

MATKAILU OSANA ALUEPOLITIikkaA

Jukka Juusela



Jukka Juusela

kunnallisneuvos, fil.maist.

MEKin osastopäällikkö 1973-87

*Viestintä- ja konsultointitoimisto
Jukka Juusela Ky:n toimitusjohtaja 1987-*

Matkailu ja aluepolitiikka liittyvät kiinteästi yhteen 1970-luvulta lähtien, jolloin aktiivisen aluepolitiikan aika Suomessa alkoi. Kytkenällä oli kuitenkin vahvat juurensa yli 100 vuoden taakse.

Suomen Matkailijayhdistystä perustettaessa v. 1887 yhdistyksen keskeisenä kansallisromanttisena lähtökohtana oli tutustuttaa sivistyneistöä suomenkielisen rahvaan oloihin ja oppia tuntemaan laajalti kotimaa. Omana juonteenaan yhdistyksen toiminnassa oli kansan sivistäminen, joka johtaisi myös syrjäseutujen aineellisten olojen paranemiseen. Pyrkimys aineellisten olojen parantamiseen oli yhdensuuntainen myöhemmän aluepolitiikan kanssa.

Nykyinen aluepolitiikka sai alkunsa 1960-luvun rajusta rakennemuutoksesta. Tuolloin sodanjälkeiset suuret ikäluokat tulivat työmarkkinoille. Samaan aikaan tapahtui maa- ja metsätalouden nopea koneellistuminen, joka vapautti runsaasti työvoimaa etenkin syrjäseuduilta. Pääomaköyhä maa ei pystynyt samassa tahdissa luomaan korvaavia työpaikkoja eikä rakentamaan uusia asuntoja ja palveluja kaupunkeihin. Niinpä 300.000 suomalaista muutti Ruotsiin, jossa sodalta säästyneen maan teollisuus kykeni tarjoamaan parempipalkkaista työtä kuin kotimaa.

Tasapainoisen yhteiskuntakehityksen turvaamiseksi käynnistettiin 1970-luvun alussa aktiivinen kehitysaluepolitiikka. Lähtökohtana oli, että työpaikkoja pyritään luomaan sinne, missä on valmiit asunnot ja toimiva palvelurakenne, mm. kaupat ja koulut. Tavoitteena oli muuttoliikkeen hillitseminen. Kehitysalueet määriteltiin kuntakohtaisesti, mutta alue muotoutui Lappeenranta-Tampere-Pori-linjan pohjoispuolisesta Suomesta. Lisäksi siihen kuuluivat Varsinais-Suomen saaristo ja Ahvenanmaa.

Kehitysalueet käsittivät noin 85 % maamme pinta-alasta ja siellä asui vajaa puolet Suomen väestöstä. Säädettyjen kehitysalueelakien nojalla näiden alueiden elinkeinoelämän kehittämistä tuettiin investointi-, käynnistys- ja kuljetusavustuksin.

Myöhemmin kuvaan tuli mukaan myös yritysten kehittämisavustukset. Kehitysalueilla oli kolme tukivähykettä korkeimman tuen kohdistuessa syrjäisimmille alueille mm. Lappiin, Koillismaalle ja Kainuuseen.

Matkailuelinkeino oli alusta lähtien kehitysalueiden tukipolitiikkaa jossain määrin arvoiteltiin kilpailun vääristämisestä. Etelän matkailuyrittäjät eivät halunneet ymmärtää sitä, että tuilla pyrittiin tasapainottamaan syrjäisemmästä sijainnista johtuvaa kilpailukyvyyn vajetta ja toisaalta säästämään liian voimakkaasta muuttoliikkeestä yhteiskunnalle aiheutuvia menoja. Elinkeino kokonaisuudessaan ei kuitenkaan vastustanut kehitysalueita, koska se olisi rikkonut elinkeinon yhtenäisyyden.

Etelä-Suomen matkailuelinkeinon piirissä kehitysalueiden tukipolitiikkaa jossain määrin arvoiteltiin kilpailun vääristämisestä. Etelän matkailuyrittäjät eivät halunneet ymmärtää sitä, että tuilla pyrittiin tasapainottamaan syrjäisemmästä sijainnista johtuvaa kilpailukyvyyn vajetta ja toisaalta säästämään liian voimakkaasta muuttoliikkeestä yhteiskunnalle aiheutuvia menoja. Elinkeino kokonaisuudessaan ei kuitenkaan vastustanut kehitysalueita, koska se olisi rikkonut elinkeinon yhtenäisyyden.

Tukipolitiikan osalta matkailuelinkeino oli sen sijaan yksimielinen siitä, että raha-automaattiyhdistyksen avustuksia ei tulisi jakaa järjestöjen investointeihin, vaan suoraan pienituloisten lomavieton tukeen kotimaisissa kohteissa. Tällöin asiakas voisi itse valita lomapaikkansa ja turhilta investoinneilta vältyttäisiin. RAY:n investointituki ei edes rajoittunut kehitysalueille, vaan sitä saattoi saada samansuuruisena myös eteläisessä Suomessa ja siten se oli myös kilpailua vääristävä tekijä. MEK oli asiassa elinkeinon kanssa samaa mieltä, ja vähitellen RAY muuttikin politiikkaansa elinkeinon haluamaan suuntaan.

Alkuvuosien kehitysalueilla matkailu oli rajoitettu siten, että tukieläimissä matkailuyrityksessä oli oltava majoitustiloja. Näin mm. pelkät ravintolat tai hiihtokeskukset olivat tuen ulkopuolella. Laki antoi kuitenkin mahdollisuuden siihen, että tuen piiriin pääsi, jos ravintolan yhteyteen rakennettiin muutama hotellihuone. Näin monet pienet paikkakunnat saivat ainoan tasokkaan ruokapaikan ja satunnaisille vieraille yösijan. Tämä vastasi lain henkeä, jonka tarkoituksena oli parantaa syrjäisten seutujen palvelutasoa.

Kehitysalueita myöhemmin muutettaessa tukien piiriin otettiin myös ohjelmalvelut. MEK

oli aktiivisesti ajamassa tätä uudistusta, koska ME-Kissä nähtiin matkailuelinkeino laajempaan kuin aiemman lain pykälissä määriteltiin. Ihmisethän voivat asua ja syödä kotonaankin, mutta matkalta odotetaan ennen muuta elämyksiä. Sen vuoksi oli paikallaan ottaa ohjelmalvelut mukaan tuettavaan toimintaan.

Vielä 1970-luvun alkupuolella kehitysalueiden matkailupalvelut olivat varsin vaatimattomat. Lapissa oli muutama Suomen Matkailuliiton hotelli, ja lentoliikennettä ei Rovaniemen pohjoispuolelle ollut lainkaan. Kuusamossa oli yksityisen ylläpitämä pieni lentokenttä. Lentoliikenne koko maassa perustui lähes yksinomaan työmatkailuun.

On vaikea kuvitella miten ilman aktiivista aluepolitiikkaa olisivat voineet kehittyä nykyiselleen sellaiset matkailukeskukset kuten Levi, Ylläs, Saariselkä, Pyhä, Ruka, Vuokatti, Kalajoki, Koli ja Tahko. Muistan myös hyvin kun 1980-luvun alkupuolella olin Kittilässä neuvottelemassa Finnairin reittiliikenteen avaamisesta Kittilään. Paikalla ollut Finnairin reittisuunnittelija piti reittiä Kittilän vähäisen asukasmäärän vuoksi täysin kannattamattomana. Onneksi kansallisen lentoyhtiömme pääjohtaja Gunnar Korhonen tajusi tulevaisuuden näkymät paremmin kuin alaisensa. Reittisuunnittelijoiden kanta ei mennyt läpi pääkonttorissa ja lentoliikenne Kittilään aloitettiin. Nyt Ivalon, Kittilän ja Kuusamon kentät ovat Finnairille kotimaan reiteistä myös taloudellisesti parhaasta päästä.

Pohjois-Suomessa (Lapin ja Oulun läänit) hotelliyöpymiset ovat lisääntyneet viimeksi kuluneen kolmen vuosikymmenen aikana huomattavasti enemmän kuin muualla maassa keskimäärin. Erityisesti tämä näkyy ulkomaisissa yöpymisissä, jotka ovat Pohjois-Suomessa seitsenkertaistuneet, kun ne koko maassa ovat kolminkertaistuneet. Myös kansallisuusjakauma on muuttunut. Kun ruotsalaisten, norjalaisten ja saksalaisten osuus Pohjois-Suomen ulkomaisista hotelliyöpymisistä oli 1970-luvun puolivälissä 70 %, niin oli se v. 2007 enää vain vajaat 25 %.

Matkailun kehityslukuja tarkasteltaessa voidaan sanoa, että aluepoliittisilla toimenpiteillä on päästy myös matkailun alalla paljolti niihin tuloksiin, joita niille 1970-luvulla asetettiin. Tärkeänä pidettiin palvelutason nostamista ja saavutettavuuden parantamista. Molemmat ovat olleet syrjäisten seutujen matkailuelinkeinon menestymisen perusedellytyksiä erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden kiinnostuksen herättämisessä. Englantilaisten,

ranskalaisten, japanilaisten ja monien muiden osalta tässä on onnistuttu.

Kehitysalueiden matkailukeskuksissa ollaan uusien haasteiden edessä. Keskukset ovat monipuolistaneet palvelujaan taatakseen mm. kalliille majoitus- ja ravitsemisinvestoinneille ympärivuotisen käytön. Tämä on aiheuttanut uuden ongelman: työvoimapulan. Enää ei selvitä sesongeista etelästä tulleilla keikkatyöläisillä, sillä väkeä tarvitaan aiempaa enemmän ympäri vuoden. Sitä ei ole saatavissa paikkakunnalta, ja niinpä keikkatyöläisistä olisi saatava paikkakunnan vakituisia asukkaita. Se vaatii melkoista asennemuutosta monelta sesonkityöläiseltä, joka on asennoitunut pätkätoihiin talvella pohjoisessa ja kesällä etelässä.

Aluepolitiikan on vastattava kunkin aikakauden haasteisiin. Kolme vuosikymmentä sitten oli tavoitteena muuttovirran pysäyttäminen rakentamalla työpaikkoja sinne missä on ihmisiä mutta ei työtä, kun metsätyöt koneellistuivat ja kaivoksia suljettiin. Nyt tarvitaan työntekijöitä näiden samojen alueiden menestyviin matkailuyrityksiin ja useisiin uusiin avattaviin kaivoksiin. Onneksi viime vuosina on ollut havaittavissa myös lisääntyvää halua muuttaa etelästä pohjoiseen eikä vain päinvas-toin. Monille se merkitsee myös palaamista juurilleen.

Aluepoliittisen tuen vyöhykejako 1980-luvulla.

