

*Matkailututkimus 5: 1, 5–24 (2009)*

©Suomen matkailututkimuksen seura



## Matkailun paikallispolitiikka

### Valtuutettujen, viranhaltijoiden ja yrittäjien suhtautuminen matkailun vaikutuksiin ja kehittämiseen Koillis-Suomessa

*Riikka Leinonen<sup>a</sup>, Pekka Kauppila<sup>b</sup> & Jarkko Saarinen<sup>a</sup>*  
*<sup>a</sup>Maantieteen laitos, Oulun yliopisto / <sup>b</sup>Maantieteen laitos, Oulun yliopisto/Naturpolis Kuusamo*

Local politics of tourism: attitude of the councillors, officials and entrepreneurs towards the impacts and development of tourism in North-Eastern Finland

In recent years it has become widely recognised that the views of the host community must be taken into account in planning and development if the tourism industry is to be sustainable. Attitudes of the local population towards tourism have an influence on tourist satisfaction and positive tourism development in the destination area.

The aim of this study is to examine the opinions of the councillors, officials and entrepreneurs towards tourism, its impacts and development in North-Eastern Finland. The study results indicate that the public and private sector actors generally have a highly favourable attitude towards tourism. Four groups were identified on the grounds of respondents' attitude towards the impacts and development of tourism: development critical, cautious, realists and boosters. These groups differed from each other in terms of respondents' background information. The most important factors influencing attitude were the respondent's position, municipality of residence, financial benefit from tourism, frequency of contacts with tourists and involvement in tourism planning. In addition, educational level and the entrepreneur's industry affected opinions concerning tourism.

Kestävä matkailusuunnittelu ja sen periaatteet ovat nykyään keskeisessä asemassa matkailun kehittämisessä (ks. Hall 2000; Shaw & Williams 2004, 209–215). Kysei-

seen suunnittelutraditioon kuuluu taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöllisten näkökulmien kokonaisvaltainen tarkastelu ja yhteensovittaminen. Kestävyyden sosiaalinen ulottuvuus sisältää paikallisväestön sitouttamisen suunnitteluprosessiin sekä heidän mielipiteidensä ja näkemyksiensä huomioon ottamisen suunnitelmissa ja strategioissa. Esimerkiksi Havaijilla asukkaiden suhtautumista matkailuun selvittäneiden Sheldonin ja Abenojan (2001, 435–436) mukaan tutkimuksen avulla voidaan varmistaa, että matkailukehitys säilyy sopusoinnussa paikallisten arvojen ja elämäntavan kanssa. Kansainväliset tutkimukset ovat osoittaneet paikallisväestön asenteiden ja matkailun myönteisen kehityksen vuorovaikutussuhteen: asukkaiden positiivinen suhtautuminen matkailuun vaikuttaa matkailijoiden tyytyväisyyteen ja siten matkakohteen menestymiseen tulevaisuudessa (ks. Pearce ym. 1996). Lisäksi paikallisväestön vieraanvaraisuus ja ystävällisyys ovat osa alueellista matkailutuotetta (Smith 1994).

Shaw ja Williams (2004, 178) jakavat matkailun asennetutkimukset yksilötason ja yhteisötason tarkasteluihin. Edellisessä keskitytään asenteiden taustalla oleviin henkilökohtaisiin tekijöihin, ja jälkimmäisessä korostetaan paikallisyhteisöjä ja alueen piirteitä. Vastaavalla tavalla Stewart ja Draper (2007) nimeävät henkilökohtaiset, kuten demografiset ja sosioekonomiset, muuttujat sisäisiksi tekijöiksi ja yhteisötason muuttujat, esimerkiksi alueen matkailukehityksen, ulkoisiksi tekijöiksi. Yksilötason näkökulmasta on perinteisesti selvitetty matkailijoiden ja paikallisväestön välistä vuorovaikutusta (ks. Smith 1978; 1989) sekä tiettyjen väestöryhmien suhtautumista matkailuun, sen vaikutuksiin ja kehittämiseen (ks. Murphy 1983; Ryan & Montgomery 1994; Fredline & Faulkner 2000; Ko & Stewart 2002; Andereck ym. 2005; Lepp 2007). Tulosten mukaan paikallisväestö pitää matkailua ja sen vaikutuksia pääasiassa myönteisenä ilmiönä, mutta usein ryhmillä on myös kielteisiä näkemyksiä.

Viime vuosina on julkaistu useita tutkimuksia Koillis-Suomen väestön asennoitumisesta matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin. Näiden valossa suhtautuminen on ollut positiivista, mikä ilmenee Rämetin ym. (2003) Koillis-Suomen kaupungin-/kunnanvaltuutettuja ja johtavia viranomaisia tarkastelevasta tutkimuksesta ja Vanhamäen (2003) Rukan asukkaita selvittäneestä raportista. Lisäksi Junnila ym. (2003), Rämety ym. (2005) ja Törn ym. (2008) ovat havainneet asukkaiden matkailumyönteisyyden tarkastellessaan koillismaalaisten näkemyksiä luonnonsuojelusta ja luontomatkailusta. Yksilötason tekijöiden lisäksi on tarkasteltu Koillis-Suomen kunnissa yhteisötason taustekijöiden vaikutusta päättäjien ja yrittäjien suhtautumiseen matkailuun aluekehityksen välineenä (Leinonen ym. 2008). Sen sijaan aikaisemmin ei ole tutkittu Koillis-Suomen eri toimialojen yrittäjien asennoitumista matkailuun. Alueella ei ole myöskään selvitetty kokonaisvaltaisesti elinkeinoelämän edustajien, päättäjien ja virkamiesten mielipiteitä. Tämä on oleellista, koska mainituilla toimijoilla on usein keskeinen asema alueellisten kehittämisstrategioiden laadinnassa ja siten aluekehityksen ohjaamisessa ja hallinnassa (ks. Allen & Gibson 1987).

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan koillissuomalaisten valtuutettujen, viranhaltijoiden ja yrittäjien suhtautumista matkailuun, erityisesti sen vaikutuksiin ja kehittämiseen. Asennoitumista selitetään taustalla vaikuttavilla yksilö- ja yritystason tekijöillä. Tutkimusaineisto kerättiin kyselylomakkeella Koillis-Suomen avainhenkilöiltä

(kaupungin-/kunnanvaltuutetut ja viran-/toimenhaltijat) ja eri toimialojen yrittäjiltä. Tutkimus on luonteeltaan kvantitatiivinen.

## Paikallisväestön asennoituminen matkailuun

### *Paikallisväestön ryhmät*

Paikallisväestön asenteita tarkasteltaessa on huomioitava, että väestö on rakenteeltaan heterogeeninen. Yhteisön jäsenten suhtautuminen matkailuun ja sen kehittämiseen määrittäyty erilaisten ja osin ristiriitaistenkin näkemysten ja tavoitteiden kautta. Esimerkiksi eri ammattiryhmät asennoituvat matkailuun eri tavoin, koska heillä on toisistaan poikkeavia intressejä. Tämän vuoksi tarvitaan tietoa paikallisväestön eri ryhmien mielipiteistä ja niihin vaikuttavista taustatekijöistä, jotta matkailua voitaisiin edistää sopusoinnussa kohdealueen väestöryhmien kesken.

Krippendorff (1987, 46–47) jakaa paikallisväestön viiteen ryhmään matkailuun suhtautumisen perusteella:

Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat henkilöt työskentelevät matkailupalveluissa ja ovat siten jatkuvassa vuorovaikutussuhteessa matkailijoiden kanssa. He suhtautuvat matkailuun myönteisesti, koska olisivat työttömiä ilman matkailijoita. Positiivinen asennoituminen ei siis ole välttämättä synnynnäistä vieraanvaraisuutta vaan selittyy taloudellisten tekijöiden kautta.

Toinen ryhmä koostuu matkailuyrittäjistä ja matkailusta välillisesti hyötyvistä yrittäjistä, kuten rakennusalan yrittäjistä. Taloudelliset tekijät painottuvat tämän ryhmän asenteissa vielä voimakkaammin kuin edellisellä ryhmällä: matkailun tulee tuottaa mahdollisimman paljon voittoa menettelytavoista ja seurauksista piittaamatta.

Kolmas ryhmä muodostuu henkilöistä, jotka ovat suorassa kontaktissa matkailijoiden kanssa mutta saavat vain osan tuloistaan matkailusta. He asuvat matkailukeskuksessa, sen läheisyydessä tai pääväylän varrella ja suhtautuvat matkailuun edellisiä ryhmiä kriittisemmin. He ymmärtävät matkailun aikaansaamat myönteiset talousvaikutukset mutta tiedostavat myös kielteiset ympäristöön ja sosiaaliseen elämään kohdistuvat vaikutukset.

Neljäs ryhmä koostuu suuresta joukosta paikallisia, jotka eivät juuri ole tekemisissä matkailijoiden kanssa. Heidän keskuudessaan yleisin asennoitumistapa on välinpitämättömyys. Suhtautuminen voi kuitenkin vaihdella ryhmän sisällä laidasta laitaan.

Viidenteen ryhmään kuuluvat poliitikot ja virkamiehet, jotka tukevat matkailun kehittämistä lähes poikkeuksetta. Asennoitumisen taustalla ovat taloudelliset syyt: matkailun kehittämisellä pyritään nostamaan sekä omaa että yhteisön elintaso.

Tässä tutkimuksessa keskitytään (matkailu)yrittäjien sekä valtuutettujen ja virkamiesten asenteisiin, toisin sanoen Krippendorffin (1987) toiseen ja viidenteen ryhmään. Heidän asennoitumisensa matkailuun on edelliseen viitaten mitä ilmeisimmin positiivinen. Tutkimusaineisto sisältää lisäksi muiden kuin matkailusta suoraan tai välillisesti hyötyvien toimialojen yrittäjiä, joilla on todennäköisesti vain vähän matkailijakontakteja. Heidät voidaan luokitella neljänteen, välinpitämättömien asentei-

den luonnehtimaan ryhmään. Paikallisväestön eri ryhmien kohdalla on kuitenkin huomattava, että asennoitumisessa on eroja myös ryhmien sisällä.

Krippendorfin (1987) näkemyksiä tukee esimerkiksi Murphyn (1983) tutkimus, jossa hän tarkasteli empiirisesti matkailuyrittäjien, kunnallisten päätöksentekijöiden ja paikallisten asukkaiden suhtautumista matkailuun kolmessa englantilaisessa matkailukeskuksessa. Murphy havaitsi eri ryhmien poikkeavuudet: päättäjät ja matkailuyrittäjät asennoituivat matkailuun keskimäärin myönteisemmin kuin muut asukkaat. Shortt (1994) tutki puolestaan matkailusuunnitteluun osallistuneiden toimijoiden suhtautumista matkailuun ja sen vaikutuksiin Australiassa. Kyseisessä tutkimuksessa havaittiin viranomaistahojen asennoitumisen vaihtelevan ammatin ja aseman mukaan. Virkamiehiä edustaneet kaupunkisuunnittelijat arvioivat matkailun ja luonnon välillä olevan hieman enemmän ristiriitoja kuin valtuutetut. Kaikkein optimistisin ryhmä koostui valtion matkailuviranomaisista, joista suurin osa ei nähnyt matkailun ja ympäristön tai paikallisyhteisön suhteissa ristiriitaa. Murphyn ja Shorttin tarkasteleista poiketen tässä tutkimuksessa tietty erityisryhmä, avainhenkilöt ja yrittäjät, jaetaan matkailun vaikutuksiin ja kehittämiseen suhtautumisen perusteella eri ryhmiin ja heidän asennoitumiseensa vaikuttavia tekijöitä selitetään taustatietojen avulla.

#### *Asennoitumiseen vaikuttavat yksilötason tekijät*

Aikaisempiin tutkimustuloksiin perustuen Järviluoma (1993a; 1993b), Pearce ym. (1996) sekä Williams ja Lawson (2001) ovat koonneet paikallisväestön matkailuun suhtautumista selittäviä tekijöitä. Asennoituminen määräytyy pitkälti sen mukaan, kuinka matkailun vaikutukset koetaan. Mikäli matkailun myönteiset vaikutukset ovat suuremmat kuin kielteiset, alueelle suuntautuvaan matkailuun ja sen kehittämiseen suhtaudutaan todennäköisesti positiivisesti (ks. Mason & Cheyne 2000; Ko & Stewart 2002). Vaikka matkailun vaikutusten kokeminen ja siihen asennoituminen eivät ole täysin sama asia, niiden voidaan tulkita olevan kiinteässä suhteessa toisiinsa (Järviluoma 1993a, 74–75).

Matkailuun asennoituminen ja vaikutusten kokeminen riippuu usein paikallisen asukkaan henkilökohtaisista ominaisuuksista. Tutkimuksissa on tarkasteltu muun muassa sukupuolen, iän, koulutuksen, sosioekonomisen aseman ja asuinpaikan vaikutusta matkailuun suhtautumiseen (ks. Murphy 1983; Davis ym. 1988; Lankford & Howard 1994). Järviluoman (1993a, 75–76) mukaan saadut tutkimustulokset ovat osittain ristiriitaisia. Yleisesti ottaen näyttää siltä, että demografiset tai sosioekonomiset tekijät eivät merkittävästi vaikuta asenteisiin. Tätä näkemystä tukevat muun muassa Davisin ym. (1988) Floridan sekä Lankfordin ja Howardin (1994) Yhdysvaltojen luoteisosan Columbia-joen laakson tutkimukset. Kuitenkin esimerkiksi Mason ja Cheyne (2000) totesivat naisten asennoituvan miehiä kielteisemmin matkailun kehittämiseen Uudessa-Seelannissa sijaitsevassa maalaiskylässä: naiset kokivat matkailukeskuksen rakentamiseen liittyvän enemmän uhkia kuin miehet.

Asuinpaikan ja matkakohteen välisellä etäisyydellä on havaittu olevan vaikutusta matkailuun suhtautumiseen. Tulokset ovat tosin hieman ristiriitaisia. Jurowskin ja Gursoyn (2004) mukaan Virginian osavaltiossa Yhdysvalloissa attraktiota lähimpänä asuvat kokivat matkailun kielteisemmin kuin kaukana asuvat. Samankaltaiseen tulokseen päätyivät Williams ja Lawson (2001) kymmenessä kaupungissa Uudessa-

Seelannissa. Sen sijaan Jurowskin ja GURSOYN tutkimuksessa ympäristötietoisien asukkaiden kohdalla tilanne oli päinvastainen: lähimpänä asuvat tukivat matkailun kehittämistä etäällä asuvia enemmän.

Matkailusta taloudellisesti hyötyvien suhtautuminen on odotetusti keskimääräistä myönteisempää. Tämä on havaittu tapaustutkimuksissa eri puolilla maailmaa, kuten Euroopassa (Murphy 1983; Haley ym. 2005), Afrikassa (Lepp 2007), Amerikassa (Lankford & Howard 1994; Andereck ym. 2005) ja Australiassa (Dyer ym. 2007). Myös Pearce ym. (1996, 20–23) sekä Williams ja Lawson (2001, 274) toteavat aikaisempien tutkimustulosten perusteella paikallisväestön myönteiseen asennoitumiseen vaikuttavan matkailusta saatavat taloudelliset hyödyt.

Toinen merkittävä selittävä tekijä on tietotaso matkailusta, minkä lisäksi mahdollisuus vaikuttaa matkailua koskeviin päätöksiin heijastuu asennoitumiseen (ks. Pearce ym. 1996, 20). Tietotaso näkyi myönteisenä suhtautumisena Davisin ym. (1988), Lankfordin ja Howardin (1994) sekä Andereckin ym. (2005) tutkimuksissa. Monet tutkijat, kuten Swarbrooke (2000, 78) ja Inskeep (2001, 36–38), ovat painottaneet paikallisväestön osallistumista matkailun suunnitteluun ja kehittämistä koskevaan päätöksentekoon, mikä sisältyy kestäväen matkailusuunnittelun peruseriaatteisiin. Esimerkiksi Lankfordin ja Howardin (1994) tutkimuksessa asukkaiden vaikutusmahdollisuuksien havaittiin lisäävän positiivista suhtautumista matkailun kehittämistä kohtaan. Matkailun suunnitteluun ja kehitystyöhön osallistuneilla henkilöillä voi olla enemmän tietoa muun muassa elinkeinon alueellisista vaikutuksista ja kehittämisen mahdollisuuksista kuin muilla asukkailla (Allen & Gibson 1987, 101).

Paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välisen kanssakäymisen määrän ja laadun on katsottu vaikuttavan matkailuun suhtautumiseen. Aikaisempien tutkimusten perusteella kaikkein myönteisimmät mielipiteet matkailusta on niillä henkilöillä, joilla on runsaasti kontakteja matkailijoiden kanssa. Vastaavasti vähäinen vuorovaikutus on ennakoanut usein viileää tai välinpitämätöntä suhtautumista (Järviluoma 1993a, 76; Pearce ym. 1996, 22). Murphy (1985, 120–121) tukee käsitystä, jonka mukaan paljon matkailun kanssa tekemisissä olevilla asukkailla, kuten matkailuyrittäjillä ja alan työntekijöillä, on vahvat ja usein positiiviset mielipiteet matkailusta. Heillä on luonnollisesti runsaasti tietoa elinkeinosta ja sen vaikutuksista.

Matkailun vaikutusten kokeminen ja siten asennoituminen riippuvat edellisten lisäksi henkilöiden etnisestä taustasta, psykologisista tekijöistä, arvoista, yleisistä mielipiteistä ja uskomuksista. Viime mainittuihin liittyvät esimerkiksi eri kansallisuutta edustavia matkailijoita koskevat mielikuvat ja tarinat, jotka eivät useinkaan vastaa todellisuutta (Järviluoma 1993a, 77). Myös Pearce ym. (1996, 25) tiedostavat, että erilaiset matkailijat ja matkailumuodot koetaan paikallisväestön keskuudessa eri tavoin.

## Koillis-Suomen tapaustutkimus

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

Tapaustutkimus käsittää Koillis-Suomen aluekeskusohjelma-alueen eli Kuusamon kaupungin sekä Posion, Sallan ja Taivalkosken kunnat. Varsinaisen ohjelma-alueen muodostavat Kuusamo, Taivalkoski ja Posio, sillä Salla irrottautui aluekeskusohjel-

masta vuoden 2005 alusta ja on ollut sen jälkeen mukana kumppanuussopimuksella matkailuyhteistyössä (Koillis-Suomen Aluekeskus... 2005; Väisänen 2006).

Vaikka kunnat muodostavat yhteisen aluekeskusohjelma-alueen, ne eivät ole alueellisilta piirteiltään yhtenäisiä (taulukko 1). Kunnat eroavat toisistaan muun muassa väestömäärän, aluetalouden volyymin ja rakenteen sekä matkailullisten resurssiensa suhteen, mikä tekeekin Koillis-Suomesta mielenkiintoisen tutkimusalueen. Kuusamossa on enemmän väestöä ja työpaikkoja kuin alueen muissa kunnissa yhteensä. Koillis-Suomessa on vähän teollisuustyöpaikkoja ja elinkeinorakenne on erittäin palveluvaltainen. Maa- ja metsätalouden työpaikkoja alueella on rakennemuutoksesta huolimatta suhteellisesti selvästi enemmän kuin koko maassa keskimäärin (Väestörakenne 2005).

*Taulukko 1. Koillis-Suomen kuntien väkiluku ja työpaikat vuonna 2005 sekä majoitusliikkeissä rekisteröidyt yöpymisvuorokaudet vuonna 2006 (Väestörakenne 2005; Työssäkäynti 2005; SVT 2007, 55).*

Kunta	Väkiluku 2005	Työpaikat 2005	Yöpymisvuorokaudet 2006
Kuusamo	17 113	6 227	351 918
Posio	4 247	1 261	16 784
Salla	4 571	1 234	75 333
Taivalkoski	4 728	1 320	-

Suomen matkailun aluerakennetta 2005 kartoittaneen tutkimuksen (Leinonen ym. 2007) mukaan Koillis-Suomen matkailu perustuu luonnonvetovoiman ympärille luotuun matkailutarjontaan. Kuusamon ja Sallan matkailu on rakentunut vahvojen matkailukeskusten – Rukan ja Sallatunturin – varaan, minkä vuoksi Koillis-Suomen matkailukysynnän volyyymi eroaa huomattavasti kunnittain (ks. taulukko 1). Vuonna 2006 Kuusamossa rekisteröitiin suurin osa alueen yöpymisvuorokausista ja seuraavaksi eniten niitä tilastoitiin Sallassa (SVT 2007, 55). Taivalkoskelta ei ole saatavissa tilastotietoa yöpymisvuorokausista viime vuosilta, mihin on syynä tilastointikriteerit täyttävien majoitusliikkeiden vähäisyys. Matkailulla on merkittäviä vaikutuksia alueen talouteen. Vuonna 2003 matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset olivat Koillis-Suomen kunnista suurimmat Kuusamossa ja Sallassa (Juntheikki & Korhonen 2005). Mainittujen yhteisötason taustatekijöiden vaikutusta päättäjien ja yrittäjien asennoitumisessa matkailuun on selvitetty toisaalla julkaistussa tutkimuksessa (ks. Leinonen ym. 2008).

Kyselytutkimuksen avainhenkilöiden kohderyhmänä ovat alueen kaikki kaupungin-/kunnanvaltuutetut ja johtavat viran-/toimenhaltijat (taulukko 2). Tämä osa tutkimusaineistosta kerättiin strukturoidulla lomakkeella postikyselynä kesällä 2003 (ks. Rämetsä ym. 2003, 24–25). Vastaajien kokonaismäärä oli 103 ja vastausprosentti 65. Koillis-Suomessa toimiville matkailun, maa- ja metsätalouden, elintarvike-, puunjalostus- ja tietoteollisuuden yrityksille suunnatut strukturoidut lomakkeet lähetettiin kesällä 2005. Kyseiset toimialat valittiin sen vuoksi, että ne nousevat esiin alueen kehittämissuunnitelmissa (ks. Juntheikki 2005). Tutkimukseen otettiin mukaan lisäksi vähittäiskaupan yritykset, jotka hyötyvät alueen matkailusta suoraan ja välil-



lisesti (ks. Juntheikki & Korhonen 2005). Vastauksia palautui yrittäjiltä yhteensä 185 vastausprosentin ollessa 32. Kyselylomakkeella selvitettiin vastaajien taustatietoja ja näkemyksiä matkailusta Likertin asteikollisilla väittämävaihtoehdoilla. Lomakkeen laatimisessa ja muuttujien valinnassa hyödynnettiin paikallisväestön asennoitumista matkailuun käsitteleviä aikaisempia tutkimuksia (esim. Davis ym. 1988; Johnson ym. 1994; Shortt 1994; Andereck & Vogt 2000; Mason & Cheyne 2000).

*Taulukko 2. Tutkimukseen osallistuneet avainhenkilöt ja yrittäjät Koillis-Suomen kunnissa vuosina 2003 ja 2005.*

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

Kyselyyn vastanneista avainhenkilöistä ja yrittäjistä peräti 96 prosenttia piti Koillis-Suomen kuntiin suuntautuvaa matkailua joko erittäin tai jokseenkin myönteisenä (taulukko 3). Ainoastaan kaksi yrittäjä ilmoitti suhtautuvansa matkailuun kielteisesti. Avainhenkilöjen kohdalla Taivalkoskella ja yrittäjien keskuudessa Posiolla oli suhteellisesti tarkasteltuna vähiten erittäin myönteisesti -vaihtoehdon valinneita.

Koillisuomalaisten avainhenkilöiden ja yrittäjien suhtautuminen matkailuun osoittautui myönteisemmäksi kuin paikallisväestön asenteet esimerkiksi Kolarissa (Järviluoma 1993b) tai Kuusamossa ja Syötteellä (Rämet ym. 2005). Tämä oli kuitenkin odotettavissa, koska avainhenkilöt ja yrittäjät ovat erityisryhmiä, jotka painottavat matkailun elinkeinopoliittista merkitystä tulojen ja työllisyyden vuoksi (ks. Murphy 1983; Krippendorf 1987).

Vastaajien näkemyksiä tutkittiin aluksi faktorianalyysillä, koska muuttujien määrää haluttiin vähentää ja tiivistää ryhmittelyanalyysia varten. Tämä onkin tyypillisin syy faktorianalyysin soveltamiseen ennen ryhmittelyanalyysia, vaikka samalla menetetään tietoa (ks. Dolnicar & Grün 2008). Faktorianalyysia ryhmittelyn esianalyysina ovat käyttäneet esimerkiksi Madrigal (1995) sekä Fredline ja Faulkner (2000). Faktorianalyysiin valittavien muuttujien tulee korreloida keskenään ja noudattaa normaali-jakaamaa. Väittämämuuttujille tehtiin korrelaatiotestaus, jonka perusteella vähiten korreloivat muuttujat poistettiin analyysistä (ks. Metsämuuronen 2001, 29). Faktorianalyysin muuttujavalintaa voidaan pitää perusteltuna, sillä suurin osa korrelaatioista oli tilastollisesti merkitseviä. Korrelaatiomatriisin rakennetta ja soveltuvuutta faktorianalyysiin tutkittiin kahdella SPSS-ohjelman menetelmällä, Kaiser-Meyer-Olkinin testillä ja Bartlettin testillä, jotka molemmat osoittivat faktorianalyysin toteuttamiskelpoiseksi. Faktorianalyysi suoritettiin maximum likelihood -menetelmällä, koska sitä pidetään suositeltavimpana vaihtoehtona silloin kun havaintoja on 100 tai enemmän (ks. Metsämuuronen 2001, 31–35). Lopputuloksena tarkasteluun valikoitui 16 väittämämuuttujaa. Tässä tutkimuksessa huomattava osa väittämistä ei noudattanut

normaalijakaumaa, minkä vuoksi kaikki valitut muuttajat standardoitiin keskiarvoltaan nolllaksi ja varianssiltaan yhdeksi.

*Taulukko 3. Avainhenkilöiden suhtautuminen asuinkuntaansa suuntautuvaan matkailuun vuonna 2003 ja yrittäjien suhtautuminen yrityksen sijaintikuntaan suuntautuvaan matkailuun vuonna 2005.*

Kunta	Suhtautuminen matkailuun				
	Erittäin kielteinen	Jokseenkin kielteinen	Ei myönteinen/ei kielteinen	Jokseenkin myönteinen	Erittäin myönteinen
<b>KUUSAMO</b>					
Avainhenkilöt (n=34)	0	0	1	4	29
Yrittäjät (n=109)	0	0	2	13	94
Yhteensä (N=143)	0	0	3	17	123
<b>POSIO</b>					
Avainhenkilöt (n=25)	0	0	1	4	20
Yrittäjät (n=24)	0	0	3	8	13
Yhteensä (N=49)	0	0	4	12	33
<b>SALLA</b>					
Avainhenkilöt (n=21)	0	0	0	4	17
Yrittäjät (n=24)	0	1	1	4	18
Yhteensä (N=45)	0	1	1	8	35
<b>TAIVALKOSKI</b>					
Avainhenkilöt (n=23)	0	0	2	8	13
Yrittäjät (n=27)	1	0	0	4	22
Yhteensä (N=50)	1	0	2	12	35

Avainhenkilöt ja yrittäjät luokiteltiin ryhmittelyanalyysillä faktoripisteitä hyväksikäyttäen (ks. Metsämuuronen 2001, 32). Ryhmittelyanalyysia on sovellettu useissa paikallisväestön matkailuun asennoitumista käsittelevissä kansainvälisissä tutkimuksissa (esim. Davis ym. 1988; Ryan & Montgomery 1994; Madrigal 1995; Fredline & Faulkner 2000; Williams & Lawson 2001; Aguiló & Rosselló 2005). Faktoripistemuuttujat noudattivat normaalijakaumaa (keskiarvona nolla ja hajontana yksi). Ryhmittelyssä käytettiin laajojen aineistojen käsittelyyn sopivaa K-Means Cluster -ohjelmaa, koska analyysiin sisältyi 271 havaintoa. Yksi poikkeava havainto poistettiin aineistosta, sillä suuresti poikkeavat yksittäiset havainnot voivat aiheuttaa harhaanjohtavan tuloksen (Kanniainen 1999, 71, 78–83). Ryhmiä tutkittiin vielä taustamuuttujien mukaan ristiintaulukoinnilla ja  $\chi^2$ -testillä. Vaikka faktori- ja ryhmittelyanalyysiin perustuva segmentointi on kohdannut kritiikkiä ja sen käyttökelpoisuudesta ei olla yksimielisiä, analyysiyhdistelmä on kuitenkin erittäin laajasti käytetty menetelmä (ks. Dolnicar & Grün 2008). Tässä tutkimuksessa segmentoinnilla tarkoitetaan avainhenkilöiden ja yrittäjien jakamista ryhmiin.



*Avainhenkilöiden ja yrittäjien matkailuun asennoitumisen ulottuvuuksia*

Tarkasteltaessa vastaajien näkemyksiä matkailun vaikutuksista Koillis-Suomessa päädyttiin erilaisten muuttujajyhdistelmien ja faktoriratkaisujen jälkeen neljän faktorin ratkaisuun (taulukko 4). Kyseisen mallin kokonaisselitysaste oli 58,1 prosenttia, eli standardoituihin muuttujiin perustuva faktorianalyysi selitti yli 58 prosenttia alkuperäisistä väittämä-muuttujista.

Ensimmäinen faktori nimettiin *kielteiseksi vaikutukseksi*, sillä korkeimmat lataukset saivat matkailun negatiivisia sosiokulttuurisia ja ympäristövaikutuksia kuvaavat muuttujat: vastaajien mielestä matkailu on heikentänyt kuntalaisten elinolosuhteita, asumisviihtyvyyttä, arvoja ja normeja lisäämällä luonnon saastumista ja roskaisuutta sekä rikollisuutta ja päihteidenkäyttöä. Kielteisten vaikutusten taustalla oli se, että sesonkiaikoina kunnassa koettiin vierailevan liikaa matkailijoita. Matkailijamäärän kasvun myötä matkailun negatiiviset vaikutukset yleensä lisääntyvät (ks. Butler 1980). Lisäksi matkailun taloudellisten hyötyjen epäiltiin vuotavan aluetaloudesta pois ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden mukana. Kielteiset vaikutukset oli tärkein faktori analyysin kokonaisrakenteen kannalta, sillä se sai korkeimman ominaisarvon. Andereck ja Vogt (2000) nimesivät paikallisväestön asennoitumista matkailuun käsittelevässä tutkimuksessaan matkailun negatiivisia vaikutuksia kuvaavan faktorin vastaavalla tavalla.

Toiselle faktorille korkeimmat lataukset saivat matkailun sosiaalisia vaikutuksia kuvaavat muuttujat: matkailun koettiin vaikuttaneen myönteisesti kunnan tunnettuuteen, liikenneyhteyksiin ja palvelutarjontaan sekä väestömäärään uusien asukkaiden myötä. Talousvaikutukset latautuivat faktorille hieman heikommin, mutta vastaajat kuitenkin uskoivat kunnan matkailuinvestointien taloudelliseen kannattavuuteen. Tämän perusteella faktorin nimi on *sosioekonomiset hyödyt*. Matkailu edistää aluekehitystä perifeerisillä alueilla usein juuri sen myönteisten taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten ansiosta (ks. Kauppila 2004).

Kolmas faktori nimettiin *aineettomiksi hyödyiksi*, koska sille latautuneet muuttujat korostivat matkailun myönteisiä vaikutuksia kunnan imagoon ja sitä kautta kuntalaisten itsetuntoon. Hyvällä alueimagolla on yhteys paitsi itsetunnon kohoamiseen myös investointien, yritysten ja työvoiman houkuttelemiseen alueelle (ks. Law 1992; Butler & Hall 1998). Kuntaan suuntautuvaan matkailuun ja matkailijoihin asennoiduttiin myönteisesti. Matkailumyönteisyydestä on osoituksena muun muassa se, että vastaajien mielestä kansainvälistä matkailua tulisi edistää aktiivisesti.

Neljännelle faktorille suurimman latauksen saaneen muuttujan mukaan matkailua on kehitettävä enemmän kuin mitään muuta elinkeinoa tai toimialaa kunnassa, joten faktori nimettiin *matkailun kehittämiseksi*. Elinkeinojen edistämistä perusteltiin taloudellisilla tekijöillä: matkailusta saadaan enemmän tuloja ja työllisyyttä kuin muista toimialoista.

*Taulukko 4. Faktorianalyysi Koillis-Suomen avainhenkilöiden ja yrittäjien asennoitumisesta matkailuun vuosina 2003 ja 2005 (n=272). Rotatoitu varimax-ratkaisu. Faktoreiden nimeämisessä käytetyt vähintään ± 0,3 latausarvot on tummennettu. Kärkimuuttujien kommunaliteetti-arvot on alleviivattu.*

Muuttuja	Kielteiset vaikutukset	Sosioekonomiset hyödyt	Aineettomat hyödyt	Matkailun kehittäminen	Kommunaliteetti
M1	<b>0,711</b>	-0,211	-0,128	-0,045	<u>0,569</u>
M2	<b>0,710</b>	0,088	-0,229	-0,031	<u>0,566</u>
M3	<b>0,693</b>	0,175	-0,030	-0,154	<u>0,536</u>
M4	<b>0,664</b>	0,173	0,004	-0,112	0,484
M5	<b>0,563</b>	-0,093	-0,303	0,051	0,420
M6	<b>0,560</b>	-0,179	-0,033	-0,005	0,347
M7	0,090	<b>0,662</b>	0,218	-0,017	0,494
M8	0,127	<b>0,562</b>	0,240	0,166	0,417
M9	0,021	<b>0,559</b>	0,228	0,059	0,369
M10	0,270	<b>-0,534</b>	0,028	-0,064	0,363
M11	-0,058	0,213	<b>0,672</b>	0,004	<u>0,500</u>
M12	-0,297	0,260	<b>0,521</b>	0,265	0,497
M13	-0,166	0,151	<b>0,506</b>	0,226	0,358
M14	-0,239	<b>0,346</b>	<b>0,372</b>	0,170	0,344
M15	-0,151	0,016	0,132	<b>0,653</b>	0,467
M16	0,052	<b>0,338</b>	0,133	<b>0,438</b>	0,327
Ominaisarvo	4,206	2,742	1,241	1,100	
Selitysaste	26,3 %	17,1 %	7,8 %	6,9 %	58,1 %

M1 = Matkailu on heikentänyt kuntalaisten elinolosuhteita ja asumisviihtyvyyttä

M2 = Sesonkiaikoina kunnassa vierailee liikaa matkailijoita

M3 = Matkailu on lisännyt häiritsevästi luonnon saastumista ja roskaisuutta

M4 = Matkailu on heikentänyt kuntalaisten arvoja ja normeja mm. lisäämällä rikollisuutta ja päihteidenkäyttöä

M5 = Ulkomaalaisten matkailijoiden määrän lisääminen vaikuttaa kielteisesti kuntalaisten ”jokapäiväiseen elämään”

M6 = Matkailu työllistää enemmän kunnan ulkopuolisia henkilöitä kuin kuntalaisia

M7 = Matkailun vuoksi kunnalla on hyvä tunnettuus valtakunnan tasolla

M8 = Matkailun vuoksi kunnan liikenneyhteydet ja palvelut ovat paremmat kuin ilman matkailua

M9 = Matkailun vuoksi kuntaan on muuttanut lisää asukkaita

M10 = Kunnan matkailuinvestoinnit eivät ole olleet taloudellisesti kannattavia

M11 = Matkailu välittää kehittyvän mielikuvan kunnasta

M12 = Kunnan täytyy aktiivisesti edistää matkailun kansainvälistymistä

M13 = Kuntaan suuntautuva matkailu ja matkailijat ovat myönteinen asia

M14 = Matkailu on lisännyt kuntalaisten itsetuntoa


M15 = Matkailua on kehitettävä enemmän kuin mitään muuta elinkeinoa tai toimialaa kunnassa

M16 = Matkailusta saadaan enemmän tuloja ja työllisyyttä kuin mistään muusta elinkeinosta tai toimialasta kunnassa

*Yksilö- ja yritystason tekijät asennoitumisen taustalla*

Kokonaisuudessaan Koillis-Suomen avainhenkilöt ja yrittäjät olivat matkailumyönteisiä (taulukko 5). Tältä osin tulokset siis tukevat Murphyn (1983) ja Krippendorfin (1987) havaintoja päättäjien ja matkailusta taloudellisesti hyötyvien yrittäjien keskimääräistä myönteisemmästä suhtautumisesta matkailuun. Vastaajat erotettiin neljään ryhmään matkailun vaikutuksiin ja kehittämiseen asennoitumisen perusteella. Ryhmät nimettiin kehittämiskriittisiksi, varautuneiksi, realisteiksi ja edistäjiksi. Kehittämiskriittisten joukossa oli vähiten erittäin myönteisesti suhtautuvia, kun taas edistäjät olivat yksimielisesti erittäin matkailumyönteisiä.

*Taulukko 5. Koillis-Suomen avainhenkilöistä ja yrittäjistä muodostetut ryhmät ja niiden asennoituminen matkailuun.*

Ryhmän nimi		Muuttuja				Yhteensä n	Asennoituminen matkailuun %	
		Kielteiset vaikutukset	Sosio-ekonomiset hyödyt	Aineetomat hyödyt	Matkailun kehittäminen			
Kehittämiskriittiset	Keskiarvo	1,672	-0,113	-0,494	0,307	39	14,4	
	Keskihajonta	0,792	0,803	0,815	0,915			
Varautuneet	Keskiarvo	-0,290	-1,025	-0,338	-0,532	79	29,2	
	Keskihajonta	0,801	0,660	0,944	0,822			
Realistit	Keskiarvo	-0,028	0,861	0,285	-0,475	83	30,6	
	Keskihajonta	0,674	0,492	0,844	0,636			
Edistäjät	Keskiarvo	-0,551	0,226	0,419	1,031	70	25,8	Erittäin myönteinen
	Keskihajonta	0,548	0,768	0,671	0,624			
Yhteensä	Keskiarvo	0,0	0,0	0,0	0,0	271	100,0	
	Keskihajonta	1,0	1,0	1,0	1,0			

*Kehittämiskriittisiin* kuului 39 henkilöä (14 % vastaajista), ja se oli pienin ryhmä. Kehittämiskriittiset saivat suuremman keskiarvoluvun matkailun kielteisiä vaikutuksia kuvaavalla faktorilla kuin muut ryhmät ja negatiivisen arvon hyötyvaikutuksia luonnehtivilla faktoreilla. Suhtautuminen matkailuun jäsenyi kielteisten vaikutusten kautta, ja henkilöt asennoituivat matkailuun ja sen vaikutuksiin hieman muita ryhmiä kriittisemmin. He olivat kriittisiä myös kansainvälisen matkailun edistämisen suhteen. Tästä huolimatta suurin osa ilmoitti suhtautuvansa matkailuun erittäin myönteisesti ja pitävänsä kuntaan suuntautuvaa matkailua ja matkailijoita myönteisenä asiana. Matkailuun kaikkein negatiivisimmin asennoitunut ryhmä on nimetty ”vihaajiksi” (*haters*) esimerkiksi Davisin ym. (1988) Floridan, Madrigalin (1995) yhdysvaltalaisen maalaiskaupungin ja englantilaisen suurkaupungin sekä Fredlinen ja Faulknerin (2000) australialaisen matkailukeskuksen tutkimuksissa. Tässä tutkimuksessa ”negatiivisinkin” ryhmä oli lopulta hyvin matkailumyönteinen.

*Varautuneesti matkailuun suhtautuviin* kuului 79 henkilöä (29 % vastaajista). Ryhmä sai pienemmän (negatiivisen) keskiarvoluvun matkailun sosioekonomisia hyötyjä ja matkailun kehittämistä luonnehtivilla faktoreilla kuin muut ryhmät. Varautuneet epäilivät muita useammin matkailun myönteisiä sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia. He asennoituivat matkailuun ja sen vaikutuksiin ryhmistä toiseksi kriit-

tisimmin mutta olivat siitä huolimatta matkailumyönteisiä. Ainoastaan yksi henkilö ilmoitti suhtautuvansa matkailuun kielteisesti.

Kolmas ryhmä, *realistit*, oli henkilömäärältään suurin. Siihen kuului 83 vastaajaa eli lähes kolmannes (31 %) avainhenkilöistä ja yrittäjistä. Realistit saivat muita ryhmiä suuremman keskiarvoluvun matkailun sosioekonomisia hyötyjä kuvaavalla faktorilla ja negatiivisen arvon matkailun kehittämistä korostavalla faktorilla. Heidän mukaan matkailu aiheutti myönteisiä sosiaalisia ja aluetaloudellisia vaikutuksia, kuten tunnettuuden lisääntymistä, liikenneyhteyksien ja palvelutarjonnan kohentamista sekä väestörakenteen tervehtymistä. Useiden mielestä matkailijoiden vierailut näkyivät myös haittoina luonnonympäristössä sekä lisääntyneenä rikollisuutena ja päihteidenkäyttönä. Realistit asennoituivat matkailuun ja matkailun vaikutuksiin tarkastelluista ryhmistä toiseksi myönteisimmin. Varautuneiden ja realistien mielipiteet olivat usein kehittämiskriittisten ja edistäjien välillä. Madrigal (1995) sekä Fredline ja Faulkner (2000) nimesivät tutkimuksissaan vastaavan ryhmän ”realisteiksi”. Myös heidän analyyseissaan realistit huomioivat sekä matkailun haitat että hyödyt.

Reilu neljännes (26 %) vastaajista, 70 avainhenkilöä ja yrittäjää, muodosti *edistäjien* ryhmän. Edistäjät saivat muita ryhmiä suuremman keskiarvoluvun aineettomia hyötyjä ja matkailun kehittämistä luonnehtivilla faktoreilla. Sen sijaan kielteisiä vaikutuksia kuvaavan faktorin arvo oli kaikkein negatiivisin. Edistäjien suhtautuminen matkailuun jäsenyi sen positiivisten vaikutusten kautta, eivätkä he kokeneet matkailusta aiheutuvan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia. He olivat matkailulle myötämielisin ryhmä: lähes kaikki (90 %) ilmoittivat suhtautuvansa kuntaan suuntautuvaan matkailuun erittäin myönteisesti. Edistäjät asennoituivat ryhmistä positiivisimmin useimpiin matkailun vaikutuksia ja kehittämistä koskeviin väittämiin. He kannattivat muita enemmän myös kansainvälisen matkailun edistämistä. Aguiló ja Rosselló (2005) havaitsivat edistäjiä vastaavan ryhmän tutkiessaan paikallisväestön näkemyksiä matkailusta Espanjan Baleaareilla. He nimesivät ryhmän ”kehityksen kannattajiksi” (*development supporters*). Matkailumyönteisin ryhmä on usein nimetty ”rakastajiksi” (*lovers*), kuten Davisin ym. (1988), Madrigalin (1995), Fredlinen ja Faulknerin (2000) sekä Williamsin ja Lawsonin (2001) tutkimuksissa.

Ryhmiä analysoitiin seuraavaksi taustamuuttujien mukaan (taulukko 6). Yrittäjien osalta taustamuuttujina käytettiin myös yrityskohtaisia tietoja, koska niiden uskottiin selittävän asennoitumista. Kehittämiskriittiset koostuivat ensisijaisesti yrittäjistä, joista suurin osa toimi Kuusamossa jonkin muun toimialan kuin matkailuelinkeinon parissa. Useat heistä eivät hyötäneet taloudellisesti matkailusta, ja heillä oli henkilökohtaisia kontakteja matkailijoiden kanssa melko harvoin. Kehittämiskriittiset eivät kokeneet juuri osallistuneensa kunnan matkailusuunnitteluun.

Toisin kuin kehittämiskriittiset varautuneet olivat useammin luottamushenkilöitä tai viranhaltijoita kuin yrittäjiä. Huomattava osa heistä oli kaupungin-/kunnanvaltuutettuja. Erityisesti posiolaiset ja taivalkoskelaiset asennoituivat matkailuun varautuneesti. Varautuneet eivät yleensä saaneet lainkaan tuloja matkailusta, ja heillä oli vain vähän henkilökohtaisia kontakteja matkailijoiden kanssa.

Realistit koostuivat pääasiassa Kuusamon eri toimialojen yrittäjistä, jotka saivat vähintään satunnaisesti tuloja matkailusta ja joilla oli matkailijakontakteja vähintään kerran viikossa. Realistit olivat useimmiten osallistuneet kunnan matkailusuunnit-

teluun. Tämän vuoksi heillä on todennäköisesti enemmän tietoa matkailun vaikutuksista kuin muilla, mikä voi osaltaan lisätä matkailumyönteisyyttä (ks. Allen & Gibson 1987).

Edistäjiin lukeutui erityisesti sallalaisia ja kuusamolaisia. He olivat useammin matkailu- tai vähittäiskaupan yrittäjiä kuin luottamushenkilöitä tai viranhaltijoita. Monet edistäjät saivat pääasialliset tulonsa matkailusta, ja yrittäjillä oli matkailija-kontakteja päivittäin. Valtaosa heistä oli osallistunut kunnan matkailusuunnitteluun ja useat myös suorittaneet korkeakoulututkinnon. Vastaajien koulutusasteen ja matkailusuunnitteluun osallistumisen välillä havaittiinkin tilastollisesti melkein merkitsevää riippuvuutta ( $\chi^2(6) = 15,0$ ,  $\rho = 0,020$ ): peruskoulun (tai vastaavan) käyneet eivät useinkaan olleet osallistuneet matkailusuunnitteluun, kun aktiivisesti osallistuneilla oli pääosin korkea-asteen koulutus.

*Taulukko 6. Koillis-Suomen avainhenkilöiden ja yrittäjien taustatiedot ryhmittäin (%). Taulukossa on esitetty ne muuttujat, joilla on havaittu olevan tilastollisesti vähintään melkein merkitsevää ( $\rho \leq 0,05$ ) vaikutusta ryhmiin.*

	Kehittä- mis- kriittiset	Varau- tuneet	Realistit	Edistäjät	Yhteensä %	n
Vastaajan asema ( $\chi^2(3) = 17,4, \rho = 0,001$ )						
Avainhenkilö	9,3	44,3	25,8	20,6	100,0	n=97
Yrittäjä	17,2	20,7	33,3	28,8	100,0	n=174
						N=271
Avainhenkilön asema kunnassa ( $\chi^2(3) = 9,4, \rho = 0,024$ )						
Kaupungin-/kunnanvaltuutettu	9,7	51,4	25,0	13,9	100,0	n=72
Viran-/toimenhaltija	8,0	24,0	28,0	40,0	100,0	n=25
						N=97
Avainhenkilön asuinkunta/ yrityksen sijaintikunta ( $\chi^2(9) = 134,8, \rho = 0,000$ )						
Kuusamo	17,8	2,2	54,8	25,2	100,0	n=135
Posio	10,9	67,4	4,3	17,4	100,0	n=46
Salla	14,0	37,2	6,9	41,9	100,0	n=43
Taivalkoski	8,5	61,7	8,5	21,3	100,0	n=47
						N=271
Yrityksen toimiala ( $\chi^2(12) = 21,7, \rho = 0,041$ )						
Maa- ja metsätalous	13,2	34,2	36,8	15,8	100,0	n=38
Elintarvike- ja puunjalostusteollisuus	27,8	22,2	38,9	11,1	100,0	n=18
Vähittäiskauppa	22,4	18,4	28,6	30,6	100,0	n=49
Matkailu	8,9	11,1	31,1	48,9	100,0	n=45
Informaatioala	20,8	20,8	37,5	20,8	100,0	n=24
						N=174
Avainhenkilön kotitalouden/ yrityksen tulorakenne ( $\chi^2(6) = 36,1, \rho = 0,000$ )						
Pääasialliset tulot matkailusta	8,7	6,5	37,0	47,8	100,0	n=46
Satunnaisia tuloja matkailusta	19,1	20,2	33,7	27,0	100,0	n=89
Ei tuloja matkailusta	12,5	43,0	28,1	16,4	100,0	n=128
						N=263
Yrittäjän matkailijakontaktien määrä ( $\chi^2(6) = 22,0, \rho = 0,001$ )						
Päivittäin	11,7	8,3	36,7	43,3	100,0	n=60
Keskimäärin kerran viikossa	17,8	17,8	33,3	31,1	100,0	n=45
Ei lainkaan tai harvemmin kuin kerran kuukaudessa	22,4	32,9	31,3	13,4	100,0	n=67
						N=172
Osallistuminen kunnan matkailusuunnitteluun ( $\chi^2(6) = 20,6, \rho = 0,002$ )						
Osallistunut paljon	0,0	10,0	30,0	60,0	100,0	n=20
Osallistunut melko paljon/jonkin verran	11,8	32,9	30,3	25,0	100,0	n=152
Ei osallistunut	21,5	26,5	31,6	20,4	100,0	n=98
						N=270
Koulutusaste ( $\chi^2(6) = 16,9, \rho = 0,010$ )						
Korkea-asteen koulutus	9,3	21,9	29,7	39,1	100,0	n=64
Toisen asteen koulutus	14,9	35,5	26,9	22,7	100,0	n=141
Muu koulutus	20,0	23,3	41,7	15,0	100,0	n=60
						N=265

## Yhteenveto ja pohdinta

Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin Koillis-Suomen avainhenkilöiden ja (matkailu)yrittäjien suhtautumista matkailun vaikutuksiin ja kehittämiseen. Tutkimukseen valitut kohderyhmät ovat kirjallisuuden perusteella erityisryhmiä (ks. Krippendorf 1987). Yleisesti ottaen valtuutetut, virkamiehet ja matkailusta toimeentulonsa saavat yrittäjät suhtautuvat matkailuun myönteisesti, mikä havaittiin myös Koillis-Suomessa. Sen sijaan aikaisemmissa tutkimuksissa ei ole selvitetty yksityiskohtaisesti erityisryhmien sisäistä jakautumista eikä henkilö- ja yritys kohtaisten taustatekijöiden vaikutusta matkailuun suhtautumiseen.

Useissa kansainvälisissä tutkimuksissa kohdealueen asukkaita on luokiteltu matkailuun asennoitumisen perusteella kolmesta viiteen ryhmään. Kielteisesti suhtautuvien ”vihaajien” ja matkailumyönteisimpien ”rakastajien” ääripäiden väliin sijoittuneet ryhmät on nimetty muun muassa ”realisteiksi” ja ”keskitien kulkijoiksi” (ks. Davis ym. 1988; Madrigal 1995; Fredline & Faulkner 2000; Williams & Lawson 2001). Vastaavasti Koillis-Suomen avainhenkilöistä ja yrittäjistä muodostui neljä eri tavalla matkailuun asennoituvaa ryhmää: kehittämiskriittiset, varautuneet, realistit ja edistäjät. Luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja yrittäjien näkemyksiä ei voida tämän tutkimuksen perusteella siten pitää täysin homogeenisina. Yksikään ryhmä ei kuitenkaan suhtautunut matkailuun kielteisesti tai vastustanut matkailun kehittämistä, vaan asenteet erosivat ensisijaisesti matkailun vaikutusten kokemisen ja kehittämisen päämäärien osalta. Myös Shortt (1994) havaitsi matkailusuunnitteluun osallistuneiden viranomaistahojen näkemysten matkailun vaikutuksista poikkeavan toisistaan.

*Kehittämiskriittisten* asennoitumisessa painottuivat matkailun kielteiset vaikutukset, ja he olivatkin matkailuun ja sen kehittämiseen nimensä mukaisesti kriittisimminkin suhtautuva ryhmä (taulukko 7). Tästä huolimatta he pitivät kuntaan suuntautuvaa matkailua ja matkailijoita myönteisenä asiana. *Varautuneet* epäilivät muita useammin matkailun myönteisiä sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia. He asennoituivat matkailuun ryhmistä toiseksi kriittisimminkin mutta olivat siitä huolimatta matkailumyönteisiä. *Realistit* tiedostivat matkailun haitat ja hyödyt ja suhtautuivat matkailuun ja sen vaikutuksiin toiseksi myönteisimminkin. *Varautuneet* ja *realistit* sijoittuivat mielipiteissään yleensä kehittämiskriittisten ja edistäjien väliin. *Edistäjät* olivat kaikkein matkailumyönteisin ryhmä. Heidän asennoitumisensa matkailuun jäsenyi myönteisten vaikutusten kautta, eivätkä he kokeneet matkailusta aiheutuvan merkittäviä haittavaikutuksia.

Taustatietojen mukaan luottamushenkilöt ja viranhaltijat suhtautuivat matkailun kehittämiseen tyypillisesti varautuneesti, kun suurin osa kehittämiskriittisistä, realisteista ja edistäjistä oli yrittäjiä. Varautuneista huomattava osa oli valtuutettuja. Edistäjien tyypilliset kotikunnat olivat Kuusamo ja Salla, joissa matkailuelinkeinon kehittäminen on johtanut matkailijamäärien ja myönteisten talousvaikutusten lisääntymiseen. Sen sijaan posiolaiset ja taivalkoskelaiset asennoituivat matkailuun varautuneesti, mikä johtunee elinkeinon vaatimattomista taloudellisista vaikutuksista (ks. Juntheikki & Korhonen 2005).





Edistäjiin lukeutuvat matkailu- ja vähittäiskaupan yrittäjät, joilla oli runsaasti kontakteja matkailijoiden kanssa, suhtautuivat luonnollisesti positiivisimmin matkailuun ja sen kehittämiseen. Tulokset tukevat Murphyn (1985, 120–121) käsitystä siitä, että paljon matkailun kanssa tekemisissä olevilla asukkailla on keskimääräistä myönteisemmät näkemykset. Paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välisten kontaktien määrän ja laadun on todettu ennakoivan matkailuun asennoitumista useissa tutkimuksissa (ks. Pearce ym. 1996; Williams & Lawson 2001).

Järviluoman (1993a, 75–76) mukaan aikaisempien tutkimusten perusteella demografiset tai sosioekonomiset tekijät eivät yleensä merkittävästi vaikuta mielipiteisiin matkailusta. Tässäkään tutkimuksessa ryhmien välillä ei havaittu eroja iän, sukupuolen, syntymä- tai asuinpaikan suhteen. Sama koskee yrityksen ikää, kokoa ja sijaintipaikkaa. Sen sijaan koulutustaso heijastui suhtautumiseen. Koulutusta tärkeämpi selittävä tekijä lienee matkailusuunnitteluun osallistuminen, jossa korkeakoulututkinnon suorittaneet olivat muita aktiivisempia.

Matkailun kehittämistä kannattavien edistäjien asenteisiin vaikuttivat ennen muuta taloudelliset tekijät ja näkemys matkailusta aluekehityksen välineenä. Tältä osin tulokset tukevat Krippendorfin (1987) havaintoja taloudellisista motiiveista päättäjien ja yrittäjien myönteisen asennoitumisen taustalla. Koillis-Suomessa aluetalouteen kaivataan uutta, alueen ulkopuolista rahaa, mutta alueella on vain rajallinen määrä kehittymisedellytyksiltään lupaavia elinkeinoja. Parhaimmillaan paikallisväestön myönteinen asennoituminen näkyy kohdealueella matkailijoiden tyytyväisyytenä ja positiivisena matkailukehityksenä, mikä puolestaan edesauttaa alueen taloudellista ja sosiaalista hyvinvointia.

Matkailun asennetutkimuksissa on perinteisesti käytetty kvantitatiivisia menetelmiä kvalitatiivisten sijaan, vaikka molemmat lähestymistavat soveltuvat aihepiirin tarkasteluun. Tämä olisi otettava huomioon Koillis-Suomea käsittelevissä jatkotutkimuksissa. Tarkempi perehtyminen matkailukehitykseen kriittisesti suhtautuviin, esimerkiksi syvähaastattelujen avulla, voisi paljastaa heidän huolenaiheitaan ja antaa viitteitä ongelmakohtien ratkaisuun. Matkailukehitystä kannattavien näkemysten yksityiskohtaisempi tarkastelu saattaisi puolestaan tarjota uutta tietoa siitä, kuinka matkailukehityksen myönteisiä piirteitä voitaisiin edelleen vahvistaa.

## Kirjallisuus

- Aguiló, E. & J. Rosselló (2005). Host community perceptions: a cluster analysis. *Annals of Tourism Research* 32: 4, 925–941.
- Allen, L. R. & R. Gibson (1987). Perceptions of community life and services: a comparison between leaders and community residents. *Journal of the Community Development Society* 18: 1, 89–103.
- Allen, L. R., Hafer, H. R., Long, P. T. & R. R. Perdue (1993). Rural residents' attitudes toward recreation and tourism development. *Journal of Travel Research* 31: 4, 27–33.
- Andereck, K. L., Valentine, K. M., Knopf, R. C. & C. A. Vogt (2005). Residents' perceptions of community tourism impacts. *Annals of Tourism Research* 32: 4, 1056–1076.
- Andereck, K. L. & C. A. Vogt (2000). The relationship between residents' attitudes toward tourism and tourism development options. *Journal of Travel Research* 39: 1, 27–36.

- Butler, R. W. (1980). The concepts of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer* 24: 1, 5–12.
- Butler, R. W. & C. M. Hall (1998). Image and reimagining of rural areas. Teoksessa Butler, R. W., Hall, C. M. & J. Jenkins (toim.): *Tourism and Recreation in Rural Areas*. John Wiley & Sons, Chichester, 115–122.
- Davis, D., Allen, J. & R. M. Cosenza (1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourism. *Journal of Travel Research* 27: 2, 2–8.
- Dolnicar, S. & B. Grün (2008). Challenging “Factor–Cluster Segmentation”. *Journal of Travel Research* 47: 1, 63–71.
- Dyer, P., Gursoy, D., Sharma, B. & J. Carter (2007). Structural modeling of resident perceptions of tourism and associated development on the Sunshine Coast, Australia. *Tourism Management* 28: 2, 409–422.
- Fredline, E. & B. Faulkner (2000). Host community reactions: a cluster analysis. *Annals of Tourism Research* 27: 3, 763–784.
- Haley, A. J., Snaith, T. & G. Miller (2005). The social impacts of tourism: A case study of Bath, UK. *Annals of Tourism Research* 32: 3, 647–668.
- Hall, C. M. (2000). *Tourism Planning. Policies, Processes and Relationships*. Pearson Education Limited, Essex.
- Inskip, E. (2001). *National and Regional Tourism Planning. Methodologies and Case Studies*. Thomson Learning, London.
- Johnson, J. D., Snepenger, D. J. & S. Akis (1994). Residents’ perceptions of tourism development. *Annals of Tourism Research* 21: 3, 629–642.
- Junnila, E.-M., Törn, A., Kälkäjä, T., Siikamäki, P. & A. Tolvanen (2003). Kestävä luontomatkailu. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, Tutkimuksia* 2/2003, 71–84.
- Juntheikki, R. (2005). ”Matkailusta työtä ja toimeentuloa”: Koillis-Suomen matkailuelinkeino kehittämissuunnitelmien ja tilastojen näkökulmasta. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, Tutkimuksia* 2/2005, 45–84.
- Juntheikki, R. & J. Korhonen (2005). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2003. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A, *Tutkimuksia* 5.
- Jurowski, C. & D. Gursoy (2004). Distance effects on residents’ attitudes toward tourism. *Annals of Tourism Research* 31: 2, 296–312.
- Järviluoma, J. (1993a). Matkailu ja paikallisväestön asennoitumistavat: Aiheen konseptualisointia ja metodologisia lähtökohtia. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Soveltavan matkailututkimuksen metodisia kysymyksiä*. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos, 73–81.
- Järviluoma, J. (1993b). Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin: katsaus aikaisempiin tutkimuksiin. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Matkailun teoretisoiva tutkimus Suomessa 1991*. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos, 55–73.
- Kanniainen, A. (1999). *SPSS for Windows menetelmiä*. Oulun yliopisto, ATK-keskus.
- Kauppila, P. (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. *Nordia Geographical Publications* 33: 1.
- Ko, D-W. & W. P. Stewart (2002). A structural equation model of residents’ attitudes for tourism development. *Tourism Management* 23: 5, 521–530.
- Koillis-Suomen Aluekeskus Naturpolis Kuusamo (2005). Koillis-Suomen aluekeskus, Kuusamo. <http://www.koillis-suomi.fi/> (29.08.2005)
- Krippendorff, J. (1987). *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Butterworth-Heinemann, Oxford.

- Lankford, S. V. & D. R. Howard (1994). Developing a tourism impact attitude scale. *Annals of Tourism Research* 21: 1, 121–139.
- Law, C. M. (1992). Urban tourism and its contribution to economic regeneration. *Urban Studies* 29: 3, 599–618.
- Leinonen, R., Kauppila, P. & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: Tutkimusraportti. Matkailun edistämiskeskus A: 155.
- Leinonen, R., Kauppila, P. & J. Saarinen (2008). Maa- ja metsätalous, matkailu vai teollisuus? Koillis-Suomen julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden näkökulmia matkailuun ja aluekehitykseen. *Alue ja Ympäristö* 37: 1, 29–40.
- Lepp, A. (2007). Residents' attitudes towards tourism in Bigodi village, Uganda. *Tourism Management* 28: 3, 876–885.
- Madrigal, R. (1995). Residents' perceptions and the role of government. *Annals of Tourism Research* 22: 1, 86–102.
- Mason, P. & J. Cheyne (2000). Residents' attitudes to proposed tourism development. *Annals of Tourism Research* 27: 2, 391–411.
- Metsämuuronen, J. (2001). Monimuuttujamenetelmien perusteet SPSS-ympäristössä. International Methelp Ky, Helsinki.
- Murphy, P. E. (1983). Perceptions and attitudes of decisionmaking groups in tourism centers. *Journal of Travel Research* 21: 3, 8–12.
- Murphy, P. E. (1985). *Tourism: A Community Approach*. Methuen, London.
- Pearce, P. L., Moscardo, G. & G. F. Ross (1996). *Tourism Community Relationships*. Pergamon, Oxford.
- Ryan, C. & D. Montgomery (1994). The attitudes of Bakewell residents to tourism and issues in community responsive tourism. *Tourism Management* 15: 5, 358–369.
- Rämet, J., Kauppila, P. & J. Saarinen (2003). Paikallisyväestö ja matkailu: kaupungin/kunnanvaltuutettujen ja johtavien viranhaltijoiden asennoituminen matkailuun Koillis-Suomessa. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, Tutkimuksia 3/2003*.
- Rämet, J., Törn, A., Tolvanen, A. & P. Siikamäki (2005). Luonnonsuojelu ja luontomatkailu paikallisyväestönsilmin – kyselytutkimus Kuusamossa ja Syötteen alueella. *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, Sarja A 151*.
- Shaw, G. & A. M. Williams (2004). *Tourism and Tourism Spaces*. Sage Publications, London.
- Sheldon, P. J. & T. Abenoja (2001). Resident attitudes in a mature destination: the case of Waikiki. *Tourism Management* 22: 5, 435–443.
- Shortt, G. (1994). Attitudes of tourism planners: implications for human resource development. *Tourism Management* 15: 6, 444–450.
- Smith, S. L. J. (1994). The tourism product. *Annals of Tourism Research* 21: 3, 582–595.
- Smith, V. L. (1978; toim.). *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*. Basil Blackwell, Oxford.
- Smith, V. L. (1989; toim.). *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*. 2. painos. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Stewart, E. J. & D. Draper (2007). A collaborative approach to understanding local stakeholder perceptions of tourism in Churchill, Manitoba (Canada). *Polar Geography* 30: 1–2, 7–35.
- SVT 2007 = Suomen virallinen tilasto. Liikenne ja matkailu 2007. Matkailutilasto 2007. Tilastokeskus, Helsinki.
- Swarbrooke, J. (2000). *Sustainable Tourism Management*. CABI Publishing, London.
- Työssäkäynti (2005). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. [http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/tyokay/tyokay\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/tyokay/tyokay_fi.asp) (17.10.2008)

- Törn, A., Siikamäki, P., Tolvanen, A., Kauppila, P. & J. Rämetsä (2008). Local People, Nature Conservation, and Tourism in Northeastern Finland. *Ecology and Society* 13: 1. [online] URL: <http://www.ecologyandsociety.org/vol13/iss1/art8/>
- Vanhamäki, S. (2003). Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä? Paikallisväestön asennoituminen matkailuun Kuusamon Rukalla. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, Työpapereita* 3/2003.
- Väestörakenne (2005). Tilastotietokannat. Tilastokeskus, Helsinki. [http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak_fi.asp) (17.10.2008)
- Väisänen, S. (2006). Re(2): Re:Sallan asema. Henkilökohtainen sähköpostiviesti R. Leinoselle 06.11.2006.
- Williams, J. & R. Lawson (2001). Community issues and resident opinions of tourism. *Annals of Tourism Research* 28: 2, 269–290.