

**Yhteisöperusteinen matkailu köyhyyden vähentämisen ja kestävän kehityksen
työkaluna globaalissa etelässä**

Saara Rusama

LuK-seminaari ja -tutkielma 790351A

Maantieteen tutkinto-ohjelma

Oulun yliopisto

12.5.2025

Tiivistelmä

Matkailun on laajasti ajateltu olevan potentiaalinen keino vähentää köyhyyttä ja luoda hyvinvointia esimerkiksi lisäämällä työpaikkoja ja elinkeinoja matkailukohteisiin. Viimeisten vuosikymmenien aikana perinteisen (massa)turismin epäkohdat on kuitenkin tunnistettu entistä paremmin, sillä matkailu aiheuttaa esimerkiksi erilaisia sosiaaliskulttuurisia sekä ympäristöllisiä ongelmia. Kestävyys sekä kestävä kehitys onkin otettu enenevässä määrin huomioon matkailun sektorilla, mikä on johtanut erilaisten kestävien matkailumuotojen syntyyn.

Yhteisöperusteinen matkailu on kestävä matkailun muoto, joka pyrkii lisäämään paikallisyhteisöjen roolia matkailun hallinnoinnissa ja siihen liittyvissä aktiviteeteissa. Perinteisen matkailun ongelmana on usein varojen vuoto suurten kansainvälisten yritysten taskuihin, mutta yhteisöperusteisen matkailun tavoitteena on jakaa matkailusta saatu tuotto tasaisesti paikallisyhteisön sisällä. Yhteisöperusteisen matkailun projekteja on aloitettu eri puolilla maailmaa myös pitkälle kehittyneissä maissa. Sillä saattaa kuitenkin olla suurin potentiaali globaalin etelän kehittyvissä maissa, ja etenkin syrjäisillä seuduilla, joissa elinkeinoja ei maatalouden lisäksi ole paljoa.

Parhaimmillaan yhteisöperusteinen matkailu voi toimia tehokkaana työkaluna köyhyyden vähentämisessä, yhteisöjen voimaannuttamisessa, työpaikkojen lisäämisessä, sekä köyhyyden vähentämisessä. Yhteisöperusteisen matkailun voi liittää myös Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) Agenda 2030 kestävyystavoitteisiin, sillä useat tavoitteet, kuten (1) Ei köyhyyttä, (8) Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua sekä (15) Maanpäällinen elämä kulkevat hyvin linjassa yhteisöperusteisen matkailun päämäärien kanssa.

Toisaalta yhteisöperusteiseen matkailuun liittyy haasteita, ja projekteissa voi olla merkittäviäkin eroja. Esimerkkitapauksissa projektien erot tulevat ilmi esimerkiksi paikallisten osallistumisen asteessa, matkailun resurssien omistuksessa, hallintamuodossa sekä tulojen jakautumisessa. Kahden hyvin erilaisen projektin tarkastelu antaa mahdollisuuden arvioida yhteisöperusteisen matkailun onnistumiseen tai epäonnistumiseen vaikuttavia tekijöitä kriittisesti eri näkökulmista. Lisäksi se antaa realistista näkemystä siihen, voiko yhteisöperusteinen matkailu olla potentiaalinen väylä Agenda 2030 kestävyystavoitteiden saavuttamiseen.

Sisältö

Tiivistelmä.....	2
1 Johdanto.....	4
2 Kestävä kehitys.....	5
3 Matkailu ilmiönä.....	6
3.1 Kestävä matkailu.....	7
3.2 Yhteisöperusteinen matkailu.....	9
3.2.1 Yhteisöperusteisen matkailun haasteet.....	11
4 Yhteisöperusteinen matkailu Indonesiassa ja Zimbabwessa.....	12
4.1 Indonesia, Nglanggeranin matkailukylä.....	13
4.2 Zimbabwe, Dzimbabwen kulttuurimatkailukeskus.....	17
5 Johtopäätökset ja pohdinta.....	21
Kirjallisuus ja lähteet.....	26

1 Johdanto

Matkailu on yksi maailman suurimmista ja nopeimmin kasvavista talouden sektoreista, ja sen ajatellaan usein olevan keino kehityksen ja hyvinvoinnin edistämiseen (Nepal ym. 2019). Vaikka matkailu kiistatta luo taloudellista kasvua ja lisää työpaikkoja, se myös samanaikaisesti johtaa ympäristöllisiin-, sosiaalisiin- sekä kulttuurisiin haittoihin. Matkailukohteiden paikalliset yhteisöt jäävät myös helposti epäedulliseen asemaan, kun kansainväliset matkailualan yritykset kahmivat matkailun tuotot itselleen.

Kestävän kehityksen periaatteiden pohjalta on alkanut kuitenkin enenevässä määrin syntyä vaihtoehtoisia, kestävämpiä matkailumuotoja. Yksi tällaisista on yhteisöperusteinen matkailu, joka pyrkii paikallisten aktiiviseen osallistumiseen matkailutoiminnassa, köyhyyden vähentämiseen sekä hyvinvoinnin lisäämiseen. Tässä tutkielmassa tarkastelen yhteisöperusteista matkailua syvemmin, keskittyen etenkin globaaliin etelään. Tutkimuskysymyksenä kysyn, onko yhteisöperusteisella matkailulla aidosti mahdollisuus vähentää köyhyyttä ja luoda kestävästä kehitystä globaalin etelän kehittyvissä maissa. Tarkastelen myös sitä, kuinka hyvin paikallisten aito osallistuminen yhteisöperusteisissa matkailuprojekteissa toteutuu, ja miten se vaikuttaa projektien onnistumiseen. Koska kestävän ja yhteisöperusteisen matkailun voi monella tavalla liittää YK:n Agenda 2030 kestävän kehityksen tavoitteisiin, pohdin myös yhteisöperusteisen matkailun potentiaalia toimia työkaluna näiden saavuttamisessa. Esimerkkitapauksina tutkielmassa toimivat Nglanggeranin matkailukylä Indonesiassa sekä Dzimbabwen kulttuurimatkailun keskus Zimbabwessa, jotka ovat molemmat yhteisöperusteisen matkailun kohteita.

Aihe on tärkeä, sillä kestävyteen ja kestäväan kehitykseen liittyvät ongelmat ovat sekä yleisesti että matkailun sektorilla mittavia, ja uhkaavat ihmisiä, yhteisöjä ja planeettaa. Matkailun sektorin voimakas kasvu on kiistatonta, joten niin ovat myös sen aiheuttamat haasteet. Siksi olisikin tärkeää integroida kestävyys ja kestävan kehityksen periaatteet vielä entistä syvemmin matkailun sektorille, ja pohtia, millä tavoin matkailuala voisi myötävaikuttaa kestäväan kehitykseen.

Tutkielmassa on ensimmäisenä teoreettinen osuus, jossa tehdään kirjallisuuskatsaus kestäväan kehitykseen ja matkailuun ilmiönä, sekä tarkemmin kestäväan ja yhteisöperusteiseen matkailuun. Teoreettisen osuuden jälkeen yhteisöperusteista matkailua tarkastellaan esimerkkitapauksien avulla. Viides osa tutkielmassa on pohdinta, jossa palaan tutkimuskysymyksiin ja tarkastelen niitä kirjallisuuden ja esimerkkitapauksien pohjalta.

2 Kestävä kehitys

Ajatus kestävästä kehityksestä nousi maailmalla 1980-luvun lopulla, kun tietoisuus ympäristöllisistä asioista alkoi lisääntyä, ja tarve talouskasvun tasapainottamiselle ympäristönsuojelullisin toimin alettiin huomioimaan voimakkaammin (Agbedahin 2019). Kestävän kehityksen käsite virallistui, kun YK:n Brundtlandin Komission raportti määritteli sen ympäristölliseksi, taloudelliseksi, sosiaalseksi ja kulttuuriseksi kehitykseksi, joka täyttää tämänhetkiset tarpeet ilman, että se vaarantaa tulevien sukupolvien oikeutta kehitykseen ja tarpeiden täyttymiseen (World Commission on Environment and Development 1987). Nykypäivänä kestävä kehitys on jo niin vakiintunut käsite, että se on integroitu vahvasti yhteiskunnan rakenteisiin. Kestävällä kehityksellä on maailmanlaajuisesti suuri relevanssi monia erilaisia haasteita kohdattaessa, ja nykyään se onkin keskeinen osa päätöksentekoa ja suunnittelua eri sektoreilla ja yhteiskunnan osa-alueilla (Agbedahin 2019).

Keskeisenä osana kestävä kehityksen teemaa on Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) vuonna 2015 laatima Agenda 2030. Se on toimintaohjelma, joka sisältää 17 kestävyystavoitetta vuosille 2016–2030. Agendan tavoite on kestävällä tavalla lisätä ihmisten hyvinvointia esimerkiksi poistamalla äärimmäinen köyhyys, turvaamalla ympäristön hyvinvointi, sekä takaamalla rauha maailmassa (YK 2015). Se on tarkoitettu niin globaalilla kuin paikallisella tasolla käytettäväksi ohjenuoraksi erilaisille hallituksille, organisaatioille, ryhmille ja yhteisöille, ja niiden jäsenille, ja tavoitteet koskevat kaikkia maita, toisin kuin YK:n edelliset Vuosituhattavoitteet, jotka koskivat ainoastaan kehittyviä maita. Kestävän kehityksen tavoitteet huomioivat tarpeen luoda politiikkaa, joka luo terveyttä ja hyvinvointia sekä vähentää eriarvoisuutta (Russell-Bennett ym. 2024). Joskus tämä vaatii myös vaikeiden päätösten ja linjausten tekemistä sekä kansainvälisestä tasosta aina yksilötasolle asti (Agbedahin 2019). Agenda 2030 kuitenkin kutsuu toimintaan ja yksin ja yhdessä. Russell-Bennett ym. (2024) toteavatkin, että tavoitteisiin pyrkiminen vaatii ”uudistavaa ajattelua ja uudistavia tekoja ihmiskunnan hyväksi.”

Kestävän kehityksen termiin liittyy myös tietynlainen ristiriita, sillä sana ”kestävä” pitää sisällään ajatuksen tiettyjen rajojen luomisesta, kun taas ”kehitys” korostaa ihmisten tarpeiden kohtaamista. Käsite on muutenkin hyvin antroposentrinen, ja se usein sivuuttaa muiden lajien oikeudet (Higgins-Desbiolles 2018). Kaikkiaan kestävä kehityksen käsite ei ole yksinkertainen, vaan abstrakti ja vaikea, usein huonosti ymmärretty - se on viimeisten vuosikymmenten aikana myös kehittynyt ja muovautunut, ja jatkaa kehitystä edelleen (Agbedahin 2019).

3 Matkailu ilmiönä

Matkailu tai turismi voidaan määritellä toiminnaksi, jossa ihmiset liikkuvat kotiseudultaan toiselle alueelle, missä he viettävät vapaa-aikaa ja käyttävät erilaisia palveluita, pysyen siellä alle vuoden (Manaf ym. 2018). Historiallisesti kansainvälinen matkailutalous on ollut pitkälti säännöstelemätöntä, ja on fokusoitunut lähinnä talouskasvuun sekä liiketoiminnan kehittämiseen, mikä heijastaa myös laajempaa kasvuorientoitunutta talousajattelua (Becken & Kaur 2021).

Nykyään matkailu on yksi maailman suurimmista ja nopeimmin kasvavista talouden sektoreista, ja sen merkitys talouskasvussa sekä työpaikkojen luomisessa on sekä globaalilla että paikallisella tasolla mittava ja kiistaton (Mtapuri & Giampiccoli 2019; Nepal ym. 2019). Esimerkiksi vuonna 2014 matkailun sektori tuotti 7,6 biljoonaa Yhdysvaltain dollaria (USD), joka on noin 10 % bruttokansantuotteesta maailmanlaajuisesti (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Matkailuala on myös osoittautunut hyvin resilentiksi erilaisten kriisien edessä, joista viimeisimpänä sitä koetteli COVID-19 pandemia (Saarinen 2024). Myös matkailukohteet ovat massaturismin myötä muuttuneet, ja nykyään myös kaukaiset kohteet, sekä esimerkiksi saarikohteet ovat helposti turistien tavoitettavissa (Dłużewska & Giampiccoli 2021).

Talouskasvun lisäksi matkailulla ajatellaan olevan suuri potentiaali köyhyyden vähentämisessä etenkin joissain perinteisiä elinkeinoja harjoittavissa yhteisöissä, sillä se luo uusia ja vaihtoehtoisia tulonlähteitä (Lee & Jan 2019). Matkailun sektorilla on ylipäätään nähty olevan keskeinen rooli kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin luomisessa, mikä on asettanut matkailutalouden usein hyvin positiiviseen valoon (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Beckenin & Kaurin (2021) mukaan eri hallitukset ja matkailualan organisaatiot ovat myös luoneet matkailualasta positiivista tarinaa, jonka mukaan matkailu on ”hyvän voima.”

Tämä positiivinen konnotaatio voi kuitenkin olla harhaanjohtava ja peitota alleen matkailun sektorin ongelmia, jotka vaikuttavat negatiivisesti sekä luonnollisessa, että taloudellisessa ja sosiokulttuurisessa ympäristössä (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Esimerkiksi Gartner & Cukier (2012) kritisoivat matkailua köyhyyden vähentämisen työkaluna. Heidän mukaansa matkailun ja köyhyyden vähentämisen syuseuraussuhteet eivät ole niin yksinkertaisia kuin usein annetaan ymmärtää, ja usein vaikutukset ovat myös hyvin paikkasidonnaisia. Usein matkailusta saatavat palkat ovat matalia etenkin kehittyvillä alueilla, ja pahimmillaan matkailu voi jopa lisätä köyhyyttä (Gartner & Cukier 2012). Matkailutalouden kasvun on huomattu aiheuttavan esimerkiksi sosiaalisia ongelmia, kuten ”varallisuusvuotoa”,

koska matkailun yritykset ovat usein kansainvälisessä omistuksessa, sekä varallisuuden epätasaista jakautumista (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Matkailutaloutta on myös pitkälti mitattu bruttokansantuotteen kautta, joka on kuitenkin vajavainen mittari kehitykselle (Becken & Kaur 2021).

3.1 Kestävä matkailu

Kestävyys alkoi nousta merkittäväksi teemaksi matkailun sektorilla 1990-luvun alusta lähtien (Saarinen ym. 2022; Shereni ym. 2022). Alun perin kestävä matkailu syntyi vaihtoehdoksi perinteiselle massaturismille, jonka haittavaikutukset alettiin paremmin huomioimaan (Saarinen 2021). Kestävän matkailun idea on saanut syntynsä kestävä kehityksen periaatteiden pohjalta, ja näin ollen nojaa ajatukseen ympäristöllisten ja sosiokulttuuristen tekijöiden huomioimisesta matkailun kehityksessä (Motsaathebe & Hambira 2022). Suurpiirteisesti kestävä matkailu voidaan ajatella olevan matkailua, joka pyrkii konkreettisin toimin vähentämään luomiaan negatiivisia ympäristöllisiä ja sosiokulttuurisia vaikutuksia (Buckley 2002; Motsaathebe & Hambira 2022). Kestävää matkailua on kuitenkin määritelty monin tavoin eri yhteyksissä, eikä yhtä absoluuttista määritelmää ole. Maailman matkailujärjestö (UNTWO) ja YK:n ympäristöohjelma ovat esimerkiksi määritelleet kestävä matkailu ”matkailuksi, joka ottaa täysin huomioon sen nykyiset ja tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset vaikutukset, huomioiden vierailijoiden, matkailutalouden, ympäristön ja paikallisyhteisöjen tarpeet” (United Nations Environment Programme 2005: 12). Butlerin (1999) klassisen määritelmän mukaan kestävä matkailu on ”matkailua sellaisessa muodossa, että se pystyy ylläpitämään alueen elinkelpoisuutta määrittelemättömän ajanjakson ajan.”

Nykyään kestävyysidea on vakiinnuttanut paikkansa keskeisenä osana sektorin suunnittelu- ja hallintoajattelua (Saarinen ym. 2022; Shereni ym. 2022). Tästä kertoo esimerkiksi se, että useat matkailualan ja -politiikan toimijat sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla ovat alleviivanneet kestävä kehityksen merkitystä matkailun sektorilla (Hall 2019; Saarinen 2024). Etenkin politiikan toimijat sekä kasainväliset organisaatiot esittävät matkailua potentiaalisena työkaluna kestävälle kehitykselle ja sen käytäntöön ottamiselle myös laajemmassa skaalassa (Sharpley 2020; Saarinen 2020). Myös esimerkiksi YK:n kestävyystavoitteet on liitetty vahvasti osaksi matkailualaa, vaikka Agenda2030-raportti ei suoranaisesti mainitsekaan turismia tai matkailua kuin muutaman kerran (Hall 2019). Monet matkailun sektorin kansainväliset toimijat näkevät matkailun tehokkaana työkaluna Agenda

2030 kestävyystavoitteiden saavuttamisessa ja hyvinvoinnin luomisessa (Saarinen ym. 2022). YK julisti vuoden 2017 ”Kestävän kehityksen ja matkailun vuodeksi” (*international year of sustainable tourism for development*) (UNWTO 2017). Tämän mukaan nimettiin kolme kestävän kehityksen tavoitetta, joihin matkailun sektori voisi keskittyä: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua (8), Vastuullista kuluttamista (12) ja Vedenalainen elämä (14) (UNWTO 2017; Saarinen ym. 2022) Tavoitteet kuitenkin yhdistyvät myös muihin kestävyystavoitteisiin, sillä esimerkiksi tavoite 8 koskee tasapuolisia mahdollisuuksia työhön kaikille, mutta koska joissain maissa tasa-arvo ei esimerkiksi sukupuolten välillä toteudu, voidaan tavoite yhdistää myös tavoitteeseen 5, eli sukupuolten tasa-arvoon (Saarinen ym. 2022). Saarisen (2024) mukaan yhteys politiikkaan ja kestävyystavoitteisiin on myös tehnyt kestävästä turismista yhden keskeisimmistä matkailututkimuksen teemoista.

Vaikka kestävän matkailun taustalla on ajatus ympäristön ja ihmisten hyvinvoinnin lisäämisestä, ei matkailun ja kestävyuden suhde kuitenkaan ole suoraviivainen, vaan hyvin monitahoinen, ja usein myös kiistelty (Buckley 2012; Saarinen ym. 2022). Etenkin monet matkailun tutkijat suhtautuvat kestäväan matkailuun erittäin kriittisesti. Matkailualalla ”kestävyys” nähdään yleisesti ottaen ympäristöllisenä asiana, ja ”kehitys” taloudellisena, tai toissijaisesti sosiaalisena asiana (Hall 2011). Tämä luo kestäväan matkailuun samantyyppisen ristiriidan kuin mitä yleisestikin kestävässä kehityksessä kohdataan. Esimerkiksi Higgins-Desbiolles (2018) pohtii, onko kestävä matkailu enemmän matkailun jatkuvuuden varmistamista kuin kestävää kehitystä ja aitoa pyrkimistä kestävyteen. Kestävyden ei kuitenkaan tulisi olla minkään talouden muodon edistämistä, sillä jatkuva kasvu ei voi lopulta olla kestävä (Higgins-Desbiolles 2018; Saarinen 2024). Ristiriita näkyy monissa kestävan matkailun määritelmässä, joista useissa korostuu matkailualan jatkuvuus ja tarpeet, mikä ei suoranaisesti ole enää linjassa kestävan kehityksen kanssa (Saarinen 2021). Tämän ristiriidan takia esimerkiksi Butler (1999) on eritellyt termin ”kestävä matkailu” ja ilmaisun ”kestävä kehitys matkailun kontekstissa.” Usein kestävyyttä ja siihen liittyviä termejä käytetään matkailualalla muodollisesti, mutta käytännön toteutus uupuu (Buckley 2002, 2012). Huolimatta aikomuksesta kestävan kehityksen tavoitteisiin pyrkimisestä, Hallin (2019) mukaan empiirinen tutkimus viittaa siihen, että matkailu on tällä hetkellä kestävämpää kuin koskaan. Monet tutkijat ovat jopa sitä mieltä, että kestävä matkailu ei ylipäätään ole mahdollinen tai saavutettavissa oleva käsite.

3.2 Yhteisöperusteinen matkailu

Perinteinen matkailu ja massaturismi on liitetty useisiin erilaisiin sosiaalisiin ja taloudellisiin ongelmiin (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Esimerkiksi kulttuurisen identiteetin ja sosiaalisen kontrollin heikentyminen, paikallisen väestön syrjäytyminen, tulojen epätasainen jakautuminen sekä taloudellinen vuoto muodostuvat usein ongelmaksi (Guo ym. 2019). Matkailuun liittyvä toiminta myös tapahtuu aina jonkin yhteisön alueella, mutta matkailusta saatavat tulot päätyvät usein suurien kansainvälisten matkailuyritysten taskuihin (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Matkailualan kasvun myötä, ja kestävän matkailun ajatuksen pohjalta on syntynyt vaihtoehtoisia matkailumuotoja, jotka pyrkivät ottamaan esimerkiksi nämä haasteet huomioon.

Yksi tällaisista matkailumuodoista on yhteisöperusteinen matkailu (*community-based tourism* tai *CBT*), joka pyrkii lisäämään paikallisten yhteisöjen aktiivista osallistumista matkailutoimintaan, ja näin lisäämään yhteisöjen hyvinvointia sekä taloudellisesti että sosiokulttuurisesti (Mtapuri & Giampiccoli 2019; Runyowa 2017). Sen ajatellaan usein olevan tehokas työkalu köyhyyden vähentämisessä etenkin kehittyvissä maissa ja syrjäisillä- ja maaseutualueilla, sillä sen tarkoitus on luoda tuloja suoraan paikallisväestölle (Giampiccoli & Kalis 2012; Runyowa 2017; Juma & Khademi-Vidra 2019). Yhteisöperusteisella matkailulla ole yhtä vakiintunutta määritelmää, ja sitä voidaan tulkita hieman eri tavoin eri yhteyksissä (Giampiccoli & Kalis 2012). Matkailututkimuksessa sitä kuitenkin selkeästi yhdistää paikallisyhteisöjen osallisuus, hyvinvointi ja voimaantuminen, sekä köyhyyden vähentäminen ja paikallisten yhteisöjen kehitys. On hyvä huomioida, että yhteisöperusteisen matkailun ideana ei ole, että paikallinen talous olisi yksinomaan riippuvainen matkailun tuomista tuloista, vaan sen kuuluu olla osana laajemmassa mittakaavassa luomassa kestävämpiä elinkeinoja ja taloutta (Giampiccoli & Kalis 2012; Manyara & Jones 2007).

Paikallisten osallistuminen matkailutoimintaan on yhteisöperusteisen matkailun keskeinen piirre, joka voidaan tiivistetysti jakaa viiteen elementtiin: (a) matkailun resurssit ovat paikallisten hallinnassa ja omistuksessa, (b) paikalliset osallistuvat matkailun suunnitteluprosesseihin, (c) matkailun yritysten hallintotoimet ovat paikallisten kontrollissa, (d) turismiaktiviteetit tukevat paikallista taloutta ja (e) matkailutoiminta on luonteeltaan hybridimäistä ja yhdistää markkinoiden rationaalisuuden sekä yhteisöllisen ajattelutavan (Ruiz-Ballesteros 2021 Cáceres-Feria ym. 2021 mukaan). Zhou & Makwara (2024) kiteyttävät tämän kuvailemalla yhteisöperusteista matkailua matkailumuodoksi, jota yhteisö ”hallinnoi ja jonka se itse omistaa, yhteisön omaksi hyödyksi.” Paikallisten tuleekin olla aktiivisesti osana matkailutoiminnan kaikilla tasoilla ja kehitysvaiheissa (Juma & Khademi-Vidra 2019; Hariyadi

ym. 2024). Yhteisöperusteisen matkailun tulojen tulisi jakautua laajasti yhteisön sisällä, myös niille jäsenille, jotka eivät suoranaisesti ole mukana matkailutoiminnassa tai projekteissa (Giampiccoli & Kalis 2012). Sen tulisi ottaa huomioon myös huono-osaiset ja marginalisoidut yhteisöt ja niiden jäsenet, sekä heidän mahdollisuutensa osallistua matkailutoimintaan (Dłużewska & Giampiccoli 2021).

Yhteisöperusteinen matkailu ei kuitenkaan tarkoita sitä, että ulkopuolelta tuleva apu on poissuljettu tekijä (Cáceres-Feria ym. 2021). Usein ulkopuolelta tuleva apu on jopa välttämätöntä, jotta yhteisöperusteisen matkailun toimintamalli voisi onnistua ja olla kestävä (Giampiccoli & Kalis 2012). Kontrollin pitäisi kuitenkin muiden sidosryhmien osallisuudesta huolimatta pysyä paikallisyhteisöllä. Toisaalta hallintomuoto eri yhteisöperusteisissa matkailuprojekteissa saattaa myös vaihdella. Zapata ym. (2011) tunnistivat tutkimuksensa perusteella kaksi erilaista yhteisöperusteisen matkailun mallia: alhaalta-ylös mallin, jossa matkailutoiminta perustuu paikallisyhteisön aloitteeseen ja toimintaan, sekä ylhäältä-alas mallin, jossa yhteisöperusteinen matkailu on ulkopuolisten matkailuyritysten ja sidosryhmien ohjaamaa ja keskittyy usein kansainvälisiin matkailumarkkinoihin. Alhaalta-ylös malliin liittyy paikallisyhteisön vahva kontrolli, sekä johtoasema matkailun sektorilla, jonka lisäksi se luo enemmän työpaikkoja ja vahvistaa paikallista taloutta myös epäsuorasti. Ylhäältä-alas mallissa paikallisten omistajuus on alhaisemmalla tasolla, taloudelliset hyödyt ovat pienemmät, eikä matkailu luo yhtä paljon uusia työpaikkoja. Se myös johtaa useammin yhteisöperusteisten matkailuprojektien epäonnistumiseen (Zapata ym. 2011).

Yhteisöperusteiseen matkailuun liittyvä toiminta tapahtuu yleisesti ottaen pienessä mittakaavassa, ja siihen liittyy vahvasti vuorovaikutus paikallisen asukkaiden sekä matkailijoiden välillä (Purbasari & Manaf 2018; Strydom ym. 2019). Yhteisöperusteinen matkailu toimiikin samalla väylänä opettaa ja lisätä tietoisuutta paikallisesta kulttuurista ja elämäntavasta vierailijoiden keskuudessa (Manaf ym. 2018). Tämä voi luoda paikallisten keskuudessa ylpeyttä omasta kulttuurista ja elämäntyylistä ja saada aikaan kulttuurista voimaantumista (Cáceres-Feria ym. 2021). Yksi yhteisöperusteisen matkailun tavoitteista voikin olla myös matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden välisen suhteen parantaminen (Priatmoko ym. 2021).

Sen lisäksi, että yhteisöperusteisen matkailun projektit pyrkivät parantamaan yhteisöjen sosioekonomista tilannetta, usein myös ympäristön hyvinvointi ja negatiivisten ympäristövaikutusten minimointi on tärkeä osa yhteisöpohjaisen matkailun ajattelumallia (Ruiz-Ballesteros & Hernández-Ramírez 2010; Tolkach & King 2015). Joissain yhteyksissä puhutaan esimerkiksi yhteisöperusteisesta luonnonvarojen suojelusta/hallinnasta (*community-*

based natural resource management eli CBNRM) (Shereni & Saarinen 2021). Joskus yhteisöperusteisen matkailun projekti voidaan luokitellakin yhteisöperusteiseksi ekomatkailuksi (ks. Purbasari & Manaf 2018). Lisäksi yhteisöperusteisen matkailun on nähty olevan keino elävöittää ja virvoittaa syrjäseutuja, joilla asutuksen määrä on laskenut, ja maaseututurismia voidaan joskus pitää yhteisöperusteisen matkailun muotona (Cáceres-Feria ym. 2021). Tämä johtuu siitä, että vaihtoehtoisten matkailumuotojen määritelmät menevät usein osittain päällekkäin (Giampiccoli & Saayman 2014).

3.2.1 Yhteisöperusteisen matkailun haasteet

Yhteisöperusteinen matkailu ei ole kuitenkaan yksiselitteisen suora keino kehityksen ja sosiaalisen kestävyuden luomisessa, ja on olemassa myös paljon esimerkkejä, joissa yhteisöperusteinen matkailuagenda on johtanut jopa negatiivisiin lopputuloksiin (Cáceres-Feria ym. 2021). Yhtenä syynä yhteisöperusteisten matkailuprojektien epäonnistumiseen on pidetty esimerkiksi ylhäältä-alas hallintomuotoa (Zapata ym. 2011; Zhou & Makwara 2024). Ylhäältä-alas hallintomuoto saattaa johtaa esimerkiksi paikallisten alhaiseen osallistumiseen ja autonomiaan matkailutoiminnassa, sekä varojen epätasaiseen jakautumiseen (Zhou & Makwara 2024). Jos matkailu on kansainvälisten toimijoiden ohjaamaa, on vaarana myös taloudellinen vuoto (Mtapuri & Giampiccoli 2019). Ulkopuolisten sidosryhmien osallisuus luokin omalta osaltaan haasteen paikallisten autonomian säilymiselle (Manaf ym. 2018). Myös muuten huono tai toimimaton hallintoyhteisö saattaa johtaa siihen, että vain harvat ja valitut henkilöt, kuten kyläjohtajat tai kylän eliitti hyötyvät matkailun tuomista tuloista ja hyödyistä, ja muu yhteisö jää hyötyjen ulkopuolelle (Zhou & Makwara 2024).

Paikallisten alhainen osallistuminen matkailuprojekteihin on keskeinen haaste, joka tulee ilmi etenkin kehittyvissä maissa (Gohori & van der Merwe 2024). Paikallisten huonolle osallistumiselle on monia syitä, kuten ylhäältä-alas hallintomuoto tai eliitin hallitsema matkailutoiminta, alhainen autonomia, tiedon- ja koulutuksen puute, matkailu resurssien omistusoikeuksiin liittyvät kiistat tai esimerkiksi paikallisten kielteiset asenteet matkailua ja matkailijoita kohtaan (Gohori & van der Merwe 2024). Lisäksi yhteisöperusteisen matkailun tutkimuksessa on joskus noussut ilmi marginalisoitujen ryhmien, etenkin naisten alhainen osallisuus matkailutoiminnassa tai ainakin sen strategisissa asemassa (Zapata ym. 2011; Gohori & van der Merwe 2022).

Myös termi *yhteisö* on usein idealisoitu joukoksi ihmisiä, jotka asuvat maantieteellisesti lähekkäin ja ovat tiiviissä kanssakäymisessä keskenään, jakaen samat intressit, ja joilla on suuri autonomia (Tolkach & King 2015). Tilanne on kuitenkin harvoin näin ideaali, ja yhteisöiden sisällä on usein hajontaa tai ne eivät ole kokonaisia, ja ne voivat muuttua ajan kanssa (Tolkach & King 2015). Epäonnistumiset yhteisöperusteisen matkailun projekteissa ovatkin joskus osittain olleet seurausta käsitteen yhteisö liiallisesta yksinkertaistamisesta tai väärintulkinnasta (Fan ym. 2023). Fan ym. (2023) laittavat merkille esimerkiksi paikallisuuden käsitteen tärkeyden yhteisöperusteisen matkailun suunnittelussa, sillä se saattaa vaikuttaa joidenkin ihmisten tai ryhmien oikeuteen vaatia omistajuutta matkailuresursseihin ja niiden hallintaan. Yhteisöperusteinen matkailu saattaa johtaa esimerkiksi konflikteihin yhteisöjen sisällä (Reid ym. 2004; Tan ym. 2024).

Jotta yhteisöperusteinen matkailu voisi olla toimiva ratkaisu, on yhteisön sisällä oltava myös jonkinlainen ymmärrys matkailun sektorista sekä sen haasteista ja mahdollisuuksista (Saarinen ym. 2020). Aiheesta onkin kiistelty, eikä ole takeita siitä, onko ymmärrys läheskään aina riittävää (Tolkach & King 2015). Tan ym. (2024) ilmaisevat, että yhteisöperusteinen matkailu kehityksen välineenä on riskialttiimpaa kuin perinteisiin elinkeinoihin kohdistuvat toimenpiteet, koska se häiritsee olemassa olevaa sosioekonomista ympäristöä, jonka lisäksi se vaatii tietoa ja uusia taitoja, joita yhteisöillä ei välttämättä ole. Joskus jopa ajattelutavoissa on tehtävä muutoksia, ja yhteisöperusteiseen matkailuun sopeutuminen saattaakin olla haastavaa (Tan ym. 2024).

4 Yhteisöperusteinen matkailu Indonesiassa ja Zimbabwessa

Yhteisöperusteista matkailua pidetään vaihtoehtona perinteiselle massaturismille. Se nähdään potentiaalisena ratkaisuna etenkin kehittyvien maiden sosioekonomisen kehityksen ja kestävän kehityksen kannalta (Tolkach & King 2015). Yhteisöperusteista matkailua onkin ehdotettu ja suositeltu vaihtoehdoksi yksityisen sektorin johtamille matkailuprojekteille kehittyvissä maissa (Segobye ym. 2022). Monien kehittyvien maiden hallitukset ovatkin enenevässä määrin huomioineet yhteisöperusteisen matkailun potentiaalisena työkaluna etenkin syrjäseutujen yhteisöjen elintason kehittämiseksi (Hariyadi ym. 2024). Tästä huolimatta onnistuneet yhteisöperusteisen matkailun projektit ovat olleet hyvin harvassa, eikä suuria saavutuksia ole paljoa (Tolkach & King 2015). Kirjallisuus antaa myös viitteitä siitä, että projektit onnistuvat huonommin kehittyvissä maissa kuin pidemmälle kehittyneissä maissa (Runyowa 2017).

Epäonnistumisista huolimatta yhteisöperusteinen matkailu on jatkanut kasvamistaan kehittyvissä maissa (Mtapuri & Giampiccoli 2016; Zhou & Makwara 2024).

Tässä työssä tarkastellaan tapausesimerkkejä kahdesta globaalista etelän kehittyvästä maasta, joissa yhteisöperusteiset matkailuprojektit on otettu työkaluksi kestävä kehityksen ja yhteisöjen sosioekonomisen tilanteen parantamisessa. Tarkkailun kohteena ovat Indonesiassa sijaitseva Nglanggeranin matkailukylä sekä Dzimabawen kulttuurinen matkailukeskus Zimbabwessa.

4.1 Indonesia, Nglanggeranin matkailukylä

Indonesia on kulttuuriltaan rikas maa, ja tarjoaa turisteille laajan kirjon tehtävää ja nähtävää (Martein ym. 2022). Matkailu onkin yksi suurimmista talouden sektoreista Indonesiassa, ja sillä on merkittävä rooli maan ulkomaankaupassa (Martein ym. 2022). Vuonna 2014 matkailun sektori tuotti suoraan ja välillisesti yhteenlaskettuna jopa 9.3 % maan bruttokansantuotteesta (Manaf ym. 2018). Indonesiassa yhteisöperusteisen matkailun potentiaali kehityksen luomisessa on huomattu, ja Susilo Bambang Yudhoyonon toisella presidenttikaudella (2010–2014) Indonesian hallitus aloitti ”Kansallisen ohjelman yhteisöjen voimaantumiseksi” (*National Program for Community Empowerment*), jonka tarkoitus on kehittää syrjäisiä seutuja ja yhteisöjä yhteisöperusteisen matkailun kautta (Manaf ym. 2018). Nykyään yhteisöperusteiseen matkailuun liittyviä projekteja on useita ympäri maata. Projekteista on myös tehty melko laajasti tukimusta, kuten Hariyadi ym. (2024), Priatmoko ym. (2021), Putri & Adinia (2018) ja Suyatna ym. (2024). Vuonna 2014 yhteisöperusteisia matkailun yrityksiä/toimijoita oli Indonesiassa 1302, ja vuoteen 2018 mennessä määrä oli noussut 1734 yritykseen (Priatmoko ym. 2021). Yhteisöperusteisen toiminnan suosio on siis selkeästi ollut kasvussa etenkin syrjäisempien seutujen kehityksessä. Onnistuneita projekteja on myös useampia eri puolilla Indonesiaa.

Tutkimusta yhteisöperusteisesta matkailusta Indonesiassa on tehty esimerkiksi Yogyakartan alueella sijaitsevassa Nglanggeran matkailukylässä (Manaf ym. 2018; Putri & Adinia 2018; Suyatna ym. 2024). Nglanggeranin matkailukylää on yleisesti pidetty positiivisena ja onnistuneena esimerkkinä yhteisöperusteisesta matkailusta, ja se on jopa voittanut useita palkintoja, kuten vuoden 2011 Cipta-palkinnon luontomatkailun hyvästä hallinnoinnista, ja ASEAN yhteisöperusteinen matkailu- sekä kestävä matkailu palkinnot

(Manaf ym. 2018; Suyatna ym. 2024). Onnistumisia Nglanggeranin yhteisöperusteisessa matkailussa tukevat myös useat alueelta tehdyt tutkimukset.

Nglanggeranin matkailukylä sai alkunsa alueen nuorison (nuoriso-organisaatio Karang Taruna) aloitteesta ja se on kokonaisuudessaan paikallisen väestön kehittämä kohde, jonka matkailutoiminta perustuu yhteisöperusteisen matkailun periaatteisiin (Manaf ym. 2018). Alun perin matkailutoiminnan aloittamisen inspiraationa toimi ympäristönsuojelu: kylä sijaitsee vanhalla vulkaanisella maaperällä ja on kauniiden maisemien ympäröimä. Vanha Gunung Api Purba-tulivuori toimi osaltaan tärkeänä vetovoimatekijänä matkailutoiminnan aloittamisvaiheessa (Manaf ym. 2018). Paikallisilla on suuri rooli matkailun eri aktiviteeteissa, ja he ovat myös suorassa vuorovaikutuksessa vierailijoiden kanssa (Purbasari & Manaf 2018).

Aluksi matkailutoimintaa johti yhteisön perustama matkailukomitea, mutta matkailutoiminnan kasvu alkoi pian vaatimaan virallisempaa instituutiota matkailutoiminnan hallinnoimiseksi, ja tätä varten perustettiin *Pokdarwis*. Pokdarwis (Englanniksi Tourism Awareness Group) on Nglanggeranin matkailua johtava ja hallinnoiva instituutio, joka toimii yhteisöomisteisen BUMDes-yhtiön (Badam Usaha Milik Desa) alla, ja koostuu monipuolisesti paikallisyhteisön eri jäsenistä (Manaf ym. 2018). Osa heistä on myös nuoria, joista kaikilla ei ole vakituista työpaikkaa (Nayono & Nayono 2021). Pokdarwis pyrkii ”motivoimaan, organisoimaan, ja johtamaan yhteisöä, etenkin matkailun sektorin toimijoita matkailun aktiviteettien toteutuksessa” (Manaf ym. 2018; Suyanto ym. 2020). Pokdarwis ei kuitenkaan ohjaa matkailutoimintaa täysin itsenäisesti, vaan myös muu paikallisyhteisö osallistuu matkailutoimintaan ja sen eri tehtäviin laajasti (Manaf ym. 2018).

Nglanggeranin matkailutoiminta on houkuttellut myös kylän ulkopuolisia matkailun toimijoita, ja kylän matkailun sektorilla on paikallisen väestön lisäksi mukana useita muita sidosryhmiä, kuten julkinen sektori ja hallitus, yksityisen sektorin yrityksiä ja toimijoita (sekä suorasti että välillisesti matkailutoiminnassa), sekä voittoa tavoittelemattomia järjestöjä (Manaf ym. 2018). Kuten aiemmin mainittu, ulkopuolisten toimijoiden osallisuus on usein välttämätöntä matkailutoiminnan kestävyuden ja onnistumisen takaamiseksi. Koska yhteisöperusteisen matkailun keskeinen elementti on paikallisyhteisöjen vahva osallisuus ja johtorooli matkailun sektorilla sekä matkailun tuomien hyötyjen pysyminen yhteisön sisällä, saattaa ulkopuolisten sidosryhmien vahva osallisuus luoda haasteen projektien onnistumiselle (Manaf ym. 2018). Nglanggeran kuitenkin tarjoaa onnistuneen esimerkin yhteisöperusteisesta matkailusta, jossa mukana on myös ulkopuolisia sidosryhmiä, mutta jossa alhaalta-ylös-lähestymistapa on pysynyt koko ajan keskeisenä toimintamallina Nglanggeranin matkailun kehityksessä (Sukarno & Mutiarin 2023). Esimerkiksi Purbasarin & Manafin (2018) tekemän

tutkimuksen mukaan Nglanggeranissa käytännössä kaikki päätökset ovat paikallisyhteisön käsissä, ja paikalliset ovat ensisijaisia edunsaajia matkailun toiminnassa. Ulkopuoliset sidosryhmät kuitenkin tukevat Nglanggeranin matkailutoimintaa monin tavoin, ja täydentävät kylän toimintaa eri elementein (Manaf ym. 2018). Hallitus ja julkinen sektori voi esimerkiksi tukea alueen infrastruktuuria tai valvoa politiikan toimeenpanoa ja muut sidosryhmät saattavat esimerkiksi tarjota kuljetuspalveluita, mainostaa matkailukylää tai tarjota vapaaehtoisia ympäristönsuojelutehtäviin (Manaf ym. 2018).

Matkailun eri toimijoista Nglanggeranissa on mainittava vielä erikseen alueen nuoriso, joiden rooli kylän matkailutoiminnassa ja sen jatkuvassa onnistumisessa on hyvin merkittävä (Manaf ym. 2018). Kuten mainittu, matkailukylä sai alkunsa nuorison aloitteesta. Nuorten suuri halu ja yritys ymmärtää alueen potentiaali ja oppia matkailusta sekä ympäristönsuojelusta, on myös edesauttanut Nglanggeranin menestystä huomattavasti (Manaf ym. 2018; Putri & Adinia 2018). Nuorison merkitys näkyy myös siinä, että he ovat onnistuneesti hallinneet teknologian ja (sosiaalisen) median käytön kylän markkinoinnissa, kyläläisten etujen puoltamisessa, sekä kommunikoinnissa eri sidosryhmien välillä (Manaf ym. 2018; Putri & Adinia 2018). Manafin ym. (2018) mukaan Nglanggeranin esimerkin perusteella voitaisiin tulevaisuudessa kehittää yhteisöperusteisen matkailun mallia nimeltä ”nuorisoaloitteinen yhteisön johtama yhteistyö” (*Youth initiated Community-led Collaboration*), jossa nuoriso toimii kestävän kehityksen ja yhteisöperusteisen matkailun tienraivaajina.

Putrin & Adinian (2018) mukaan tärkeä elementti Nglanggeranin yhteisöperusteisen matkailun menestyksen taustalla onkin toimiva kommunikaatiosysteemi kyläläisten ja matkailun eri sidosryhmien välillä. Nglanggeranissa järjestetään useita rutiininomaisia tapaamisia eri tasoilla, joissa yhteisön jäsenet pääsevät keskustelemaan (Suyatna ym. 2024). Pokdarwis järjestää viikoittaisia tapaamisia, joissa arvioidaan matkailun aktiviteetteja, ja johon osallistuu ainoastaan Pokdarwisin jäsenet (Putri & Adinia 2018). Tämän lisäksi 35 päivän välein aina Kliwon Tiistain aikaan (Jaavalaisen kalenterin mukaan) järjestetään foorumeita, joissa mukana on Pokdarwisin lisäksi muita matkailutoiminnassa mukana olevia paikallisia, yhteisöjen johtajia, matkailun sidosryhmien jäseniä sekä kylän hallitus, ja joiden tarkoitus on keskustella monipuolisesti kylän matkailutoiminnasta, kuunnella kyläläisten toiveita, sekä käydä läpi mahdollisia ongelmia tai haasteita (Purbasari & Manaf 2018; Putri & Adinia 2018). Tällaista Nglanggerissa sovellettua sosiaalista matkailun hallintomuotoa voidaan kutsua myös yhteistyöhön perustuvaksi johtamiseksi (*collaborative governance*) (Sukarno & Mutiarin 2023; Suyatna ym. 2024). Suyatna ym. (2024) alleviivaa

tämäntyyppisen eri ryhmien välillä tapahtuvan verkostoitumisen positiivisia vaikutuksia, kuten yhteisön sosiaalinen voimaantuminen ja kyläläisten yhteistoiminta asioiden aikaansaattamisessa. Tämän tyylinen yhteistyö kulkee hyvin linjassa myös Agenda 2030 kestävyystavoitteen (17) ”Yhteistyö ja kumppanuus” kanssa, ja on selkeästi tärkeä elementti kestävyuden rakentamisessa.

Kuten aiemmin mainittu, yhteisöperusteiseen matkailuun kuuluu myös ympäristönsuojelu ja -hyvinvointi. Nglanggeranissa, jonka matkailutoiminta lähti käyntiin ympäristönsuojeluun liittyvistä pyrkimyksistä, on suojelutoiminta edelleen keskeinen osa matkailutoimintaa (Purbasari & Manaf 2018). Paikalliset ovat hyvin tietoisia alueen luonnosta ja ympäristöstä, sekä sen suojelusta, ja ymmärtävät puhtaan luonnon merkityksen myös yhteisön hyvinvoinnin ja onnellisuuden kannalta (Suyanto ym. 2020). Yhteisön voimin on perustettu esimerkiksi kaksi hedelmäpuutarhaa sekä tekojärvi, joiden tarkoitus on suojella geologisesti ja biologisesti arvokkaita ja kriittisiä alueita, joita myös hoidetaan vapaaehtoisvoimin säännöllisesti (Suyanto ym. 2020). Vuonna 2015 Nglanggeran nimettiin myös UNESCO:n Geoparkiksi, mikä myös osaltaan luo tiettyjä standardeja suojelutoimille (Nayono & Nayono 2021). Jätteenkäsittely alueella on myös otettu huomioon, mutta toimivan jätteenkäsittelyjärjestelmän puuttuminen luo kylälle haasteen etenkin kasvavien vierailijamäärien kanssa (Nayono & Nayono 2021). Kylään kuitenkin luotiin järjestelmä, jonka avulla kiinteää jätettä pyritään mahdollisuuksien mukaan välttämään, keräämään, kierrättämään/uudelleenkäyttämään ja kompostoimaan (Nayono & Nayono 2021; Suyanto ym. 2020). Ympäristönsuojelu otetaan huomioon myös matkailutoiminnassa, ja matkailuaktiviteettien lomassa vierailijoille kerrotaan ja opetetaan ympäristönsuojelusta (Suyanto ym. 2020). Suojelutoiminnan toteutumisen voi myös yhdistää Agenda2030 kestävyystavoitteisiin, erityisesti (15) Maanpäällinen elämä.

Teoriaosuudessa mainituista kolmesta kestävä kehityksen tavoitteesta Nglanggeranin toiminnan voi ajatella edistävän ainakin tavoitetta (12) Vastuullista kuluttamista. Tavoite 8, eli ”Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua” onnistuu myös melko hyvin, ja esimerkiksi nuorten asema ja työllistyminen lisää työmahdollisuuksien tasa-arvoisuutta. Putri & Adinia (2018) kuitenkin huomauttavat, että naisten määrä strategisissa asemissa on alhainen, mikä osaltaan heikentää tavoitteen 8 onnistumista. Kuten aiemmin mainittu, tavoitteeseen sisältyy tasapuoliset mahdollisuudet työhön kaikille, mikä liittyy sen myös tavoitteeseen (5) Sukupuolten tasa-arvo (Saarinen ym. 2022). Naisia on kuitenkin mukana monissa erilaisissa matkailuun liittyvissä ryhmissä (kuten kotimajoitusten tarjoajat, kulinaaripalvelut, kaakaon tuotanto) joiden kautta he voivat ilmaista mielipiteitään matkailutoimintaan liittyen. Suyatna

ym. (2024) myös huomaa, että naisista koostuvat ryhmät tekevät yhteistyötä nuorten kanssa paikallisten tuotteiden markkinoinnin tehostamiseksi, mikä lisää naisten taloudellista itsenäisyyttä.

Kaiken kaikkiaan yhteisöperusteinen matkailu on tuonut mukanaan paljon positiivisia vaikutuksia paikallisyhteisölle Nglanggeranissa. On selvää, että Nglanggeranissa yhteisöperusteisen matkailun periaatteet, kuten köyhyden vähentäminen, hyvinvoinnin lisääminen, sekä paikallisten voimaantuminen toteutuvat suurilta osin esimerkillisesti. Nglanggeranin matkailussa on selkeästi nähtävissä alhaalta-ylös malli, joka tuli esille myös Zapatan ym. (2011) tutkimuksessa, ja jossa paikallisten omistajuus ja kontrolli matkailutoiminnassa on vahvaa. Matkailusta saatavat tulot ja hyödyt jakautuvat tasaisesti ja läpinäkyvästi koko yhteisölle (Manaf ym. 2018), mikä on myös teoriaosuudessa ilmi tullut yhteisöperusteisen matkailun tavoite. Työpaikkojen määrä, sekä mahdollisuus uudenlaisiin yritysmuotoihin on kasvanut, ja näin ollen laskenut alueen työttömyyttä (Manaf ym. 2018; Putri & Adinia 2018). Huomionarvoista on myös Putrin & Adinian (2018) tekemä löydös, jonka mukaan aiemmin Nglanggeranista huonojen työmahdollisuuksien takia poismuuttaneita asukkaita on palannut, ja poismuuttavien määrä on laskenut. Matkailutoiminta on myös lisännyt paikallisten taitoja ja tietoa, luonut ylpeyttä kehittyvästä matkailukylästä, sekä voimaannuttanut paikallisyhteisöä (Putri & Adinia 2018).

4.2 Zimbabwe, Dzimbabwen kulttuurimatkailukeskus

Zimbabwessa on yhteensä 11 kansallispuistoa, joiden upea luonto ja villieläimet toimivat vetovoimatekijöinä maan turismille (Warinda & Van der Merwe 2023). Myös yhteisöperusteinen matkailu on tunnustettu sektori, ja Zimbabwen hallitus onkin ajanut yhteisöperusteisten matkailuprojektien aloittamista koko maan laajuisesti (Gohori & Van der Merwe 2022; Zhou & Makwara 2024). Chiutsin & Mudzengin (2012) mukaan Zimbabwella on potentiaalia yhteisöperusteisen matkailun suhteen, sillä maa on kulttuuriselta kirjoiltaan rikas. Yhteisöperusteisen matkailun toiminta alkoi alun perin CAMPFIRE-ohjelman (*Communal Areas Management Programme for Indigenous Resources*) kautta, joka on Zimbabwen hallituksen 1980-luvulla perustama yhteisöperusteinen ohjelma, joka pyrkii lisäämään paikallisten yhteisöjen osallistumista ympäristön ja luonnonvarojen suojeluun ja hoitoon, ja näin ollen tukemaan syrjäseutujen elinkeinoja (Child 2003 Gohori & Van der Merwe 2024 mukaan). CAMPFIRE aloitti 1990-luvulla useita pilottihankkeita, joiden tarkoitus oli ohjata

matkailusta tulevat tulot suoraan paikallisille yhteisöille (Warinda & Van der Merwe 2023). Kun matkailuprojektien rahoitus loppui, suurin osa niistä kuitenkin kaatui, mikä osoitti, että rahoitusta lukuun ottamatta, ei projektien onnistumisen kannalta oltu tehty tarpeeksi tarvittavia toimenpiteitä (Warinda & Van der Merwe, 2023). Yhteisöperusteisen matkailun projekteja alkoi kuitenkin syntyä myös CAMPFIRE'n ulkopuolella (Gohori & Van der Merwe 2024).

Masvingon alueella sijaitseva Dzimbabwe on kulttuurimatkailun keskus, joka tunnetaan myös nimellä Chesvingon kulttuurikylä (*Chesvingo cultural village*) (Zhou & Makwara 2024). Chesvingo, joka on perustettu vuonna 1992, on myös yksi CAMPFIRE:n avustuksella perustettu yhteisöperusteinen matkailukohde (Matura 2022). Se sijaitsee Masvingon alueella eteläisessä Zimbabwessa, tunnettujen kansallismonumenttien äärellä (Great Zimbabwe Monuments). Se on Zimbabwen vanhin kulttuurimatkailun kohde, ja on myös tunnettu yhteisöperusteisen matkailun agendastaan, ja saanut myös rahoitusta toimintaansa. Matkailun tuotteita ovat isolta osin kulttuuri, taide sekä alueen kansanperinne (Zhou & Makwara 2024). Alueen matkailusta on tehty jonkin verran tutkimusta ja esimerkiksi Maturan (2022) tekemän tutkimuksen perusteella yhteisöperusteinen matkailu luo potentiaalia kulttuurikohteen talouskasvulle, mutta sen hyödyt eivät ole tavoittaneet paikallista yhteisöä kunnolla. Zhoun & Makwaran (2024) mukaan muu alueelta tehty tutkimus kuitenkin perustuu suurilta osin maaseutumatkailun näkökulmaan.

Dzimbabween kulttuurimatkailukeskus on saamastaan rahoituksesta huolimatta rapistumassa (Zhou & Makwara 2024). Runyowa (2017) huomauttaakin, että vaikka maan hallitus on rahoittanut yhteisöperusteisten matkailuprojektien aloittamista, ei se ole tukenut niiden kehitystä aidosti kestäviksi hankkeiksi, jotka eivät nojaisi ulkopuoliseen rahoitukseen liikaa. Tämä saattaa olla osasy syy myös kulttuurikeskuksen rapistumiseen. Dzimbabween kulttuurikeskuksen elinkelpoisuus on heikentynyt, infrastruktuuri on kokenut vandalismia, jonka lisäksi paikallisten asenteet matkailua kohtaan ovat negatiivisia (Zhou & Makwara 2024). Tämä luo suuren haasteen myös alueen yhteisöperusteiselle matkailulle. Zhou & Makwara (2024) ottavat tutkimuksessaan ruohonjuuritason lähestymistavan, ja tuovat esille viisi suurta tekijää, jotka luovat haasteita alueen yhteisöperusteiselle matkailulle ja sen elävöittämiselle.

Ensinnäkin alueella on paljon kiistoja kulttuuri- ja perintöressurssien omistajuudesta ja käyttöoikeuksista, ja useat eri tahot ajattelevat omaavansa niiden omistusoikeuden. Tutkimuksen mukaan osa paikallisista kokee, että resursseja tulisi varata myös muihin taloudellisiin tarkoituksiin, ei ainoastaan matkailun sektorin käyttöön. Zhou & Makwara (2024) huomauttavat, että sosiaalisen vaihdon teorian (*social exchange theory*) sekä ärsytysmallin (*irritation index model*) mukaisesti (yhteisöperusteinen) matkailu ja sen kehitys

johtaa yleensä päällekkäiseen käyttöön matkailun ja paikallisten välillä, joka aiheuttaa helposti ristiriitoja. Ruohonjuuritason paikallisyhteisöt eivät koe hyötyvänsä matkailusta, joka luo yhteisöissä katkeruutta sekä matkailuun liittyvän toiminnan vastustamista. Useat paikalliset myös kokevat, että yhteisöperusteisen matkailukeskuksen sijaan ostoskeskus olisi tukenut paikallisten tarpeita ja elinkeinoja paremmin. Myös Nemanwan traditionaalinen johtajuus (*Nemanwa traditional leadership*), jonka hallintoalueella kulttuurikeskus sijaitsee, ajattelee matkailutoiminnan olevan häiritsevää paikalliselle kulttuurille ja elämäntavalle (Zhou & Makwara 2024). Keskusten ja matkailun kehittäminen estyy esimerkiksi näistä erimielisyyksistä eri sidosryhmien välillä.

Toiseksi yhteisöperusteisen matkailun elävöittäminen estyy, koska matkailun toiminnasta vastaavilla ihmisillä ei ole tarpeeksi tietoa, teknistä osaamista tai koulutusta, jotta suunnittelu ja päätöksenteko olisi toimivaa (Zhou & Makwara 2024). Gohori & van der Merwe (2024) mainitsevatkin, että matkailuprojektien kehitystä Zimbabwessa usein estää se, että taitoja esimerkiksi johtamiseen, hinnoitteluun, tai suunnitteluun ei ole riittävästi. Tästä syystä paikalliset myös helpommin nojaavat julkisen ja yksityisen sektorin toimijoihin, jotka yhdessä aluehallintojen kanssa ovat vähentäneet paikallisten osallisuutta matkailun johtamisessa (Gohori & van der Merwe, 2024). Isossa osassa yhteisöperusteisia matkailun projekteja Zimbabwessa paikallisille yhteisöille kyllä tarjotaan jonkinlaisia koulutusta matkailun eri toimintoihin liittyen, mutta koulutus kuitenkin jää liian suppeaksi ja pintapuoliseksi, jotta sillä olisi aidosti vaikutusta (Gohori & vander Merwe 2022). Zhou & Makwaran (2024) tekemän tutkimuksen tulokset myös osoittavat, että korkeimmin koulutetut nuoret aikuiset ovat muuttaneet pois Zimbabwesta talouden taantumisen takia, mikä on jättänyt myös Zimbabwen johtoon lähinnä iäkkäitä ihmisiä ilman tarvittavaa liiketoimintaosaamista. Kulttuurikeskuksella ei ole muutenkaan kokoaikaisia työntekijöitä lähinnä budjettisyistä, mikä edistää keskuksen ja sen ympäristön rapistumista ja hoitamattomuutta. Vastaukseksi ehdotettiin vapaaehtoisuuteen perustuvaa työtä, joka on kuitenkin toimimaton ratkaisu paikallisten matalan motivaation ja heikon sitoutumisen takia (Zhou & Makwara 2024).

Paikallisten mukaan ongelmia aiheuttaa myös heikko hallintoyhteisö ja sen erittäin matala vastuuvollisuus, mikä johtaa korruptioon ja väärinkäyttöihin rahataloudessa. Paikalliset raportoivat esimerkiksi tapauksia, joissa raha, joka on tarkoitettu keskuksen ylläpitoon ja hoitoon, ei päädykään kyseiseen käyttötarkoitukseen, tai keskuksen irtaimistoa on myyty eteenpäin. Hallinnollisesti heikko systeemi johtaa siihen, että yhteisöperusteisesta matkailusta saadut hyödyt ja tulot päätyvät vain harvoille ja valituille, kun suurin joukko jää ilman hyötyjä (Zhou & Makwara 2024). Varojen väärinkäyttö voi johtaa myös siihen, että

yhteisöperusteista matkailun kehitystä tukevat tahot eivät enää tarjoa rahoitusta (Zhou & Makwara 2024). Dzimbabwen malli ei ole linjassa yhteisöperusteisen matkailumallin kanssa, jonka tarkoitus on vähentää köyhyyttä, ja jakaa matkailusta saatavat tulot ja hyödyt tasaisesti paikallisyhteisöille. Myöskään kestävän kehityksen tavoite yksi (1) Ei köyhyyttä, ei voi edistyä, jos hallintoyhteisö on korruptoitunut, ja rahankäyttö sen mukaista.

Osaltaan Dzimbabwen vaikeaan tilanteeseen vaikuttaa myös Zimbabween valtion matkailusektorin kokonaisvaltaisen heikko tilanne (Zhou & Makwara 2024). Zimbabwe on matkustusmaana hyvin riippuvainen kansainvälisestä matkailusta (Woyo 2021). Taloudelliset ja poliittiset kriisit ovat kuitenkin vaikuttaneet negatiivisesti Zimbabween imagoon ja kuvaan matkustuskohteena, mikä on vaikuttanut myös yhteisöperusteisen matkailun projekteihin ja sitä kautta Zimbabween agendaan vähentää köyhyyttä matkailun avulla (Zhou & Makwara 2024). Erilaisia keinoja matkailun uudelleen elävöittämiseksi kuitenkin on. Esimerkiksi Woyon (2021) mukaan kotimaanmatkailun lisääminen voisi toimia potentiaalisena keinona matkailun sektorin edistämiseksi. Tämä voisi osittain toimia myös kestävän kehityksen tavoitteiden kanssa (etenkin 13 ”Ilmastotekoja”), sillä matkustuksesta aiheutuvat päästöt voisivat mahdollisesti pienentyä, jos lentoliikenne muista maista olisi pienempää.

Viimeisenä tutkimuksessaan Zhou & Makwara (2024) nimeävät Dzimbabwen yhteisöperusteisen matkailun haasteeksi ylhäältä-alas hallintomuodon, sekä paikallisten vähäisen autonomian. Vaikka Zimbabwe toimii periaatteessa yhteisöperusteisen matkailun projektina, käytännössä valta on korkeampien tahojen hallussa. Tämä heijastaa myös Zapatan ym. (2011) tutkimuksessa esille tullutta yhteisöperusteisen matkailun ylhäältä-alas mallia. Zhou & Makwaran (2024) tutkimus myös toteaa, että tärkeät resurssit, joihin Zimbabwe nojaa, ovat suurilta osin maan hallituksen omistuksessa. Dzimbabwen kulttuurikeskus ei pysty myöskään toimimaan erillään esimerkiksi ympäristö- tai matkailuministeriöistä tai matkailu- ja hotellialan sektorista, mikä osaltaan vaikuttaa paikallisten kykyyn tehdä itsenäisiä päätöksiä tärkeissä asioissa. Päätöksenteko on myös hidasta, ja paikallisen komitean esittämiä pyyntö- ja muutosehdotuksia on käsittelemättä jopa vuodesta 2016 asti, mikä osaltaan tukee näkemystä siitä, että paikallisten autonomia on heikolla tasolla (Zhou & Makwara 2024). Etänä yhteisöperusteisen matkailun projekteja johtavat korkeammat tasot myös usein esittävät, että paikallisyhteisöllä on projektien toiminnassa johtorooli, vaikka se ei käytännössä pitäisi paikkaansa (Zhou & Makwara 2024). Yhteisöperusteisen matkailun tarkoitus on parantaa paikallisyhteisöjen taloudellista tilannetta, sekä vähentää köyhyyttä, mutta ylhäältä-alas lähestymistapa luo tähän kuitenkin suuren esteen. Ylhäältä-alas lähestymistapa on myös yhteydessä yhteisöperusteisten matkailuprojektien korkeaan epäonnistumisprosenttiin (Zhou &

Makwara 2024). Käytännössä kaikki Zimbabwen CAMPFIRE:n kautta toteutetut yhteisöperusteisen matkailun projektit tarkoittavat sitä, että syrjäisten seutujen aluehallinnot (eng. Rural District Councils, RDC) ovat auktoriteettiasemassa, ja heillä on näin ollen pohjimmainen valta myös yhteisöperusteisten matkailuprojektien toteutuksessa (Gohori & van der Merwe 2022, 2024). RDC:t pitävät paikallisia yhteisöjä päätöksenteon ulkopuolella ja näin paikallisten yhteisöjen mahdollisuudet matkailun sektorilla saattavat rajautua merkittävästi (Gohori & vander Merwe 2022).

Dzimbabwe on yksi esimerkki siitä, miten Zimbabwen yhteisöperusteinen matkailu on viimeisten kahden vuosikymmenen aikana kohdannut monia esteitä ja takaiskuja, joihin ovat vaikuttaneet esimerkiksi maan (sosio)poliittinen ja taloudellinen ympäristö, lainsäädäntö, koulutuksen- ja tiedonpuute, marginalisaatio, ja rahoituksen puute (Runyowa 2017; Shereni & Saarinen 2021; Zhou & Makwara 2024). Zimbabwen yhteisöperusteisen matkailun heikko tilanne kuvastaa, ja onkin suurilta osin linjassa koko Zimbabwen yhteisöperusteisen matkailun ongelmien kanssa. Paikallisten merkityksellinen osallistuminen matkailutoimintaan kohtaa edelleen paljon esteitä monissa kehittyvissä maissa, Zimbabwe mukaan lukien (Gohori & van der Merwe 2024). Paikallisten vähäinen osallistuminen tulee esille yhtenä merkittävänä syynä projektien epäonnistumiselle. Lisäksi on huomioitavaa, että naisten sekä nuorison osallistuminen matkailutoimintaan on monien Afrikan maiden patriarkaalisen yhdyskuntarakenteen vuoksi heikolla tasolla (Gohori & van der Merwe 2022). Onnistuneet yhteisöperusteisen matkailun projektit ovatkin olleet harvassa. Tilannetta kuvaa esimerkiksi Manicalandin provinssi, jossa oli vuoden 2016 tammikuussa 13 yhteisöperusteisen matkailun projektia, mutta vuoden 2018 puolivälissä toimivia projekteja oli jäljellä ainoastaan neljä (Gohori & vander Merwe, 2022). Nämä olivat Chilo Gorge/Mahenye, Chibasani, Gairezi sekä Mapemben luonnonsuojelualue (Gohori & vander Merwe 2022).

5 Johtopäätökset ja pohdinta

Yhteisöperusteista matkailua on ehdotettu kestävämmäksi matkailumuodoksi, jolla on potentiaalia vähentää köyhyyttä ja luoda hyvinvointia paikallisten yhteisöjen sisällä etenkin syrjäseuduilla ja kehittyvissä maissa (Giampiccoli & Kalis 2012; Tolkach & King 2015). Tästä syystä aihe on mielenkiintoinen etenkin globaalien etelän kontekstissa. Matkailumuoto on kuitenkin saanut osakseen myös kritiikkiä. Myöskään käytännön toteutus ei ole läheskään aina

toimivaa, mistä syystä monia projekteja on kaatunut. Tässä tutkielmassa lähdin tarkastelemaan aihetta syvemmin, ja ensimmäisenä tutkimuskysymyksenä toimikin yksinkertaisesti se, voiko yhteisöperusteinen matkailu vähentää köyhyyttä ja luoda hyvinvointia globaalien etelän paikallisyhteisöissä. Pohdin myös sitä, miten paikallisten aito ja aktiivinen osallistuminen yhteisöperusteisissa matkailuprojekteissa oikeasti toteutuu, ja minkälainen vaikutus tällä on projektien onnistumisen kannalta. Lisäksi liitin tutkielmaan ja yhteisöperusteiseen matkailuun Agenda 2030 kestävyystavoitteet, sillä vaikka niissä ei suoranaisesti mainita matkailua, ovat yhteisöperusteisen matkailun tavoitteet hyvin linjassa kestävyystavoitteiden kanssa, ja ne ovat enenevässä määrin olleet esillä myös matkailukirjallisuudessa. Se, voisiko yhteisöperusteinen matkailu toimia työkaluna Agenda 2030 tavoitteiden saavuttamisessa, olikin kolmas tutkimuskysymykseni tässä tutkielmassa.

Yhteisöperusteista matkailua ja sen vaikutuksia ei ole yksiselitteisen helppo tarkastella tai vertailla. Tutkimusta on tehty laajasti, mutta yhteisöperusteisen matkailun käsite ei ole täysin selkeä, mikä johtaa erilaisiin tulkintoihin ja lähestymistapoihin, tai aiheuttaa väärinymmärryksiä. Erilaiset tarkastelunäkökulmat lähdekirjallisuudessa loivat myös haasteen matkailuprojektien tarkasteluun ja arvioimiseen, mikä saattaa myös luoda tutkielmaan ja sen tuloksiin tietynlaista harhaa. Yhteisöperusteinen matkailu voi myös näyttäytyä alueellisesti jossain määrin erilaisena, ja matkailukohteen maantieteellisellä sijainnilla saattaa olla suuri merkitys. Kirjallisuutta löytyi sekä globaalien etelän kohteista, että pidemmälle kehittyneistä kohteista esimerkiksi Euroopassa, mutta kaikki kirjallisuus ei erotellut yhteisöperusteisen matkailun alueellisia eroja. Tämän lisäksi Nglanggeranin esimerkkitapauksesta löytyi enemmän kirjallisuutta kuin Dzimbabwen matkailusta, joka saattaa myös osaltaan vaikuttaa tuloksiin ja niiden laajuuteen. Projektien onnistumisiin tai epäonnistumisiin vaikuttavat myös todella monet erilaiset tekijät, joten niiden vertailu täysin tasapuolisesti on mahdotonta. Sen vuoksi täydellisen yksiselitteistä ohjenuoraa yhteisöperusteisen matkailuprojektin onnistumiselle tuskin voi löytää.

Tärkeä elementti yhteisöperusteisessa matkailussa on paikallisyhteisön aito ja aktiivinen osallistuminen matkailun toimintaan ja sen hallintaan (Zhou & Makwara 2024). Tämä osoittautui hyvin keskeiseksi ja tärkeäksi teemaksi, jolla oli suuri merkitys koko tutkielman ja tutkimuskysymysten kannalta. Paikallisten osallistumisen asteessa on eri matkailuprojektien välillä eroja. Tämä näkyi selkeästi myös esimerkkitapauksien kautta. Nglanggeranissa paikallisten osallisuus on vahvasti läsnä matkailutoiminnan jokaisella tasolla, ja vaikka matkailutoiminnassa on mukana kylän ulkopuolisia sidosryhmiä, on toiminta läpinäkyvää ja pohjimmallaan valta säilyy paikallisväestöllä (Manaf ym. 2018). Dzimbabwessa

paikallisyhteisön rooli jää pieneksi, ja paikallisten autonomian ja vaikutusmahdollisuuksien taso on alhainen (Zhou & Makwara 2024). Matkailutoimintaa johdetaan ylhäältä-alas periaatteella, ja paikallisten rooli on merkityksellinen vain näennäisesti (Zhou & Makwara 2024). Tämä on kirjallisuuden perusteella useasti ollut koko Zimbabwen yhteisöperusteisten matkailuprojektien kompastuskivi. Tilanne myötäili myös Zapatan ym. (2011) kuvailemaa ylhäältä-alas mallia.

Kirjallisuuden ja esimerkkitaapauksien pohjalta voin siis todeta, että paikallisten aito osallistuminen ei aina toteudu, mutta sillä on kuitenkin jopa kriittinen merkitys projektien onnistumisen kannalta. Jos paikallisten aito osallistuminen ei onnistu, voiko yhteisöperusteisen matkailuprojektin luokitella missään muodossa onnistuneeksi? Huolimatta siitä, että täysin yksielitteistä määritelmää yhteisöperusteiselle matkailulle ei ole, paikallisten osallistuminen kuitenkin yhdistää kaikkia kirjallisuudesta löytämiäni kuvauksia. Se on ainakin selvää, että paikallisten aito ja merkityksellinen osallistuminen antavat paremmat mahdollisuudet projektien onnistumiselle, jonka vuoksi myös tutkimuksessa olisi tärkeää kuunnella paikallisten moninaisia ääniä ja mielipiteitä. Esimerkiksi Zhou & Makwara (2024) mukaan suurin osa Zimbabwessa tehdystä yhteisöperusteisen matkailun tutkimuksesta jättää huomiotta paikallisten näkökulman sen eri tasoilla. Tutkimusta olisi tärkeää tehdä enemmän nimenomaan ruohonjuuritasolta, ja haastatella paikallisia matkailutoimijoita eri rooleissa, sekä yhtä lailla matkailutoiminnan ulkopuolella olevia paikallisia. Tämä olisi tärkeää myös sen kannalta, että paikallisten yhteisöjen osallisuuden tasosta olisi mahdollista saada todenmukainen kuva. Paikallisten osallistuminen ja roolit yhteisöperusteisissa matkailuprojekteissa on jo itsessään niin laaja aihe, että se olisi voinut olla yksinään kokonaisen tutkielman aihe.

Toisaalta, vaikka pohjimmaisena johtoroolin tulee olla paikallisilla, kirjallisuus toi vahvasti ilmi ulkopuolisten sidosryhmien ja matkailun toimijoiden jopa kriittisen aseman yhteisöperusteisten matkailun toiminnassa ja onnistumisessa. Kuten mainittu, sidosryhmien osallisuus kuitenkin luo haasteen paikallisten autonomian säilymiselle (Manaf ym. 2018). Ulkopuolisten sidosryhmien tulisi tukea paikallisen yhteisön toimintaa viemättä valtaa itselleen. Tämä vaatisi ehkä selkeämpiä linjauksia ja asetuksia, sekä matkailuprojektien valvontaa, ja toisaalta myös sidosryhmien sitoutumista kestäväen kehityksen tavoitteisiin ja periaatteisiin.

Kuten mainittu, YK julisti vuoden 2017 ”Kestäväen kehityksen ja matkailun vuodeksi”, jonka pohjalta valittiin kolme kestävyystavoitetta (8, 12 ja 14), joihin matkailun sektori voisi keskittyä (Saarinen ym. 2022). Yhteisöperusteinen matkailu kulkee linjassa näiden kaikkien kanssa. Ajattelen, että yhteisöperusteinen matkailu voi myötävaikuttaa kuitenkin joko

suorasti tai epäsuorasti vielä useampaankin tavoitteeseen. Esimerkiksi tavoite (1) Ei köyhyyttä sopii hyvin yhteen yhteisöperusteisen matkailun tavoitteeseen vähentää köyhyyttä. Tällä voi olla suuri merkitys etenkin kehittyvissä globaalien etelän maissa (ja niiden syrjäseuduilla) ja niiden paikallisissa yhteisöissä. Esimerkiksi Nglanggeranissa matkailu monipuolisti elinkeinoja, loi työpaikkoja, ja sai ihmisiä paluumuuttamaan alueelle (Putri & Adinia 2018). Myös esimerkiksi tavoite (17) Yhteistyö ja kumppanuus voisi sopia yhteisöperusteiseen matkailuun, koska vaikka paikallisilla on oltava matkailun johtorooli, kävi ilmi, että ulkopuolisten sidosryhmien osallisuus on silti tärkeä tekijä matkailuprojekteissa. Hyvä yhteistyö paikallisen väestön ja ulkopuolisten matkailun sidosryhmien välillä on tärkeää, ja voi saada aikaan paljon hyvää. Nglanggeran on myös tästä hyvä esimerkki. Koska joskus yhteisöperusteisiin matkailuprojekteihin liittyy vahva ympäristönsuojelullinen agenda, tavoite (15) Maanpäällinen elämä sopisi yhteisöperusteiseen matkailuun tavoitteen (14) Vedenalainen elämä lisäksi. Tavoite 15 pyrkii suojelemaan maaekosysteemejä, edistämään niiden kestävää käyttöä, sekä pysäyttämään luonnon monimuotoisuuden häviämisen (YK 2015). Ajattelen, että yhteisöperusteinen matkailu voi epäsuorasti edistää myös esimerkiksi tavoitteita (4) Hyvä koulutus ja (11) Kestävät kaupungit ja yhteisöt, sillä se luo alueelle talouskasvua ja laajentaa elinkeinoja, mikä antaa ihmisille uudenlaisia mahdollisuuksia. Matkailutoiminta voi edistää kestävää infrastruktuuria, sekä paikallisten voimaantumista ja kulttuurista ylpeyttä.

Viides (5) Agenda 2030 kestävyystavoitteista on sukupuolten tasa-arvo. Yksi haaste, joka tuli ilmi sekä Indonesian että Zimbabwen matkailuprojekteissa, oli naisten alhainen määrä matkailun strategisissa asemissa, tai -toiminnassa ylipäätään. Yhteisöperusteisen matkailun tarkoitus on olla inklusiivista ja lisätä myös marginalisoitujen ryhmien aktiivista osallisuutta (Juma & Khademi-Vidra 2019; Mtapuri ym. 2022), mutta tämä ei aina täysin toteudu. Etenkin Zimbabwessa koskevassa kirjallisuudessa tuli ilmi maan kokonaisvaltainen patriarkaalinen yhteiskuntarakente, joka loi esteen naisten osallistumiselle matkailun toiminnassa ja hallinnoinnissa. Aiheesta on jonkin verran kirjallisuutta, mutta ei kovin kattavasti, ja naisten näkökulma jää edelleen hieman varjoon. Aihe on mielenkiintoinen, ja siinä olisi paljon potentiaalia myös jatkotutkimukselle.

Kokonaisuudessaan vaikuttaa siltä, että yhteisöperusteinen matkailu sisältää paljon elementtejä, joiden avulla on mahdollista lisätä paikallisyhteisöjen hyvinvointia, sekä vähentää köyhyyttä. Myös Agenda 2030 kestävyystavoitteista useampi kulkee linjassa yhteisöperusteisen matkailun päämäärien kanssa, joten yhteisöperusteisen matkailun projektit voisivat potentiaalisesti toimia työkaluna myös niiden saavuttamisessa. Matkailun kasvaessa, ja matkailukohteiden lisääntyessä onkin tärkeää alkaa muuttaa ajatusta siitä, mitä tai

minkäläistä matkailu on. Nykyinen massaturismi on kestäväntöntä monelta kannalta, ja ympäristöllisten haittojen lisäksi on tärkeää ottaa huomioon sen aikaansaamat sosiaaliset, kulttuurilliset sekä taloudelliset haitat paikallisyhteisöille. On siis aiheellista jatkaa yhteisöperusteisten matkailuprojektien kehittämistä perinteisen (massa)turismin sijasta. Parhaimmillaan tämä voi johtaa realistisemmin siihen, että matkailu voisi olla ”voima hyvälle.” On kuitenkin hyvä huomata, että jatkuva kasvu ei välttämättä ole kestävä, ja myös yhteisöperusteisen matkailun projektien tulisi toimia tavalla, joka ei tavoittele ainoastaan jatkuvaa talouskasvua, vaan olisi keinona paikallisyhteisöjen kestäväälle kehitykselle. Jotta matkailuun liittyvä toiminta, ympäristö ja paikallisten hyvinvointi pysyisivät tasapainossa, pitää matkailua ja sen toimintoja kuitenkin jatkuvasti arvioida ja kehittää. Yhteisöperusteiselle matkailulle kaivattaisiin myös selkeämpiä ohjenuoria ja onnistumisen indikaattoreita, jotta sen toteutus onnistuisi paremmin. Aihe myös vaatisi edelleen laajempaa holistista tutkimusta, jossa myös maantieteelliselle näkökulmalle on tarvetta.

Kirjallisuus ja lähteet

- Agbedahin, A. V. (2019). Sustainable development, Education for Sustainable Development, and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Emergence, efficacy, eminence, and future. *Sustainable development*, 27(4), 669-680. <https://doi.org/10.1002/sd.1931>
- Becken, S. & Kaur, J. (2022). Anchoring "tourism value" within a regenerative tourism paradigm - a government perspective. *Journal of sustainable tourism*, 30(1), 52-68. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1990305>
- Buckley, R. (2002). Tourism ecolabels. *Annals of tourism research*, 29(1), 183-208. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00035-4](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00035-4)
- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of tourism research*, 39(2), 528-546. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.02.003>
- Butler, R., W. (1999). Tourism – An evolutionary perspective. Teoksessa BUtler ym. (toim.) *Tourism and sustainable development: Monitoring, planning, managing, decision making: a civic approach* (2.p). University of Waterloo, Dept. of Geography.
- Cáceres-Feria, R., Hernández-Ramírez, M. & Ruiz-Ballesteros, E. (2021). Depopulation, community-based tourism, and community resilience in southwest Spain. *Journal of rural studies*, 88, 108-116. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2021.10.008>
- Child, B. (2005). *Origins and efficacy of modern community-based natural resources management (CBNRM) practices in the Southern African region*.
- Chiutsi, S. & Mudzengi, B. K. (2012). Community Tourism Entrepreneurship for Sustainable Tourism Management in Southern Africa: Lessons from Zimbabwe. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 2(8),127-134. doi: 10.6007/IJARBS/v2-i8/9235
- Dłużewska, A. & Giampiccoli, A. (2021). Enhancing island tourism's local benefits: A proposed community-based tourism-oriented general model. *Sustainable development*, 29(1), 272-283. <https://doi.org/10.1002/sd.2141>
- Fan, K. H. F., Ng, S. L. & Bayrak, M. M. (2023). Appraising the community in community-based tourism. *Tourism Geographies*, 25(2–3), 594–614. <https://doi.org/10.1080/14616688.2021.1943702>
- Gartner, C. & Cukier, J. (2012). Is tourism employment a sufficient mechanism for poverty reduction? A case study from Nkhata Bay, Malawi. *Current issues in tourism*, 15(6), 545-562. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.629719>

- Giampiccoli, A. & Kalis, J. H. (2012). Tourism, Food, and Culture: Community-Based Tourism, Local Food, and Community Development in Mpondoland. *Culture, agriculture, food and the environment*, 34(2), 101-123. <https://doi.org/10.1111/j.2153-9561.2012.01071.x>
- Giampiccoli, A. & Saayman, M. (2014). A Conceptualisation of Alternative Forms of Tourism in Relation to Community Development. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 5(27), 1667-1677. doi:10.5901/mjss.2014.v5n27p1667
- Gohori, O. & van der Merwe, P. (2022). Limitations to community participation in tourism from local people's perspectives: Manicaland Province, Zimbabwe. *Development Southern Africa*, 39(6), 841–855. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2021.1913099>
- Gohori, O. & van der Merwe, P. (2024). Barriers to community participation in Zimbabwe's community-based tourism projects. *Tourism Recreation Research*, 49(1), 91–104. <https://doi.org/10.1080/02508281.2021.1989654>
- Guo, Y., Jiang, J. & Li, S. (2019). A Sustainable Tourism Policy Research Review. *Sustainability*, 11(11), 3187. <https://doi.org/10.3390/su11113187>
- Hall, C. M. (2011). Policy learning and policy failure in sustainable tourism governance: From first- and second-order to third-order change? *Journal of sustainable tourism*, 19(4-5), 649-671. <https://doi.org/10.1080/09669582.2011.555555>
- Hall, C. M. (2019). Constructing sustainable tourism development: The 2030 agenda and the managerial ecology of sustainable tourism. *Journal of sustainable tourism*, 27(7), 1044-1060. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1560456>
- Hariyadi, B. R., Rokhman, A., Rosyadi, S., Yamin, M. & Runtiko, A. G. (2024). The role of community-based tourism in sustainable tourism village in Indonesia. *Revista de Gestao Social e Ambiental*, 18(7). <https://doi.org/10.24857/rgsa.v18n7-038>
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable tourism: Sustaining tourism or something more? *Tourism management perspectives*, 25, 157-160. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>
- Juma, L. O. & Khademi-Vidra, A. (2019). Community-Based Tourism and Sustainable Development of Rural Regions in Kenya; Perceptions of the Citizenry. *Sustainability*, 11(17), 4733. <https://doi.org/10.3390/su11174733>
- Lee, T. H. & Jan, F. (2019). Can community-based tourism contribute to sustainable development? Evidence from residents' perceptions of the sustainability. *Tourism management*, 70, 368-380. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.09.003>

- Martein, D., Untari, D. T., Berliana, D., Kunti, I., Wanti, T. Y. & Rihamza, W. (2022). Speculative Hypotheses on Political Direction of Tourism Law in Indonesia: Community Base Tourism (CBT) Development. *Journal of Economic Development, Environment and People*, 11(1), 35–42. <https://doi.org/10.26458/jedep.v1i1.741>
- Manaf, A., Purbasari, N., Damayanti, M., Aprilia, N. & Astuti, W. (2018). Community-Based Rural Tourism in Inter-Organizational Collaboration: How Does It Work Sustainably? Lessons Learned from Nglanggeran Tourism Village, Gunungkidul Regency, Yogyakarta, Indonesia. *Sustainability*, 10(7), 2142. <https://doi.org/10.3390/su10072142>
- Manyara, G. & Jones, E. (2007). Community-based Tourism Enterprises Development in Kenya: An Exploration of Their Potential as Avenues of Poverty Reduction. *Journal of sustainable tourism*, 15(6), 628-644. <https://doi.org/10.2167/jost723.0>
- Matura, P. (2022). Community-Based Tourism in Zimbabwe: The Case of Chesvingo Cultural Village in Masvingo. *Research Journal of Economic and Management Studies*. Vol. 2, No. 1, (2022)
- Motsaathebe, G. T. & Hambira, W. L. (2022). In Pursuit of Sustainable Tourism in Botswana: Perceptions of Maun Tourism Accommodation Operators on Tourism Certification and Eco-Labeling. Teoksessa Saarinen ym. (toim.). *Southern African perspectives on sustainable tourism management: Tourism and changing localities*. Springer. Geographies of Tourism and Global Change. https://doi.org/10.1007/978-3-030-99435-8_3
- Mtapuri, O. & Giampiccoli, A. (2016). Towards a comprehensive model of community-based tourism development. *South African geographical journal*, 98(1), 154-168. <https://doi.org/10.1080/03736245.2014.977813>
- Mtapuri, O. & Giampiccoli, A. (2019). Tourism, community-based tourism and ecotourism: A definitional problematic. *South African geographical journal*, 101(1), 22-35. <https://doi.org/10.1080/03736245.2018.1522598>
- Nayono, S. & Nayono, S. E. (2021). Mapping the Problems, Stakeholders, and Potential Solutions of Solid Waste Management in a New-Emergence Tourist Area: A Case Study in Nglanggeran, Gunungsewu UNESCO Global Geopark. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 832(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/832/1/012066>
- Nepal, R., Indra al Irsyad, M. & Nepal, S. K. (2019). Tourist arrivals, energy consumption and pollutant emissions in a developing economy—implications for sustainable tourism. *Tourism management*, 72, 145-154. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.08.025>

- Priatmoko, S., Kabil, M., Purwoko, Y. & Dávid, L. D. (2021). Rethinking sustainable community-based tourism: A villager's point of view and case study in Pampang Village, Indonesia. *Sustainability*, 13(6). <https://doi.org/10.3390/su13063245>
- Purbasari, N. & Manaf, A. (2018). Comparative Study on the Characteristics of Community-Based Tourism between Pentingsari and Nglanggeran Tourism Village, Special Region Yogyakarta. *E3S Web of Conferences*, 31. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/20183109007>
- Putri, F. A. & Adinia, N. C. (2018). The Role of Communication in Sustainable Development Tourism: A Case Study on Community-based Tourism (Pokdarwis) in Nglanggeran Village. *Jurnal Komunikasi Indonesia*, 7(2). <https://doi.org/10.7454/jki.v7i2.9795>
- Reid, D. G., Mair, H. & George, W. (2004). Community Tourism Planning: A Self-Assessment Instrument. *Annals of tourism research*, 31(3), 623-639. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.01.007>
- Ruiz-Ballesteros, E. & Hernández-Ramírez, M. (2010). Tourism that Empowers?: Commodification and Appropriation in Ecuador's Turismo Comunitario. *Critique of anthropology*, 30(2), 201-229. <https://doi.org/10.1177/0308275X09345426>
- Ruiz-Ballesteros, E. (2021). Turismo de base local y su estudio. Teoksessa Ruiz-Ballesteros (toim.) *Turismo de base local. Resiliencia, alternativa socio-ambiental y comunidad*. 7-34. Icaria.
- Runyowa, D. (2017). Community-based tourism development in Victoria Falls, Kompisi Cultural Village: An entrepreneur's model. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 6(2).
- Russell-Bennett, R., Rosenbaum, M. S., Fisk, R. P. & Raciti, M. M. (2024). SDG editorial: Improving life on planet earth – a call to action for service research to achieve the sustainable development goals (SDGs). *The Journal of services marketing*, 38(2), 145-152. <https://doi.org/10.1108/JSM-11-2023-0425>
- Saarinen, J. (2020). Tourism and sustainable development goals: research on sustainable tourism geographies. Teoksessa Saarinen, J. (toim.) *Tourism and sustainable development goals: Research on sustainable tourism geographies*. 1-10. Routledge
- Saarinen, J., Moswete, N., Athlipheng, J. R. & Hambira, W. L. (2020). Changing socio-ecologies of Kalahari: Local perceptions towards environmental change and tourism in Kgalagadi, Botswana. *Development southern Africa*, 37(5), 855-870. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1809997>
- Saarinen, J. (2021). Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences. *Sustainability*, 13(12), 6599. <https://doi.org/10.3390/su13126599>

- Saarinen, J., Lubbe, B. & Moswete, N. N. (2022). Sustainable Tourism Development in the Southern African Context: An Introduction. Teoksessa Saarinen ym. (toim.). *Southern African perspectives on sustainable tourism management: Tourism and changing localities*. Springer. Geographies of Tourism and Global Change. https://doi.org/10.1007/978-3-030-99435-8_1
- Saarinen, J. (2024). Kestävä matkailu: katsaus tutkimusteemoihin ja –tarpeisiin. *Matkailututkimus*, 20(1), 75–94. <https://doi.org/10.33351/mt.145054>
- Segobye, A. K., Mpolokang, M., Shereni, N. C., Mago, S. & Seleka, M. (2022). Community-Based Tourism as a Pathway Towards Sustainable Livelihoods and Well-being in Southern Africa. Teoksessa Saarinen ym. (toim.). *Southern African perspectives on sustainable tourism management: Tourism and changing localities*. Springer. Geographies of Tourism and Global Change. 125-138. https://doi.org/10.1007/978-3-030-99435-8_9
- Sharpley, R. (2020). Tourism, sustainable development and the theoretical divide: 20 years on. *Journal of sustainable tourism*, 28(11), 1932-1946. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1779732>
- Shereni, N. C. & Saarinen, J. (2021). Community perceptions on the benefits and challenges of community-based natural resources management in Zimbabwe. *Development Southern Africa*, 38(6), 879-895. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1796599>
- Shereni, N. C., Saarinen, J. & Rogerson, C. M. (2022). Sustainability Consciousness in the Hospitality Sector in Zimbabwe. Teoksessa Saarinen ym. (toim.). *Southern African perspectives on sustainable tourism management: Tourism and changing localities*. Springer. Geographies of Tourism and Global Change. https://doi.org/10.1007/978-3-030-99435-8_2
- Strydom, A. J., Mangope, D. & Henama, U. S. (2019). Making community-based tourism sustainable: Evidence from the Free State province, South Africa. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 24(1), 7–18. <https://doi.org/10.30892/gtg.24101-338>
- Sukarno, M. & Mutiarin, D. (2023). Branding tourism and collaborative governance: A case study from Nglanggeran village. *Jurnal Studi Komunikasi*, 7(3). doi: 10.25139/jsk.v7i3.6200
- Suyanto, A., Haryono, E., & Baiquni, M. (2020). The community-based conservation management in gunung sewu unesco global geopark cased study of Nglanggeran Geoheritage. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 451(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/451/1/012049>

- Suyatna, H., Indroyono, P., Yuda, T. K. & Firdaus, R. S. M. (2024). How Community-based Tourism Improves Community Welfare? A Practical Case Study of ‘Governing the Commons’ in Rural Nglanggeran, Indonesia. *The International Journal of Community and Social Development*, 6(1), 77–96. <https://doi.org/10.1177/25166026241228717>
- Tan, N. Q., Ubukata, F., Dinh, N. C. & Ha, V. H. (2024). Rethinking community-based tourism initiatives through community development lens: A case study in Vietnam. *Community development (Columbus, Ohio)*, 55(5), 754-774. <https://doi.org/10.1080/15575330.2024.2344218>
- Tolkach, D. & King, B. (2015). Strengthening community-based tourism in a new resource-based island nation: Why and how? *Tourism Management*, 48, 386–398. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.12.013>
- United Nations. (1987). Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. <https://digitallibrary.un.org/record/139811?v=pdf>
- United Nations (UN). (2015). *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. United Nations.
- United Nations Environment Programme (UNEP). (2005). Making tourism more sustainable a guide for policy makers. UNEP
- UNWTO (World Tourism Organisation). (2017). *Tourism and the Sustainable Development Goals – a journey to 2030, highlights*. UNWTO. doi: <https://doi.org/10.18111/9789284419340>
- Warinda, P. & Van der Merwe, C. D. (2023). Tourism and recreation in protected areas: An exploration of Community Based Tourism and local participation in Zimbabwe. *Studia Periegetica*. <https://doi.org/10.58683/sp.574>
- Woyo, E. (2021). The Sustainability of Using Domestic Tourism as a Post-COVID-19 Recovery Strategy in a Distressed Destination. Teoksessa W. Wörndl ym. (toim.): *Information and Communication Technologies in Tourism 2021: Proceedings of the ENTER 2021 eTourism Conference, January 19–22, 2021*. 476–489. Springer.
- Zapata, M. J., Hall, C. M., Lindo, P. & Vanderschaeghe, M. (2011). Can community-based tourism contribute to development and poverty alleviation? Lessons from Nicaragua. *Current issues in tourism*, 14(8), 725-749. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.559200>
- Zhou, Z. & Makwara, T. (2024). Challenges facing community-based tourism resuscitation at Dzimbabwe cultural tourism centre, Zimbabwe: grass-root perspectives. *SN Social Sciences*, 4(8). <https://doi.org/10.1007/s43545-024-00952-3>