

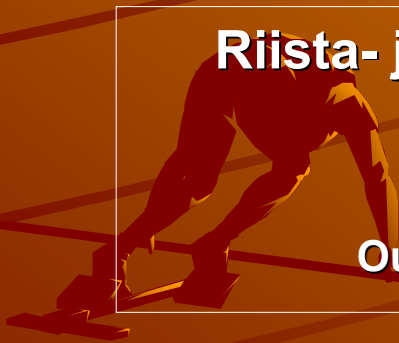
**Matkailukehitystä vai aluekehitystä?  
Matkailun rooli syrjäseutujen aluekehityksessä**

**Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen tutkimuspäivät**

**18.–19.11.2008 Jyväskylä**

**Tutkimusasiamies, FT Pekka Kauppila**

**Oulun yliopisto, maantieteen laitos/Naturpolis Kuusamo**



# Esityksen rakenne

## ◆ Johdanto

- syrjäseudut rakennemuutoksessa
- matkailun mahdollisuudet ja haasteet syrjäseuduilla

## ◆ Matkailukeskukset: ytimiä periferiassa

- Suomen matkailustrategia
- Cases: Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs

## ◆ Matkailusuunnittelu ja aluekehitys

- matkailukeskeinen ja aluekehityskeskeinen malli
- Cases: Kuusamo, Salla ja Inari

## ◆ Yhteenveto ja pohdinta

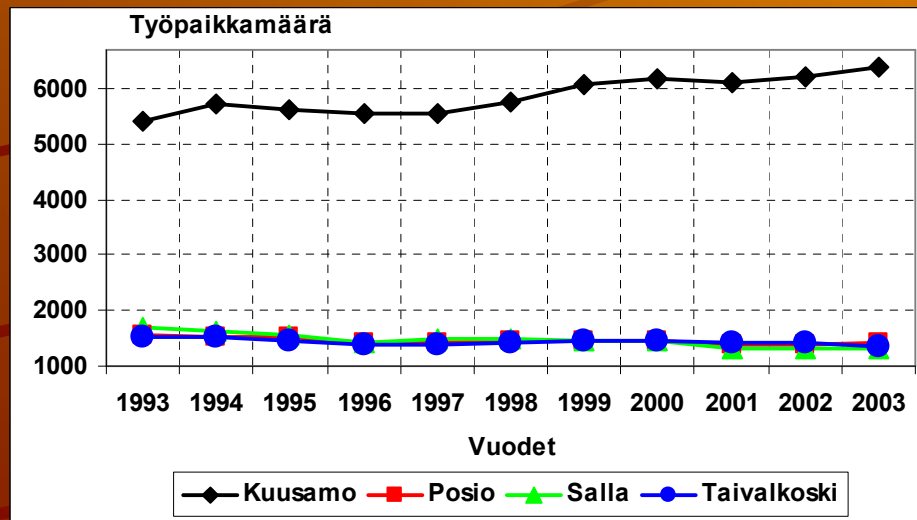
- spatio-funktionaalinen-malli: matkailun aluekehitysvaikutusten lisääminen syrjäseuduilla

# JOHDANTO

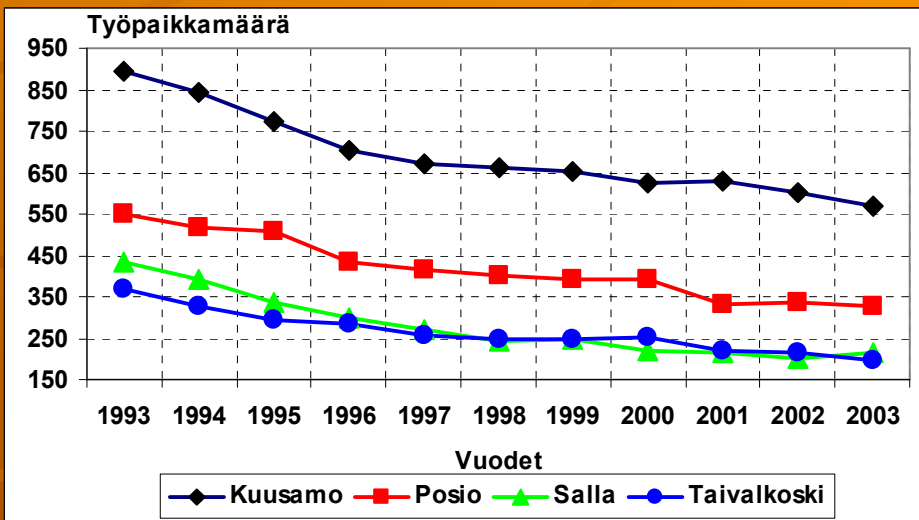


# Koillis-Suomen kuntien työpaikkakehitys 1993–2003

## Kaikki työpaikat



## Maa-, metsä- ja kalatalous



**Kuusamo**

-tarkasteltu 26 asiakirjaa:

Kuntasuunnitelmat/Talousarviot/

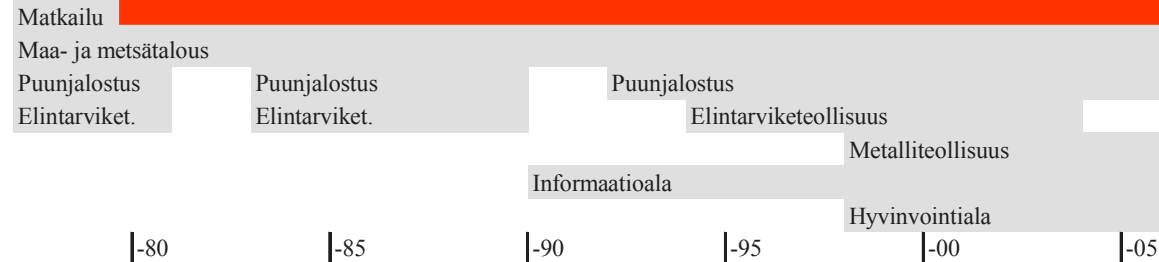
Taloussuunnitelmat vuosilta  
77, 81, 83-88, 90-95, 98, 00-02, 05

Elinkeinojen kehittämissuunnitelma (1987)

Kuusamon seudun kehittämissuunnitelma (1991)

Naturpolis Kuusamo kehittämissuunnitelma (2000)

Palvelustrategia (2004)

**Posio**

-27 asiakirjaa:

Kuntasuunnitelmat/Talousarviot/

Taloussuunnitelmat vuosilta  
76, 82-90, 92-98, 00-04

Posion kehittämissuunnitelma (1990)

Maaseudun kehittämissuunnitelma (1992)

Kunnan kehittämissuunnitelma (1993)

Lapin maaseudun tulevaisuus (1994)

Palvelustrategia (2004)

**Salla**

-33 asiakirjaa:

Kuntasuunnitelmat/Talousarviot/

Taloussuunnitelmat vuosilta  
74, 1980-2004Elinkeinojen kehittämissuunnitelmat  
vuosilta 74, 87Kunnan kehittämissuunnitelmat  
vuosilta 88, 89

Erityisalueohjelma (1991)

Sallan kuntastrategia (2001)

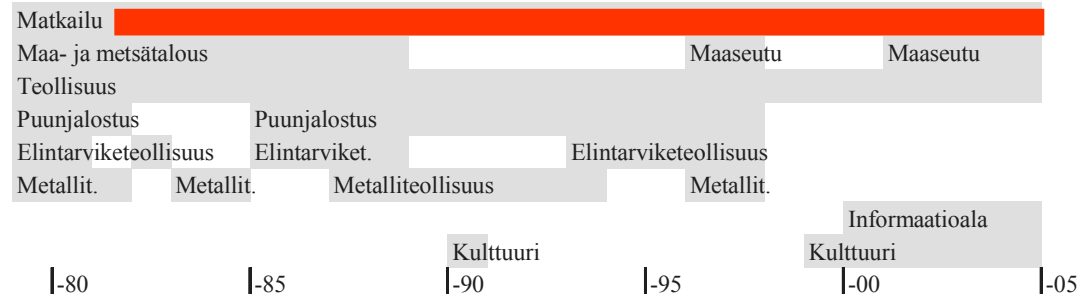
**Taivalkoski**

-28 asiakirjaa:

Kuntasuunnitelmat/Talousarviot/

Taloussuunnitelmat vuosilta  
79, 81-96, 98-03Elinkeinojen kehittämissuunnitelmat  
vuosilta 87, 88

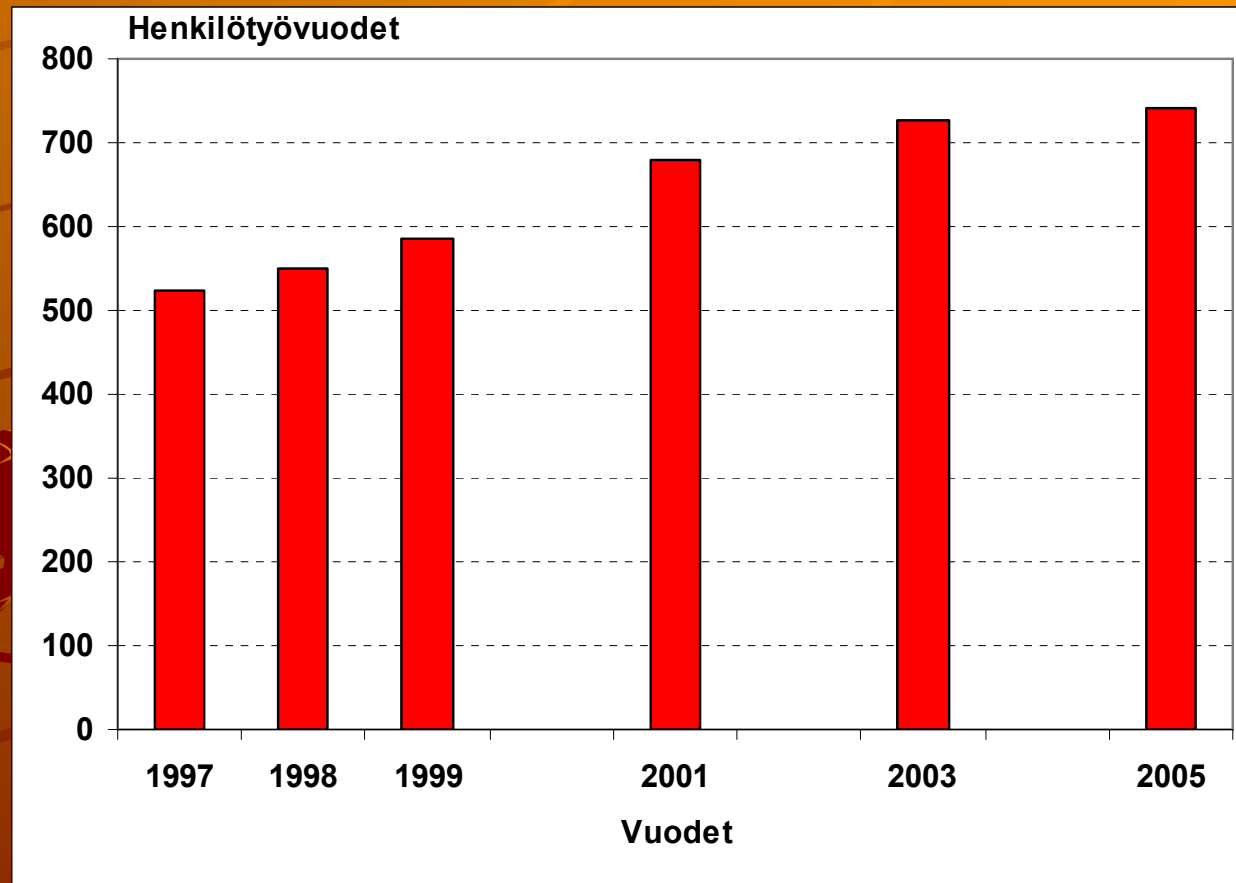
Palvelustrategia (2004)



Lähde:

Juntheikki 2005

**Kuusamon matkailun henkilötyövuodet 1997–1999, 2001, 2003 ja 2005  
(Hätälä & Kauppila 1999; Kauppila & Ervasti 2001; Ervasti & Kauppila 2003;  
Juntheikki & Korhonen 2005; Kauppila 2007)**



**Muutos 1997–2005: + 217 henkilötyövuotta (+ 41 prosenttia)**

**Vuonna 2005 matkailun htv:t olivat 23 prosenttia Kuusamon  
yritys- ja toimipaikkarekisterin htv:sta**

# Matkailun mahdollisuudet ja haasteet

## ✦ Syrjäseuduilla matkailun kehittämisen tavoitteet liittyvät aluetalouden osalta muun muassa seuraaviin tekijöihin (Hall & Jenkins 1998)

- ylläpitää ja luoda tuloja, työllisyyttä ja kehitystä
- ylläpitää ja kehittää alueen taloudellista ja sosiaalista infrastruktuuria
- kannustaa monipuolistamaan aluetaloutta
- auttaa ja kannustaa paikallisväestön elinympäristön ja palveluiden säilymistä
- edistää paikallisten luonto- ja kulttuuriperinnön säilymistä ja suojelua

## ✦ Haasteita syrjäseutujen matkailun kehittämisessä (Hall & Boyd 2005)

- päätöstekovallan puute; perifeerisyys poliittisessa, taloudellisessa ja sosiaalisessa päätöksenteossa
- sijainnillinen perifeerisyys; kustannustekijä saavutettavuudessa
- yksipuolinen aluetalous
- muuttotappioalueita; osaamisvaje

# **MATKAILUKESKUKSET: YTIMIÄ PERIFERIASA**



# Suomen matkailustrategia

## Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013 (Virtanen ym. 2006: 23):

*“Voimakkaan kasvun aikaansaamiseksi matkailun kehittämistoiminta kohdistetaan kahteen strategiseen painopistealueeseen:*

### **1. Matkailukeskusten kehittäminen**

### **2. Teemapohjaisten tuotteiden ja palveluiden kehittäminen**

*... Matkailukeskusten kehittäminen synnyttää mm. kriittistä massaa ja saa aikaan lumipalloefektin, joka luo tulo- ja työllisyysvaikutuksia, yritysten erikoistumista sekä voimakasta kasvu. Lisäksi suuret matkailukeskukset pystyvät tarjoamaan työntekijöille ja heidän perheilleen elämisen perusedellytykset ja palvelut. Matkailukeskuksissa samanaikaisesti toteutettavilla, toisiaan tukevilla kehittämistoimenpiteillä saadaan aikaan parempia tuloksia.”*



Lähde: Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002

# Väestömäärän muutos vuosina 1970–2003

## Väestö:

alueella vakituisesti  
asuvat 31.12.

## Muutos 1970-2003:

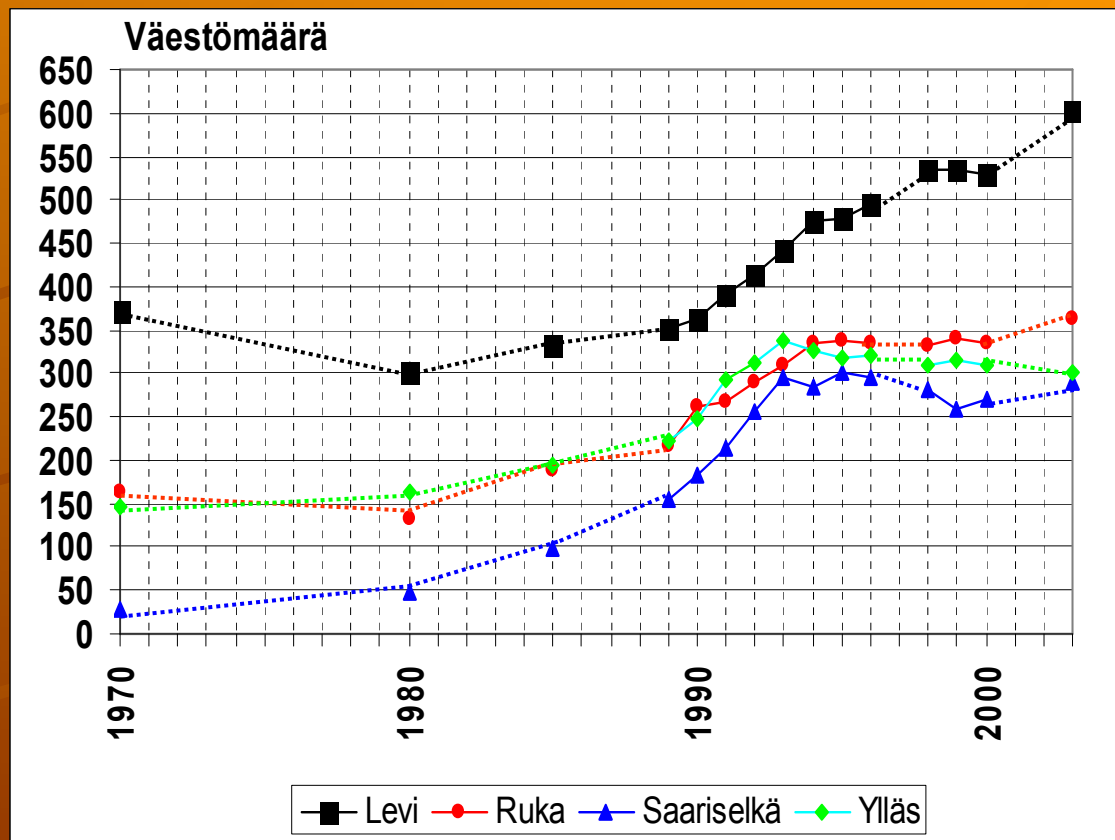
Kittilä: -20 % (-1 452 hlö)

Kuusamo: -4 % (-810)

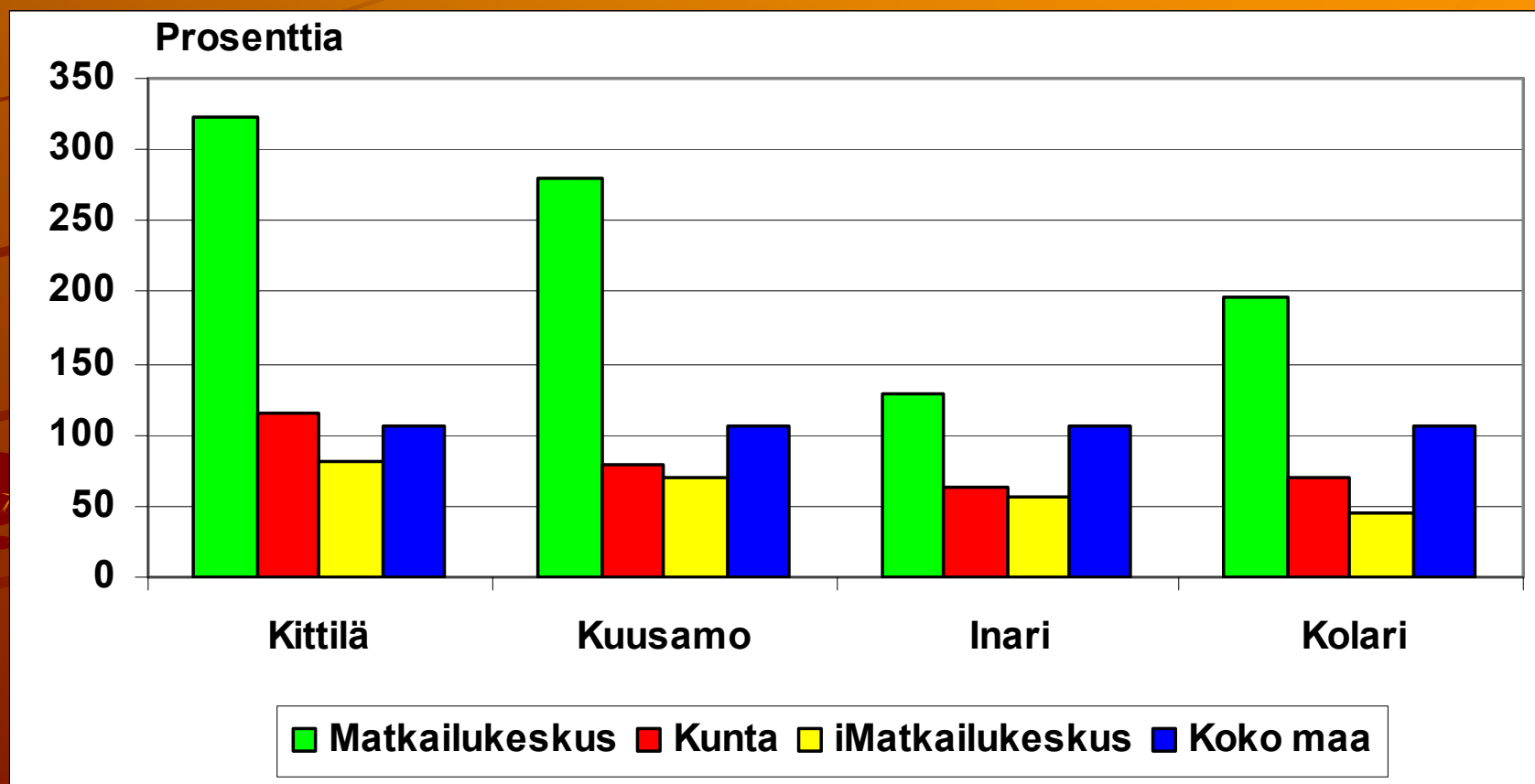
Inari: +3 % (+222)

Kolari: -22 % (-1 091)

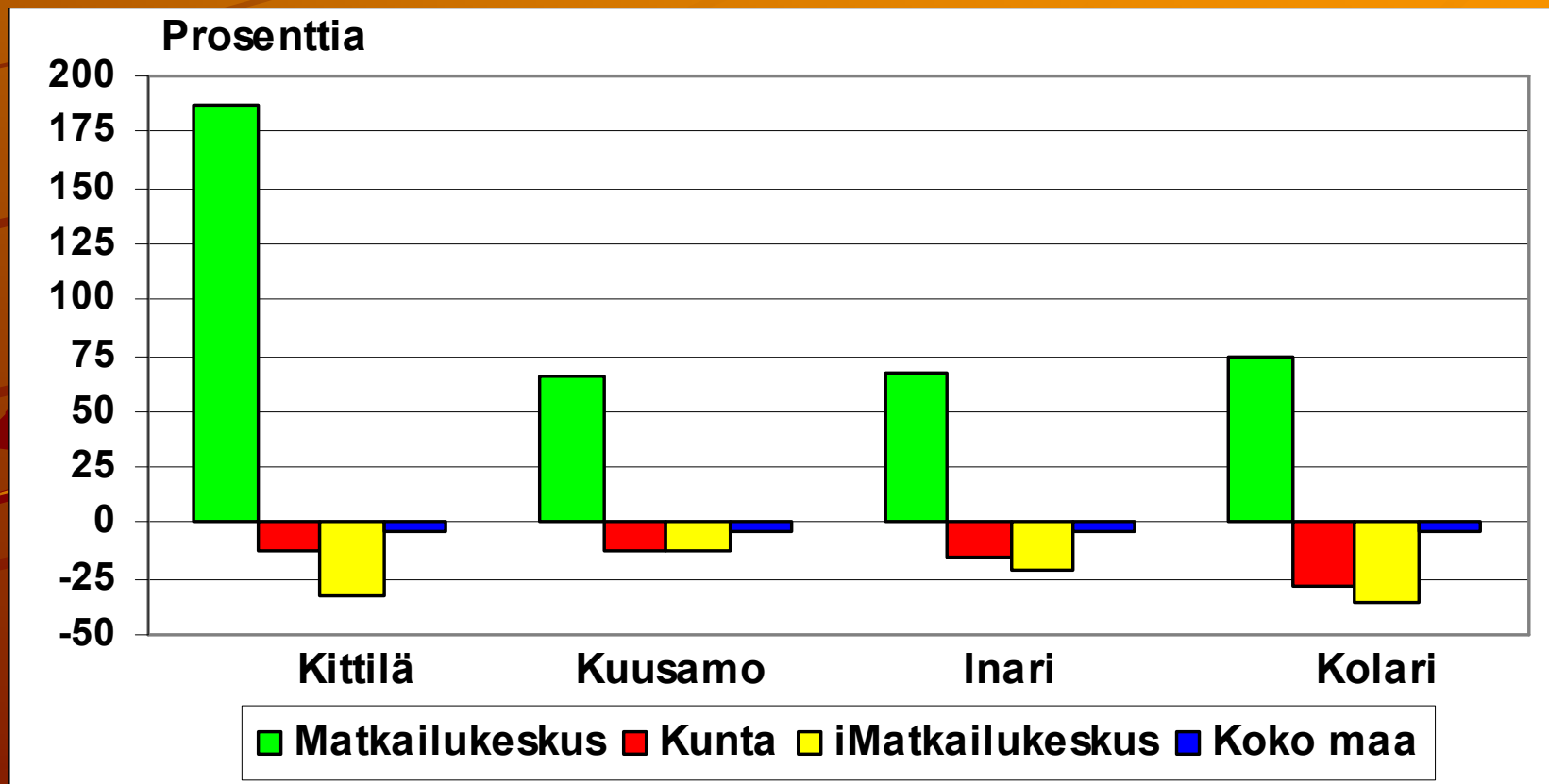
Suomi: +14 % (+621 396)



## Yritystoimipaikkojen suhteellinen muutos (%) vuosina 1993–2006



## Työpaikkojen suhteellinen muutos (%) vuosina 1990–2003



## Matkailukeskukset suhteessa sijaintikuntiin

Muuttujat	Levi	Ruka	Saariselkä	Ylläs
Väestö				
1970	<b>5 %</b>	1 %	<b>0 %</b>	<b>3 %</b>
2003	<b>10 %</b>	2 %	<b>4 %</b>	<b>8 %</b>
Yritystoimipaikat				
1993 (lkm)	<b>14 % (36)</b>	4 % (21)	12 % (36)	<b>16 % (33)</b>
2006 (lkm)	<b>27 % (152)</b>	8 % (80)	16 % (82)	<b>29 % (98)</b>
Työpaikat				
1990 (lkm)	<b>9 % (235)</b>	3 % (206)	7 % (242)	<b>7 % (124)</b>
2003 (lkm)	<b>30 % (675)</b>	5 % (342)	15 % (404)	<b>16 % (217)</b>

# Keskuksen ja periferian ominaispiirteet (Boterill ym. 2000)

Keskus	Periferia
Korkea talouden aktiviteetti ja monipuolinen talouden rakenne	Alhainen talouden aktiviteetti ja perinteiset elinkeinot
Kaupunkialueita: kasvava väestömäärä positiivisen muuttotaseen seurauksena ja suhteellisen nuori väestörakenne	Maaseutualueita: vähenevä väestömäärä negatiivisen muuttotaseen seurauksena ja ikääntyvä väestörakenne
Innovatiivisuus, edelläkävynä ja hyvät informaatiovirrat	Riippuvuus tuoduista teknologioista ja ideoista sekä vaatimattomat informaatiovirrat
Poliittinen, taloudellinen ja sosiaalinen päätöksenteko	Kaukaisuus päätöksentekoon johtaa luovuttamiseen ja voiman puutteeseen
Hyvä infrastruktuuri ja palveluvarustus	Vaatimaton infrastruktuuri ja palveluvarustus

# **MATKAILUSUUNNITTELU JA ALUEKEHITYS**



# Matkailukeskeinen ja aluekehityskeskeinen malli (Saarinen 2007)

## Matkailukeskeinen



## Aluekehityskeskeinen



# Talouden rakenne, matkailuresurssit ja elinkeinopolitiikka: syrjäinen maaseutu (lisäyksiin Leinonen, Kauppila & Saarinen 2008)

## Aluetalouden rakenne

### Monipuolinen

*(2) Perinteiset elinkeinot*  
*Uudet elinkeinot*

*(3) Perinteiset elinkeinot*  
*Uudet elinkeinot*  
*Matkailu*

*Alueen matkailu-  
resurssit*

**Aluekehityskeskeinen malli**  
(ei matkailu mukana)

**Matkailukeskeinen tai  
aluekehityskeskeinen malli**

**Vaatimattomat**

**Erinomaiset**

*(1) Perinteinen elinkeino*  
*Uusi elinkeino*

*(4) Matkailu*

**Matkailukeskeinen malli**

### Yksipuolinen

## A) Matkailuresurssit: luonnonvetovoima

LI-tason kunnat (21 kpl):

- Inari
- **Kuusamo**
- Enontekiö
- Lieksa
- Sodankylä
- Kittilä
- Utsjoki
- Muonio
- Posio
- Rovaniemen mlk.
- **Salla**
- Savonlinna
- Taivalkoski
- Kuhmo
- Vaala
- Kemijärvi
- Parikkala
- Mikkeli
- Puumala
- Kuopio
- Savukoski

## B) Aluetalouden rakenne

Salla: tp. 186, lv. 45 milj. €, ta. 28/63, henk. 395 (2006)

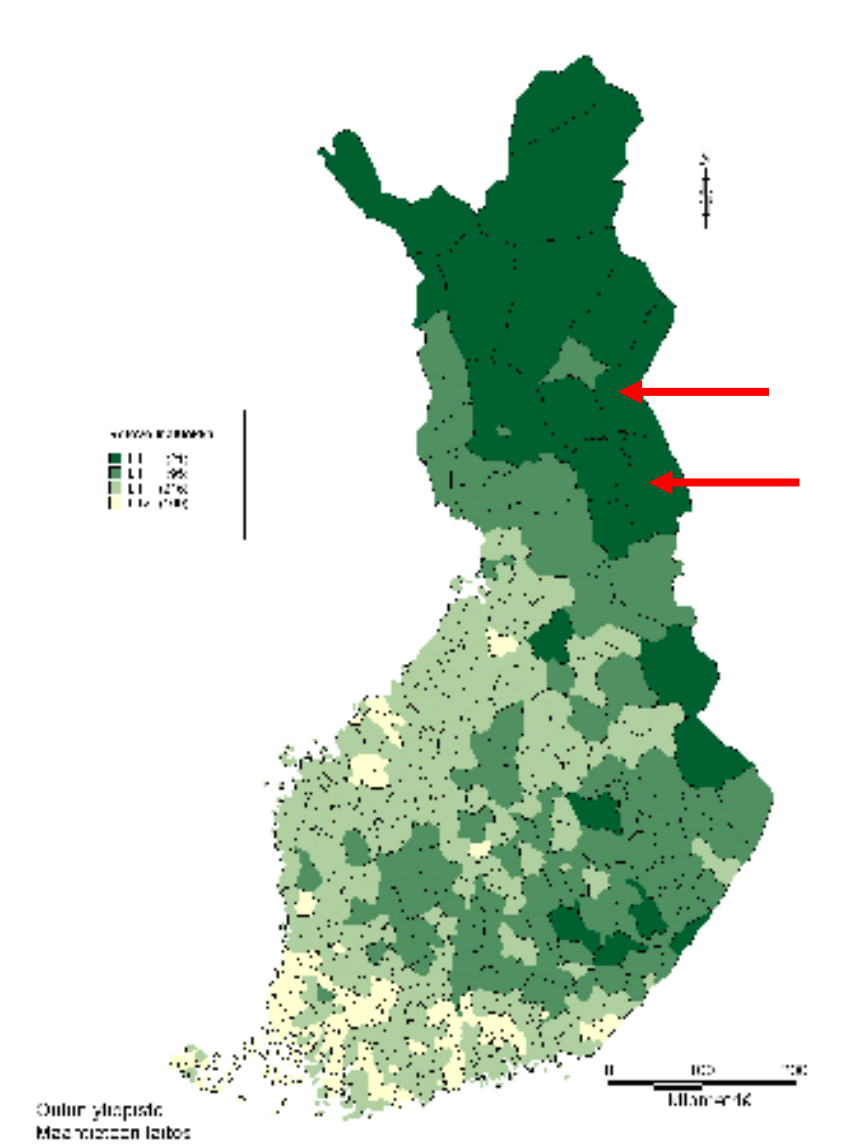
= **matkailukeskeinen malli**

Kuusamo: tp. 993, lv. 583 milj. €, ta. 44/63, henk. 3 392 (2006)

= **aluekehityskeskeinen malli**

Lähde: TK/Yritys- ja toimipaikkarekisteri

Luonnonvetovoima Suomen kunnissa vuonna 2005



Lähde: Leinonen, Kauppila & Saarinen 2007

# Inarin kunnan elinkeinopoliittinen ohjelma 2006–2007 (Inarin kunta 2005)

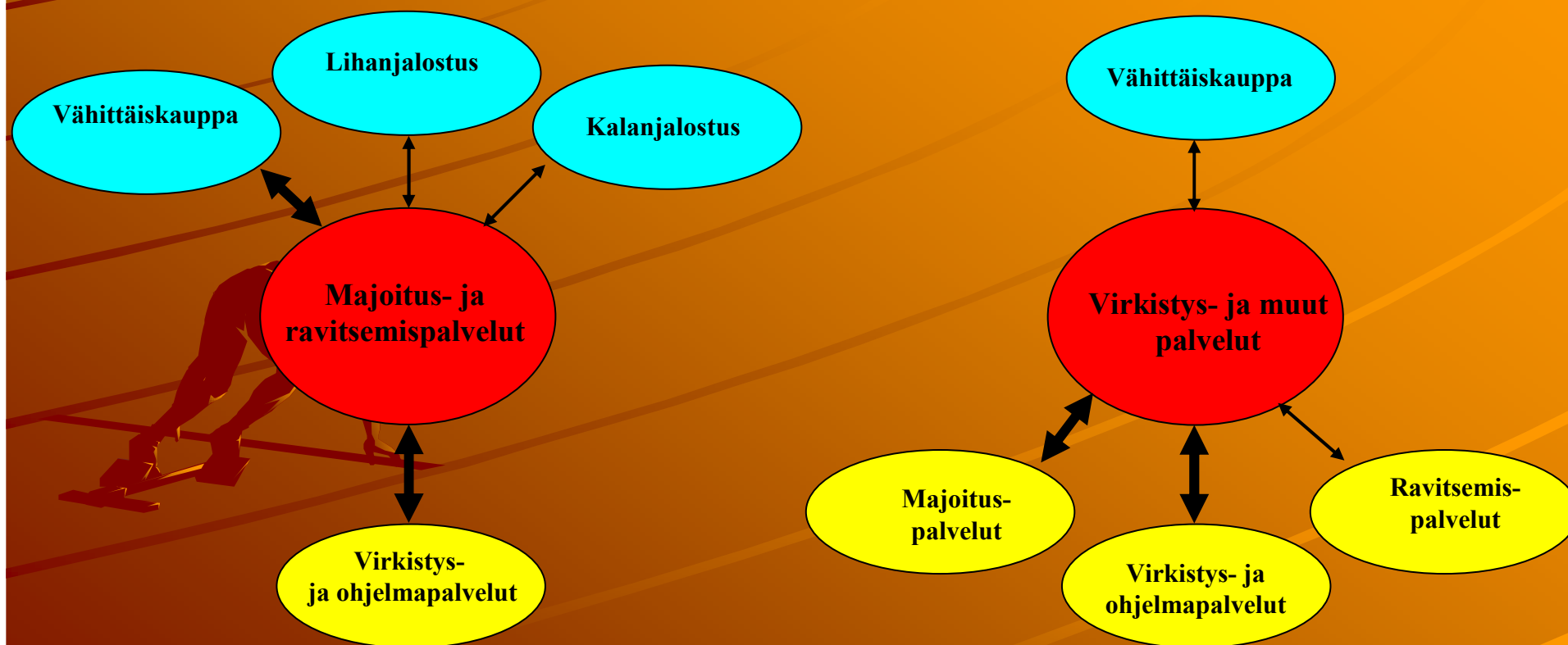
## ✦ Painopistealueina elinkeinopoliitikassa

- arktinen luontomatkailu
- kylmäteknologia
- luonnonvarojen hyödyntäminen ja jatkojalostaminen

✦ Vuonna 2008 Inarin kunta käyttää elinkeinotoimintaan 447 600 euroa (61 % välittömästi matkailua tukevien toimintojen kehittämiseen)

Toimenpide	Euroa
Elinkeinotoiminnan edistäminen (InLike Oy)	90 000
Matkailun kehittäminen (Pohjois-Lapin Matkailu Oy)	140 000
Erillispanos matkailumarkkinointiin	50 000
Suksibussi	9 600
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä	82 000
Inarin latujen kunnostus	2 000
Moottorikelkkareittien kunnossapito	10 000
Kelkkareitit	14 000
Lapin Markkinointi Oy	26 000
Jäämerta kohti -näyttelyn kehittämisavustus	10 000
Saariselän latutyön valaistus	14 000
<b>Yhteensä</b>	<b>447 600</b>
Suoraan matkailuun liittyvät määrärahat	273 600 (61 %)

# Matkailukeskeinen malli: Case Inari



1) Matkailuelinkeinon sisäinen yhteistyö

2) Matkailuelinkeinon ja muiden elinkeinojen välinen yhteistyö

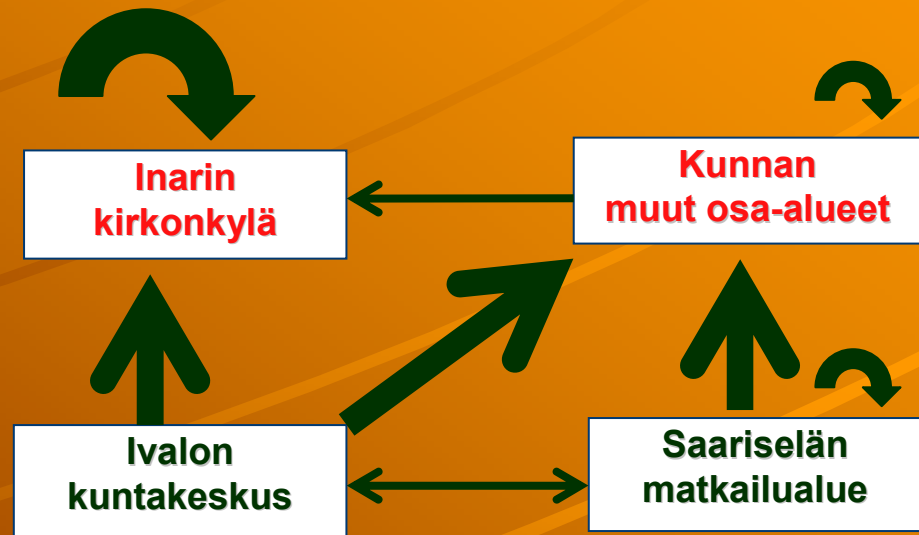
Lähde: Kauppila 2008

# Matkailukeskeinen malli: case Inari

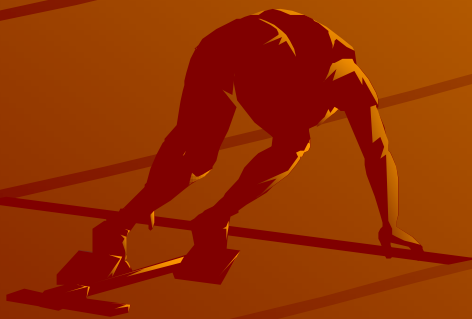
Vuosina 2006–2007 (n=64)



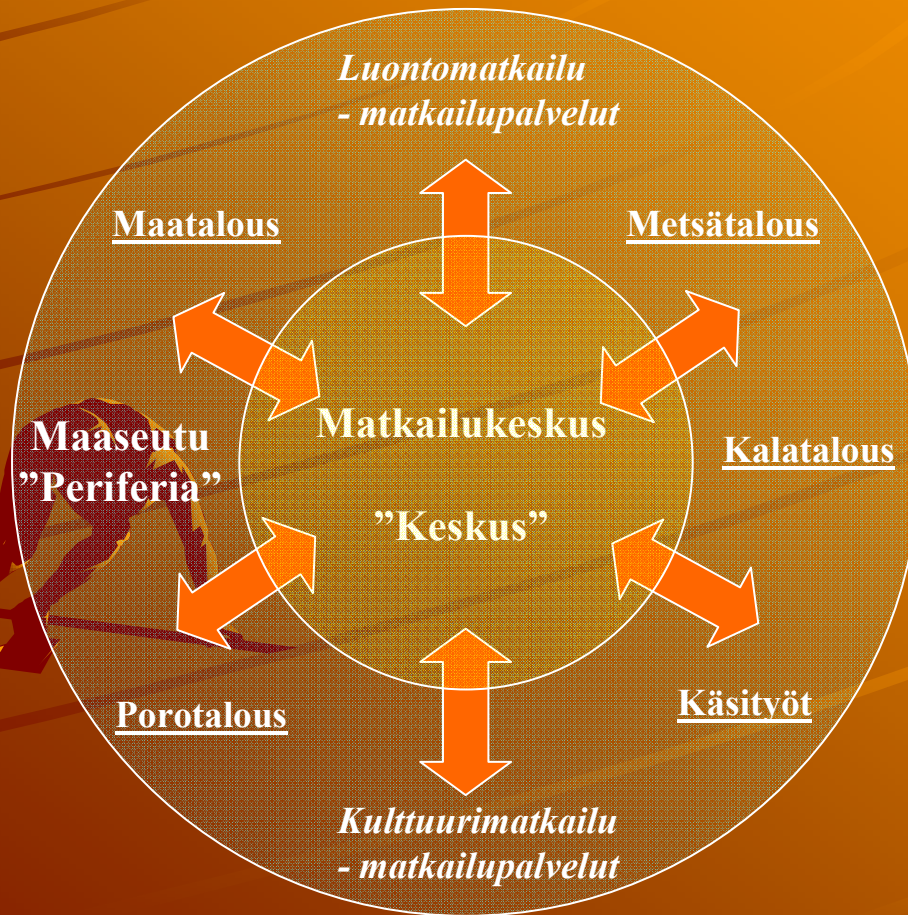
Tulevaisuudessa (n=48)



# YHTEENVETO JA POHDINTA



# Matkailukeskuksen ja ympäröivän alueen yhteistyömalli (Kauppila 2004)



- 1) Matkailuelinkeinon sisäinen alueellinen yhteistyö
- 2) Matkailuelinkeinon ja muiden elinkeinojen välinen alueellinen yhteistyö
- 3) Paikallisuus; kehitysprosessi ja sen luonne

MATKAILUKESKUKSEN INTEGROIMINEN LAAJEMMAN MAANTIETEELLISEN ALUEEN TALOUDELLISIIN JA SOSIAALISIIN RAKENTEISIIN

# Matkailun kehitysprosessi

(Pearce 1981, 1991)

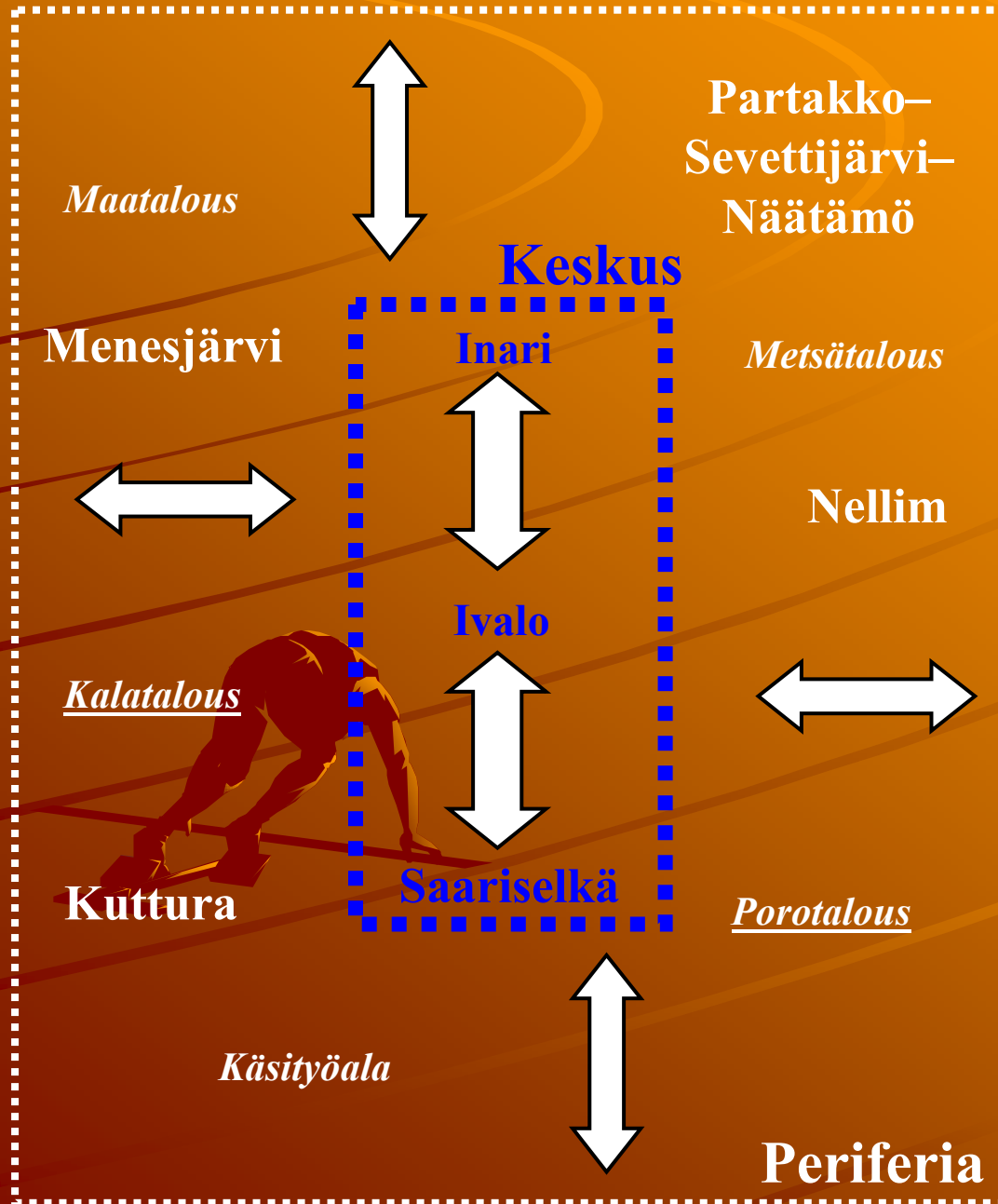
## ◆ Integroitu kehitysprosessi

- yhden, alueen ulkopuolisen yrityksen johtama kokonaisvaltainen, nopea kehitysprosessi
- suunniteltu kokonaisuus, eristyneisyys olemassa olevasta asutuksesta, korkea status

## ◆ Katalyyttinen kehitysprosessi

- alkusysäys alueen ulkopuoliselta yritykseltä, joka huolehtii primaarisista attraktioista, majoituspalveluista ja markkinoinnista
- pienet, paikalliset yritykset tarjoavat sekundaarisia attraktioita, vaihtoehtoisia majoituspalveluita ja kauppapalveluita
- olemassa olevaa asutusta, kehitysprosessi kohdistuu laajemmalle maantieteelliselle alueelle, monipuolisemmat majoitusmahdollisuudet

**Spatio-funktionaalinen-malli:  
Inarin kunta**



# Porotalouden ja matkailuelinkeinon kytkennät

## Yritys

### Palvelut

- ohjelmapalvelut

### Tavarat

- lihantuotanto
- elintarvikkeet
- matkamuistot
- käyttöesineet/-tavarat

## Aineeton

Alueimagot ja  
mielikuvat  
alueista

## Aineellinen

### Alueelliset vaikutukset

- sosiaaliset
- ympäristölliset
- taloudelliset

## Alue

