen perille tuloa sekä heidän halukkuuttaan osallistua kyselyyn. Lomakkeen palauttamatta jättäneille henkilöille tarjottiin mahdollisuutta palauttaa lomake entiseen tapaan uudella takarajalla, vastaamaan kyselyyn sähköpostilla tai postittamaan heille kokonaan uusi kysely sekä vastauskuori. Soittokierroksella vain kaksi henkilöä ilmoitti, etteivät he halua vastata kyselyyn. Soittokierroksen jälkeen vastausprosenttia pyrittiin nostamaan vielä sähköpostitse lähetetyllä muistutuksella. Muistutuskierrosten jälkeen vastausaikaa annettiin 4.7.2014 asti. Tutkimuksen lopullinen aineisto koostuu 31 vastauksesta, joka kattaa 60,8 prosenttia perusjoukosta. Lomakkeista 28 palautettiin postitse ja kolme sähköpostilla. Heikkilän (2004: 66) mukaan vastausprosenttia voidaan pitää postikyselylle varsin tyypillisenä ja riittävän korkea, jotta alhaisen vastausprosentin mukanaan tuoma systemaattinen virhe tuloksissa voidaan sulkea pois (Tervo & Mäkeläinen 2010: 18).

Kyselylomakkeella selvitettiin kaupunginvaltuutettujen ja kaupungin keskeisten johtohenkilöiden näkemyksiä matkailuelinkeinosta, sen ja muiden elinkeinojen suhteista sekä Rukan matkailukeskuksen palvelutarjonnasta. Kysely on jaettu viiteen osaan seuraavien teemojen mukaisesti: osa I Elinkeinojen alueellisuus ja yhteistyö, osa II Rukan matkailukeskuksen palveluntarjonta tällä hetkellä ja tulevaisuudessa, osa III matkailun piirteet Kuusamossa, osa IV Kuusamon matkailun tunnuslukuja, osa V vastaajan taustatiedot. Työn kannalta olennaisimmat kysymykset löytyvät osiosta III, missä on esitetty väittämiä Kuusamon matkailun vaikutuksista aluekehitykseen sekä yhteistyöhön maakuntatason toimijoiden kanssa.

Palautetut lomakkeet oli täytetty huolellisesti muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Puuttuvat vastaukset olivat pääsääntöisesti kysymyksessä 1. sekä taustatietoja käsittelevissä kysymyksissä. Kysymyksen 1. osalta puuttuvat vastaukset selittyvät

todennäköisesti liian epäselvällä ohjeistuksella tai sillä, että ohjeita ei luettu kunnolla. Taustatietojen osalta kysymykset voitiin kokea liian henkilökohtaisiksi, mistä johtuen niihin ei haluttu vastata (Tervo & Mäkeläinen 2010).

Kyselyn avulla kerättyä aineistoa ei käytetä kokonaisuudessaan tässä työssä, vaan sieltä poimitaan työn tutkimuskysymysten kannalta olennaiset kohdat. Kyselyn tulokset on esitelty kokonaisuudessaan Immosen (2014) raportissa.

Aineiston analysointi

Työn kvalitatiivinen aineisto analysoitiin teorialähtöinen sisällön analyysi avulla. Se soveltuu hyvin työn kvalitatiivisten aineistojen analysoimiseen, sillä sen avulla voidaan analysoida kirjoitettuja, kuultuja ja nähtyjä asioita. Työssä kaikki analyysit tehtiin tekstille. Aineiston sisällönanalyysi oli teorialähtöinen, koska aineistoa halutaan tarkastella edellä esitetyn teoreettisen viitekehyksen kautta. Työn sisällönanalyysi oli siis deduktiivista. Koska teorialähtöinen analyysin taustalla on usein idean vanhan teorian testaamisesta uudessa ympäristössä, tuki sen valinta myös työn tarkoitusta. Laadullinen ja tekstimuotoinen aineisto teemoiteltiin. Työssä keskityttiin siis siihen, mitä asioista on sanottu eikä siihen, kuinka usein jokin asia on mainittu (Tuomi & Sarajärvi 2002: 93–121; Tervo & Mäkeläinen 2010: 29–32).

Kaikki haastattelut nauhoitettiin yhtä lukuun. Nauhoitetut haastattelut litteroitiin, jonka jälkeen niitä tutkittiin teorialähtöisen sisällön analyysin avulla. Nauhoittamattomasta haastattelusta tehtiin muistiinpanot, joka analysoitiin samoilla metodeilla litteroitujen haastatteluiden kanssa.

Tuomen ja Sarajärven (2002: 116–121) mukaisesti käytettiin strukturoitua analyysirunkoa, minkä puitteissa aineisto analysoitiin. Työn teorialähtöisen sisällönanalyysin näkökulmia aineistoon ovat työn teoreettisen viitekehyksen mukaiset. Aineistosta etsittiin viittauksia ja mainintoja valtaan, verkostoihin sekä matkailun vaikutuksista aluekehitykseen. Erityistä huomiota kiinnitettiin valtaa käyttävien tahojen asemaan aineistossa. Koska työssä tutkittiin usean eri tason ja usealla eri metodilla kerättyä aineistoa, ei tavoitteena ollut tyhjentävä analyysi jokaisesta aineistosta. Kuten jo työn alussa mainittiin, oli työn tarkoituksena tutkimuskysymyksiin vastaamisen lisäksi luoda kattava kuva näistä aineistoista ja selvittää, ovatko ne ristiriidattomia keskenään.

Kvantitatiivisen kyselyaineiston koodaaminen numeeriseen muotoon suoritettiin SPSS:ssä, mistä aineisto siirrettiin Exceliin analyysia varten. Jokaisen monivalintakysymyksen vastaukset koodattiin numeeriseen muotoon käyttäen kokonaislukuja, jolloin keskiarvojen vertailu oli mahdollista. Aineistoa analysoitaessa mukaan valittiin vain ne kysymykset, jotka käsittelevät työn aihepiiriä. Suhteellisen pienen aineiston testaaminen monimutkaisilla tilastollisilla testeillä ei olisi ollut mahdollista eikä tutkimuksen kannalta olennaista. Tästä johtuen aineistoa tarkasteltiin vastausten keskiarvojen perusteella kokonaisena joukkona. Vaikka lomakekyselyllä saatujen vastausten määrä (N=31) onkin suhteellisen pieni, voidaan niiden pohjalta tehtyjä johtopäätöksiä pitää luotettavina, koska Heikkilän (2004: 66) mukaan tutkimuksen perusjoukkoon (N=51) suhteutettuna se on kuitenkin varsin kattava.

VALLAN JA VERKOSTOJEN VAIKUTUS MATKAILUUN

Työn tulokset esitellään samassa järjestyksessä kuin aineistot esiteltiin edellä. Ensin esitellään matkailustrategioiden analyysin tulokset, seuraavana haastattelujen tulokset ja viimeisenä lomakekyselyn tulokset.

Strategioiden näkemys valtaan, hallintaan ja verkostoihin

Matkailustrategioiden sisällön analyysin tulokset esitellään järjestyksessä kansallinen taso, maakuntataso ja paikallistaso. Strategioita lukiessa oli helppo huomata, kuinka strategian laadintataso vaikutti sen sisältöön ja luonteeseen. Vaikka strategioissa oli paljon eroja, oli niissä myös paljon yhteneväisyyksiä. Sama työn teoriaan perustuva lähestymistapa toimi jokaisen tason strategian tarkastelussa. Selkeitä yhteisiä teemoja strategioissa ovat esimerkiksi saavutettavuus, vaikutukset aluekehitykseen sekä rahoitus eri muodoissa. Luonnollisesti eri tasojen strategiat lähestyivät näitä aiheita eri näkökulmista ja erilaisten teemojen kautta.

Suomen matkailustrategia 2020

Suomen matkailustrategia on merkittävä strategia Suomen matkailun kannalta, koska se linjaa julkisen sektorin panostuksista matkailuelinkeinon edistämiseksi, joihin voidaan vaikuttaa valtion keinoin (Suomen matkailustrategia 2010: 5). Suomen kansallisen matkailustrategian ja valtioneuvoston periaatepäätöksen (2011) tarkoituksena on parantaa Suomen matkailun kannattavuutta ja menestysmahdollisuuksia, kun kilpaillaan kansainvälisistä matkailijavirroista. Strategia sisältää viittauksia verkostoihin, valtaan ja matkailun aluekehityksellisiin vaikutuksiin runsaasti ja tasaisesti. Joissakin strategian osa-alueissa havaitaan painottumista johonkin tiettyyn edellä mainittuun teemaan. Esimerkiksi matkailun edistämisen syyt -kappaleesta löytyy viittauksia pääasiassa matkailun aluekehityksen vaikutuksiin. Matkailun trendeissä esiin nousevat maininnat ja viittauksen verkostoista. Tavoitteet ja toimenpiteet vuoteen 2020 -osiosta löytyi selkeästi eniten valtaa ja toimijoita käsittelevää sisältöä.

Suomen matkailustrategiassa ja varsinkin Työ- ja elinkeinoministeriön (2015: 42–43) Yhdessä enemmän -raportissa oli määritelty eri tasojen toimijoiden roolit melko tarkasti. Strategiassa on jaettu eri toimenpiteille vastuutahot, joita on täydennetty varsinkin alempien tasojen toimijoiden osalta Yhdessä enemmän -raportissa. Tämä työnjako kuvastaa strategian vallankäytön ylhäältä alaspäin -asetelmaa selvästi. Strategiassa mainittuja toimijoita ovat muun muassa valtioneuvosto, työ- ja elinkeinoministeriö, muut ministeriöt, Visit Finland (strategiassa Matkailunedistämiskeskus), Tekes, yliopistot, kunnat, seudulliset kehittämissyhtiöt sekä matkailuyhdistykset. Strategian valmisteluun osallistuneiden ja sitä varten kuultujen toimijoiden joukossa oli vain kolme maakuntatason edustajaa kahdesta eri ELY-keskuksesta.

Yksi strategian valtaa ilmentävistä kanavista on rahoitus. Sen pohjana on Manner-Suomen maaseudun kehittämisohjelma, minkä kautta kehityshankkeiden rahoitusta myönnetään. Matkailuun liittyviä hankkeita rahoitetaan myös valtakunnallisen Euroopan rakennerahaston kautta. Rahoitusta jaetaan Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ja Euroopan sosiaalirahaston (ESR) kautta (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014). Näillä rahastoilla on kehittämishankkeiden kautta suuri merkitys myös matkailuun ja sen kautta tapahtuvaan aluekehitykseen. Sitä kautta niitä koordinoivilla tahoilla on paljon valtaa matkailuun ja sen kautta tapahtuvaan aluekehitykseen.

Matkailun taloudelliseen näkökulmaan strategiassa kuuluvat myös verotus ja työvoimakustannukset. Ne ovat Suomessa korkeammalla tasolla kuin monessa kilpailijamaassa, mikä vaikeuttaa Suomen asemaa kansainvälisillä matkailumarkkinoilla. Elinkeinopoliittisia teemoja strategiassa olivat muun muassa verotuksen alentaminen, ympärivuotisuuden lisääminen kansainvälisen kilpailukyvyyn parantaminen, saavutettavuuden parantaminen infrastruktuurin kehittämisen ja liikennemuotojen tukien kautta sekä kannustava ilmapiiri pakottavien keinojen sijaan.

Verkostojen ja yhteistyön näkökulmasta strategian isoja teemoja ovat yritysverkostojen ja matkailukeskusten tukeminen sekä matkailuelinkeinon ja julkisen sektorin yhteistyön kehittäminen. Matkailuelinkeinolla tarkoitetaan strategiassa matkailun yksityissektoria. Strategiassa todetaan, että verkostoituneille yrityksille kanavoidaan rahoitusta ja niitä autetaan menestymään. Lisäksi näitä verkostoja autetaan kehittymään matkailukeskuksiksi. Tämä toimenpide on yksi matkailustrategian toimenpiteistä. Jo olemassa olevia keskuksia vahvistetaan, sillä matkailukeskukset ovat yksi Suomen matkailun vahvuuksista. Julkisen sektorin ja matkailuelinkeinon yhteistyötä sekä kumppanuutta pyritään kehittämään. Erityisesti toimijoiden ja eri sidosryhmien rooleja matkailusysteemissä ja matkailun kehittämisessä pyritään selkeyttämään matkailustrategian toimenpiteiden avulla. Verkostoja ja aluekehitystä yhdistellään strategia kohdassa, missä puhutaan paikallisten osallistamisesta matkailun kehittämiseen. Valta-asetelmiin liittyen paikallisten osallistaminen tuo alhaalta ylöspäin käytettävää valtaa mukaan aluekehitykseen.

Aluekehitykseen liittyen matkailustrategia alleviivaa voimakkaasti matkailun hyötyjä. Työllistävä vaikutus, suhteessa suuri osuus suomen bruttokansantuotteesta, verotulot, liitännäiselinkeinojen menestyminen, maantieteellinen tulovirtojen tasaaminen ja syrjäseutujen kehittyvä elinkeino koetaan tärkeäksi Suomen elinvoimaisena pitämiseksi. Lisäksi elinkeinolla on vielä käyttämätöntä kasvupotentiaalia. Aluekehitykseen liittyy myös ongelmia. Se keskittää toimintaa matkailukeskuksiin, jolloin kuntakeskukset ja paikalliset ihmiset voivat unohtua. Kausiluonteisuus vaikeuttaa myös elinkeinon harjoittamista. Kausityöläisten mukana verotulot maksetaan usein myös muualle. Strategiaan on kirjoitettu eri teemojen kautta kestävä kehityksen tavoitteita useissa eri muodoissa.

Saavutettavuudesta puhutaan myös paljon. Se nähdään strategiassa vahvuutena, uhkana ja mahdollisuutena. Tällä hetkellä saavutettavuus Venäjältä on hyvä.

Lentoliikenteen reittien toimivuus ja pärjääminen kiristyvässä hintakilpailussa luovat puolestaan uhan Suomen saavutettavuudelle. Lento- ja junaliikenteeseen täytyykin strategian mukaan antaa lisää painoarvoa.

Kestävyys, ilmastonmuutos, maisema ja ympäristö mainitaan myös strategiassa. Ekosysteemipalvelut ja luontoon perustuva matkailu nähdään matkailun kehittämisen ja kasvun mahdollisuuksina. Alueiden erityispiirteet ja kestävän kehityksen periaatteet tulee huomioida matkailun kehittämisessä. Strategiassa painotetaan maakuntatason toimijoiden vastuuta ja mahdollisuutta ohjata matkailutoimintaa maakunta- ja yleiskaavoituksella.

Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia 2015

Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia on jo huomattavasti lähempänä käytäntöä kuin edellä esitelty kansallinen matkailustrategia. Strategian laatimisesta vastasi kaksi Pohjois-Pohjanmaan liiton edustajaa, mutta matkailuelinkeinon sekä paikallishallinnon edustajat kohdealueilta otettiin mukaan strategian laatimisprosessiin esimerkiksi yrityksille ja sidosryhmille toteutetun kyselyn avulla (Yrityskyselyn tulokset 2011). Strategiassa on määritelty eri tasojen työnjakoa. Esimerkiksi markkinointiin liittyen maakunta ottaa vastuun kansainvälisestä markkinoinnista ja matkailukeskukset kotimaan markkinoinnista. Yleisesti strategiasta voidaan havaita, mitä asioita maakuntaliitto hallinnoi ja organisoii. Esimerkkeinä mainittakoon tilastointi, koulutus, tutkimus ja rahoitus.

Maakuntaliitolla on halua tehdä yhteistyötä kansallisten toimijoiden kanssa ja vaikuttaa kansallisen tason toimintaan. Strategiassa nostetaan esimerkiksi esiin ongelma Visit Finlandin käyttämästä Suomen matkailualuejaosta, missä Pohjois-Pohjanmaa jää väliinputoajaksi. Maakunnan matkailustrategia kannustaa hallintorajat ylittävään yhteistyöhön, mikä rikkoo osittain vanhoja matkailun valtarakenteita ja hallinnollisen vallan yhtenäisyyttä. Kansalliseen yhteistyöhön lukeutuu myös kansallisista ja EU-rahastoista haettavat hanketuet. Niiden sekä maakunnan omien panostuksien avulla mahdollistetaan erilaisia matkailun kehityshankkeita. Strategiassa todetaan, että panostukset kohdistetaan erityisesti kansainvälistä matkailua silmällä pitäen, mutta kasvua haetaan silti myös kotimaan markkinoilta.

Strategiaan on määritelty ohjelmakauden painopistealueet. Niiden perusteella on määritelty kärkihankkeet, jotka ohjaavat omalta osaltaan matkailun kehittämistä. Näiden painopisteiden ja hankkeiden määrittelemine on myös eräänlaista vallankäyttöä. Samoin heti strategian alussa määritelty maakunnan matkailualuejako, joka perustuu kolmeen vahvaan matkailukeskukseen: Ouluun, Kalajokeen ja Koillismaahan, jonka veturina on Ruka. Mielenkiintoinen yksittäinen julkisen vallan vaikutuskanava on kumppanuushankkeet, joiden kautta näkyvyyttä ja yhteistyötä voidaan hankkia esimerkiksi kansainvälisiltä markkinoilta.

Verkottumiselle on varattu strategiassa oma aukeama. Siellä lentokenttien toiminta-alueet ja kansainväliset markkinat nostetaan teemoiksi, joiden kautta ja joita varten yrittäjät haluavat rakentaa verkostoja. Verkostojen läsnäolo on läpileikkaava teema koko strategiassa. Niiden tärkeyttä korostetaan monin paikoin ja eri alueet sekä sidosryhmät ovat olleet mukana laatimassa strategiaa. SWOT-analyysin kautta nähdään myös verkostojen tärkeys. Useat vahvuuksiin tai mahdollisuuksiin kirjatut asiat ovat liitettävissä verkostoihin ja yhteistyöhön.

Yhteistyö yli matkailukeskuksien-, kunta- ja maakuntarajojen on esillä strategiassa. Yhteistyötä tehdään jo maakuntaliiton tuella Lapin kanssa Koillismaalla. Lisäksi mahdollisuuksia yhteistyöhön Kainuun kanssa pohditaan strategiassa, koska Kainuu on Pohjois-Pohjanmaan tapaan väliinputoaja kansallisessa matkailualuejaossa. Myös maakunnan ulkopuoliset lähellä sijaitsevat lentokentät Kajaanissa, Kokkolassa ja Rovaniemellä tarjoavat potentiaalia yhteistyölle alueen saavutettavuuden kehittämiseksi.

Strategia korostaa jo olemassa olevien verkostojen tärkeyttä. Jokaisella Pohjois-Pohjanmaan matkailukeskuksella on jo oma toimijaverkosto. Niiden yksi tärkein strategiassa määritelty tehtävä on alueen markkinointi, erityisesti kotimaan markkinoille. Lisäksi jokaisen matkailukeskuksen tai -alueen toimijat vastaavat alueen imagon kehittämisestä, koska koko Pohjois-Pohjanmaan kattavaa yhteistä matkailuimagoa ei ole.

"Asiakkaan pitää päästä alueelle joustavasti ja kohtuuhintaan sekä saada hyvää palvelua ja kiinnostavia elämyksiä."

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2011: 16).

Toisin kuin verkostoilla, aluekehitykseen ja saavutettavuuteen liittyvät maininnat löytyvät SWOT-analyysissä heikkouksista ja uhkista. Ne vaativat siis strategian mukaan aktiivista päivittämistä, jotta ne pysyvät riittävällä tasolla. Matkailun positiiviset työllisyys- ja tulovaikutukset ovat kuitenkin voimakkaasti läsnä strategiassa. Maakunnassa on siis selkeä tahtotila panostaa näihin heikkouksiin, jotta alueelle tärkeä elinkeino pysyy elinvoimaisena.

Perusinfrastruktuurin sekä lento- ja liityntäyhteyksien kehittäminen on nostettu omiksi kärkihankkeikseen strategian ohjelmakaudella. Lentokentät ja -yhteydet ovat muutenkin paljon esillä esimerkiksi saavutettavuuteen ja verkostojen rakentumiseen liittyen. Hyvä saavutettavuus matkailijoille on alueen matkailun elinehto ja se palvelee myös paikallisväestöä sekä muita alueen elinkeinoja.

Koillis-Suomen elinkeinostrategia 2011–2015

Paikallistason strategiana työssä oli Koillis-Suomen elinkeinostrategia, joka ei ole varsinainen matkailustrategia. Matkailun roolia paikallistasolla voidaan tutkia matkailutoimialan kautta, mikä on yksi strategian avaintoimialoista. Tuloksien tulkinnassa on kuitenkin huomioitava tämä ero kahteen aikaisempaan strategiaan.

Valtaan ja yhteistyöhön liittyen elinkeinot ja julkinen sektori tekevät paljon yhteistyötä. Tämän yhteistyön todettiin olevan elinehto syrjäseutujen kehittämiseksi ja elinvoimaisena pitämiseksi. Yhteistyöhön liittyen on huomattu, että viime aikoina osa julkisista toiminnoista tai toimijoista on siirretty tai siirtynyt yksityiselle sektorille. Liian tiiviin yhteistyön on pelätty johtavan myös kuntaliitoksiin. Strategiassa mainittuja konkreettisia yhteistyötahoja olivat muun muassa yritykset, yhdistykset, Koillismaan elinkeinon kehittämis-yhtiö Naturpolis, Tekes, korkeakoulut ja kunnat. Yhteistyötahoja löytyy siis kuntatason ylä- ja alapuolelta sekä samalta tasolta.

Strategiassa luettiin Koillismaan aluekehitykseen vaikuttavia muutostrendejä. Niitä olivat suurvaltojen suhteet ja ulkopolitiikka, Suomen ja Koillismaan koulutuspolitiikka sekä kansallinen elinkeinopolitiikka erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten näkökulmasta. Niiden osalta valta-asetelma on suuntautunut voimakkaasti ylhäältä alaspäin, jopa kansallisella tasolla tarkasteltuna.

Läpileikkaaviksi teemoiksi strategiassa on nostettu saavutettavuus, lähialueen yhteistyö, perheyrittäjäisyys ja osaaminen. Nämä valinnat rajaavat ja ohjaavat osaltaan

alueen kehittämistoimia. Matkailu on nostettu yhdeksi alueen erikoitumisvalinnoista. Sitä kautta elinkeinolle on määritelty alueen omat painopisteet ja kärkiteemat. Näitä valintoja ovat esimerkiksi myyntiosaamisen parantaminen ja hyvinvointipalveluihin perustuva matkailu. Toteutus suunnitellaan alueella yhteistyössä julkisten toimijoiden, yritysten ja yhdistysten kesken.

Verkostot saavat paljon huomioita ja painoarvoa Koillismaan visiossa. Kehittämistoiminnan ja lähialueiden yhteistyö, matkailualan tiiviit verkostot sekä tavoite avoimuuteen ja verkottumiseen ovat vahvasti läsnä. Kuten jo valtaosaan liittyen mainittiin, on yhteistyö julkisen sektorin, yritysten ja yhdistyksien kesken tiivistä. Kunnat ja elinkeinot kehittävät aluetta yhdessä.

Verkostojen painoarvoa ja luottamusta korostaa se, että strategian julkaisuhetkellä se oli tiettävästi ainoa kunta- ja maakuntarajat ylittävä elinkeinostrategia Suomessa. Alueella uskotaan sen perusteella vakaasti verkostojen ja yhteistyön tarjoamiin mahdollisuuksiin. Lisäksi avoimuus ja verkottuminen ovat yksi elinkeinostrategian kolmesta arvosta.

Aluekehityksen näkökulmasta strategiasta löytyy paljon asiaa. Suurimpina trendeinä ovat läpileikkaavana teemana oleva saavutettavuus sekä muutostrendit. Saavutettavuuteen liittyen strategiassa puhutaan sisäisestä ja ulkoisesta saavutettavuudesta, retkeilyreitistöistä ja karttojen, sähköisestä saavutettavuudesta ja sosiaalisesta mediasta sekä henkilö-, tavara- ja pääomalogistiikasta. Strategia ohjeistaa konkreettisia toimia viiden vuoden tähtäimellä.

Luonto koetaan selkeäksi vahvuudeksi alueen kehittämisessä. Se on itsessään alueen vahvuus ja sitä hyödyntävät luonnontuotteisiin perustuvat elinkeinot koetaan potentiaalisesti yhteistyökumppaniksi matkailualalle. Elinkeinoihin liittyen perheyrittäjyyden roolia korostetaan. Elinkeinot ovat vahvasti läsnä strategian toisessa isossa kokonaisuudessa, muutostrendeissä. Pienten ja keskisuurten yritysten kasvu, ja palvelualan osuuden kasvu elinkeinorakenteessa ovat muutoksia, joihin strategian mukaan täytyy varautua.

Sähköisen saavutettavuuden kanssa isomman kokonaisuuden luo infrastruktuurin kehittäminen esimerkiksi laajakaistayhteyksien parantamisen muodossa. Saavutettavuuden lisäksi tällä halutaan tukea osaamiseen, koulutukseen ja tutkimukseen perustuvaa kehittämistä, mille nähdään tarve alueella. Yleisesti strategiassa todetaan, että tieto- ja osaamis pohjaisille palveluille ja osaamiselle on kysyntää.

Koillismaalla julkinen sektori tuottaa osan matkailijoille suunnatuista palveluista. Tähän syynä on se, että Koillismaalla halutaan vahvistaa paikallisille tarjottavia palveluita matkailu avulla. Siksi mahdollisimman suuri osa palveluista pyritään suunnittelemaan niin, että ne hyödyttäisivät sekä matkailijoita että paikallisia. Tällä pyritään vastaamaan ikääntyvän väestön ja työvoiman tuomaan muutostrendiin. Esimerkiksi hyvinvointi- ja sosiaalipalvelut ovat hyvä osa-alue tällaisen yhteistyön toteuttamiseen.

Bostonin tuoteportfolioanalyysin mukaan matkailulla on jo nyt suuri merkitys ja markkina-asema Koillismaalla (Koillis-Suomen elinkeinostrategia 2011). Se on kuitenkin elinkeinoala, jolla on vielä paljon kasvupotentiaalia Koillismaalla.

Maakuntatason päättäjien näkemyksiä matkailuun

Haastatteluaineisto puretaan työn teoriaosion mukaisessa järjestyksessä. Ensin käydään läpi valtaan ja hallintaan, sitten verkostoihin ja lopuksi matkailun aluekehityksellisiin vaikutuksiin liittyvät asiat.

Valta, hallinta ja matkailu maakuntatason päättäjien näkökulmasta

"[Matkailuelinkeinon erityisasemasta kysyttäessä] No kyllä tietysti siinä mielessä, että se on kasvuelinkeino. – – Et sillä tavalla kannattaa tietysti pitää huoli, että ne edellytykset säilyy."

Haastateltava D.

Lähes kaikki haastateltavat totesivat, että matkailuelinkeinolla on erityisasema Kuusamossa. Samalla moni vastaaja kuitenkin korosti, että elinkeinot ovat viranomaisille tasapuolisia. Erityisasemaan jokin elinkeino voi päätyä yhdessä luotujen strategioiden tai ohjelmien kautta, jos paikalliset toimijat itse nostavat ne esiin. Viranomaisten tehtävänä on edustaa kansalaisia ja siksi kansalaisten mielipiteiden huomioiminen on tärkeää. Vaikka viranomaiset ohjaavatkin tietyllä tapaa paikallistason toimintaa, on heidän toimintansa ohjaus lähtöisin paikallistasolta. Viranomaisen työkaluja maakuntatasolla ovat maakuntaohjelma, -kaava ja -suunnitelma.

Kysymyksenasettelusta (liite II) johtuen jokaisessa haastattelussa käytiin paljon keskustelua kaavoituksesta ja rahoituksesta vallan muotoina. Kaavoitukseen liittyvät valta-asetelmat olivat ristiriitaiset. Toisaalta esiin nousivat ylhäältä alaspäin -asetelman valtiollisen maankäytön ohjeet sekä maakuntaliiton ohjausvaikutus, kun samaan aikaan korostettiin alhaalta ylöspäin -periaatteen mukaisia paikallistason tarpeita kaavoituksessa. Esiin nousivat myös ajatukset avoimesta ja osallistavasta kaavoituksesta sekä huoli siitä, ettei yksittäisen yrittäjän tai elinkeinon toimintamahdollisuuksia saa rajata liikaa ilman, että kyseinen taho saa siitä korvauksen. Kaavoitukseen liittyen todettiin, että matkailukeskusten kehittämistä ohjataan kaikilla kaavatasoilla, joita ovat maakunta-, yleis- ja asemakaava. Näin ollen maakuntatasolla matkailuun voidaan vaikuttaa maakuntakaavan kautta.

"Mutta jos ois kaks täysin kilpailevaa erilaista hanketta, ni kyllähän me sillon neuvoteltas paikallisten kanssa, että mikä näistä ois teidän mielestä paras."

Haastateltava I.

Rahoitukseen ja rakennerahastoihin liittyen keskustelu pyöri paljon hakijan roolin, rahastojen strategioiden vaikutusten ja Rukan ympärillä. Rahoituskanavien valta-asetelmat eivät ole yksiselitteiset. Rahastojen ja ohjelmakausien teemat ohjaavat omalta osaltaan ylhäältä päin rahoituksen jakoa. Toisaalta rahaa jaetaan vain paikallistoimijoiden hakemusten ja aloitteiden perusteella, jolloin systeemi toimii alhaalta ylöspäin. Paikallistasolla myös päätetään lopulta se, mitkä ovat ne hankkeet, joiden rahoitushakemukset viedään loppuun asti. Rakennerahastojen kriteerien mukaisesti myönnettävää rahoitusta on kohdennettu paljon Rukan matkailukeskukseen. Vastaajien näkemyksen mukaan myös julkista rahaa on kohdennettu Rukan alueelle esimerkiksi infrastruktuurin kehittämisen muodossa. Heidän mielestään rahoituksen kehittäminen ohjaa alueelle myös yksityistä rahaa, kun elinkeinot ja kehittämistoimet keskittyvät Rukalle ja sen lähialueille. Julkiseen rahoitukseen liittyen useampi vastaaja totesi, että valtion tehtävänä on luoda yrittämiselle edellytykset, ei yrittää.

"[Maakuntatason matkailustrategian toimivuudesta kysyttäessä] ...ylipäänsä et se tunnetaan ja tiedostetaan miten eri tasot toimii. Ja nyt me ollaan vasta pääsemässä sellaseen tasoon, et me ymmärretään et meillä on paikallistason, välitason, maakuntatason ja valtakunnantason, koko Suomen matkailuelinkeinon strategioita. Ja miten niiden pitäis sisältää suurin piirtein samat lähtökohdat, jotka sit menee lähemmän sitä ruohonjuuritasoa, konkreettisempaan toiminnan muotoon. Tässäkin on iso työ vielä edessä, mut siinä on edistytty kyllä."

Haastateltava E.

Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että Pohjois-pohjanmaan liiton (2011) julkaisema maakunnan matkailustrategia soveltuu hyvin Kuusamossa. Toimivuuden taustalla oli strategiaan kirjattu vahva painotus matkailukeskuksiin, joka Kuusamon tapauksessa täyttyy Rukan kautta. Myös rakennerahastojen parissa työskentelevät totesivat, että Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia toimii heidän näkökulmastaan. Strategian toimivuutta lisäsi myös paikallisten toimijoiden mukana olo strategian tekovaiheessa. Näin ollen eri tasojen välillä ei aineistojen perusteella ole ristiriitaa strategioiden toiminnassa ja ohjausvaikutuksissa.

"Kyllä mä luulisin, että vastaus tähän [Maakuntatason matkailustrategian toimivuuteen] on kyllä, mutta sille strategialle pitäis panna vielä vähän enempi haastetta. Strateginen ajattelu on kuitenkin sodankäyntiä ja pitäis se sodan kurjuus saada siihen paremmin esille."

Haastateltava F.

Vaikka Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia todettiin yleisesti toimivaksi Kuusamossa, kaipasi pieni osa vastaajista lisää painetta ja haastetta siihen. Heidän mielestään strategia ei ole täydellinen, vaan sen kehittämisen eteen on tehtävä edelleen töitä. Noin kolmannes vastaajista totesi, etteivät he ota kantaa kysymykseen, koska he eivät ole aktiivisesti tekemisessä kyseisen strategian kanssa. Osa maakuntatason vastaajista olisi siis haastanut paikallistason matkailun toteuttamisen vielä nykyistä enemmän.

Maakuntatason päättäjien näkemyksiä matkailun verkostoihin

Verkostoihin liittyvien mainintoihin luettiin mukaan myös yhteistyöhön liittyvät asiat, koska yhteistyö on luonnollinen tapa ylläpitää yhteys kahden toimijan välillä. Kysymyksenasettelusta johtuen haastatellut keskittyivät enimmäkseen pohtimaan alueen matkailuyrittäjien ja elinkeinojen välisiä verkostoja.

Selkeästi yleisin teema verkostoihin liittyen oli Kuusamon yhteistyö Lapin kanssa. Tämä aihe nousi esiin kymmenessä haastattelussa. Tämän yhteistyön muodon hyödyt Kuusamolle ymmärrettiin niin imagollisesti kuin omistajuussuhteidenkin kautta. Maakuntatasolla todettiin, ettei tätä yhteistyötä voi soveltaa koko maakunnassa, koska kuten jo aluekuvauksessa todettiin, sen matkailun piirteet ovat hyvin laajat.

"...Pohjois-Pohjanmaan liitto on tällöinen maakunnan toimijoita yhteen kokoava organisaatio, elikkä se on verkostojen vetämistä hyvin pitkälti."

Haastateltava C.

Muutama haastateltava avasi tarkemmin näkemystään Pohjois-Pohjanmaan liiton roolista toimijana, jonka tehtävänä on kerätä matkailuun liittyvät toimijat yhteen. Esimerkiksi maakunnassa toimivat matkailuyhdistykset ja -keskukset, kunnat sekä yrittäjät kuuluvat niihin toimijoihin, joita maakuntaliitto pyrkii saattamaan yhteen.

" Hienoahan ois, jos me voitais rakentaa pohjois-suomalaista tai pohjois-pohjanmaalaista matkailukeskusten verkostoa. "

Haastateltava I.

Edellisessä kappaleessa mainittu toimijoiden yhteen kokoaminen voidaan yhdistää haastatteluissa esiin nousseeseen tarpeeseen lisätä elinkeinojen, alueiden ja palveluiden yhteistyötä ja paketointia, joiden lisäämisestä puhuttiin lähes jokaisessa haastattelussa. Muita positiivisia verkostojen saavutuksia, ominaisuuksia tai mahdollisuuksia olivat esimerkiksi paikallisten toimijoiden kuuleminen maakunnan matkailustrategiaa laadittaessa sekä yhteistyö palveluntarjoajien, matkailukeskusten ja naapurikuntien välillä.

"...mihin Kuusamo aina hiukan törmää ni se on vähän suljettu yhteisö. Eli ovet auki Kuusamolle ni se tuplautuu se bisnes. . – – Naapurit mukaan ja ihan uudetkin tulijat. – – Se toisi sekä pääomaa että osaamispääomaa lisää."

Haastateltava F.

Kuusamo sai osakseen kritiikkiä muutamissa haastatteluissa siitä, että se on liian eristäytynyt toimija. Myös Rukaa puolestaan kritisoitiin siitä, ettei se hae riittävän aktiivisesti yhteistyömahdollisuuksia Kuusamon keskustan suunnalta. Monet päättäjät toivoivat, että Kuusamo hakisi enemmän yhteyttä naapurikuntiinsa.

Maakuntatason päättäjät löysivät paljon positiivisia vaikutuksia aluekehitykseen

"[Matkailun merkityksestä Kuusamolla kysyttäessä] ...on varmasti hyvin, hyvin tärkeää. – – ...en osaa sanoa kumpi on merkityksellisempi, raha vai imago, varmaan molemmat"

Haastateltava H.

Haastatteluissa esiin nousi lukuisia matkailun positiivisia vaikutuksia aluekehitykseen. Selkeästi suurimmiksi hyödyiksi vastaajat kokivat positiiviset tulo- ja imagovaikutukset, jotka molemmat mainittiin lähes jokaisessa haastattelussa. Näiden lisäksi alueen saavutettavuus ja infrastruktuuri olivat vastaajien mielestä korkeammalla tasolla, kuin mitä ne olisivat ilman matkailua. Alueen elinvoimaisuutta matkailu nosti esimerkiksi palveluntarjonnan, työllisyyden, muuttotappion hidastamisen ja tulojen muodossa. Matkailuelinkeinon positiiviseksi puoleksi mainittiin myös se, että se on levinnyt laajalle alueelle koko maakunnassa ja Kuusamossa, laajentaen elinvoimaisten alueiden valikoimaa.

"Kansainvälinen matkailuhan on se sektori, jossa on mahdollista saavuttaa sitä todellista kasvua ja kehittymistä. Kotimaan matkailusta jaetaan sitä samaa yhteistä kakkua joka vuosi uudelleen..."

Haastateltava E.

Tuloista vastaajat mainitsivat muun muassa verotulot, investoinnit sekä kansainvälisen matkailun vientituloihin rinnastettavat tulot mainittiin useissa haastatteluissa. Tuloihin liittyen osa vastaajista totesi, että kotimaan matkailu luo perustan matkailutulolle, mutta kasvua pitää hakea kansainvälisiltä markkinoilta.

"Kehittämispäns annetaan, joka synnyttäisi työpaikkoja tai yrityksiä jotka sitten tuottavat alueelle verotuloa. Se on ELYn perustehtävä."

Haastateltava A.

Infrastruktuuriin tehdyt panostukset nousivat esiin monessa eri haastattelussa. Ne mainittiin usein samassa tai peräkkäisissä lauseissa saavutettavuuden kanssa. Tähän mennessä infrastruktuurin kehittämiseen on osallistunut sekä Kuusamon Kaupunki että maakuntatason toimijat erilasten kehityshankkeiden muodossa. Eräissä haastattelussa todettiin myös, että jatkossa infrastruktuuriin panostaminen saattaa siirtyä entistä enemmän paikallisten toimijoiden vastuulle.

Kaikki maininnat aluekehitykseen liittyen eivät olleet positiivisia. Käyttämätöntä potentiaalia ja mahdollisuuksia nähtiin muun muassa hiljaisena sesonkina vajaakäytöllä olevassa infrastruktuurissa, pitkäjänteisessä kehittämistyössä ja paremmassa nettimarkkinoinnissa. Kehityksen uhkia olivat lentoliikenteen epävarmuus, osaavan työvoiman saaminen, julkisen rahoituksen väheneminen sekä korkea kotimaisuusaste. Suoranaisia kehitystä hidastavia haittoja olivat huono saavutettavuus, (työn) sesonkiluontoisuus sekä Rukan ja Kuusamon keskustan välille syntynyt kaksoistaajama-asetelma. Vaikka Kuusamon saavutettavuus olikin parantunut matkailun ansiosta, koettiin se joissakin haastatteluissa edelleen matkailua rajoittavana tekijänä.

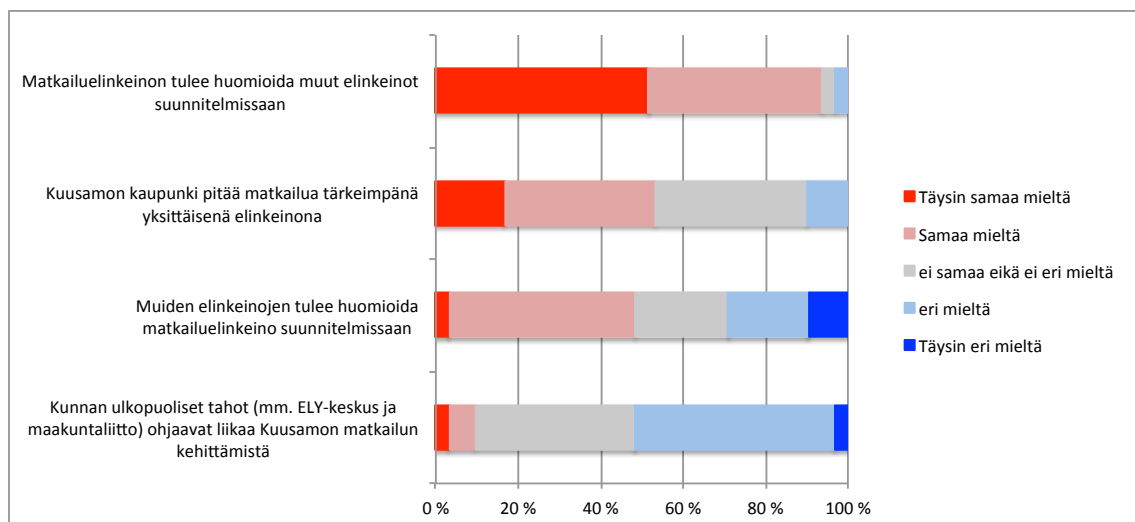
Kuusamon päättäjien näkemyksiä matkailun valtarakenteista

Lomakekyselyn vastaukset painottuvat matkailun ja sen valtasuhteiden vaikutuksiin aluekehityksessä. Työn kannalta olennaiset vastaukset on purettu neljän eri kuvaajan (kuvat 5, 6, 7 ja 8) avulla. Kaikki lomakkeen kysymykset ovat liitteessä III. Kaikkien kysymysten vastaukset sekä hajontaa aiheuttaneet taustamuuttujat on esitetty lomakkeen mukaisella ryhmittelyllä Immosen (2014) raportissa.

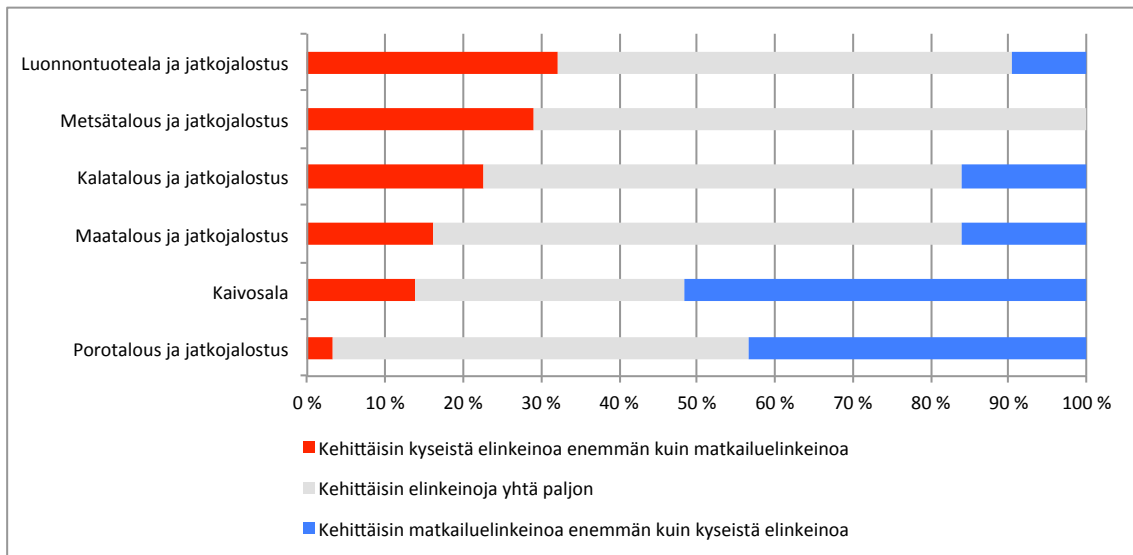
Kuvista 5 ja 6 käsittelevät Kuusamon matkailuelinkeinon ja alueen muiden elinkeinojen välisiä valtasuhteita. Kuvista nähdään kyselyn vastaajien näkemyksiä Kuusamon matkailuelinkeinon suhteesta ja tärkeydestä alueen muihin elinkeinoihin. Hieman yli puolet vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että matkailu on Kuusamon kaupungin tärkein yksittäinen elinkeino eikä yksikään vastaaja ollut täysin eri mieltä väittämän kanssa. Vastaajat olivat kuitenkin selkeästi sitä mieltä, että matkailun on huomioitava alueen muut elinkeinot suunnitelmissaan. Kun kysymys käännettiin toisinpäin, oli vain noin puolet vastaajista sitä mieltä, että muiden elinkeinojen tulee huomioida matkailuelinkeino omissa suunnitelmissaan.

Elinkeinojen kehittämiseen liittyvissä kysymyksissä (kuva 6) tasapuolinen kehittäminen oli selkeä trendi vastauksissa. Mikään työn kuudesta elinkeinosta ei saanut yli 40 prosentin kannatusta, kun kysyttiin pitäisikö kyseistä elinkeinoa kehittää matkailuelinkeinoa enemmän. Lähes puolet vastaajista kehittäisi sitä vastoin matkailua enemmän kuin porotaloutta tai kaivosalaa. Selkeä enemmistö kehittäisi kuitenkin matkailuelinkeinoa ja alueen muita elinkeinoja tasapuolisesti.

Vastaajista puolet olivat eri mieltä väittämästä, että kunnan ulkopuoliset tahot ohjaavat liikaa Kuusamon matkailun kehittämistä. Kysymyksen esimerkkeinä käytettiin maakuntatason toimijoita, maakuntaliittoa ja ELY-keskusta. Vain noin kymmenesosa vastaajista oli väittämän kanssa samaa mieltä.

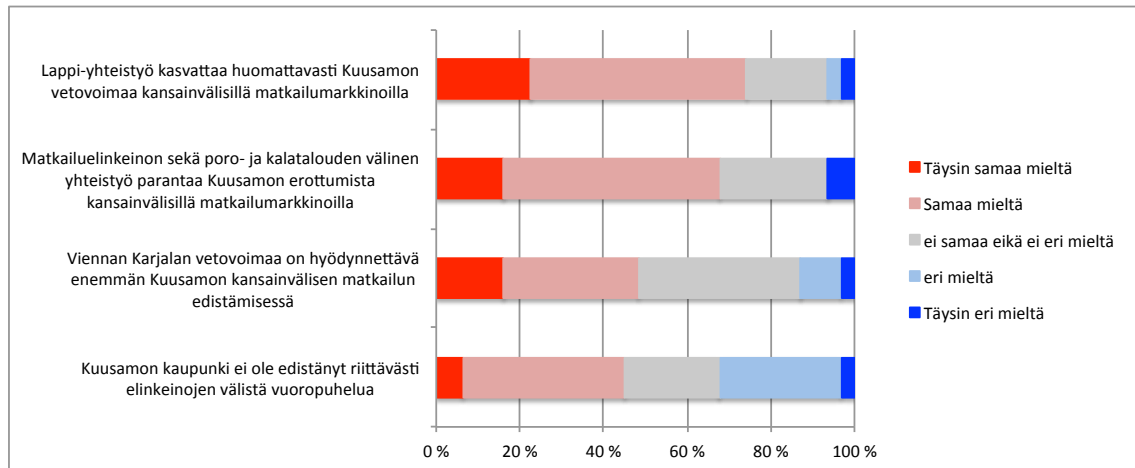


Kuva 5. Kuusamon kaupunginvaltuutettujen sekä keskeisten johtohenkilöiden näkemys matkailun valtasuhteista Kuusamossa (N=30–31).



Kuva 6. Kuusamon kaupunginvaltuutettujen sekä keskeisten johtohenkilöiden näkemyksiä matkailuelinkeinon ja muiden elinkeinojen kehittämisen suhteista (N=29–31).

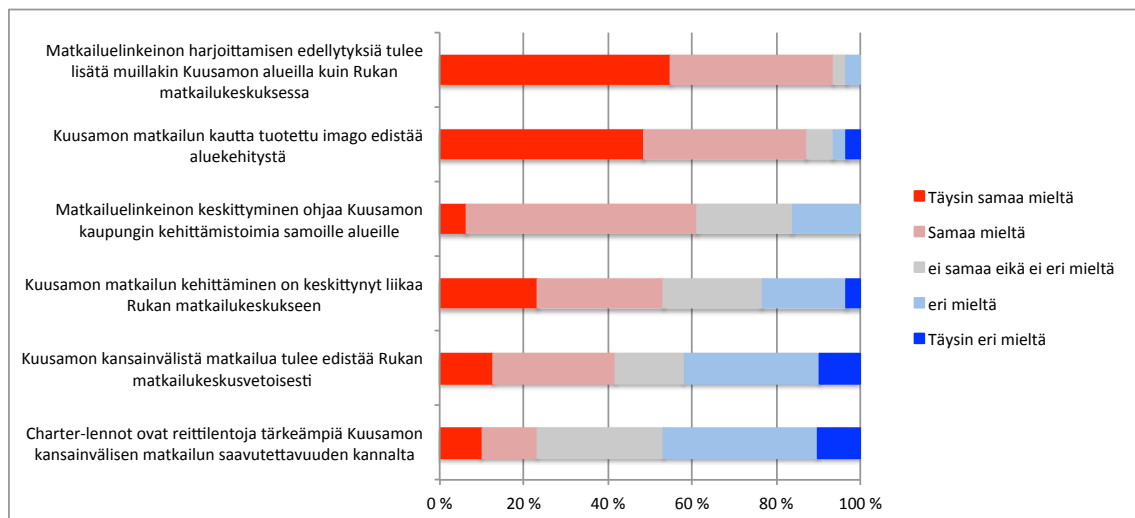
Kuvaan 7 on koottu Kuusamon matkailun verkostoihin ja yhteistyöhön liittyvien kysymyksien vastaukset. Enemmistö vastaajista kokee, että yhteistyö Lapin kanssa kasvattaa Kuusamon matkailun vetovoimaa kansainvälisillä matkailumarkkinoilla. Myös kala- ja porotalouden kanssa tehty yhteistyö koettiin hyväksi yhteistyömuodoksi matkailulle. Viennan Karjalan kanssa tehdyn yhteistyön lisäämisen kannalla oli noin puolet vastaajista. Kuusamon kaupungin toimet elinkeinojen välisen vuoropuhelun edistämisen riittävydestä jakoi vastaajat kahtia. Hieman yli 40 prosenttia vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa, ettei tätä yhteistyötä ole edistetty riittävästi. Noin kolmannes vastaajista oli puolestaan eri mieltä väittämän kanssa.



Kuva 7. Kuusamon kaupunginvaltuutettujen sekä keskeisten johtohenkilöiden näkemyksiä matkailuun liittyviin verkostoihin ja yhteistyöhön (N=31).

Kysymyksiä, jotka liittyvät matkailun vaikutuksiin Kuusamon aluekehitykseen oli kyselyssä useita. Kuvaan 8 on koottu työn kannalta olennaisten aluekehitykseen liittyvien kysymysten vastaukset. Lähes kaikki vastaajat ovat samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä pitäisi lisätä Rukan matkailukeskuksen ulkopuolella. Yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että Kuusamon matkailun kehittäminen on keskittynyt liikaa Rukalle. Väittämä Kuusamon kansainvälien matkailun kehittämisestä Ruka-vetoisesti jakoi vastaajat kahtia. Noin 40 prosenttia vastaajista oli väittämän puolella ja sama määrä vastaajia väittämää vastaan.

Yli 60 prosenttia vastaajista kokee, että keskittynyt matkailuelinkeino ohjaa Kuusamon kaupungin kehittämistoimia samoille alueille. Matkailun kautta tuotettu imago hyödyttää lähes kaikkien vastaajien mielestä Kuusamon aluekehitystä. Liikenneyhteyksiin ja kansainväliseen saavutettavuuteen liittyen reittilennot koettiin charter-lentoja tärkeämmiksi.



Kuva 8. Kuusamon kaupunginvaltuutettujen sekä keskeisten johtohenkilöiden näkemyksiä matkailun vaikutuksista aluekehitykseen Kuusamossa (N=31–30).

VALTA, HALLINTA JA VERKOSTOT SUOMEN MATKAILUN JULKISTEN TOIMIJOIDEN KESKUUDESSA KOLMELLA ERI TASOLLA

Tässä osiossa sidotaan työn tuloksia tieteenalan teoriaan ja tutkimuskysymyksiin. Tuloksia arvioidaan samassa järjestyksessä, kuin työn aikaisemmissakin osissa. Edellisessä osiossa esitellyistä tuloksista nostetaan esiin keskeisimmät löydökset ja verrataan niitä työn teoreettiseen viitekehykseen sekä muiden aineistojen tuloksiin.

Matkailustrategioiden suhde muihin tuloksiin ja teoriaan

Matkailustrategiat käsitellään tässä osiossa järjestyksessä ylhäältä alaspäin, kuten niitä on käsitelty aiemminkin tässä työssä.

Työn tutkimuskysymyksen kannalta mielenkiintoinen havainto liittyi eri toimijoiden roolien jakamiseen. Suomen matkailustrategiassa ja varsinkin Työ- ja elinkeinoministeriön (2015: 42–43) Yhdessä enemmän -raportissa oli määritelty eri tasojen toimijoiden roolit melko tarkasti. Tämä asetelma heijastaa vahvasta ylhäältä alaspäin -vallankäyttöä, ei niinkään maakunta- ja paikallistasoilla vallalla ollutta alhaalta ylöspäin tai verkostomaista vallankäyttöä (Hubbard ym. 2002: 195; Beritelli & Laesser 2011). Strategiassa puhutaan toisaalta myös paikallisten osallistamisesta

suunnitteluprosessiin, joten strategian valta-asetelma ei ole yksiselitteinen ainakaan ajatustasolla.

Maakuntatasolla verkottuminen on saanut strategiaan oman osio ja se koetaan tärkeäksi osaksi matkailun kehittämistä. Matkailun kehittämistä halutaan edistää selkeästi verkostoituneiden yrityksien ja niiden muodostamien matkailukeskusten kautta. Julkisen sektorin ja matkailuelinkeinoa harjoittavien tai sitä tukevien toimijoiden yhteistyötä halutaan lisätä. Samalla halutaan selkeyttää eri toimijoiden työnjakoa matkailukehityksessä. Tämä on hyvä kehityssuunta, sillä esimerkiksi Björk (2014: 278–279) ja Kauppila (2010, 2012, 2014) korostavat yhteistyön hyötyjä matkailu- ja aluekehityksessä.

Aluekehitykseen liittyen kestävän kehityksen eri osa-alueet saivat paljon huomiota. Kansallinen matkailustrategia puhui työn teoriaosion matkailun aluevaikutusten mukaisesti sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävän toiminnan tärkeydestä (Cheong & Miller 2000: 387; Saarinen 2006; Suomen matkailustrategia 2010: 42–45; Hasu & Tyrväinen 2011). Aluekehitykseen liittyen matkailun hyödyt tunnustettiin laajasti ja strategiassa oli selkeä tahtotila matkailuelinkeinon ja sitä kautta alueiden kehittämiseen.

Pohjois-Pohjanmaa on matkailualueena väliinputoaja, koska se ei kuulu kokonaisuutena mihinkään Vuoriston ja Vesterisen (2009) viidestä tai Björkin (2014) käyttämästä neljästä kansallisesta matkailualueesta. Tämä herättää kummastusta, koska Pohjois-Pohjanmaa on Tilastokeskuksen virallisten rekisteröityjen yöpymisten mukaan Suomen kolmanneksi vilkkain matkailumaakunta (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011: 7). Toki Pohjois-Pohjanmaan sisällyttäminen johonkin matkailun suuralueeseen on hankalaa, koska maakunnan matkailuimago on hyvin hajanainen. Kansallisen matkailualuejako voidaan kuitenkin tässä yhteydessä hahmottaa tietynlaisena vallankäyttönä, erityisesti kansainvälistä markkinointia ajatellen.

Valtasuhteiden suuntaa tarkasteltaessa maakuntatason strategiasta löydetään mainintoja sekä alhaalta ylöspäin - että ylhäältä alaspäin -asetelmasta. Paikalliset toimijat ovat olleet mukana laatimassa strategiaa, mutta lopulliset linjaukset on tehty maakuntatasolla. Lisäksi toimintaa toteutetaan alaspäin paikallistasolle ja ylöspäin kansalliselle tasolle. Sen suhteen ei voida siis linjata yhtä trendiä, vaan tässäkin tapauksessa valta rakentuu usein verkostojen kautta tilanteen mukaan. Tätä löydöstä tukevat muun muassa Beritellin ja Laesserin (2011) näkemys vallasta, joka voi olla

samantasoisten toimijoiden välillä. Samoin Hubbardin ja hänen kollegoiden (2002) käsitys vallan ilmenemisestä verkoston kautta tukee strategian valta-asetelmaa.

Strategiassa mainitaan, että ohjelmakaudella panostetaan kansainväliseen markkinointiin. Samalla todetaan, että kasvu haetaan myös kotimaan markkinoilta. Tämä asetelma on hieman ristiriitainen. Toki on mahdollista panostaa myös kotimaan markkinoihin, mutta strategia ei ollut yksiselitteinen tältä osin. Kansainvälisiltä markkinoilta haettava kasvu oli trendi myös haastatteluaineiston tuloksissa ja paikallistason kyselyaineiston tuloksissa. Toisaalta kansainvälinen markkinointi tarjoaa hyvän mahdollisuuden löysien sidoksien (kts. kuva 2) muodostamiseen, joiden avulla voidaan saavuttaa paljon näkyvyyttä yhden linkin avulla (Barabási 2002).

Markkinointiin liittyen strategiassa mainittu Pohjois-Pohjanmaan liiton tukema Koillismaan yhteistyö Lapin kanssa tuntuu aluksi ristiriitaiselta. Miksi maakuntaliiton pitäisi tukea toimintaa, joka hyödyttää selkeästi vain pientä osaa alueesta? Tarkemmin ajateltuna asialle on kuitenkin järkevä selitys. Kuten jo aluekuvauksessa todettiin, on tutkimusalue hyvin heterogeenin, eikä sen sisältä löydy kaikille matkailukeskuksille yhteisiä teemoja (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011).

Verkostoihin liittyen jo olemassa olevat matkailukeskuksien toimijoiden verkostot mukailevat strategian kuvauksen perusteella rakenteeltaan toimijaverkkoteoriaa. Matkailualueet ja niiden toimijat ovat heterogeenisiä, samoin kuin toimijaverkkoteorian toimijat (Latour 1996; Murdoch 1998). Aluerajat ylittävään toimintaan kannustaa toimijaverkkoteorian ominaisuus, ettei toimijoiden välinen fyysinen etäisyys haittaa linkin toimintaa (Latour 1996: 371). Toki tällaisen yhteistyön taustalla täytyy olla mahdollisuus yrittäjän tai julkisen sektorin toimijoiden väliseen lisähyötyyn esimerkiksi taloudellisesti tai aluekehitystä edistävästi.

Aluekehitykseen liittyvät havainnot ovat linjassa muiden tutkimusaineistojen sekä teorian kanssa. Saavutettavuus ja matkailun positiiviset vaikutukset syrjäseutujen aluekehitykseen oli kirjattu myös maakuntatason matkailustrategiaan. (esim. Saarinen 2007; Hasu & Tyrväinen 2011) Myös heikkoudet ja haasteet mukailivat työn aluekehityksen teoriaa (Mowforth & Munt 2003; Saarinen 2007). Strategiassa ei suoraan mainittu sitä, että matkailun ansiosta alue on paremmin vuorovaikutuksessa muiden alueiden kanssa (esim. Barabási 2002; Chen & Zhou 2006; Daniels 2007; Gill 2007: 130–131).

Koillismaan elinkeinostrategiassa esiin nostetut teemat ovat tietyiltä osin linjassa ylempien tasojen strategioiden kanssa, mutta siitä löytyy erojakin. Esimerkiksi matkailukeskuksista ei puhuta samoissa määrin kuin ylemmän tason strategiat. Sen sijaan saavutettavuus saa paljon huomiota myös tässä strategiassa, joskin sen painopiste on muuttunut. Lentoliikenteen merkitystä ei korosteta enää, vaan keskitytään monipuolisemmin alueen sisäiseen, ulkopuoliseen, sähköiseen ja fyysiseen saavutettavuuteen. Vaikka strategiassa on paljon konkretiaa, ei sen määrä lisäännä suhteessa yhtä paljon kuin kansalliselta tasolta maakuntatasolle siirryttäessä.

Strategiassa puhutaan paljon yhteistyöstä. Yhteistyön laatua ei kuitenkaan ole määritetty kovinkaan tarkasti, jolloin on vaikea tietää tarkasti, mitä sillä tarkoitetaan. Jos tämän työn teoriassakin on suuri määrä hallinnan ja vallan kautta toteutuvia yhteistyön muotoja (esim. Allen 2003; Castells 2011). Yhteistyötä tehdään paljon alueen sisällä sekä hierarkiassa Koillismaan julkisen sektorin päättäjien ylä- ja alapuolella toimivien tahojen kanssa.

Yksi mielenkiintoinen strategiaan kirjoitettu asia oli toteamus siitä, kuinka osa julkisen sektorin toiminnasta voidaan siirtää yksityisen sektorin vastuulle. Ensisijaisesti tällä tarkoitettiin hyvinvointi- ja terveystalouksia, mutta kuten tuloksissa todettiin, on matkailuelinkeinolla tiivis yhteys tällaiseen toimintaan. Tähän muutokseen voidaan soveltaa ajatusta valtasuhteiden ja olosuhteiden jatkuvaan muutoksesta tilan ja ajan suhteen, mistä keskusteltiin työn teoriassa. Tämä muutos voi vaikuttaa elinkeinon suhteisiin ja verkostoihin sekä valta- ja hallintasuhteisiin, kun julkisen sektorin valtaa siirretään yksityisille toimijoille (Hubbard ym. 2002; Bevir & Richards 2009; Allen & Cochrane 2010).

Yhteistyöhön, avoimuuteen, luottamukseen, verkostoihin ja tietopohjaisiin palveluihin liittyen voidaan todeta, että ne ovat työn aluekehitykseen liittyvän teorian näkökulmasta elinkeinon ja alueen kehittämiseen liittyen erittäin hyviä tavoitteita. Tieto kehittyy sen liikkua tasojen sisällä ja välillä (Allen 2003). Tieto on myös yksi monista työssä esitellyistä vallan muodoista, joten sen kehittäminen lisää yksittäisen toimijan vaikutusmahdollisuuksia verkostossaan (Beritelli & Laesser 2011; Björk 2014).

Maakuntatason päättäjien näkemykset suhteessa teoriaan ja muiden tasojen tuloksiin

Matkailun ja matkailuelinkeinon valtasuhteisiin liittyen yksittäisen elinkeinon päätymistä erityisasemaan tukee verkostoteorian ajatus siitä, että verkoston tietyt solmut ovat toisia parempia eli kelpoisempia kuin toiset (Barabási 2002, 2009). Aluekehityksen näkökulmasta on luontevaa, että matkailuelinkeinolle annetaan erityisasema, koska sillä on työn teorian mukaisia positiivisia taloudellisia vaikutuksia Kuusamossa (esim. Saarinen 2007; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015).

Toimijaverkkoteoria toimii hyvin taustana, kun tarkastellaan eri toimijoiden rooleja tutkimusalueella. Julkisista tahoista ELY-keskus ja maakuntaliitto, kunnat sekä rakennerahastot ovat toimijoita, jotka voivat käyttää vallan ja hallinnan avulla vaikuttaa Jessopin (1998: 30) ajatuksen mukaisesti tukevasti tai sääntelevästi matkailuyrittäjiin ja -toimijoihin. Nämä toimijat muodostavat heterogeenisen joukon, joka ohjaa esimerkiksi rahoitusinstrumenttiensa sekä kaavoituksen avulla sitä, millaista toimintaa milläkin alueella voi harjoittaa. Kuten tuloksissa esitetty lainaus eräästä haastattelusta osoittaa, on maakuntaliitolla tärkeä rooli matkailualan toimijoiden ja verkostojen yhteen kokoavana tahona. Tämä sama tehtävä on kirjattu Työ- ja elinkeinoministeriön (2015: 42) julkaisemaan yhdessä enemmän -raporttiin.

Edellä mainittu asetelma vaikuttaa vallankäytöllisesti ylhäältä alaspäin -menettelyltä, mutta kuten haastatteluaineiston tuloksissa todettiin, ovat paikalliset yksityisen sektorin toimijat ja yrittäjät läsnä ohjaamassa näiden tahojen toimintaa. Siksi voidaankin todeta, että valta ja hallinta ovat läsnä verkoston rakenteiden kautta (Hubbard ym. 2002: 195). Näin ollen valta- ja hallintasuhteet ovat jatkuvasti alttiita muutoksille, kun toimijat ja niiden väliset suhteet muuttuvat (Hubbard ym. 2002; Bevir & Richards 2009; Coles ym. 2012). Vaikka lopulliset päätökset tulevatkin maakuntatasolta paikallistasolle, harjoittavat paikalliset toimijat tietynlaista vaakasuuntaista vallankäyttöä, kun ne ratkaisevat keskenään ehdotukset, joita lähdetään toteuttamaan konkreettisesti maakuntatason toimijoiden kanssa (Beritelli & Laesser 2011). Tässä kohtaa täytyy muistaa, ettei työ ei huomioi tutkimusasetelmasta johtuen yksityisiä rahoituskantajia ja pankkeja, jotka voivat vaikuttaa alueen valtasuhteisiin.

Jos Kuusamon matkailualueita lähdetään hahmottelemaan verkosto- ja toimijaverkkoteorian kautta, voidaan unohtaa kunta- ja maakuntarajat. Tätä tukee toimijaverkkoteorian ominaisuus, kun toimijoiden välinen etäisyys ei vaikuta niiden

toimintaan niin voimakkaasti (Latour 1996: 371). Toisaalta tila missä verkosto toimii sekä verkoston tarkoitus täytyy määritellä etukäteen (Murdoch 1998). Tämä on looginen rajausta käytännössäkin, jos halutaan luoda matkailualue, minkä palvelut ja tuotteet ovat saatavilla yhden portaalin kautta. Eräässä haastattelussa esiin noussut maakuntaliitto verkostoiva ja kokoava rooli matkailualueella voisi olla hedelmällinen tapa viedä tätä kuntarajat ylittävää ja yhteen hakuportaaliin kokoavaa tarjontaa eteenpäin.

Hallinta sekä paikallishallinnon ja yksityisen sektorin yhteistyön kautta voidaan lähteä hakemaan investointeja, rahoitusta ja työpaikkoja. Näin matkailualueen vetovoimaa voidaan edelleen kehittää. Samalla voidaan siirtää painopistettä pois julkisen rahoituksen varasta, kun haastateltavat epäilivät sen määrän vähenevän alueella tulevaisuudessa (Marcouiller 2007; Woods 2011).

Aluekehitykseen liittyen maakuntatason päättäjien haastatteluista ja työn teoriasta löytyi yhteyksiä. Alueella yöpyvien korkea kotimaisuusaste tunnustettiin, mitä tukee aluekuvauksen yhteydessä esitetty matkailualueen rakenneanalyysin tulos vuodelta 2013. Matkailualueen rakenneanalyysistä huomataan, kuinka kansainvälisten matkailijoiden osuus erityisesti Pohjois-Pohjanmaalla ja Kuusamossa on suhteellisen pieni. Useammasta haastattelusta nousi esiin tarve lisätä kansainvälisen matkailun osuutta.

Taloudellisessa mielessä aluekehityksen rooli on suuri. Tätä johtopäätöstä tukevat niin vastaukset kuin teoriakin. Laajaa elinkeinopohjaa toivottiin niin maakuntatasolla kuin paikallistasollakin (kts. kuvat 5 ja 6). Laajan elinkeinopohjan kautta alueen elinkeinojen ja yrittäjien välinen yhteistyö on mahdollista. Sitä kautta matkailijoiden alueelle tuoma raha saadaan kiertämään paikallistasolla ja aluetalouden vuotoja voidaan vähentää (Burns 1999; Kauppila 2014). Lisäksi kansainvälisen matkailun tuomat vientitulot ovat toivottua tuloa aina kansallisella tasolla asti (Suomen matkailustrategia 2020).

Verkosto- ja toimijaverkkoteorian kautta tarkasteltuna tutkimusaineiston kautta ei voida sanoa, onko jollain taholla ylivalta aluekehityksen ohjaamisessa. Vaikka Pohjois-Pohjanmaan liitto ohjaa Kuusamoa kaavoituksen kautta ja ELY-keskus rakennerahastojen, kommunikoivat molemmat tahot tiiviisti paikallistason toimijoiden kanssa siitä, miten aluetta pitäisi kehittää. Valta- ja verkostoasetelmaa voidaan siis verrata neuvottelutilanteeseen ja kaksisuuntaiseen linkkiin (Barabási 2002; Bramwell &

Meyer 2007; Bianchi 2009: 491; Barabási 2009). Kuntarajat ylittävä elinkeinostrategia soveltaa hienosti toimijaverkkoteorian periaatetta (Latour 1996; (Murdoch 1998; Hubbard ym. 2002: 192–196; Jóhannesson & Bærenholdt 2009).

Paikallistason päättäjien asenteet suhteessa muihin tuloksiin ja työn teoriaan

Kuusamon kaupunginvaltuutetut ja keskeiset viranhaltijat olivat sitä mieltä, että Kuusamon matkailun kehittäminen on kunnan omista käsissä (kts. kuva 5). Tämä tulos on linjassa maakuntatason haastatteluaineiston ja sitä kautta maakuntatason päättäjien asenteiden kanssa.

Matkailu on saavuttanut vahvan aseman Kuusamon elinkeinopolitiikassa. Päättäjät ja keskeiset johtohenkilöt tunnustavat matkailun tärkeyden, mutta he eivät anna sille enää niin paljon erivapauksia. Pikemminkin matkailuelinkeinon täytyy huomioida muita elinkeinoja enemmän kuin muiden elinkeinojen matkailua. Kuvan 6 maakuntatason tulokset sekä verkosto- ja toimijaverkkoteoria tukevat tätä elinkeinojen tasapuolisen kehittämisen ajatusta. Verkostoteorian näkökulmasta muita kelpoisempi solmu voi saada huomattavasti muita solmuja enemmän yhteyksiä, jolloin alueen riippuvuus siitä voi kasvaa liian suureksi. Silloin sen valtasuhde muihin voi muuttua liian dominoivaksi ja sanelevaksi (Barabási 2002, 2009). Matkailu halutaan pitää selkeästi aluekehityksen työkaluna, ei lopputuloksena (esim. Burns 1999; Saarinen 2007). Keskitetystä vallankäytöstä on selkeästi siirrytty hajautetumpaan hallintaan ja paikallisten huomioimiseen, kuten viimeaikoina julkisen vallan ja markkinoiden kehittyessä on ollut tapana (Hubbard ym. 2002: 175–177; Allen 2003). Foucault'n valtakäsityksen mukaan valta syntyy ja muodostuu verkoston sisällä, ei ylhäältä alaspäin tapahtuvan sanelun kautta (Winter 2007: 102–103). Työn tulokset tukevat tätä väittämää hyvin. Kuusamon alueen matkailukehityksessä on havaittavissa Foucault'n valtakäsityksen mukaisia piirteitä vallan rakentumisesta verkoston sisällä.

Kyselyyn vastanneet kokivat yhteistyön (kts. kuva 7) tärkeäksi alueen matkailullista vetovoimaa lisääväksi tekijäksi. Erityisesti yhteistyö kotimaassa Lapin ja alueen luontoon ja alkuperäiskulttuuriin liittyviin elinkeinojen kanssa koetaan hyödyllisiksi. Vastaajat kokevat myös, ettei Kuusamon kaupunki ole edistänyt elinkeinojen välistä vuoropuhelua riittävästi. Verkostot ja yhteistyö matkailuelinkeinon ja matkailukeskuksen sisällä sekä elinkeinojen välillä on vahvuus, sillä verkostomainen

rakenne lisää koko systeemin kestävyyttä (Barabási 2002: 111–115). Yhteistyötahoja etsitään yli kunta- ja maakuntarajojen. Yksi syy taustalla voi olla yrittäjien yhteistyö- ja omistussuhteet. Hankkeiden rahoitus mukailee usein rahoituksen myöntävän tahon, esimerkiksi maakunnan, hallinnollisia rajoja. Siksi tällainen tilanne voi joskus muodostaa ongelmia.

Aluekehitykseen liittyvissä vastauksissa (kts. kuva 8) mielenkiintoista oli vastaajien halu parantaa matkailuelinkeinon harjoittamisen edellytyksiä myös Rukan matkailukeskuksen ulkopuolella. Tämä on ristiriidassa maakunta- ja kansallisen tason strategioiden kanssa, jotka ohjaavat matkailun kehittämistä keskuksiin (Suomen matkailustrategia 2010; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011).

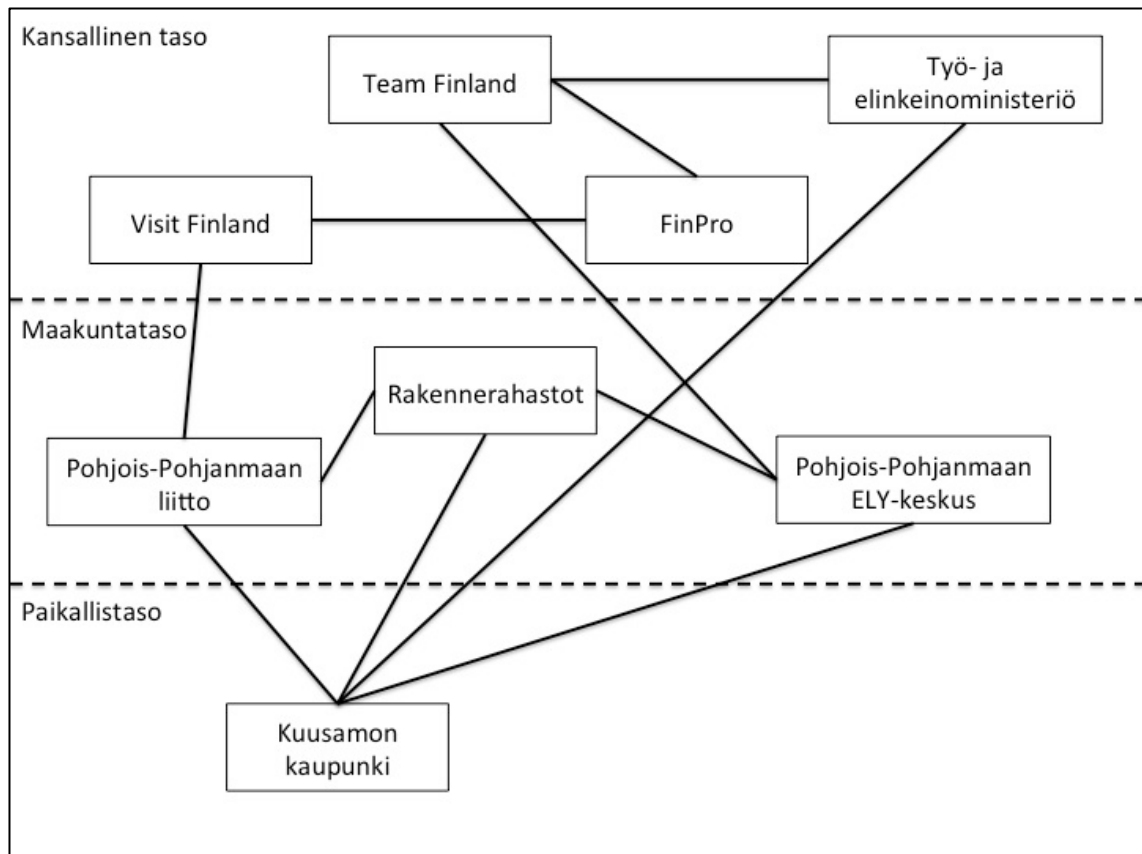
Infrastruktuuriin ja saavutettavuuteen liittyen paikallistasolla täsmennettiin vielä lentoliikenteeseen liittyviä toiveita. Kun maakuntatasolla puhuttiin vain lentoliikenteen tärkeydestä, oli paikallistason vastaajista noin puolet eri mieltä väittämästä, että charter-lennot ovat reittilentoja tärkeämpiä Kuusamon kansainvälisen matkailun ja saavutettavuuden kannalta. On hyvä huomata, että paikallistasolla kysyttiin suoraan charter-lennoista ja maakuntatason haastatteluissa lentoliikenteeseen päädyttiin epäsuorasti muiden kysymysten kautta.

Vastaajat kokevat, että matkailuelinkeino edistää koko alueen kehitystä. Samalla se kuitenkin keskittää Kuusamon kaupungin kehitystoimia niille alueille, missä matkailuelinkeino on vahvasti läsnä. Tätä voidaan perustella jälleen verkoston solmun paremmalla kelpoisuudella (Barabási 2002, 2009). Menestyvä solmu tai alue vetää puoleensa lisää toimintaa, yhteyksiä ja investointeja.

Julkisen sektorin toimijaverkosto tutkimusalueella

Työn tulokset suhteessa tutkimuskysymyksiin ja teoriaan on esitelty laajemmin aiemmin työn tässä osiossa. Tutkimusaineistosta löytyneet keskeiset tutkimusalueen matkailuun vaikuttavat julkisen sektorin toimijat on koottu kuvaan 9. Kuvaa tulkittaessa täytyy pitää mielessä, ettei siinä näy yksityisen sektorin toimijoita. Tästä syystä varsinkin paikallistaso näyttää melko tyhjältä, vaikka todellisuudessa matkailutoimijoiden määrä on hyvin merkittävä koko kaupungin toimijoihin suhteutettuna.

Kuvasta havaitaan, kuin suhteet ovat tässä pelkistetyssä kuvassakin monipuoliset niin tasojen sisällä kuin välilläkin. Koska verkostoja esiintyy toimijoiden sisälläkin, voidaan kuvassa esitettyjen toimijoiden olettaa toimivan työn verkosto- ja toimijaverkkoteorian mekanismien mukaisesti. Siksi monimutkaisia verkostoja löytyy myös jokaisen kuvassa esitetyn toimijan sisältä (Jessop 1998; Bramwell & Meyer 2007; Castells 2011).



Kuva 9. Kuvaajaan on kerätty Pro gradun tutkimusaineistosta esiin nousseet julkiset tahot, jotka vaikuttavat Suomen matkailukentässä.

Tutkimuskysymyksiin vastaaminen

Alaluvun tarkoituksena on tarkastella työn aineistosta ja teoriasta esiin nousseita tuloksia ja löydöksiä tutkimuskysymysten kautta.

1) Kuinka valta on jakautunut Suomen matkailusysteemin eri tasoille?

Suomen matkailusysteemissä valta on jakautunut tehokkaasti eri tasoilla toimivan verkoston kautta. Valtasuhteissa kansallinen taso on hieman erillään maakunta- ja paikallistasosta. Siltä osin havaittavissa on hieman ylhäältä alaspäin -asetelmaa. Maakunta- ja paikallistasolla valtasuhteet eivät ole yhtä selkeitä. Paikallistason toimijat osallistuvat maakuntatasolla päätösten valmisteluun, jolloin valta jakautuu ennemminkin verkoston sisälle kuin tietylle tasolle, vaikka maakuntatason toimijat tekevät lopulliset päätökset. Työn tutkimusaineistosta huomattiin, että maakuntatasolla ELY-keskuksen, Pohjois-Pohjanmaan liiton ja rakennerahastojen vaikutusvalta koettiin merkittäväksi. Nämä ovat kuitenkin rooliltaan yhteenkokoavia ja koordinoivia toimijoita, joiden toimintaan heterogeeninen paikallistason toimijoiden joukko voi vaikuttaa. Paikallistason aineistoissa yhteistyön roolia ja merkitystä korostettiin voimakkaasti. Kuusamon päättäjät kokevat, että valta kehityksen ohjaamiseksi on heidän omissa käsissään.

Suomen matkailusysteemin julkisten toimijoiden keskuuteen valta on siis jakautunut pääasiassa verkostojen kautta. Ylhäältä alaspäin tai alhaalta ylöspäin asetelmaa ei ollut juurikaan havaittavissa, poisluettuna kansallisen tason toimijoiden ylhäältä alaspäin -asetelmaa. Esimerkiksi Hubbardin ja hänen kollegoidensa (2002) sekä Beritellin ja Laesserin (2011) julkaisut tukevat tätä vallan jakautumisen muotoa. Valtasuhteet ovat siis useimmiten kaksisuuntaisia julkisen sektorin toimijoiden (kts. kuva 9) välillä.

2) Millaisia suhteita Suomen matkailua ohjaavien ja toteuttavien julkisten tahojen väliltä voidaan havaita?

Suomen matkailua ohjaavien ja toteuttavien julkisten toimijoiden välillä havaittiin paljon kanssakäymistä. Alemmat tasot pääsivät vaikuttamaan valmisteluvaiheessa pääosin hyvin ylemmän tason toimijoiden toimintaan, erityisesti maakunta- ja paikallistasolla. Vertikaalia valtaa havaittiin tasojen sisällä, kun alueen yhteistä mielipidettä muotoiltiin ylemmän tason toimijoita varten. Tutkimusaineiston perusteella suhteet olivat keskustelevia, eivät käskeviä. Paikallistasolla sujuvat suhteet matkailutoimijoiden välillä koetaan toiminnan kannalta tärkeäksi.

Verkostojen kautta luodut ja toimivat suhteet mahdollistavat yhteistyön, avoimuuden ja luottamuksen eri toimijoiden välillä. Hyvä kommunikaatio paikallistasolla auttaa paikallisten tehokasta osallistumista ylempien tasojen, esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan liiton ja Visit Finlandin, päätösten valmisteluun. Tätä havaintoa tukee Allenin (2003) toteamus siitä, kuinka tieto voi kehittyä, kun se kiertää tasojen sisällä ja välillä. Tutkimusalueen toimijoiden välillä havaittiin siis pääosin avoimia ja keskustelevia suhteita.

3) Kuinka matkailun valtasuhteet vaikuttavat aluekehitykseen?

Matkailun valtasuhteilla oli vaikutusta siihen, minne julkisia panostuksia esimerkiksi rakennerahastojen varoja kohdennetaan. Kansallisella ja maakuntatasolla kehittämistoimia ohjattiin matkailukeskuksiin, mutta paikallistasolla kehittämistoimia haluttiin levittää laajemmin alueelle. Aluekehitykseen vaikuttavat julkiset toimijat keskittivät siis matkailun kehittämistoimia, ja siten myös aluekehitystä, matkailukeskuksiin. Yhteistyön merkitys aluekehityksen edistäjänä tunnustettiin erityisesti paikallistasolla. Paikallistasolla oli myös halua siirtää julkiselta sektorilta matkailua tukevaa toimintaa yksityisen sektorin hoidettavaksi, mikä osaltaan vaikuttaa aluekehitykseen.

Kestävä kehitys ja saavutettavuus olivat teemoja, jotka tunnustettiin tärkeiksi kaikilla tutkimusalueen tasoilla. Yleisesti kaikilla tutkimusalueen tasoilla oli selkeä ja vahva tahtotila matkailu kautta tapahtuvan aluekehityksen edistämiseen, esimerkiksi positiivisten talousvaikutusten ja aluetaloudellisten vuotojen vähentämiseksi verkostojen ja yhteistyön avulla (Burns 1999; Barabási 2002, 2009; Kauppila 2014a). Matkailuelinkeinolle ei haluttu antaa liian dominoivaa asemaa maakunta- tai paikallistason elinkeinopolitiikassa, vaikka sille annettiinkin elinkeinona erityisasema. Kokonaisuudessaan matkailu koettiin siis toimivaksi työkaluksi aluekehityksen edistämisessä, muttei tavoiteltavana lopputuloksena aluekehitykselle (Burns 1999; Saarinen 2007).

Työssä tehtyt ratkaisut, mahdolliset virhelähteet sekä jatkotutkimuksen aiheita

Tässä alaluvussa pohditaan työssä tehtyjä päätöksiä ja rajoituksia sekä niiden vaikutuksia. Loppuun on listattu myös tutkimuskysymyksiä, joihin ei voinut vastata tämän aineiston puitteissa. Nämä aiheet ovat potentiaalisia aiheita uusille tutkimuksille.

Alun perin työn tarkoituksena oli yleistää tämän aineiston pohjalta johtopäätöksiä koskemaan koko Suomen matkailusysteemiä. Saadun palautteen pohjalta tämä yleistys todettiin kuitenkin toimimattomaksi. En silti hylkäisi Hubbardin ja hänen kollegoidensa (2002: 203) ajatusta siitä, kuinka työssä sovellettu valtakonsepti sidotaan laajempaan yhteiskunnalliseen tutkimukseen. Teorian puolesta tämä on mahdollista, mutta työssä käytetty aineisto on tällaisten yleistysten tekemiseen maantieteellisesti liian suppea.

Matkailustrategioita analysoitaessa pohdittiin pitkään, onko mahdollista soveltaa paikallistason elinkeinostrategiaa, kun kahdelta muulta tasolta käytössä on matkailustrategia. Lopulta elinkeinostrategia hyväksyttiin mukaan ja sitä niiltä osin kuten matkailustrategioitakin, kun strategia käsitteli matkailua. Sisällönanalyysi suoritettiin kaikille aineistoille samalla tavalla, joten sitä kautta tapahtuvien virheellisten tulkintojen mahdollisuus on suljettu pois. Tämä seikka pitää kuitenkin mielessä.

Työn teoriaosiossa ja tulosten analyysivaiheessa on jo puhuttu tilan, näkökulman, roolin ja ajan vaikutuksesta tuloksiin. Näillä tekijöillä on suuri merkitys niin maantieteelliseen kuin muuhunkin tutkimukseen (Hubbard ym. 2002; Bevir & Richards 2009; Allen & Cochrane 2010). Tämän muutoksen ollessa jatkuvaa, täytyy sen aiheuttamat muutokset huomioida tätä työtä lukiessa. Samat ominaisuuksien muutokset vaikuttavat työn tuloksiin myös vallan kautta (esim. Cheong & Miller 2000: 380; Allen 2003; Church & Coles 2007a: 10–12; Coles & Scherle 2007: 240; Hall 2007; Hayward & Lukes 2008).

Post-strukturalismin ja Foucault'n ajattelun kautta työn tuloksia tulkittaessa täytyy huomioida sen tekijän tausta. Ne vaikuttavat siihen, miten teoriaa, aineistoa ja tuloksia lähestytään sekä tulkitaan (Hubbard ym. 2002: 85–93; Woodward ym. 2009; Gale 2012). Tässä työssä tekijän valintoihin ja tulkintoihin saattaa vaikuttaa esimerkiksi aikaisempi työkokemus Kuusamossa elinkeinojen kehittämisyritys Naturpoliksessa tai Oulun yliopiston maantieteen laitoksen tutkimustraditiot ja opetus. Näkökulma aiheeseen on erittäin länsimainen. Kirjallisuudessa on hyvin vähän ei-länsimaisten

tutkijoiden tai länsimaiden ulkopuolella tehtyjä tutkimuksia (esim. Chen & Zhou 2006; Lew 2007).

Aineistoa kerätessä ja siihen perehdyttäessä pohdittiin taantumien mahdollisia vaikutuksia ennen taantumaa laadittujen strategioiden toimenpiteisiin. Suomen matkailustrategian (2010: 13) mukaan taantumien ei oleteta muuttavan matkailun trendejä tai rakenteita pysyvästi. Tämän pohjalta voidaan siis olettaa, että strategiat toimivat myös vallitsevassa tilanteessa, kuten ne toimisivat kasvavan talouden tilanteessa.

Ensimmäinen jatkotutkimuskysymys liittyy siihen, kuinka liikenteen kilpailun muutos vaikuttaa matkailun vaikutuksiin aluekehityksessä? Tällä muutoksella tarkoitetaan esimerkiksi Onnibussin ja halpalentoyhtiöiden kasvaviin markkinaosuuksiin (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011: 28; Onnibus... 2015). Olisi mielenkiintoista tietää, kuinka paljon nämä huomattavasti perinteisiä yhtiöitä halvemmalla operoivat yhtiöt vaikuttavat ihmisten matkustuspäätöksiin. Työn konseptin mukaisesti uusien yhtiöiden valta-asemaa voitaisiin tarkastella vallan ja hallinnan kautta.

Toinen mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe on saavutettavuuden tuotto-panos-suhde. Kuinka paljon on järkevää panostaa julkista rahaa alueiden saavutettavuuden tukemiseen, niin että hyödyn suhde matkailun ja alueen elinkeinojen kannalta on mahdollisimman hyvä.

YHTEENVETO

Kun tieto kiertää ja liikkuu eri tason välillä, sen toivotaan kehittyvän (Hall 2013: 605). Siksi on tärkeää, että eri tasojen toimijat kommunikoivat keskenään ja tekevät yhteistyötä myös tietojen siirtämisessä ja käyttämisessä. Toimijaverkkoteoria ja verkostoteoria ovat hyviä työkaluja tiedon liikkumisen tutkimiseen (Latour 1996; Murdoch 1998). Kun verkosto rakenne tunnetaan, voidaan sitä hyödyntää myös toiminnan kehittämisessä (Työn tuloksista huomataan, että tiivis yhteistyö ja kommunikaatio maakunta- ja paikallistasolla ja erityisesti matkailukeskuksissa ja -alueilla toteutuu jo nyt tutkimusalueella. Suomen matkailustrategian (2010) perusteella kansallisella tasolla tietoa alemmilta tasoilta voisi puolestaan kerätä aktiivisemmin. Näin hyvät käytännöt saataisiin leviämään yli maakuntarajojen kansalliselle tasolle.

Tutkimusaineistoin kautta haluttiin selvittää, millaisia piirteitä tutkimusalueen valtasuhteista löytyy. Kansallisella-, maakunta- ja paikallistasolla valtasuhteet eivät ole yleistettävissä ylhäältä alas -, alhaalta ylös - tai horisontaaliseen asetelmaan, vaan valta ilmenee verkostojen kautta. Tällaisessa asetelmassa pienetkin toimijat voivat saada äänensä kuuluviin, varsinkin jos ne tekevät yhteistyötä muiden samaan tavoitteeseen pyrkivien toimijoiden kanssa (Jessop 1998; Hubbard ym. 2002: 175–176, 183, 195; Coe ym. 2008; Bevir & Richards 2009). Valtasuhteet kaikilla tutkimusalueen tasoilla olivat siis hyvin monitahoisia, eikä niistä voi tehdä tämän aineiston pohjalta edellä mainittua tarkempia yleistyksiä.

Kreiselin (2012) mukaan tutkijoiden tehtävä on tuottaa tietoa, joiden pohjalta ammattilaiset hoitavat toteutuksen. Tutkimuksen paikallistasolla Kuusamossa monet julkiset sektorin palvelut on suunniteltu siten, että ne palvelevat sekä matkailijoita että paikallisia. Siellä on osattu hyödyntää hienosti matkailun tuomaa kehitystä paikallisväestönkin näkökulmasta. Tämä muutostarpeiden tunnistaminen ja niihin vastaaminen on hieno käytännön esimerkki tutkimusalueelta matkailun monipuolisista positiivisista aluekehityksen vaikutuksista.

Yhteistyötä on selkeästi jo paljon. Tämä käy ilmi eri tasoilla ja eri tutkimusaineistoissa. Kuitenkin usein todetaan, että verkostojen ja yhteistyön toiminnassa olisi vielä tehostamista ja parannettavaa. Tähän pitää rohkaista ja laittaa lisää panostuksia jatkossakin. Toisaalta ainakin maakunta- ja kuntatason päättäjät ovat aineiston perusteella tyytyväisiä matkailun kehittämisen työnjakoon tällä hetkellä.

Työn aiheeseen perehtymisen jälkeen olen täysin samaa mieltä Suomen matkailustrategian (2010: 12) toteaman kanssa "Matkailun kasvu ei kuitenkaan voi tapahtua pelkästään nykyisten tuotteiden ja palvelujen volyymin kasvuna, vaan se vaatii matkailualalta uudistumista ja palvelujen tuotannon tehostamista". Samoin väittämä siitä, ettei mikään tutkimus tai ilmiö tapahdu tyhjiössä kuulostaa työn perusteella erittäin järkevältä (Hubbard ym. 2002: 7; Coe ym. 2008). Uskon vakaasti, että verkostot sekä hallinnan eri muodot voivat yhteistyön ja asiakassuhteiden kautta tuoda paljon positiivista kehitystä Suomen matkailuun kaikilla tutkimusalueen tasoilla.

LÄHTEET

- Allen, J. (2003). *Lost Geographies of Power*. 217 s. Blackwell Publishing, Oxford.
- Allen, J. & A. Cochrane (2010). Assemblages of state power: topological shifts in the organization of government and politics. *Antipode* 42: 5, 1071–1089.
- Baggio, R. N. Scott & C. Cooper (2006). Network science - a review focused on tourism. *Annals of Tourism Research* 37: 3, 802–827.
- Barabási, A.-L. (2002). *Linkit. Verkostojen uusi teoria*. (Suom.) Pietiläinen K. Alkuperäinen teos: *LINKED. The new Science of Networks*. 282 s. Terra Cognita Oy, Helsinki.
- Barabási, A.-L. (2009). Scale-free networks: a decade and beyond. *Science* 325, 412–413.
- Basu, U. & P. K. Mohanty (2009). Modeling wealth distribution in growing markets. *The European Physical Journal B* 65, 585–589.
- Beritelli, P. & C. Laesser (2011). Power dimensions and influence reputation in tourist destinations: empirical evidence from a network of actors and stakeholders. *Tourism Management* 32, 1299–1309.
- Bevir, M. & D. Richards (2009). Decentring policy networks: a theoretical agenda. *Public Administration* 87: 1, 3–14.
- Bianchi, R. (2009). The "critical turn" in tourism studies: a radical critique. *Tourism Geographies* 11: 4, 484–504.
- Björk, P. (2014). Tourism development in Finland. *Teoksessa* Fayos-solà, E. , M. D. Alvarez & C. Cooper (toim.): *Tourism as an Instrument for Development: A Theoretical and Practical Study*. s. 265–280. Emerald group publishing.
- Blanco, I., V. Lowndes & L. Pratchett (2011). Policy networks and governance networks: towards greater conceptual clarity. *Political Studies Review*, 297–308.
- Bramwell, B. & D. Meyer (2007). Power and tourism policy relations in transition. *Annals of Tourism Research* 43: 3, 766–788.
- Burns, P. (1999). Paradoxes in planning: tourism elitism or brutalism? *Annals of Tourism Research* 26: 2, 329–348.
- Butler, R. (2004). Geographical research on tourism, recreation and leisure: origins, eras and directions. *Tourism Geographies* 6: 2, 143–162.
- Castells, M. (2011). A network theory of power. *International Journal of Communication* 5, 773–787.
- Chen Y. & Y. Zhou (2006). Reinterpreting central place networks using ideas from fractal and self-organized criticality. *Environment and Planning B: Planning and Designing* 33, 345–364.
- Cheong, S.-M. & M. L. Miller (2000). Power and tourism: a Foucauldian observation. *Annals of Tourism Research* 27: 2, 371–390.
- Church, A. & T. Coles (2007a). Tourism, politics and the forgotten entanglements of power. *Teoksessa* Coles, T. & A. Church (toim.): *Tourism, power and space*, 1–42. Routledge, London and New York.
- Church, A. & T. Coles (2007b). *Tourism, Power and Space*. 295 s. Routledge, London and New York.
- Church, A. & N. Ravenscroft (2007). Power, resource mobilisation and leisure conflict on inland rivers in England. *Teoksessa* Coles, T. & A. Church (toim.): *Tourism, Power and Space*, 171–196. Routledge, London and New York.

- Coe, N. M., M. Hess, H. W.-C. Yeung, P. Dicken & J. Henderson (2004). 'Globalizing' regional development: a global production network perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers* 29: 4, 268–284.
- Coe, N. M., P. Dicken & M. Hess (2008). Global production networks: realizing the potential. *Journal of Economic Geography* 8, 271–295.
- Coles, T., C. Dinan & F. C. Hutchison (2012). Tourism and the public sector in England since 2010: a disorderly transition? *Current Issues in Tourism* 17: 3, 247–279.
- Coles, T. & N. Scherle (2007). Prosecuting power - tourism, inter-cultural communications and the tactics of empowerment. *Teoksessa Coles, T. & A. Church (toim.): Tourism, Power and Space*, 217–246. Routledge, London and New York.
- Daniels, M. J. (2007). Central place theory and sport tourism impacts. *Annals of Tourism Research* 34: 2, 332–347.
- Del Casino Jr., V. J., A. J. Grimes, S. P. Hanna & J. P. Jones III (2000). Methodological framework for the geography of organizations. *Geoforum* 31, 523–538.
- Delaney K. J. & R. Eckstein (2007). Urban power structures and publicly financed stadiums. *Sociological Forum* 22: 3, 331–353.
- ELY-keskus (2014). Organisaatio – Pohjois-Pohjanmaa. 2.4.2014. <<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-pohjanmaa-organisaatio>>
- Gale, T (2012) Tourism geographies and post-structuralism. *Teoksessa Wilson, J. (toim). The Routledge Handbook of Tourism Geographies*, s. 37–45. Routledge, London and New York.
- Gill, A. M. (2007). The politics of bed units - growth control in the resort of Whistler, British Columbia. *Teoksessa Coles, T. & A. Church (toim.): Tourism, Power and Space*, 125–149. Routledge, London and New York.
- Gursoy, D., C. G. Chi & P. Dyer (2010). Locals' attitudes toward mass and alternative tourism: the case of Sunshine Coast, Australia. *Journal of Travel Research* 49: 3, 381–394.
- Hall, C. M. (2000). *Tourism planning - Policies, Processes and Relationships*. 236 s. Pearson Education Limited, Essex.
- Hall, C. M. (2005). Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility. *Geographical Research* 43: 2, 125–139.
- Hall, C. M. (2007) Tourism, governance and the (mis-)location of power. *Teoksessa Coles, T. & A. Church (toim.): Tourism, Power and Space*, 247–268. Routledge, London and New York.
- Hall, C. M. (2013). Framing tourism geography: notes from the underground. *Annals of Tourism Research* 43, 601–623.
- Hall, C. M. & S. J. Page (2009). Progress in tourism management: from geography of tourism to geographies of tourism - a review. *Tourism Management* 30, 3–16.
- Hall, C. M. & S. J. Page (2012). From the geography of tourism to geographies of tourism. *Teoksessa Wilson, J. (toim): The Routledge Handbook of Tourism Geographies*, 9–25. Routledge, London and New York.
- Hasu E. & L. Tyrväinen (2011). Luku II: Kenelle matkailukyliä tehdään? *Teoksessa Staffans A. & T. Merikoski (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään? Käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen*. s. 20–52. Aalto-yliopisto, Espoo.
- Hayward C. & S. Lukes (2008). Nobody to shoot? Power, structure, and agency: a dialogue. *Journal of Power* 1: 1, 5–20.
- Hubbard, P., R. Kitchin, B. Bartley & D. Fuller (2002). *Thinking Geographically*. 275 s. Continuum, London.

- Immonen, H. (2014). Matkailu elinkeinona Kuusamossa: päättäjien näkökulma. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 2/2014. 92 s.
- Heikkilä, T. (2004). *Tilastollinen tutkimus*. 327 s. Edita, Helsinki.
- Jessop, B. (1998). The risk of governance and the risk of failure: the case of economic development. *International Social Science Journal* 50: 155, 29–45.
- Jóhannesson, G. T. & J. O. Bærenholdt (2009). Actor-network theory/network geographies. *Teoksessa* Kitchin R. & N. Thrift (toim.) *International Encyclopedia of Human Geography*, 15–19. Elsevier, Amsterdam.
- Kannisto, S.-K. (2002). Kuusamo matkailualueena - tarkastelussa imago ja mielikuvat. *Teoksessa* Kannisto S.-K., J. Kaukonen & P. Kauppila (toim.): Kuusamon matkailun aluemarkkinointi, s. 21–101. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 1/2002.
- Kauppila, P. (1998) Alueet matkailutuotteena - Matkailun muutokset eräissä Pohjois-Suomen kunnissa vuosina 1987–96. *Nordia Tiedonantoja* 1/1998. 40 s.
- Kauppila, P. (2010) Kuusamon matkailutalous vuonna 2010. *Teoksessa* Kauppila P. & K. Kuosku (toim.) Kuusamon aluetalousraportti, s. 8–39. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 1/2012.
- Kauppila, P. (2012). Kuusamon matkailutalous vuonna 2010. *Teoksessa* Kauppila P. & K. Kuosku (toim.) Kuusamon aluetalousraportti, s. 8–39. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 1/2012.
- Kauppila, P. (2014a). Matkailukeskus, toimintaympäristö ja aluekehitys: Esimerkkinä Ruka-Kuusamo. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 1/2014. 89 s.
- Kauppila, P. (2014b). FT Pekka Kauppila, Matkailu elinkeinona Kuusamossa: päättäjien näkökulma -raportin ohjaaja, suullinen tiedonanto. 8.10.2014.
- Koillis-Suomen elinkeinostrategia (2011). Koillis-Suomen elinkeinostrategia 2011-2015 – pohjoisen luottamuksen, luonto-osaamisen ja perheyrittäjyyden menestystarina. Julkaisematon selvitys. 28 s.
- Kreisel, W. A. (2012). Some thoughts on the future research on leisure and tourism geography. *Current Issues in Tourism* 15: 4, 397–403.
- Kuusamo-Lapland (2011). Kuusamo-Lapland – Matkalla kansainvälisyyteen 2013. Strategiapäivitys maaliskuu 2011. Julkaisematon moniste. 39 s.
- Latour, B. (1996). On actor-network theory: a few clarifications. *Soziale Welt* 47: 4, 369–381.
- Latour, B. (2011). Networks, societies, spheres: reflection of an actor-network theorist. *International Journal of Communication* 5, 796–810.
- Lew, A. A. (2007). Pedestrian shopping streets and urban tourism in the restructuring of the Chinese city. *Teoksessa* Coles, T. & A. Church (toim.): *Tourism, Power and Space*, 150–170. Routledge, London and New York.
- MacLeod, G. (2001). New regionalism reconsidered: globalization and the remaking of political economic space. *International Journal of Urban and Regional Research* 25: 4, 804–829.
- Marcouiller, D. (2007). "Boosting" tourism as rural public policy: panacea or pandora's box? *The Journal of Regional Analysis & Policy* 37: 1, 28–31.
- Matkailun kehitys Pohjois-Pohjanmaalla (2011). Matkailun kehitys Pohjois-Pohjanmaalla edellisen strategiakauden aikana 2006–2010. Julkaisematon raportti. 18 s.
- Metsämuuronen, J. (2003). *Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä*. 2. p. 772 s. International Methelp Ky.
- Miguens, J. I. L. & J. F. F. Mendes (2008). Travel and tourism: Into a complex network. *Physica A* 387, 2963–2971.

- Mowforth, M. & I. Munt (2003). *Tourism and Sustainability - Development and new tourism in the third world*. 2 pain. 338 s. Routledge, London and New York.
- Murdoch, J. (1998). The spaces of actor-network theory. *Geoforum* 29: 4, 357–374.
- Nepal, S. K. (2009). Traditions and trends: a review of geographical scholarship in tourism. *Tourism Geographies* 11: 1, 2–22.
- Onnibus... (2015). Onnibus aloittaa liikennöinnin Himokselle, Leville, Rukalle ja Ylläkselle. Kauppalehti. 23.12.2015.
<<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/onnibus-aloittaa-liikennoinnin-himokselle--leville--rukalle-ja-yllakselle/FNXR9wHH>>
- Philo, C. (2009). Cultural turn. Teoksessa Kitchin R. & N. Thrift (toim.) *International Encyclopedia of Human Geography*, 442–450. Elsevier, Amsterdam.
- Pitkänen, K. & M. Vepsäläinen (2008). Foreseeing the future of second home tourism. The case of Finnish media and policy discourse. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 8: 1, 1–24.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto (2011). Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia 2015. *Pohjois-Pohjanmaan liitto, julkaisusarja A*: 53. 31 s.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto (2014a). Henkilökunta / Personnel and tasks. 2.4.2014.
<http://www.pohjoispohjanmaa.fi/pohjois-pohjanmaan_liitto/yhteystiedot/henkilokunta/_/personel>
- Pohjois-Pohjanmaan liitto (2014b). Matkailun kehittämistoimikunta. 2.4.2014.
<http://www.pohjois-pohjanmaa.fi/pohjois-pohjanmaan_liitto/matkailun_alueorganisaatio/matkailun_kehittamistoimikunta>
- Pohjois-Suomen neuvottelukunta (2014). Uusi pohjoinen - Suunta Suomelle!. 40 s. Julkaisematon selvitys.
- Raulet, G. (1983). Strukturalismi ja jälkistrukturalismi. (Suom.) Määttä, S. Teoksessa Michel Foucault parhaat. s. 239–268. Niin & Näin, Tampere. Alkuperäinen teos: Structuralism and post-structuralism: an interview with Michel Foucault. *Telos XIV* 55, 195–211.
- Ronkainen, J. (2013). Rukan ulkopuolisten yritysten näkökulmia Kuusamon matkailu- ja aluekehitykseen. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia* 3/2013. 92 s.
- Ruka (2015). Ruka-Kuusamon internetsivut. 10.7.2015. <www.ruka.fi>
- Saarinen, J. (2003a). Commentary: tourism and recreation as subjects of research in Finnish geographical journals. *Tourism Geographies* 5: 2, 220–227.
- Saarinen, J. (2003b). 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, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research* 33: 4, 1121–1140.
- Saarinen, J. (2007). Tourism in peripheries: the role of tourism in regional development in Northern Finland. Teoksessa Müller, D. K. & B. Jansson (toim.): *Tourism in Peripheries: Perspectives from Far North and South*, 41–52. CAB International, Wallingford.
- Sharp, J. P., P. Routledge, C. Philo & R. Paddison (2000). *Entanglements of power: geographies of domination/resistance*. 301 s. Routledge, London.
- Simandan, D. (2002). On what it takes to be a good geographer. *Area* 34: 3, 284–293.
- Staffans, A., L. Tyrväinen & J. Paatero (2011). Luku I: Johdanto. Teoksessa Staffans A. & T. Merikoski (toim.) *Miten kestävä matkailualue tehdään? Käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen*. s. 8–19. Aalto-yliopisto, Espoo.

- Suomen matkailustrategia (2010). Suomen matkailustrategia 2020: 4 hyvää syytä edistää matkailutoimialojen kehitystä. Työ- ja elinkeinoministeriö, Helsinki. 46 s.
- Tervo, M. & U.-M. Mäkeläinen (2010). Kvantitatiiviset tutkimusmenetelmät maantieteessä. Oulun yliopiston Maantieteen laitoksen opetusmonisteita. 143 s.
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism management* 21, 613–633.
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2002). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 1.–2. p. 159 s. Tammi, Helsinki.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2014). Kestävää kasvua ja työtä 2014–2020 -ohjelma. 11 s. Julkaisematon selvitys.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2015). Yhdessä enemmän - kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. 50 s. *TEM raportteja* 2/2015.
- UNWTO (2015). UNWTO Tourism highlights, 2015 edition. 9.7.2015. <<http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights>>
- Vainikka, V. (2013). Rethinking mass tourism. *Tourist Studies* 13: 3, 268–286.
- Valtioneuvoston periaatepäätös (2011). Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta. 12 s. Työ- ja elinkeinoministeriö.
- Vuoristo, K.-V. (2003). *Matkailun maailma*. 478 s. WSOY, Porvoo.
- Vuoristo, K.-V. & N. Vesterinen (2009). *Lumen ja suven maa - Suomen matkailumaantiede*. 3 pain. 423 s. WSOYpro oy, Porvoo.
- Wilson, J. (2012a). Tourism - the view from space. Teoksessa Wilson, J. (toim). *The Routledge handbook of tourism geographies*, s. 1–5. Routledge, London and New York.
- Wilson, J. (2012b; toim). *The Routledge Handbook of Tourism Geographies*, 330 s. Routledge, London and New York.
- Winter, C. (2007) Tourism, nation and power - A Foucauldian perspective of "Australia's" Ghan Train. Teoksessa Coles, T. & A. Church (toim.): *Tourism, Power and Space*, 101–121. Routledge, London and New York.
- Woods, M. (2011). The local politics of the global countryside: boosterism, aspirational ruralism and the contested reconstruction of Queenstown, New Zealand. *GeoJournal* 76, 365–381.
- Woodward, K, D. P. Dixon & J. P. Jones (2009). Poststructuralism/Poststructuralist geographies. Teoksessa Kitchin R. & N. Thrift (toim.) *International Encyclopedia of Human Geography*, 396–407. Elsevier, Amsterdam.
- Wyss, R., T. Luthe & B. Abegg (2014). Building resilience to climate change - the role of cooperation in alpine tourism networks. *Local Environment*, 1–15.
- Yrityskyselyn tulokset (2011). Yrityskyselyn tulokset -raportti. Julkaisematon selvitys. 16 s.
- Zahra, A. L. (2010). A historical analysis of tourism policy implementation by local government. *Journal of Tourism History* 2: 2, 83–98.
- Åkerlund, U., O. Lipkina & C. M. Hall (2015). Second home governance in the EU: in and out of Finland and Malta. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure & Events* 7: 1, 77–97.

LIITE I

Lista haastatelluista henkilöistä:

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus:

- Matti Räinen, Ylijohtaja
- Leila Helaakoski, Elinkeinot, työvoima ja osaaminen -vastuualueen johtaja
- Timo Lehtiniemi, Maaseutu- ja energiayksikön päällikkö
- Tiina Suutari, Maaseutu ja energiayksikön ryhmäpäällikkö
- Heikki Aronpää, Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen johtaja
- Arja Keränen, Asiantuntija (matkailuhankkeet)
- Riitta Ilola, Strategiayksikön päällikkö

Pohjois-Pohjanmaan liitto:

- Pauli Harju, Maakuntajohtaja
- Maria Juurikka, vs. kehittämisspäällikkö
- Tiina Rajala, Kehitysjohtaja
- Jussi Rämet, Aluesuunnittelu-tulosalueen johtaja
- Heikki Ojala, Aluekehityspäällikkö
- Pekka Mäntynen, matkailun Kehittämistoimikunnan puheenjohtaja

Vastaajan asema organisaatiossa sekä suhde Kuusamoon

- Asemanne ja tehtävät/työnkuva organisaatiossa
- Suhteenne Kuusamoon yksilötasolla ja viran puolesta

Kuusamon elinkeinojen suhteet ja merkitykset

- Kuusamon merkittävimmät yritykset/elinkeinot ja niiden merkittävyys Pohjois-Pohjanmaalla sekä Kuusamossa

- Mitä elinkeinoja/yhdistelmiä tulisi suosia

o Onko matkailuelinkeinolla jokin erityisasema

- Onko matkailuelinkeinolla, tai jollain muulla elinkeinolla, etuoikeus luonnon hyödyntämiseen

Kuusamossa tai Pohjois-Pohjanmaalla

- Kuinka elinkeinojen muutosta tulisi ohjata Kuusamossa

Matkailun piirteet Kuusamossa

- Matkailun merkitys Kuusamon kaupungille
- Millainen kaupunki Kuusamo olisi, jos sen matkailuelinkeino ei olisi erityisen merkittävä
- Kansainvälisen matkailun tärkeys ja suhde kotimaan matkailuun Pohjois-Pohjanmaalla
 - o Eroavatko sen vaikutukset kotimaan matkailusta?
- Toimiiko Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia Kuusamon tapauksessa?
- Mihin maakuntaliitto/ELY-keskus ohjaa Kuusamon matkailua kontrolloimillaan rahoituksilla

sekä tuilla

- Kuinka ELY-keskus/liitto huomioi kestävän kehityksen periaatteet ohjatessaan matkailun

kehitystä Pohjois-Pohjanmaalla?

Rukan matkailukeskuksen vaikutukset

- Millaisia hyötyjä ja haittoja matkailunkehityksen Ruka-vetoisuudesta on Kuusamon aluekehitykselle?
- Asettaako kansainvälinen matkailu erilaisia vaatimuksia Rukan palveluntarjonnalle kuin

kotimainen matkailu

- Onko Rukan matkailukeskuksella vaikutusta Kuusamon ulkopuolella?

Vastaajan käsitys Kuusamon matkailusta

- Kuusamon matkailu verrattuna Pohjois-Pohjanmaan muihin kuntiin
- Kuusamon matkailun tärkeimmät piirteet ja mahdollisuudet

Taustatietoja

- Syntymävuotenne
- Koulutustaustanne

LIITE III



Euroopan maaseudun
kehittämisen maatalousrahasto:
Eurooppa investoi maaseutualueisiin



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Koillis-Suomen kehittämissyhtiö Naturpolis Oy
Nuottatie 6 A
93600 Kuusamo

Oulun yliopisto
Maantieteen laitos
PL 3000
90014 Oulun

yliopisto

Arvoisa vastaanottaja,

Naturpolis Oy:llä, Kuusamon kaupungilla ja Oulun yliopistolla on meneillään kolmivuotisen matkailun ja aluekehityksen kytkeäntöihin liittyvän tutkimushankkeen viimeinen vuosi. Oheinen kyselylomake on osa tutkimusta, jossa selvitetään matkailuelinkeinon vaikutuksia Kuusamon matkailu- ja aluekehitykseen. Elinkeinojen osalta tutkitaan niiden alueellista jakautumista, yhteistyömahdollisuuksia matkailuelinkeinon kanssa sekä muiden elinkeinojen suhdetta matkailuelinkeinon. Rukan matkailukeskuksesta tarkastellaan palveluntarjontaa tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Kuusamon matkailua tutkitaan sen merkityksen, aluekehityksen sekä kansainvälistymisen näkökulmista.

Tässä tutkimuksessa lähestymme Kuusamon kaupunginvaltuutettuja sekä kaupungin keskeisiä johtohenkilöitä. Toivomme Teidän palauttavan täytetyn lomakkeen **viimeistään perjantaina 30.5.2014** kyselyn mukana tulleella palautuskuorella, jonka postimaksu on jo maksettu.

Kyselylomakkeen vastaukset **käsitellään luottamuksellisesti ja ainoastaan tilastollisina kokonaisuuksina**. Yksittäiset vastaukset jäävät vain tutkijoiden tietoon.

Tutkimus julkaistaan syksyllä Naturpolis-sarjassa, joka on luettavissa myös internetissä. Kaikille avoin tulosten julkistamistilaisuus järjestetään Kuusamossa syksyllä 2014. Tutkimuksen aineistoa hyödynnetään lisäksi myöhemmin aihepiiriä käsittelevässä maantieteen pro gradu -tutkielmassa.

Teidän mielipiteenne on tärkeä kaupunkinne kehittämisessä ja menestystekijöiden rakentamisessa.

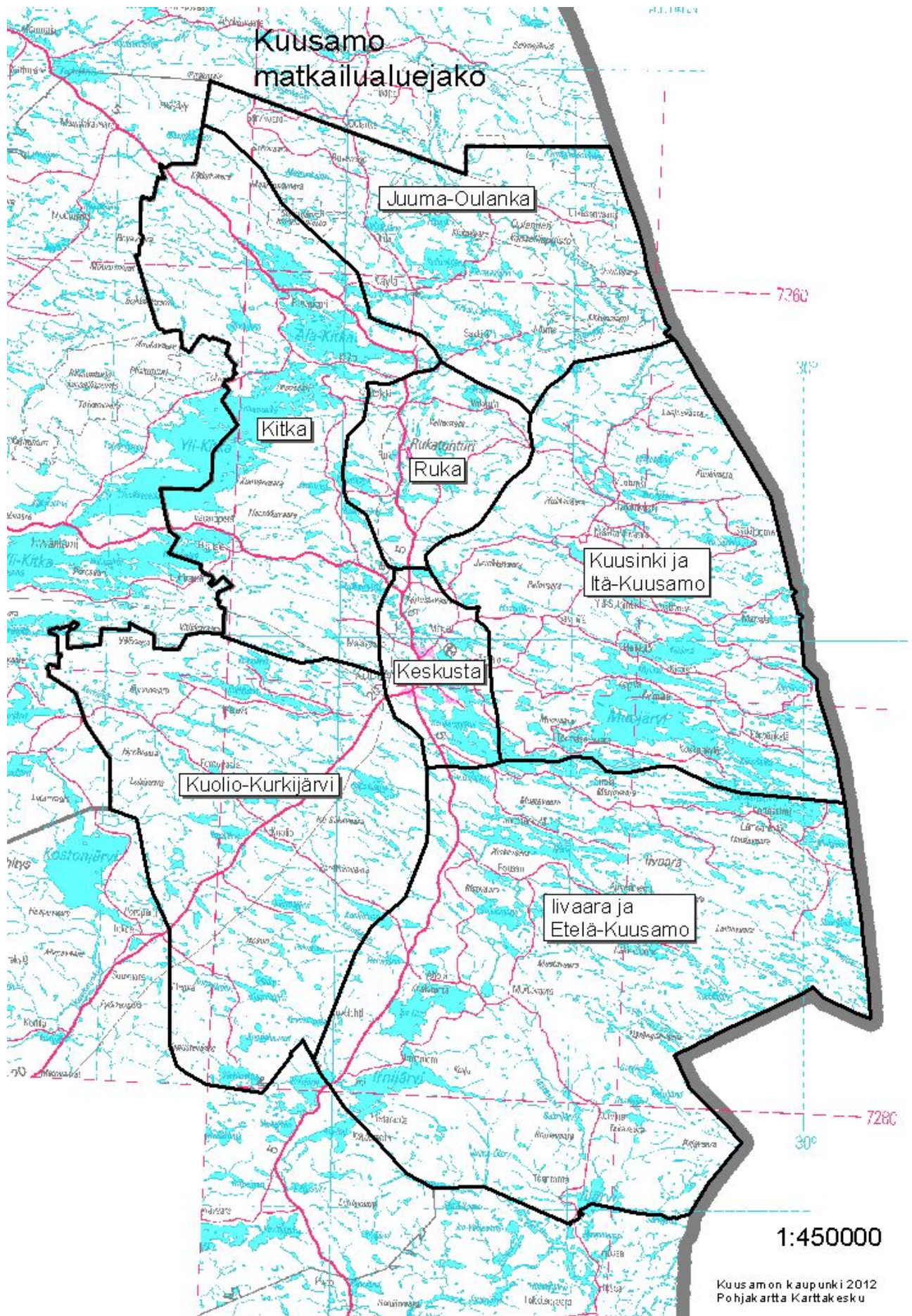
Yhteistyöstä etukäteen kiittäen,

Jarkko Saarinen, FT
Professori
Oulun yliopisto, maantieteen laitos

Jari Hentilä
Toimitusjohtaja
Naturpolis Oy

Lisätietoja antavat:
Pekka Kauppila, FT
Tutkija
Naturpolis Oy
040-5680 401
pekka.kauppila@oulu.fi

Henri Immonen
Projektitutkija
Oulun yliopisto, maantieteen laitos
050-3438980
henri.immonen@student.oulu.fi



OSA I Elinkeinojen alueellisuus ja yhteistyö

1) Miten seuraavat elinkeinot soveltuvat mielestänne Kuusamon eri alueille? Aluejaon näette edellisellä sivulla olevasta kartasta.

Merkittää jokaiselle vaakariville kyseisen elinkeinon kohdalle: mikäli elinkeino soveltuu alueelle, merkitkää ruutuun plusmerkki (+). Mikäli elinkeino ei sovellu alueelle, merkitkää ruutuun miinusmerkki (-). Mikäli ette osaa sanoa, merkitkää ruutuun nolla (0).

	Juuma-Oulanka	Kitka	Ruka	Kuusinki ja Itä-Kuusamo	Keskusta	Kurkijärvi	Iivaara ja Etelä-Kuusamo
Maatalous							
Matkailu							
Metsätalous							
Kalatalous							
Porotalous							
Luonnontuoteala (esim. marjat ja sienet)							
Kaivosala							

2) Kuinka kehittäisitte matkailuelinkeinoa suhteessa muihin elinkeinoihin?

Rastittakaa (x) mielestänne sopivin vaihtoehto jokaiselle vaakariville.

Matkailuelinkeino	Kehittäisin enemmän matkailuelinkeinoa kuin kyseistä elinkeinoa	Kehittäisin elinkeinoja yhtä paljon	Kehittäisin enemmän kyseistä elinkeinoa kuin matkailuelinkeinoa	Elinkeino-vaihtoehdot
Matkailu	☐	☐	☐	Maatalous/jatkojalostus
Matkailu	☐	☐	☐	Metsätalous/jatkojalostus
Matkailu	☐	☐	☐	Kalatalous/jatkojalostus
Matkailu	☐	☐	☐	Porotalous/jatkojalostus
Matkailu	☐	☐	☐	Luonnontuoteala (esim. marjat ja sienet)/jatkojalostus
Matkailu	☐	☐	☐	Kaivosala

3) Millaisiksi näette matkailuelinkeinon ja seuraavien elinkeinojen väliset yhteistyömahdollisuudet tulevaisuudessa?

Rastittakaa (x) mielestänne sopivin vaihtoehto jokaiselle vaakariville.

	Erittäin hyvät mahdolli- suudet	Hyvät mahdolli- suudet	Ei hyvät eikä huonot mahdollisuudet	Huonot mahdolli- suudet	Erittäin huonot mahdolli- suudet
Matkailu ja maatalous/ jatkojalostus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkailu ja metsätalous/ jatkojalostus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkailu ja kalatalous/ jatkojalostus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkailu ja porotalous/ jatkojalostus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkailu ja luonnontuoteala (esim. marjat ja sienet)/ jatkojalostus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkailu ja kaivosala	☐	☐	☐	☐	☐

OSA II Rukan matkailukeskuksen palveluntarjonta tällä hetkellä ja tulevaisuudessa

4) Mitä mieltä olette seuraavien palveluiden määrästä Rukan matkailukeskuksessa tällä hetkellä?

Rastittakaa (x) mielestänne sopivin vaihtoehto jokaiselle vaakariville.

	Määrää tulisi lisätä	Nykyinen määrä on riittävä	Määrää tulisi vähentää
Majoituspalvelut	☐	☐	☐
Mökkikapasiteetti	☐	☐	☐
Ravitsemuspalvelut	☐	☐	☐
Ohjelmapalvelut	☐	☐	☐
Liikennepalvelut	☐	☐	☐
Terveyspalvelut	☐	☐	☐
Yleisvähittäiskauppa	☐	☐	☐
Erikoisvähittäiskauppa	☐	☐	☐
Huolto- ja korjaamopalvelut	☐	☐	☐
Rivitaloasunnot (omistus)	☐	☐	☐
Rivitaloasunnot (vuokrattavat)	☐	☐	☐
Omakotitalot (omistus)	☐	☐	☐
Omakotitalot (vuokrattavat)	☐	☐	☐

5) Mitä mieltä olette seuraavien palveluiden tarpeesta Rukan matkailukeskuksessa vuoteen 2020 mennessä?

Rastittakaa (x) mielestänne sopivin vaihtoehto jokaiselle vaakariville.

	Tarvitaan	Ei tarvita
Kirjasto	☐	☐
Kylpylä	☐	☐
Nuorisotilat	☐	☐
Monitoimihalli (messut, konsertit ym.)	☐	☐
Elokuvateatteri	☐	☐
Toimitilaa harrasteryhmille	☐	☐
Kappeli	☐	☐
Luistinerata/ jäähiekkokaukalo	☐	☐
Urheilukenttä	☐	☐

Tarvitaanko Rukan matkailukeskukseen mielestänne joitakin muita palveluita?

Jos kyllä, mitä? _____

OSA III Matkailun piirteet Kuusamossa

6) Ottakaa kantaa seuraaviin Kuusamon matkailun merkitystä, aluekehitystä ja kansainvälistymistä koskeviin väittämiin.

Rastittakaa (x) mielestänne sopivin vaihtoehto jokaiselle väittämälle.

	Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
1. Julkisia palveluita (esim. kirjasto, nuorisotila ja terveystalvelut) täytyy tarjota enemmän Rukan matkailukeskuksessa	☐	☐	☐	☐	☐
2. Kuusamon matkailun kautta tuotettu imago edistää aluekehitystä	☐	☐	☐	☐	☐
3. Charter-lennot ovat reittilentoja tärkeämpiä Kuusamon kansainvälisen matkailun saavutettavuuden kannalta	☐	☐	☐	☐	☐
4. Venäläisten matkailijoiden tarjoama kasvupotentiaali on parempi kuin muiden alueiden (esim. Keski-Eurooppa tai Aasia) vuoteen 2020 mennessä	☐	☐	☐	☐	☐
5. Kuusamon kaupunki on luonut matkailuelinkeinon kehittymiselle vakaat toimintaedellytykset	☐	☐	☐	☐	☐
6. Kuusamon kaupunki ei huomioi kaavoituksessaan matkailuelinkeinon tarpeita riittävän hyvin	☐	☐	☐	☐	☐
7. Kuusamon kaupungin on panostettava enemmän matkailuelinkeinon kuin muihin elinkeinoihin	☐	☐	☐	☐	☐

	Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
8. Lappi-yhteistyö kasvattaa huomattavasti Kuusamon vetovoimaa kansainvälisillä matkailumarkkinoilla	☐	☐	☐	☐	☐
9. Matkailuelinkeinon keskittyminen ohjaa Kuusamon kaupungin kehittämistoimia samoille alueille	☐	☐	☐	☐	☐
10. Kansainväliset matkailijat ovat paras keino lisätä alueen matkailutuloja	☐	☐	☐	☐	☐
11. Muiden elinkeinon tulee huomioida matkailuelinkeino suunnitelmissaan	☐	☐	☐	☐	☐
12. Vapaa-ajan asukkaita/mökkiläisiä huomioidaan riittävästi Kuusamon kaupungin päätöksenteossa	☐	☐	☐	☐	☐
13. Matkailuelinkeinon sekä poro- ja kalatalouden välinen yhteistyö parantaa Kuusamon erottumista kansainvälisillä matkailumarkkinoilla	☐	☐	☐	☐	☐
14. Kuusamon matkailun kehittäminen on keskittynyt liikaa Rukan matkailukeskukseen	☐	☐	☐	☐	☐
15. Kuusamon kaupunki pitää matkailuelinkeinoa tärkeimpänä yksittäisenä elinkeinona	☐	☐	☐	☐	☐
16. Rukan matkailukeskuksen ulkopuolella luontoa tulee kaavoittaa enemmän matkailuelinkeinon kuin muiden luontoon perustuvien elinkeinon käyttöön	☐	☐	☐	☐	☐
17. Vienan Karjalan vetovoimaa on käytettävä enemmän Kuusamon kansainvälisen matkailun edistämisessä	☐	☐	☐	☐	☐
18. Kunnan ulkopuoliset tahot (mm. ELY-keskus ja maakuntaliitto) ohjaavat liikaa Kuusamon matkailun kehittämistä	☐	☐	☐	☐	☐
19. Kuusamon kaupunki ei ole edistänyt riittävästi elinkeinon välistä vuoropuhelua	☐	☐	☐	☐	☐
20. Matkailun kehittämisessä tulee huomioida enemmän kansainvälisten kuin kotimaisten matkailijoiden tarpeita	☐	☐	☐	☐	☐
21. Kuusamon kansainvälistä matkailua tulee edistää Rukan matkailukeskusvetoisesti	☐	☐	☐	☐	☐

	Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
22. Matkailuelinkeinon tulee huomioida muut elinkeinot suunnitelmissaan	☐	☐	☐	☐	☐
23. Matkailuelinkeinon harjoittamisen edellytyksiä tulee lisätä muillakin Kuusamon alueilla kuin Rukan matkailukeskuksessa	☐	☐	☐	☐	☐

OSA IV Kuusamon matkailun tunnuslukuja

Arvioikaa seuraavia Kuusamon matkailun tunnuslukuja.

7) Kuinka paljon käsityksenne mukaan Kuusamo sai kokonaismatkailutuloja (välittömät, välilliset ja johdetut tulot) vuonna 2010?

☐ Alle 100 miljoonaa €

☐ Yli 100 miljoonaa €

☐ En osaa sanoa

8) Kuinka paljon käsityksenne mukaan matkailuelinkeino työllisti Kuusamossa kokonaishenkilötyövuosina (välitön, välillinen ja johdettu työllisyys) vuonna 2010?

☐ Alle 600 henkilötyövuotta

☐ Yli 600 henkilötyövuotta

☐ En osaa sanoa

9) Kuinka paljon käsityksenne mukaan Kuusamossa kertyi Tilastokeskuksen virallisia rekisteröityjä yöpymisiä vuonna 2012?

☐ Alle 600 000 rekisteröityä yöpymistä

☐ Yli 600 000 rekisteröityä yöpymistä

☐ En osaa sanoa

10) Kuinka monta prosenttia kansainvälisten yöpymisten osuus oli käsityksenne mukaan kaikista Tilastokeskuksen virallisista rekisteröidyistä yöpymisistä Kuusamossa vuonna 2012?

_____ %

11) Mikä oli käsityksenne mukaan lentomatkustajien määrä Kuusamon lentoasemalla vuonna 2013?

☐ Alle 100 000 lentomatkustajaa

☐ Yli 100 000 lentomatkustajaa

☐ En osaa sanoa

OSA V Vastaajan taustatiedot

12) Vastaajan sukupuoli

☐ Mies

☐ Nainen

13) Syntymävuotenne

19 _____

14) Koulutuksenne (merkitkää vain korkein koulutusasteenne)

- ☐ Ylempi korkeakoulututkinto
- ☐ Alempi korkeakoulututkinto
- ☐ Opistotutkinto
- ☐ Ammattikoulututkinto tai ammattikurssi
- ☐ Ylioppilas
- ☐ Peruskoulu tai vastaava koulutus
- ☐ Muu, mikä? _____

15) Ammattiasemanne

- ☐ Yritysjohdaja, yrittäjä tai ammatinharjoittaja
- ☐ Julkishallinnollinen johtotehtävä
- ☐ Toimihenkilö tai työntekijä
- ☐ Eläkeläinen
- ☐ Opiskelija tai koululainen
- ☐ Työtön
- ☐ Muu, mikä? _____

16) Asemanne Kuusamossa

- ☐ Olen kaupunginvaltuutettu ja olen ollut valtuustossa yhteensä ____ vuotta
- ☐ Olen kaupunginjohtaja, toimialajohtaja tai toimitusjohtaja ja työskennellyt nykyisen työnantajani palveluksessa yhteensä ____ vuotta

17) Saiko kotitaloutenne matkailutuloja vuonna 2013?

- ☐ Ei
- ☐ Kyllä, alle 25 % kotitalouden bruttotuloista
- ☐ Kyllä, 25–50 % kotitalouden bruttotuloista
- ☐ Kyllä, yli 50 % kotitalouden bruttotuloista

18) Suhteenne Kuusamoon

- ☐ Olen syntynyt Kuusamossa ja asun siellä edelleen
- ☐ Olen syntynyt Kuusamossa, mutta en asu siellä enää. Asuin Kuusamossa ____ vuotta
- ☐ En ole syntynyt Kuusamossa, mutta asun nyt siellä. Olen asunut Kuusamossa ____ vuotta

19) Millä alueella asutte Kuusamossa? Katso Kuusamon aluejakokartta sivulta 2.

- Asun _____
- ☐ En asu Kuusamossa

Vapaa sana

Jos teille heräsi ajatuksia kyselyn aiheesta tai itse kyselystä, voitte kertoa niistä tässä:

Suuri kiitos ajastanne ja vastauksistanne!