

Anna Kauhala (2004):

Luontomatkailun vaikutukset ympäristöön

Case: Serengeti ja Maasai Mara

Opinnäytetyö

**Helsingin liiketalouden ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma**

1 JOHDANTO	1
1.1 Aiheenvalinta	1
1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet	1
1.3 Aiheen rajaus ja näkökulma	1
1.4 Aikaisemmat tutkimukset	2
1.5 Tutkimusmenetelmä	2
1.6 Työn rakenne	2
2 LUONTOMATKAILUN VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN	3
2.1 Yleistä	3
2.2 Vaikutukset luontoon	5
2.3 Vaikutukset kohdemaan kulttuuriin ja perinteisiin	6
2.4 Vaikutukset kohdemaan talouteen	8
2.5 Matkailun tarpeisiin rakennettu infrastruktuuri ja matkailijoiden käyttäytyminen	11
3 ITÄ-AFRIKKA	11
3.1 Tansania	12
3.1.1 Historia	14
3.1.2 Väestö	15
3.1.3 Talous	16
3.1.4 Matkailu	17
3.2 Kenia	18
3.2.1 Historia	19
3.2.2 Väestö	20
3.2.3 Talous	21
3.2.4 Matkailu	22
4 SUOJELUALUEET	23
4.1 Serengeti - Maran ekosysteemi	23
4.2 Serengeti	23
4.2.1 Historia	24
4.2.2 Kasvillisuus ja pinnanmuodot	26
4.3 Masai Mara	27
4.3.2 Historia	28
4.3.3 Kasvillisuus ja pinnanmuodot	29
4.4 Serengeti - Maran ekosysteemin eläimistö	30
4.5 Serengetin ja Masai Maran matkailu	31
5 LUONTOON SUUNTAUTUVA MATKAILU	32
5.1 Safarimatkailu	32
5.2 Ympäristön huomioon ottava matkailu	34
6 KANSAINVÄLISET YMPÄRISTÖSOPIMUKSET JA OHJEET MATKAILUYRITYKSILLE	36
6.1 Agenda 21	36
6.1.1 Agenda 21 matkailuteollisuudelle	36
6.1.2 Agenda 21:den ohjeet matkailuyrityksille	38
6.1.3 Vapaaehtoiset aloitteet	39
6.2 Kansainvälisten järjestöjen ohjeet kestävälle matkailulle	39
6.2.1 Maailman matkailujärjestö (World Tourism Organisation, WTO)	39
6.2.2 Maailman luonnonsäätiö (World Wide Fund for Nature, WWF)	40
7 KESTÄVÄN MATKAILUN OHJAUSKEINOJA	42
7.1 Taloudelliset ohjauskeinot	42
7.2 Ympäristövaikutusten arviointi (YVA)	44
7.3 Maankäytön suunnittelu ja ympäristön kantokyvyn mittaaminen	45
8 TUTKIMUSMENETELMÄT	50
8.1 Aineiston hankintamenetelmä	50

8.2Aineiston analysointimenetelmä	51
8.3Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti	51
9TULOKSET	52
9.1Serengeti.....	52
9.2Suojelu	53
9.3Paikallisväestö.....	54
9.4Lodgien ympäristöystävällisyys.....	55
9.5Masai Mara	57
9.6Suojelu	57
9.7Paikallisväestö.....	59
9.8Lodgien ympäristöystävällisyys.....	61
9.9Matkailun vaikutus puistojen luontoon.....	62
9.10Matkailijoiden suhtautuminen puistojen ympäristöön ja paikalliseen kulttuuriin	63
9.11Puistojen tulevaisuus.....	64
9.12Jatkotutkimusehdotuksia.....	65
10JOHTOPÄÄTÖKSET	66
11MITÄ MATKAILIJA VOI TEHDÄ?.....	72
12YHTEENVETO	73

1 JOHDANTO

1.1 Aiheenvalinta

Aiheenvalintaani vaikutti ennen kaikkea kiinnostukseni ympäristöasioihin ja matkailun ympäristövaikutuksiin. Alueen valintaan puolestaan vaikutti kiinnostukseni luontomatkailuun ja se, että olen itse ollut safarilla Pohjois-Tansanian kansallispuistoissa vuonna 1997 ja olen siitä lähtien ollut kiinnostunut alueesta.

1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet

Työni tutkimusongelmana on selvittää, kuinka matkailu vaikuttaa ympäristöön Serengeti - Masai Maran ekosysteemissä. Lisäksi tavoitteena on yrittää löytää vastauksia matkailun tuottamiin ongelmiin ja tutkia, miten matkailun haitallisia ympäristövaikutuksia kyseisellä alueella voitaisiin vähentää sekä erityisesti, miten yksittäinen alueella vieraileva matkailija voisi vaikuttaa Itä-Afrikan safarimatkailun kestävyYTEEN. Tarkoitukseni on myös selvittää, millaiseksi matkailun tulevaisuus on alueella muodostumassa ja miten matkailua voitaisiin kehittää alueella tulevaisuudessa kestävämpään suuntaan.

1.3 Aiheen rajaus ja näkökulma

Rajaan aiheeni koskemaan matkailun ympäristövaikutuksia Serengetin-Masai Maran ekosysteemissä, joka käsittää Serengetin kansallispuiston Pohjois-Tansaniassa ja Masai Maran kansallisen suojelualueen Etelä-Keniassa. Vaikutusten tarkastelussa kiinnitän huomioni paikalliselle ympäristölle matkailusta seuraaviin vaikutuksiin sekä ulkomaisten matkailuyritysten osaan niiden tuottamisessa.

1.4 Aikaisemmat tutkimukset

Ympäristötieteen dosentti Olli Marttilalta on ilmestynyt vuoden 2003 lopulla Tansanian suojelualueita käsittelevä palkittu teos Suuri Savanni, jonka aineistoa kerätessään Marttila työskenteli vuoden TAWIRI:n (Tanzanian Wildlife Research Institute) tutkijana ja teki kenttätyötä Tansaniassa. Teos keskittyy Tansanian kansallispuistoihin ja muihin suojelualueisiin, kuten valtavaan Selousin riistansuojelualueeseen maan eteläosassa. Lisäksi kirjassa käsitellään puistojen suojelua sekä safarimatkailua. Suuri Savanni on osa Marttilan kirjoittamaa trilogiaa, jonka ensimmäinen osa on Kilimanjarolta Serengetiin: Afrikan suuri luonto. Tämän vuonna 1998 ilmestyneen teoksen Marttila kirjoitti pääosin yhdessä Olympia Kaukomatkatoimiston Afrikan matkojen tuotepäällikön Pekka Virtasen kanssa. Kilimanjarolta Serengetiin käsittelee nimensä mukaisesti Tansanian ja Kenian kansallispuistoja laidasta laitaan. Teos sai Vuoden luontokirja ja Vuoden matkakirja – palkinnot. Ympäristötieteen maisteri Mari Mero on tehnyt aiheesta seminaarityön Kehitysmaalaitokselle.

1.5 Tutkimusmenetelmä

Käytän tutkimuksessani kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Empiirisen osuuden toteutan asiantuntijahaastatteluiden avulla.

Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmän soveltuu mielestäni parhaiten tutkimukseeni, sillä kerättävä aineisto on määrältään pieni eikä kyseisiin ongelmiin pystytä saamaan tarpeeksi syvällisiä vastauksia kvantitatiivisella menetelmällä. Mahdollisimman yksityiskohtaisten vastauksien saamiseksi käytän haastattelussa avoimia kysymyksiä.

1.6 Työn rakenne

Tutkimukseni alkaa kontekstiosuudella, jossa pyrin selvittämään tutkimusongelmani taustoja sekä matkailun että tutkittavan alueen kannalta. Teoriaosuus puolestaan käsittelee kestävän matkailun ohjauskeinoja. Empiria-osuudessa pyrin selvittämään tutkimani alueen matkailun nykytilaa ja pohtimaan keinoja sen kestävyysparantamiseksi.

2 LUONTOMATKAILUN VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN

2.1 Yleistä

Luontomatkailu on elinkeino, joka on paitsi riippuvainen ympäristöstään, myös vaikuttaa siihen itse monin tavoin. Matkailu elinkeinona tuotteistaa maapallon villin luonnon, alkuperäiskulttuurit, paikalliset traditiot ja taiteet sekä eksotiikan. Näin tehdessään se kuitenkin samalla asettaa nämä raaka-aineensa alttiiksi muutoksille, sekä hyvälle että pahoille ja on näin vaarassa paikoin tuhota olemassaolonsa syyn (Aronsson 2000, 135.)

Matkailu, kuten kaupallinen elinkeinotoiminta yleensäkin, pyrkii usein suuriin voittoihin ja kasvuun lyhyellä aikavälillä, jättäen huomiotta pitkän aikavälin kasautuvat vaikutukset. Samoin on laita joskus myös matkailun vaikutuksia tutkittaessa; käytettävä näkökulma määrittää osittain tuloksia. Jos tarkastellaan matkailun vaikutuksia lyhyellä aikavälillä, vaikutukset saattavat jäädä pieniksikin. Kun sen sijaan tarkastellaan koko alan tulevaisuutta pitkällä ajanjaksolla, tullaan väistämättä tulokseen, että jos alalla ei vastaisuudessa pyritä enemmän kestäväen kehityksen mukaiseen toimintaan, matkailu saattaa olla tulevaisuudessa suurissa vaikeuksissa (Aronsson 2000, 135.)

Luontomatkailu on tyyppinä vielä muita matkailun sektoreita herkempi muutoksille ja ympäristövaikutuksille. Lisäksi se suuntautuu usein juuri maapallon kaikkein herkimmille alueille, suojelualueille ja kansallispuistoihin, joilla jo vähäisetkin muutokset ympäristössä saattavat aiheuttaa suurta tuhoa. Vaikka matkailu rasittaaakin ympäristöä monin tavoin, se toimii myös suurena taloudellisena moottorina. Monilla köyhillä mailla ei ole muuta mahdollisuutta, kuin kehittää matkailua alueelleen, jotteivät liikaväestö ja työttömyys tuhoaisi maata ja ympäristöä (Middleton 1998, 77.) Monissa kehitysmaissa suojelualueet ovat myös matkailun suurimpia vetovoimatekijöitä. Samalla puistot ovat riippuvaisia matkailijoista, sillä monessa maassa suojelu riippuu suoraan valtion matkailusta saamista tuloista, kuten pääsymaksuista, valtion omasta puistoissa harjoittamasta elinkeinotoiminnasta sekä perittävistä veroista (Marttila & Virtanen 1998, 22.) Matkailusta saadut tuotot voidaan

ohjata suojelun ja tieteen tarpeisiin ja työllistämällä paikallisia, heidätkin saadaan kiinnostumaan suojelusta ja osallistumaan siihen (Holden 2000, 134).

Matkailun vaikutusten voimakkuus riippuu monista eri tekijöistä. Matkailijoiden määrä ja heidän tyyppinsä on eräs tärkeimpiä vaikuttavia tekijöitä, tosin herkillä alueilla pienikin vierailijoiden määrä saattaa aiheuttaa muutoksia, kun taas toiset kohteet kestävät suurenkin matkailijoiden määrän pahemmin kärsimättä (Aronsson 2000, 135.) Kohdealueen koko ja paikallisen yhteisön homogeenisyys vaikuttavat suuresti siihen, kuinka paljon matkailijoita alueen ympäristö ja paikallisten ihmisten identiteetti kestää. Suuremmalle alueelle voidaan luonnollisesti ohjata enemmän matkailua ja paikallisen yhteisön ollessa tiivis ja yhtenäinen, vierailijoiden tuoma vieras kulttuurivaikutus jää vähäisemmäksi. Tähän vaikuttavat myös paikallisten asukkaiden uskomukset ja ennakkoluulot, sekä niiden vahvuus, kuten myös elintaso ja kulttuurierot paikallisten ja matkailijoiden välillä. Erojen ollessa pieniä myös vaikutukset jäävät pienemmiksi ja päinvastoin (Fennel 2003, 62.)

Matkailun vaikutuksia tarkasteltaessa eräs merkittävä tekijä on kohdealueen talouden tila. Liike-elämän ollessa monipuolista ja kehittynyttä, matkailu ei helposti saavuta pääelinkeinon asemaa ja näin alue ei joudu riippuvaiseksi siitä. Heikommin kehittyneillä alueilla, kuten kehitysmaissa, joihin suuri osa luontomatkailusta suuntautuu, matkailusta sen sijaan tulee usein paikallisten pääasiallinen tulonlähde, jolloin ongelmia syntyy helposti suhdanteiden vaihdella (Aronsson 2000, 135.) Paikallisten asukkaiden omistusosuus alueen matkailuyrityksistä on tärkeä vaikutuksia säätelevä tekijä, samoin alueella hyväksytyt matkailupolitiikka sekä hallintoelinten asenteet. Matkailijoiden ostovoima, ulkomaisten työntekijöiden määrä kohteessa sekä matkailun kehittämisen taso ja kohteen imago ovat myös vaikuttavia tekijöitä (Fennel 2003, 62.)

2.2 Vaikutukset luontoon

Matkailun ekologisiin vaikutuksiin alettiin kiinnittää huomiota ensimmäisen kerran 1960 ja -70-luvuilla (Fennel 2003, 63). Matkailu aiheuttaa paljon haittaa eläimille ja kasvillisuudelle. Kun kohteessa vierailee suuri joukko matkailijoita, maaperä ja kasvillisuus kuluvat (Worldwatch Institute 2002, 139). Tämä johtaa pahimmillaan

erosioon. Monissa kansallispuistoissa safari-bussien poikkeaminen tieltä on luonut maahan renkaiden jättämien urien verkoston. Lisäksi puiston imago kärsii, kun suosituimmissa puistoissa näköpiirissä on enemmän autoja kuin eläimiä (Weaver 2001, 261.) Eläinten käytös ja populaatioiden koot saattavat myös vaihdella matkailun vaikutuksesta. Jotkut lajit ovat jopa muuttaneet saalistusaikojaan sellaisiin aikoihin päivästä, kun suurin osa matkailijoista on viettämässä siestaa tai ruokailemassa erämaahotelleissa. Myös eläinten lisääntyminen on joillain alueilla häiriintynyt matkailijoiden tähden (Worldwatch Institute 2002, 139.) Safari-bussit häiritsevät eläimiä, ja vaikka eläinten takaa-ajo ja merkityiltä reiteiltä poistuminen on yleensä ankarasti kielletty, sitä tapahtuu lähes jokaisella safarilla. Joillekin lajeille, kuten gepardille, tämä saattaa olla kohtalokasta (Weaver 2001, 261.)

Matkailijat harrastavat kohteessa usein monenlaisia aktiviteetteja: kiipeily, vaellus, metsästys ja maastopyöräily ovat kaikki aktiviteetteja, joilla houkuteltaan matkailijoita kohteeseen, mutta jotka ovat luonnon kannalta kuluttavia ja häiritseviä. Tämän lisäksi matkailijat harrastavat keräilyä, jolloin luonnon tasapaino järkkyy (Fennel 2003, 65.) Lisäksi matkailijoille kaupataan uhanalaisista lajeista tehtyjä matkamuisia ja koriste-esineitä. Näihin käytettäviä materiaaleja ovat esimerkiksi norsunluu, sarvikuonon sarvi, eebenpuu, korallit ja simpukat (Worldwatch Institute 2002, 139.) Vastuuntuntoinen matkanjärjestäjä kuitenkin valistaa asiakkaitaan uhanalaisista eläimistä ja niistä tehdyistä tuotteista ja rohkaisee kaikin tavoin välttämään niiden ostamista (Marttila & Virtanen 1998, 13).

Vuoristojen lomakeskukset ja suuret määrät kiipeilyturisteja sekä saattavat tukkia eläinten vaellusreittejä, suunnata virroista vettä toisaalle että aiheuttaa eroosiota ja siihen liittyen maanvyöryjä. Näin on käynyt muun muassa Tansanian Kilimanjaro-vuorella, joka on Afrikan korkein vuori ja erittäin suosittu vaelluskohde. Matkailijoilta perittäviä maksuja on viime vuosina jouduttu moninkertaistamaan, jotta heidän aiheuttamansa tuhot pystyttäisiin korjaamaan (Worldwatch Institute 2002, 139.)

Matkailulla on myös positiivisia vaikutuksia luonnolle. Matkailun mukana monille alueille ollaan määritelty ympäristöstandardeja, ympäristöä on pyritty parantamaan ja suojelua kehittämään. Lisäksi matkailu tuottaa taloudellisen oikeutuksen ja tarkoituksen ympäristöille, joilla ei muuten olisi mitään taloudellista arvoa. Näin

matkailusta ja luonnon säilyttämisestä tulee myös paikallisen yhteisön ja yhteiskunnan kannalta merkittävää (Middleton 1998, 76.) Lisäksi matkailu parantaa oikein ja eettisesti johdettuna kohdealueen taloutta ja voi auttaa myös ehkäisemään salametsästystä (Marttila, Virtanen 1998, 13).

2.2.1

Matkailun pääasialliset haitalliset ympäristövaikutukset

Matkailu tuottaa jätteitä, melua, kemikaaleja, päästöjä sekä jätevesiä (Middleton 1998, 76). Lisäksi se tuottaa saasteita ja käyttää samalla maailman viimeisimpiä luonnonvaroja, kuten fossiilisia polttoaineita (Aronsson 2000, 117).

UNEP (United Nations Environment Programme) on arvioinut, että keskivertomatkailija tuottaa joka päivä noin 1 kg kiinteää jätettä ja roskaa. Erityisen haitallisia jätteitä, kuten synteettisiä kemikaaleja, öljyä, ravinteita sekä taudinaiheuttajia pääsee luontoon hotelleista, uima-altaista, venesatamista ja golfkentiltä. Ne edistävät vesien saastumista ja vahingoittavat kasveja ja eläimiä. Varsinkin kehitysmaissa, joihin luontomatkailu usein suuntautuu, on matkailurakennuksissa usein puutteellinen tai olematon jäteveden puhdistus. Syynä tähän on heikko ympäristölainsäädäntö, taloudellisten resurssien sekä koulutetun henkilökunnan puute (Worldwatch Institute 2002, 138.)

2.3 Vaikutukset kohdemaan kulttuuriin ja perinteisiin

Matkailulla on sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia kohdemaan kulttuuriin ja perinteisiin. Matkailu on elinkeinona kiinnostunut paikallisista traditioista, musiikista, taiteista ja tavoista. Näin se säilyttää niitä ja tekee niitä tunnetuksi ja samalla luo markkinoita paikallisille käsityöille ja muille tuotteille (Middleton 1998, 76.) Samalla, kun matkailu säilyttää paikallista kulttuuria ja perinteitä, se kuitenkin useimmiten myös muuttaa niitä paremmin tarkoitusperiinsä sopiviksi, eli kaupallistaa ja tuotteistaa ne (Worldwatch Institute 2002, 136).

Paikallisiin asukkaisiin matkailulla on ristiriitaisia vaikutuksia. Matkailu sekä lisää esimerkiksi nuorten kiinnostusta ja tietämystä omasta kulttuuristaan että samalla myös levittää länsimaisia arvoja ja tapoja (Worldwatch Institute 2002, 136.) Matkailu

saattaa näin joko hävittää alkuperäisen väestön identiteetin tai vahvistaa ja uusintaa sitä (Middleton 1998, 76).

Paikalliset tavat saattavat muuttua vastaamaan matkailijoiden kulttuurin tapoja. Paikalliset asukkaat näkevät kuitenkin vain osan matkailijoiden kulttuurin moraalista ja kulutustottumuksista, sillä kaikki turistit eivät suinkaan käyttäydy kohdemaassa samalla tavoin kuin kotimaassaan. Lisäksi vierailijat ovat useimmiten lomalla, jolloin tavat ja käyttäytyminen saattavat poiketa huomattavasti totutusta. Paikallisilla asukkailla ei myöskään läheskään aina ole mahdollisuuksia saavuttaa matkailijoiden elintaso, jolloin puolestaan matkailijoiden lähtömaiden kulttuuri ei sovellu kohdemaahan (Fennel 2003, 62.)

Paikallisen kulttuurin ja tapojen muuttuessa muistuttamaan enemmän matkailijoiden lähtömaiden kulttuuria monet perinteet ja kielet rappeutuvat. Kun esimerkiksi paikalliset taidemuodot muokataan matkailutuotteiksi, saattavat alkuperäiset taiteet kadota kokonaan. Samoin voi käydä paikalliselle ruoalle, arkkitehtuurille, pukeutumiselle ja jopa uskonnolle; usein tavat pyritään joissain määrin kansainvälistämään enemmän matkailijoiden tottumuksia vastaaviksi (Fennel 2003, 62.)

Matkailu tuo mukanaan usein myös rikollisuutta, päihteiden väärinkäyttöä sekä prostituutiota (Worldwatch Institute 2002, 136). Näiden vaikutukset ovat suuret varsinkin alkuperäiskansoille, joiden elämäntapa saattaa tuhoutua täysin esimerkiksi alkoholin vaikutuksesta. Samalla matkailu kuitenkin joissain tapauksissa opettaa kunnioittamaan luontoa ja uusintaa sekä paikallisten että vierailijoiden arvoja ja tapoja (Middleton 2000, 76.) Äärimmäisissä tapauksissa alueen alkuperäiset asukkaat saattavat kuitenkin joutua jopa muuttamaan pois alueelta ja seuraukset voivat olla tuhoisat paitsi ihmisten myös alueen luonnon kannalta (Holden 2000, 133,134.) Näin on käynyt muun muassa Keniassa, Amboselin kansallispuistossa, kun maasai-heimo pakotettiin muuttamaan ikaikaisilta laidunmailtaan pois kansallispuiston tieltä. Kostoksi he hyökkäsivät 1990-luvun alussa puiston leijonien ja sarvikuonojen kimppuun ja tappoivat niistä suuren osan (Marttila & Virtanen 1998, 130.)

2.4 Vaikutukset kohdemaan talouteen

Matkailun vaikutukset talouteen ovat huomattavat maailmanlaajuisessakin mittakaavassa. Vuonna 2000 matkailuun joko suoraan tai epäsuoraan liittyvät toiminnot ylläpitivät 200 miljoonaa työpaikkaa. Tämä tekee kahdeksan prosenttia maailman kaikista työpaikoista, eli joka kahdestoista työpaikka on jollain tavalla sidoksissa matkailuun (Worldwatch Institute 2002, 132.)

Matkailu on maailman suurin tuotannon ala: vuonna 1999 se tuotti 11 prosenttia maailman bruttokansantuotteesta, mikä on enemmän kuin mikään muu yksittäinen tuotannonala tuottaa. Matkailu on myös maailman 49:ssä vähiten kehittyneessä maassa öljyn jälkeen toiseksi suurin ulkomaisen valuutan lähde. Se on myös ainoa talouden ala, jolla kehitysmaiden kaupankäynti on säännönmukaisesti ylijäämäistä (Worldwatch Institute 2002, 131,137.)

Vaikka matkailun vaikutukset kehitysmaiden talouteen ovat suuret, Maailman Matkailujärjestö WTO arvioi, että jopa puolet kehitysmaiden saamista matkailutuloista päättyy lopulta ulos maasta, eikä siis jää kohentamaan kohdemaan taloutta. Matkailutulojen ulosvirtaaminen johtuu puolestaan siitä, että 90% maailman matkailuyrityksistä on pienyrityksiä, mutta alaa hallitsevat suuret monikansalliset yritysryppäät. Muiden muassa Keniassa, Tansaniassa ja Zimbabwessa matkailuteollisuus on suurelta osin ulkomaisten yritysten hallussa. Nämä yritykset lähettävät saadut voitot useimmiten kotimaahansa, sen sijaan että sijoittaisivat ne kohdealueelle. On arvioitu, että jos sekä matkailijan käyttämä hotelli että lentoyhtiö ovat ulkomaisessa omistuksessa, noin 80% matkailutuloista päättyy pois kohdemaasta (Worldwatch Institute 2002, 134.) Matkailutulot virtaavat pois kohdemaasta myös muita teitä. Monilla alueilla suuri osa elintarvikkeista, juomista ja materiaaleista tuotetaan ulkomailta, jolloin kohteeseen jäävät tulot ovat minimaaliset. Usein käy jopa niin, että suurin osa alueelle suuntautuvan matkailun tuloista ei edes käy kohdemaassa. (Middleton 1998, 76.)

Matkailutulojen ulosvirtaamisen vaikuttaa tulevaisuudessa myös kaksi kaupanalan sopimusta: GATS ja TRIMS. GATS (General Agreement on Trade in Services) on tähän mennessä 112 maan allekirjoittama sopimus, joka velvoittaa hallitukset poistamaan paikallisia liikeyrityksiä suojelevat tuet ja tullijärjestelmät. Käytännössä GATS:iin sitoutuneet valtiot ovat lupautuneet avaamaan matkailumarkkinansa, jolloin

suurilla kansainvälisillä yrityksillä on entistä paremmat kilpailuasemat kohdemaissa, ja ne tulevat luultavasti tulevaisuudessa ahmaisemaan entistä suuremman osan matkailumarkkinoista itselleen. Samalla tietenkin paikalliset pienyritykset kärsivät (Worldwatch Institute 2002, 135.)

TRIMS (Agreement on Trade Related Investment Measures) puolestaan vaikeuttaa valtioiden mahdollisuuksia vaatia yrityksiä käyttämään paikallisia tuotteita ja voimavaroja. Yhdessä nämä kaksi sopimusta ajavat siis kohdemaiden näkökulmasta katsottuna ulkomaisten yritysten etuja ja hankaloittavat paikallista elinkeinoelämää edistäessään matkailutulosten vuotamista pois kohdemaasta (Worldwatch Institute 2002, 135.)

Matkailu vaikuttaa kohdealueen työllisyyteen kahdella tapaa: yhtäältä se luo uusia työpaikkoja ja markkinoita paikallisille yrityksille, mutta samalla se usein alistaa paikalliset asukkaat matalapalkkaiseen suoritustason tehtäviin, kun ylemmän tason työpaikat menevät ulkopuolisille. Näin matkailua usein myös johdetaan ulkoa käsin, ei alueen paikallisen väestön kautta (Middleton 1998, 76.) Kehitysmaiden uusista työpaikoista 65% tulee matkailualalta, mutta matkailualan työntekijät ansaitsevat keskimäärin 20% vähemmän, kuin muiden kaupallisten alojen työntekijät (Worldwatch Institute 2002, 135).

Samalla kun matkailu luo markkinoita paikallisille elinkeinonharjoittajille ja palveluille, se luo myös markkinat prostituutiolle ja lisää rikollisuutta sekä huumeiden käyttöä (Middleton 1998, 76). Lapsityövoiman käyttö on myös yleistä ja samalla kun matkailu valtaa kohdealueen elinkeinoelämää, perinteisten elinkeinojen suosio laskee (Worldwatch Institute 2002, 135). Näin matkailu sekä heikentää perinteisiä elämänarvoja ja -laatua että tekee paikalliset riippuvaiseksi itsestään tarjoamalla suurimman osan työpaikoista. Samalla se luo jännitteitä paikallisten ja matkailijoiden välille, varsinkin jos elintasoerot ryhmien välillä ovat suuret, kun länsimainen elämäntapa ja kulutustottumukset leviävät (Middleton 1998, 76.)

Matkailun luodessa konflikteja ja erilaisia yhteiskunnan kannalta häiriöfunktionaalisia tekijöitä, kuten rikollisuutta, se samalla lisää paikallisen yhteisön sosiaalisia menoja. Matkailijoiden määrän ja matkailun lieveilmiöiden haittojen kasvaessa tarvitaan lisää

poliiseja, terveystalouksia, palomiehiä jne. Näin matkailu aiheuttaa myös rasitteita kohdealueen taloudelle (Aronsson 2000, 136.)

Vaikka matkailu on monilla alueilla tärkeä työllistäjä, sen luonne on kuitenkin suurimmassa osassa matkakohteita kausittainen. Näin monet matkailualan paikalliset työntekijät joutuvat joko ansaitsemaan koko vuoden elantonsa matkailun sesonkiaikaan tai toimimaan kahdessa ammatissa. Lisäksi menestyvään kohteeseen houkutellaan usein hyvän imagon avulla yrityksiä ja koulutettua työvoimaa alueen ulkopuolelta. Näin sekä luodaan lisää työpaikkoja että usein piristetään kohteen talouselämää, mutta samalla hyvät työpaikat saattavat mennä pois paikallisilta asukkailta tulokkaille (Aronsson 2000, 136.)

Matkailun taloudelliset vaikutukset ovat usein valtion kannalta positiivisia, vaikkeivät välttämättä aina parannakaan yksittäisten ihmisten elämänlaatua. Tuotteistamalla kohdealueen vetovoimatekijöitä, matkailu samalla tuottaa merkityksen monille luonnon- tai rakennetuille ympäristöille, joilla ei muuten olisi mitään taloudellista arvoa. Se myös tuottaa voittoa, joka oikealla johtamisella ja suunnittelulla voidaan käyttää alueen ympäristön suojele- ja säilyttämistarkoituksiin sekä parantaa paikallisen väestön elintasoja, jos maahan saadaan ulkomaista valuuttaa ja verotuloja (Middleton 1998, 76.)

2.5 Matkailun tarpeisiin rakennettu infrastruktuuri ja matkailijoiden käyttäytyminen

Kun jonkin alueen matkailusta tulee taloudellisesti merkittävää, vaikka se olisi kansallispuisto, alueen infrastruktuuria ryhdytään yleensä kehittämään matkailijamääriä vastaavaksi. Matkailijoita varten rakennetaan teitä, lentokenttiä, turistikieliä, pysäköintialueita ja muuta infrastruktuuria. Samalla helposti pilataan alueen alkuperäiset nähtävyydet ja aiheutetaan häiriötä ympäristölle (Worldwatch Institute 2002, 137.) Rakentamalla rumia ja ympäristöön huonosti sopivia komplekseja pilataan myös maisemaa (Middleton 1998, 76.)

Matkailijoiden tarpeisiin rakennetaan myös hotelleja, jotka kuluttavat suuria määriä sekä vettä että energiaa. Matkailijat tulevat usein maista, joissa puhdasta vettä on riittämiin ja matkustaessaan veden puutteesta kärsiville alueille, he eivät useinkaan

ymmärrä mukauttaa omaa veden käyttöään ympäristön vaatimusten tasolle. Näin heidän käyttämänsä vesi on usein pois paikallisilta asukkailta ja maataloudelta (Middleton 1998, 76.) Monissa maissa on tämän lisäksi jopa säädetty hotelleille etusija veden käyttöön kuivina kausina. Tällaisesta toiminnasta seuraa tyytymättömyyttä paikallisten asukkaiden keskuudessa ja jopa konflikteja paikallisten ja vierailijoiden välillä (Worldwatch Institute 2002, 138.)

3 ITÄ-AFRIKKA

Itä-Afrikka sijaitsee trooppisella ilmastovyöhykkeellä päiväntasaajan molemmin puolin (kuvio 1). Sen pinnanmuotoja hallitsee Itä-Afrikan ylänkö, joka alkaa pohjoisessa Etiopian ylängöltä ja jatkuu etelään aina Mosambikin Sambesijoelle saakka. Lännessä ylänkö rajoittuu Kongon altaaseen ja idässä se seuraa Intian Valtameren rannikkoa noin kymmenen kilometrin päässä rannasta. Ylänköä leimaavat suurelta osin laajat tasangot, mutta korkeuserot ovat kuitenkin suuria. Suurin osa ylängöstä sijaitsee 1000-1500 metrin korkeudessa merenpinnasta, mutta Kenian keskiosista alkaa keskusylänkö, joka jatkuu Tansanian pohjoisosiin saakka. Tällä keskusylängöllä liikutaan keskimäärin 1600 metrin korkeudessa ja suuri osa Kenian ja Tansanian kansallispuistoista, samoin kuin Kenian pääkaupunki Nairobi, sijaitsevat näillä korkeuksilla. Afrikan korkein vuori, Kilimanjaro, jonka korkein huippu Kibo kohoaa 5895 metrin korkeuteen sekä maanosan toiseksi korkein vuori Mount Kenya sijaitsevat keskusylängöllä. Suurin osa ylängön vuoristoista on kuitenkin 2000-3000 metriä korkeita (Marttila & Virtanen 1998, 36.)

Ylängöllä vallitsee viileämpi ja kuivempi ilmasto kuin rannikolla. Kuivuutta jaksottavat sadekaudet, joita on kaksi: pidempi huhti- kesäkuussa ja lyhyempi lokakuussa. Sadekaudet ovat seurausta monsuunituulista; koillispuusasta ja kaakkoispuusasta. Nimensä mukaisesti ne puhaltavat koillisesta ja kaakosta. Koillispuusaati, afrikkalaisten *kaskazi*, tuo mukanaan lyhyet sateet, jotka ovat runsaimmillaan marraskuussa. *Kaskazi* on kaakkoispuusaa, eli *kusia* kuivempi tuuli, sillä se tuo sateiden lisäksi myös kuumaa ja kuivaa ilmaa puhaltaessaan Afrikan sarven ja osittain Arabian niemimaan yli. Kaakkoispuusaati puolestaan tuo alueelle

paljon runsaammat sateet, jotka jatkuvat kuukausia, vaikka ovatkin runsaimmillaan huhti- toukokuussa (Marttila & Virtanen 1998, 41-42.)

3.1 Tansania



Kuvio 2: Tansanian kartta

(<http://www.lonelyplanet.com/mapshells/africa/tanzania/tanzania.htm>)

Tansania sijaitsee Kenian naapurimaana Itä-Afrikassa päiväntasaajalla, 600 eteläistä leveyttä, 3500 itäistä pituutta (kuvio 2) (Central Intelligence Agency 2004). Maa rajoittuu idässä Intian valtameriin, etelässä sen rajanaapurina on Mosambik, lounaassa Malawi ja Zambia sekä lännessä Tanganjika-järven toisella puolella Kongo, entinen Zaire. Tanganjika- ja Viktorija-järvien välissä sijaitsevat Tansanian kolme pienempää rajanaapurina: Burundi, Ruanda sekä Uganda. Tansania on Afrikan kolmanneksitoista suurin valtio ja sen pinta-ala on 945 087 km² (The Diagram Group 1997, 52.) Asukkaita maassa on noin 35,9 miljoonaa (2002) (Canadian International Development Agency 2003).

Tansanian tasavalta luotiin vuonna 1964 yhdistämällä Tanganjika ja Sansibar, johon tuolloin kuuluivat Sansibarin, Pemban ja Mafian saaret. Tästä syystä maan virallinen nimi on United Republic of Tanzania, eli Tansanian yhdistynyt tasavalta. Tansania on

jaettu 25:teen hallinnolliseen alueeseen ja sen pääkaupunki on sisämaassa sijaitseva Dodoma (85 000 as 1992). Maan suurimmat kaupungit ovat rannikolla sijaitseva matkailukaupunki Dar es Salaam (1,1 milj. as 1992) sekä Viktorija-järven rannalla sijaitseva Mwanza (252 000 as 1992) (The Diagram Group 1997, 52.)

Tansanian viralliset kielet ovat suahili ja englanti, mutta varsinkin rannikolla sekä Sansibarin saarella puhutaan myös arabiaa. Tansaniassa ei ole valtionuskontoa, vaan väestö kuuluu moniin eri uskonnollisiin ryhmiin. Suurin osa asukkaista tunnustaa luonnonuskontoja (35%), rannikolla islam näkyy vahvana; noin 35% väestöstä on muslimeja ja Sansibarin saarella yli 99% väestöstä on islaminuskoisia. Noin kolmannes väestöstä on kristittyjä (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 100.) Maan rahayksikkö on Tansanian shillinki: 1020 Tsh = 1 USD (2003) (Marttila 2003, 11).

3.1.1 Historia

Tansanian rannikko kävi kauppaa Arabian ja Intian kanssa jo kauan ennen ajanlaskumme alkua ja 700-luvulta 1500-luvulle asti rannikolla vallitsi arabialainen kulttuuri. 1400-luvun lopussa portugalilainen löytöretkeilijä Vasco Da Gama purjehti monsuunien saattelemana Afrikan rannikolta Intiaan ja tämän jälkeen portugalilaiset ottivat alueen vähäksi aikaa hallintaansa. Arabit valloittivat rannikon kuitenkin takaisin itselleen käydäkseen kauppaa norsunluulla sekä orjilla, joita laivattiin tuhansittain orjakaupan keskuksen, Sansibarin, kautta töihin enimmäkseen länsimaiden plantaaseille ja pelloille. Vuonna 1886 Saksa hankki itselleen nykyisen Tansanian rannikkoalueen, Tanganjikan, kun Iso-Britannia puolestaan otti itselleen Sansibarin (Hagget 1998, 34-35.)

Ensimmäisen maailmansodan aikana Britannia miehitti silloisen Saksan Itä-Afrikan, mutta alue oli YK:n hallinnassa vuodesta 1947 lähtien. Afrikkalainen nationalismi alkoi kuitenkin heräillä 1950-luvulla, mikä johti the Tanganyika African National Unionin, TANU, perustamiseen. Tanganjika itsenäistyi 9.12.1961 (Marttila 2003, 11) ja siitä tuli tasavalta vuonna 1962, jolloin maan johtoon valittiin Julius Nyerere. Sansibar itsenäistyi vuonna 1963, mutta vuotta myöhemmin saarella tehtiin väkivaltainen vallankumous. Arabit syöstiin vallasta ja Afro-Shirazi puolue, ASP, nousi Sansibarin johtoon. Vuonna 1964 Tanganjika ja Sansibar yhdistyivät ja niistä muodostettiin Tansanian yhdistynyt tasavalta. Vuonna 1965 Tansaniasta tuli

yksipuoluejärjestelmä, ja maassa alettiin noudattaa ns. Ujamaa-politiikkaa, eli maatalous-sosialismia. Vuonna 1985 maan uusi presidentti Ali Hassan Mwinyi ryhtyi vähentämään valtion kontrollia ja vuonna 1992 maahan saatiin demokraattinen monipuoluejärjestelmä. Vuonna 1993 perustettiin alueelliset parlamentit sekä Tanganjikaan että Sansibariin ja vuonna 1995 pidettiin ensimmäiset monipuoluevaalit (Hagget 1998, 34-35.)

3.1.2 Väestö

Tansanialaiset eivät ole yksi yhtenäinen kansa, vaan maassa elää yli 120 etnistä ryhmää (Marttila 2003,11). Tästä huolimatta maassa ei ole koskaan ollut pahoja konflikteja eri heimojen välillä. Tämä johtuu pitkälti siitä, että toisin kuin useissa muissa Afrikan maissa, Tansaniassa yksikään etninen ryhmä ei ole noussut hallitsevaan asemaan. Lisäksi useita heimoja yhdistää suahilin kieli, joka on maan toinen virallinen kieli (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 100.)

Suurimpia heimoja ovat bantuihin kuuluvat sukumat (23%) Viktoria-järven ympäristössä, swahelit (18%) ja nyamwezit Länsi-Tansaniassa (Marttila 2003, 11). Nilootti-heimoihin kuuluvat lot ja paimentolaisheimo maasait. Tansaniassa asuu myös sandaweita ja muita bushmannien sukulaiskansoja. Muita vähemmistöjä maassa ovat varsinkin rannikolla ja saarilla asuvat arabit sekä aasialaiset, joiden hallussa on suuri osa maan liike-elämästä. Maassa asuu myös jonkin verran eurooppalaisia (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 100.)

Tansanian väestön ikärakenne on tyypillinen kehitysmaalle: alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä on 44,3%, 15-64-vuotiaita on 53,1% ja yli 64-vuotiaita vain 2,6% (2003). Väestön keski-ikä oli 17,5 vuotta vuonna 2002 ja keskimääräinen eliniän odote 44,56 vuotta vuonna 2003. Väestön kuolleisuuteen vaikuttavat erilaiset trooppiset taudit, huono ravitsemus, puutteelliset terveyspalvelut sekä HIV. Vuonna 2001 Tansaniassa oli 1,5 miljoonaa HIV-positiivista ihmistä, eli 7,5% koko väestöstä. Maan lapsikuolleisuus on edelleen verrattain suuri, 10,4% (2003), mutta siitä huolimatta väestö kasvaa 1,72%:in vuosivauhdilla. Tansanian väestöstä 78,2% on lukutaitoisia (Central Intelligence Agency 2004.)

3.1.3 Talous

Tansania on maailman neljänneksi köyhin maa. Maan bruttokansantuote henkeä kohden oli 280 USD vuonna 2002. Hyvinvointi-indeksillä (Human Development Index, HDI) Tansania oli sijalla 160 kaikkiaan 175:stä maasta vuonna 2002 (Canadian International Development Agency 2003). Tansanian väestöstä elää 36% köyhyysrajan alapuolella (Central Intelligence Agency 2004). Tansanian BKT:sta 53,1% tulee maataloudesta ja kalastuksesta, kun vastaava luku on Kenian kohdalla 23,6%, eli yli puolet vähemmän ja Suomen kohdalla 0,8%. Muita pääelinkeinoja maatalouden ja kalastuksen ohella ovat kauppa, josta saadaan 12,0% BKT:sta ja teollisuus, jonka osuus BKT:sta on 4,0% (Hagget 1998, 34-35.) Tansanian inflaatioprosentti on yli 20 (Marttila 2003, 11).

Tansanian talouden huonoon tilaan on pääsyynä maan itsenäisyyden alku vuodesta 1961 aina 80-luvun puoliväliin saakka ja tuolloin noudatettu maatalous-sosialistinen Ujamaa-politiikka. Ennen itsenäisyyden aikaa suuri osa Tansanian väestöstä eli paimentolaisina tai muuten hyvin harvaan asutuilla alueilla. Ujamaa-politiikan mukaista oli kuitenkin asuttaa väestö kyliin, jotta maataloutta voitaisiin harjoittaa tehokkaammin. Tämä politiikka epäonnistui maatalouden kannalta, eikä sen avulla pystytty paljon parantamaan tuottavuutta, niin kuin oli ollut tarkoitus. Tämä puolestaan johtui pitkälti tehottomasta johtamisesta ja suunnittelusta sekä raaka-aineiden puutteesta. Maatalouspolitiikan lisäksi valtio myös kansallisti monia tärkeitä talouden aloja. Tästä kaikesta oli seurauksena, että Tansanian talous joutui vuosikymmenen kestäväen laman kouriin ja 1970-luvun lopulla maan talous oli niin heikossa kunnossa, että se oli lähes täysin ulkomaisen kehitysavun varassa (Europa Publications Limited 1997, 976-982.)

Vuodesta 1982 Tansanian talous alkoi pikkuhiljaa elpyä, kun presidentti Nyere hylkäsi liian idealistisen politiikkansa ja alkoi yhteistyössä Maailman Pankin kanssa kehittää maan taloutta uuteen suuntaan. Tansanian bruttokansantuote alkoikin kasvaa hieman yli 3% vuosivauhdilla ja on siitä asti ollut nousussa. Tähän ovat vaikuttaneet, paitsi parempi taloussuunnittelu ja maan vastaanottama kehitysapu myös kallis kahvin hinta, parantuneet sääolosuhteet sekä tuotantokannusteet (Europa Publications Limited 1997, 976-982.)

Tansanialla on paljon luonnonvaroja ja keskimääräisen hyvät edellytykset maatalouden harjoittamiseen. Maa on lisäksi ollut yli 30 vuotta poliittisesti vakaa. Tästä huolimatta maa tarvitsee kipeästi lisää ulkomaisia investointeja eikä sen talous ole mahdollisuuksiin nähden hyvällä mallilla. Ulkomaisia sijoittajia houkuttelevat Tansaniaan kuitenkin maan mineraalivarat, yksityisten lentoyhtiöiden mahdollisuudet, katkarapujen kalastus, mantereen hotellit sekä Sansibarin matkailupotentiaali. Talouden suurimmat ongelmat ovat tällä hetkellä kyvykkäiden johtajien ja yrittäjien puute, yksityisten yritysten rajalliset mahdollisuudet luoton saantiin, infrastruktuurin heikko taso sekä Tansanian shillingin huono ostovoima. Tansanian talouden elpyminen on pitkän aikavälin prosessi, mutta maa on tällä hetkellä menossa parempaan suuntaan (Europa Publications Limited 1997, 976-982.)

3.1.4

3.1.5 Matkailu

Ennen Tansanian ja Kenian välisen rajan sulkeutumista vuonna 1977, suuri osa Tansanian matkailijoista tuli Kenian puolelta yhden päivän kestäville retkille. Rajan sulkeuduttua Tansanian matkailijoiden määrä romahti kolmannekseen entisestä. Vuodesta 1986 eteenpäin incoming – matkailu maahan on taas alkanut kasvaa. Tätä kasvua on edesauttanut Tansanian upean luonnon hyödyntäminen matkailukäyttöön; Tansanian pinta-alasta kolmannes on suojeltu kansallispuistoiksi ja luonnon- ja riistansuojelualueiksi, ja matkailu onkin keskittynyt pohjoisen kansallispuistoihin, joissa vietetään 80% hotelliöistä (Weaver 2001, 101.) Myös rannikon hiekkarannat ja koralliriutat ovat suosittuja turistikohteita. Lisäksi maan poliittinen vakaus vastakohtana monien muiden Afrikan maiden epävakaaalle ja räjähdyskälle hallinnolle houkuttelee matkailijoita maahan (Europa Publications Limited 1997, 976.) Tansaniassa vierailikin 447 000 matkailijaa vuonna 1999, maan matkailutulojen ollessa 431 miljoonaa USD (Weaver 2001, 91-92). Eräs Tansanian suosituimmista kohteista on lisäksi Sansibarin saari, jolla vierailee vuosittain keskimäärin 50 000 matkailijaa (Europa Publications Limited 1997, 979). Tansanian matkailu on kasvanut nopeasti 1990-luvun puolivälin jälkeen, joinakin vuosina jopa 13%, ja maalla on ennustettu olevan Afrikan luontomatkailukohteista parhaat mahdollisuudet matkailun kehittämiseen (Marttila 2003, 23).

3.2 Kenia



Kuvio 3: Kenian kartta

(<http://www.lonelyplanet.com/mapshells/africa/kenya/kenya.htm>)

Kenia, viralliselta nimeltään Republic of Kenya, sijaitsee päiväntasaajalla Itä-Afrikassa Intian Valtameren rannikolla, 100 pohjoista leveyttä, 3800 itäistä pituutta (kuvio 3) (Central Intelligence Agency 2004). Sen naapurimaat ovat koillisessa Somalia, pohjoisessa Etiopia, kaakossa Sudan, lännessä Uganda ja etelässä Tansania (Hagget 1998, 32-33).

Kenian pinta-ala on 582 647 km², mikä tekee siitä Afrikan 22. suurimman valtion ja sen asukasluku on 31,6 miljoonaa (2002) (Canadian International Development Agency 2003). Maan pääkaupunki on Nairobi (1,43 milj. as 1992), joka sijaitsee sisämaassa Galana-joen rannalla. Muut suuret kaupungit ovat Mombasa (700 000 as) rannikolla, Kisumu Viktorija-järven rannalla, Nakuru, Machakos, Meru ja Eldoret. Kenia on jaettu hallinnollisesti seitsemään provinssiin sekä Nairobinkin alueeseen (The Diagram Group 1997, 29.)

Kenian valtiomuoto on tasavalta. Maassa on monta puoluetta ja asioista päättää yksikamarinen eduskunta. Maan viralliset kielet ovat suahili ja varsinkin virkakielenä käytettävä englanti (Hagget 1998.) Valtionuskontoa ei ole, vaan maan väestöstä 45% on protestantteja, 33% katolisia, 10% muslimeja ja 10% tunnustaa luonnonuskontoja (Central Intelligence Agency 2004). Kenian rahayksikkö on Kenian shillinki (Hagget 1998, 32-33).

3.2.1 Historia

Monsuunituulet ovat vaikuttaneet suuressa määrin Kenian ja koko itäisen Afrikan historiaan. Koillispasaati on kautta aikojen tuonut mukanaan paitsi sateita, myös kauppiaita Arabian mantereelta. Ensimmäiset kauppiaiden kolmipurjeiset alukset purjehtivat Kenian rannikolle 800-luvun tietämissä. Arabit keräsivät laivansa täyteen Afrikan rikkauksia ja kaakkoispasaatin alkaessa puhaltaa purjehtivat jälleen kotiinsa palatakseen taas koillispasaatin myötä. Kauppiaat toivat mukanaan paitsi arabialaista sivistystä myös islamin uskon, ja suuri osa Itä-Afrikan rannikkoa onkin edelleen muslimien asuttamaa. Arabit myös hallitsivat aluetta Sansibarista käsin aina vuoteen 1887, kunnes silloinen Sansibarin sulttaani vuokrasi osan rannikosta briteille. Vaikka arabit hallitsivatkin rannikkoa, sisämaa pysyi hyvin pitkään ulkopuolisille tuntemattomana (Hagget 1998, 32-33.)

1700-luvulla sotainen maasai-heimo alkoi levittäytyä kohti Keniaa. Heidän etenemisensä katkaisi kuitenkin alueella jo asuvien kikujujen vastarinta. Sansibarin sulttaanin vuokrattua rannikkoa briteille, alkoivat nämä toden teolla laajentaa Brittiläistä Imperiumia myös Keniaan. Rautatie rannikolta Mombasasta Viktoriajärven rannalle valmistui vuonna 1901 ja vuonna 1920 Keniasta tehtiin Brittiläinen kruununsiirtomaa (Hagget 1998, 32-33.)

Brittien hallinnoima alue ei kuitenkaan sopeutunut pitkäksi aikaa länsimaisen vallan alle. Afrikkalainen nationalismi alkoi herätä vuosisadan alkuvuosikymmeninä ja vuonna 1952 sen seurauksena puhkesi Mau Mau – kapina. Kapinallisten johtajaksi nousi kikujupäällikkö Jomo Kenyatta ja kapinan aikana valkoihoisia siirtolaisia surmattiin raa’asti. Mau Mau- liike kukistui vuonna 1955, mutta levottomuudet jatkuivat aina Kenian itsenäistymiseen 12.12.1963 saakka. Keniasta tuli tasavalta

vuonna 1964 ja Jomo Kenyattasta uuden valtion presidentti. Kenyattan kuollessa vuonna 1978 Kenia oli vauras ja hyvässä kehityksen vaiheessa oleva valtio. Kenyattan seuraajaksi nousi kuitenkin Daniel arap Moi, jonka vaikutuksesta Keniasta tehtiin vuonna 1982 yksipuoluejärjestelmä, jota johti the Kenya African National Union, KANU. 1980-luvulla koko maassa vallitsi vaikea työttömyys ja vuoden 1992 vaaleissa toteutettiin suuri vaalivilppi, jonka avulla Moi valittiin uudelleen. Tämän jälkeen hän joutui kuitenkin opposition painostuksesta taipumaan ja laillistamaan oppositiopuolueet, jolloin yksipuoluejärjestelmä lakkautettiin. KANU pysyi kuitenkin edelleen maan suurimpana puolueena ja autoritaarisesta vallankäytöstä on käyty paljon keskusteluja (The Diagram Group 1997, 29.)

3.2.2 Väestö

Kenian väestöstä 20% muodostaa kikuju-heimo. Kambat, kalenijinit, luhiat ja luot muodostavat kukin 10-15% väestöstä. Keniassa elää vähemmistöinä myös arabeja, aasialaisia ja eurooppalaisia. Heidän osuutensa asukasluvusta on kuitenkin alle 1% (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 92.)

Kenian väestöstä 41,3% on alle 15-vuotiaita, 15-64-vuotiaita on 55,8% ja yli 64-vuotiaita 2,9% (2003). Väestön keski-ikä oli 18,4 vuotta vuonna 2002 ja eliniänodote 45,22 vuotta vuonna 2003. Maassa on vakava HIV-ongelma, joka osaltaan alentaa ihmisten elinikää: vuonna 2001 Kenian väestöstä 15%, eli 2,5 miljoonaa ihmistä, oli HIV-positiivisia. Lisäksi maan lapsikuolleisuusprosentti on 6,3 (2003), mutta väestö kasvaa silti vauhdilla, 1,27% vuodessa. Kenialaisista 85,1% osaa lukea (Central Intelligence Agency 2004.)

3.2.3 Talous

Kenian bruttokansantuote asukasta kohden oli 360 USD vuonna 2002. Suomen vastaava luku on 22 430 USD (1996). Maa on hyvinvointi eli HDI -indeksillä sijaluvulla 146 kaikkiaan 175:stä maasta (Canadian International Development Agency 2003). Maan asukkaista jopa 50% elää köyhyysrajan alapuolella (Central Intelligence Agency 2004). Kenian pääelinkeinot ovat maatalous ja kalastus, joista

koostuu 23,6% BKT:sta (1992), pankki- ja rahoitusala 14,0% BKT:sta, julkishallinto ja puolustus 13,0% BKT:sta sekä teollisuus 10,5% BKT:sta (Hagget 1998, 32-33). Kenian suurin ulkomaisen valuutan lähde on matkailu, jonka osuus BKT:sta oli 10,0% vuonna 1999 (Weaver 2001, 93).

Maatalous on Kenian pääelinkeino, mutta ottaen huomioon maan köyhyysasteen ovat myös palveluelinkeinot merkittävässä asemassa. Tämä johtuu Kenian siirtomaahistoriasta ja tästä seuranneesta eurooppalaisten suuresta määrästä maassa, heidän korkeammasta tulotasostaan ja näin luomistaan markkinoista. Ennen maan itsenäistymistä suuri osa maasta oli valkoisten omistuksessa ja itsenäisyyden alussa suuri osa näistä maatiloista pyrittiin siirtämään takaisin afrikkalaisten omistukseen (Europa Publications Limited 1997, 507-514.)

Kenian itsenäisyyden alkutaival oli taloudellisesti menestyksekkästä aikaa ja maan BKT kasvoi vuosina 1970-78 keskimäärin yli 5% vuodessa. 1980 luvun alussa talous joutui kuitenkin vaikeuksiin ja valtio velkaantui pahasti. Maailman talouden tilan yleinen kohentuminen vuonna 1984 saattoi myös Kenian talouden jälleen positiiviseen valoon, mutta samana vuonna maata kohtasi pahin kuivuus 50 vuoteen ja talous joutui jälleen vaikeuksiin. Seuraavina vuosina lisääntyneet sateet ja maan tuottamien tuotteiden hintojen nousu nostivat talouden jälleen jaloilleen ja maan bruttokansantuote on siitä lähtien noussut, joskin hyvin epätasaisesti vuosittaisen kasvuprosentin vaihdellessa 0,2%:sta 6%:iin. Maan inflaatiokehitys sen sijaan on huolestuttanut investoijia ollen pahimmillaan vuonna 1993 jopa 60%. Vuonna 1994 inflaation kasvuvauhti oli kuitenkin laskenut 28,8%:iin ja maa pyrkii kaikin tavoin hidastamaan sen kehitystä (Europa Publications Limited 1997, 507-514.)

Kenian taloudelle aiheuttavat suuria ongelmia talouden rakenteiden heikkoudet, maan tarve ja maataloudelle vaihtoehtoisten elinkeinojen puute. Vuonna 1992 tehtiin kuitenkin taloudellinen reformi, jonka tarkoituksena oli vastata juuri näihin ongelmiin ja yleisestikin ottaen maan talous on menossa parempaan suuntaan (Europa Publications Limited 1997, 507-514.)

3.2.4 Matkailu

Vuodesta 1986 lähtien matkailu on ollut Kenian suurin ulkomaisen valuutan lähde (Europa Publications Limited 1997, 511). Maassa vieraili 951 000 matkailijaa vuonna 1999 ja samana vuonna matkailusta saatiin tuloja 358 miljoonaa USD. Maan tärkeimmät vetovoimatekijät ovat luonto ja ilmasto; Keniassa on yhteensä 60 kansallispuistoa ja riistansuojelualuetta (Weaver 2001, 91-92,95.) Matkailijoiden määrä kasvoi tasaisesti vuodesta 1983 vuoteen 1990. Vuonna 1992 matkailijoiden määrä kuitenkin romahti useiden matkailijoihin kohdistuneiden iskujen sekä maan yleisen levottomuuden tähden. Tämän jälkeen matkailijoiden määrä on kuitenkin taas kääntynyt nousuun (Europa Publications Limited 1997, 511.) Suurimmat matkailijoiden lähtömaat ovat Iso-Britannia ja Saksa, joista tulee 60% maan eurooppalaisista matkailijoista (1999). Naapurimaat Tansania ja Uganda ovat myös merkittäviä matkailijoiden lähtömaita. Vuonna 1998 näistä maista tulleet matkailijat viettivät Keniassa yhteensä 216 800 hotelliyötä (Weaver 2001, 93.)

4 SUOJELUALUEET

4.1 Serengeti - Maran ekosysteemi



Kuvio 4: Serengetin ja Masai Maran kartta
http://www.utalii.com/Serengeti/Serengeti_Map.htm

Serengetin kansallispuisto ja Masai Maran kansallinen suojelualue muodostavat yhdessä Serengeti-Maran ekosysteemin, joka on maapallon viimeisiä luonnollisia laidunjärjestelmiä, (kuvio 4). Ekosysteemi kattaa kaikkiaan noin 27 000 km² ja se käsittää alueen gnuiden, seeprojen ja gasellien vuotuisen vaelluksen. Ekosysteemin uskotaan toimineen nykyisen kaltaisena yli miljoona vuotta, mutta ihminen on tullut alueelle vasta 1800-luvun lopulla (Marttila 2003, 83).

4.2 Serengeti



Kuvio 5: Serengetin kartta

(http://gorp.away.com/gorp/location/africa/tanzania/map_ser.htm)

Serengetin kansallispuisto, jonka alkuperäinen maasaiden maa-kielinen nimi Siringet tarkoittaa loputonta aluetta (Marttila 2003, 83), on Tansanian suurin ja vanhin kansallispuisto ja eräs koko maailman suurimmista ja merkittävimmistä suojelualueista (Marttila, Virtanen 1998, 196,197). Serengeti sijaitsee Pohjois-Tansaniassa, Itä-Afrikan keskusylängöllä trooppisella ilmastovyöhykkeellä (kuvio 5). Serengetin pinta-ala on 14 763 km² ja se on 210 kilometriä pitkä (Eu 1989, 248). Puisto sijaitsee keskimäärin yli tuhannen metrin korkeudessa merenpinnasta, joskin korkeuserot vaihtelevat. Serengetin itäosat kohoavat jopa yli 1800 metrin korkeuteen, mutta lännessä Viktorianjärven lähetyvillä puiston alueet sijaitsevat vain 920 metrin korkeudessa merenpinnasta (Marttila, Virtanen 1998, 196,197.)

4.2.1 Historia

Serengetin alue tuli kansainvälisesti tunnetuksi 1960-luvulla, kun saksalainen eläintieteilijä Bernard Grzimek ja hänen poikansa Michael julkaisivat maailmankuulun teoksensa Serengeti ei saa kuolla (Serengeti darf nicht sterben). Grzimekit paitsi tekivät Serengetin tunnetuksi ulkomailla, vaikuttivat myös suuresti Serengetin kansallispuiston syntyyn ja käynnistivät alueen tieteellisen tutkimuksen (Eu 1989, 251.)

1800-luvun lopulle asti Serengeti oli asumaton erämaata, jossa ainoat ihmiset olivat alueella ajoittain metsästävätkin dorobo- ja ikoma-heimot. Vuosisadan lopulla sotainen maasai-heimo alkoi levittäytyä alueelle ja laiduntaa karjaansa Serengetissä. Samoihin aikoihin, vuonna 1890 alueelle saapui myös joko venäläisen tai italialaisen karjan mukana levinnyt karjarutto. Rutto levisi koko maanosan yli ja Serengetin maasaiden karjasta kuoli 95% yhden vuoden aikana. Tämän seurauksena kaksi kolmasosaa alueen väestöstä kuoli ravinnonpuutteeseen. Rutto levisi karjan lisäksi myös villieläimiin ja riistan loputtua leijonista tuli ihmissyöjiä. Rutto vaikutti myös alueen kasvillisuuteen, joka saattoi kasvaa vapaasti kasvinsyöjien kuoltua. Samalla myös tsetse-kärpänen hävisi paikoin kokonaan sen isäntäeläimien kadottua. Villieläimille kehittyi kuitenkin ajan mittaan immuniteetti ruttoa vastaan ja vuonna 1925 kuolleisuus alkoi vähetä. Karjarutto uusiutui vielä neljä kertaa vuosina 1917, 1923 ja 1938-41 sekä 1957-59. Vuoden 1963 jälkeen Serengeti-Maran ekosysteemin villieläimillä ei ole tavattu ruttoa (Marttila, Virtanen 1998, 200,201; Marttila 2003, 88.)

Ensimmäinen Serengetissä käynyt valkoihoinen oli saksalainen tutkimusmatkailija Oscar Baumann vuonna 1891 ja vuonna 1913 saapuivat alueelle ensimmäiset eurooppalaiset metsästäjät Alueen metsästyksen suosion kasvu liittyy läheisesti Itä-Afrikkaan 1800-luvulla muuttaneisiin valkoisiin siirtolaisiin. (Holden 2000, 32.) Alueesta tuli nopeasti erittäin suosittu metsästyskohde ja eläinkannat romahtivat suoranaisten teurastuksen seurauksena. Vuonna 1921 Serengetistä tehtiin osittainen riistareservaatti ja vuonna 1929 alueen keskiosasta muodostettiin riistansuojelualue (Marttila, Virtanen 1998, 200,201.) Serengetin kansallispuisto perustettiin jo vuonna 1940, mutta tuolloin osa eläinten vaellusreiteistä jäi puiston ulkopuolelle. Tämä johti siihen, että eläinten vaellusten aikana metsästäjät kaatoivat joukoittain eläimiä niiden ylittäessä puiston rajat. Nykyinen kansallispuisto perustettiin vuonna 1951 ja sitä laajennettiin kattamaan eläinten koko vaellusreitti (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 103.)

4.2.2 Kasvillisuus ja pinnanmuodot

Serengetin kasvillisuus vaihtelee alueittain, mikä johtuu pitkälti sademäärien suurista vaihteluista. Alueen lounaisosissa sataa keskimäärin vain noin 500 millimetriä

vuodessa, kun taas puiston pohjois- ja länsiosissa sadetta saadaan noin 1200 millimetriä vuodessa (Eu 1989, 248.) Serengetin keskustasangolla ei ole ympärivuotisesti vettä (Amer yhtymä Oy Weilin+Göös 1993, 102).

Alueen vallitseva kasvillisuustyyppi on savanni eli ruohostoalue, jolla voi kasvaa jonkin verran puita (Weaver 2001, 258). Savannit kattavat ¼ maapallon pinta-alasta ja niitä esiintyy trooppisella ja subtrooppisella ilmastovyöhykkeellä. Savanni voi elättää enemmän eläimiä, kuin mikään muu kasvillisuustyyppi ja on näin mahdollistanut alueen valtavien eläinlaumojen synnyn (Serengeti Park, FZT, Business & Nature 2000.) Maailman laajimmat savannit sijaitsevat Saharan eteläpuolisessa Afrikassa (Weaver 2001, 258).

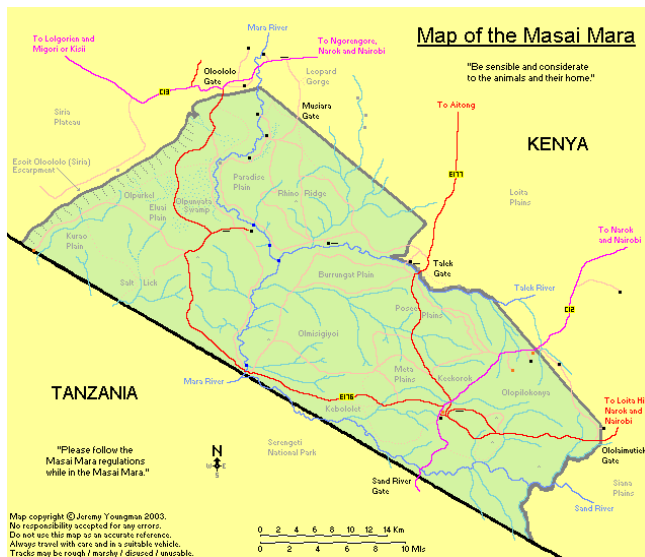
Serengeti on erityisen tunnettu ruohosavannistaan, mutta se kattaa puiston pinta-alasta vain yhden neljänneksen. Lyhyttä ruohotasankoa on Seroneran laaksosta Ndutuun ja pitkän ruohontasangot puolestaan levittäytyvät Seroneran ympäristöstä puiston luoteisosiin Moru kopjien kautta (Marttila, Virtanen 1998, 202.)

Serengetissä ei ole varsinaista metsää, mutta siellä kasvaa sekä laajoja pensas- ja puusavanneja että jokivarsimetsiä. Pensas- ja metsäsavannia tavataan Seroneran laaksosta pohjoiseen, länteen ja lounaaseen mentäessä. Jokivarsimetsät puolestaan ovat keskittyneet varsinkin kahden puiston tärkeimmän joen, Grumetin ja Mbalagetin rannoille. Molemmat Serengetin suuret joet laskevat Viktoriajärveen. Alueella sijaitsee myös kaksi pientä ja vähävetistä järveä, Lagarja ja Magadi. Lisäksi puistossa on paikoin tulvatasankoja ja alueen läpi virtaa kaksi pienempää jokea, jotka sijaitsevat osittain Masai Maran puolella, Mara- ja Sandjoki (Marttila, Virtanen 1998, 202.)

Jokien ja järvien lisäksi Serengetin tasankoja täplittävät kukkulat ja kopjet, eli graniittimuodostelmat, jotka kohoavat keskellä ruohosavanneja. Kopjet ovat syntyneet maaperän kulumisen seurauksena, kun graniitti vahvimpana kivilajina on jäänyt jäljelle muiden kallionosien kuluttua maantasolle. Kukkulat keskittyvät puiston länsi- ja pohjoisosiin ja kopjet etelään sekä keski- ja itäosiin (Serengeti Park, FZT, Business & Nature 2000.)

Kasvillisuus on Serengetin eläimistön selviämisen elinehto. Se on sopeutunut valtaviin eläinmääriin ja myös osittain tullut niistä riippuvaiseksi. Serengeti on eräs maapallon harvoista jäljellä olevista luonnollisista laidunnusjärjestelmistä. Siinä ruohonsyöjät ovat riippuvaisia laidunkasveista, pedot puolestaan ruohonsyöjistä ja vihdoin myös kasvit ruohonsyöjistä, jotka edistävät niiden kasvua ja auttavat niitä uusiutumaan (Marttila, Virtanen 1998, 204.) Eläinten lisäksi savannia uudistavat myös säännölliset ruohopalot, joiden ansiosta savannit muuttavat muotoaan verrattain nopeasti (Serengeti Park, FZT, Business & Nature 2000). Heinäkasvien merkitys on erityisen suuri, mutta savanneilla kasvaa myös paljon erilaisia ruohokasveja, kuten peruna- ja hernekasveja. Myös Serengetin muu kasvilajisto on erittäin rikas. Jokien varsilla kasvaa makkarapuita, villitaateleita ja akasioita, joita puistosta on tavattu 38 lajia. Yleisimmät ja tunnetuimmat ovat sateenvarjoakasia, kuumepuu ja huiluakasia (Marttila & Virtanen 1998, 204.)

4.3 Masai Mara



Kuvio 6: Masai Maran kartta (<http://www.masai-mara.com/mmvm.htm>)

4.3.1

Masai Maran kanallinen suojelualue sijaitsee Etelä-Keniassa Tansanian rajalla (kuvio 6). Puisto kuuluu samaan ekosysteemiin Serengetin kansallispuiston kanssa ja Serengetin valtavat antilooppilaumat sekä tuhannet seeprat vaeltavat Masai Maraan

aina pitkän kuivan kauden aikana, sillä puistossa saadaan sateita vuoden ympäri (Eu 1989, 204.) Mara on siis osa lauman vaellusreittiä. Masai Maran pinta-ala on 1530 km² ja se on 80 kilometriä pitkä. Masai Maralla ja Serengetillä on 50 kilometriä yhteistä rajaa (Marttila, Virtanen 1998, 215,218.)

Masai Marassa virtaa viisi suurta jokea: Mara-joki, Sand-joki, Nyangores-joki sekä Amala-joki ja Talek-joki. Maran korkeuserot vaihtelevat 1650 metristä 2080 metriin. Lisäksi alueella on monia pieniä kukkuloita, jotka kohoavat 200-300 metriä ympäröivää savannia korkeammalle (Marttila, Virtanen 1998, 219.)

4.3.2

4.3.3 Historia

Masai Maran kansallinen suojelualue perustettiin vuonna 1961. Alue on jaettu kahteen osaan, joista sisemmässä osassa kaikenlainen ihmisten toiminta matkailua lukuun ottamatta on kielletty, mutta ulommassa osassa maasai-heimolla on oikeus paimentaa karjaansa.

Kuten Serengetinkin historiassa, myös Masai Maran kehittymisessä on tärkeänä tekijänä ollut Itä-Afrikkaan 1800-luvun lopussa levinnyt karjarutto. Rutto tappoi paitsi villieläimiä, myös maasai-heimon karjan. Heti karjaruton jälkeen maasaiden pariin levisi isorokkoepidemia. Heimo kärsi näistä vitsauksista niin pahasti, että myöntyi brittiläisten siirtomaaviranomaisten tahtoon siirtää laidunmaansa pois Maran alueelta. Myöhemmin, kun puistosta tehtiin suojelualue, maasilla ei ollut enää mitään asiaa puistoon (Marttila, Virtanen 1998, 216, 217.)

Masai Mara on ollut varsinkin toisen maailmansodan jälkeen länsimaalaisten metsästäjien paratiisi. Samalla lisääntyi myös salametsästys. Liiallisen metsästyksen seurauksena eläinkannat romahtivat ja puistosta suojeltiin osa jo vuonna 1948. 1950-luvun lopulla suojelualuetta haluttiin laajentaa, mikä aiheutti ristiriitoja maasaiden kanssa. Maasait nimittäin halusivat saada takaisin entiset laidunmaansa. Heidän vaatimuksiinsa ei kuitenkaan suostuttu. Suojelualuetta laajennettiin lisää vuonna 1961, jolloin alue tuli käsittämään 1800 km². Konfliktit maasaiden kanssa johtivat kuitenkin suojelualueen rajojen muuttamiseen vuonna 1984, jolloin puisto sai nykyisen

muotonsa ja pinta-ala vakiintui 1530 km²:iin. Nykyisin puistoa hallinnoi Narokin piirikunta, jonka päättäjistä suuri osa on varakkaita maasaita (Marttila, Virtanen 1998, 218.)

4.3.4 Kasvillisuus ja pinnanmuodot

Masai Marassa sataa enemmän kuin useimmilla Itä-Afrikan savanneilla ja myös kuivana kautena. Suurimmat sateet tulevat kuitenkin samoin kuin muuallakin Itä-Afrikassa pitkän sadekauden aikana helmikuusta huhtikuuhun. Keskimäärin puistossa sataa hieman alle 1000:sta millimetristä 1200:taan millimetriin vuodessa ja sateisimmalle alueelle Maran kolmion pohjoisosaan on kehittynyt Olpunyatan suoalue (Marttila, Virtanen 1998, 219.)

Masai Maran alue on enimmäkseen ruohosavannia. Maisema on kumpuilevaa ja puiston länsiraja mukailee Siria-jyrkännettä. Pohjoisessa Masai Mara rajoittuu Loitatasangoille, idässä Ngama-kukkuloihin ja etelässä vastaan tulee Tansanian ja Serengetin raja (Eu 1989, 204). Kukkuloita peittävät pensaikot ja yksinäisiä puita seisoo eripuolilla savannia. Ruohosavannia hallitsevat yksi- ja monivuotiset ruohot ja heinät, joista tärkein on villikaura. Serengetissä ja Ngorongorossa kasvavat ravinteikkaat ja nopeakasvuiset heinät eivät kasva Marassa (Marttila, Virtanen 1998, 219,220.)

Puiston itäosat Ngama-kukkuloilla ovat suurelta osin pensassavannia. Tämä johtuu alueen hiekkaisesta maaperästä, joka tarjoaa pensaskasvillisuudelle hyvät kasvuolosuhteet. Lännessä Siria-jyrkänteen läheisyydessä kasvaa puusavannia ja lisäksi Marassa esiintyy eri akasialajeja. Yleisiä ovat muun muassa huiluakasiat ja kuumepuut. Jokivarsien metsiköissä kasvaa eebenpuunsukuisia lajeja, viikunapuita, oliivipuita sekä villitaateleita (Marttila, Virtanen 1998, 220.)

4.4 Serengeti - Maran ekosysteemin eläimistö

Serengeti – Maran ekosysteemissä elää 1,3 miljoonapäinen gnu-antilooppi lauma, joka viettää sadekauden Serengetin keskustasangolla ja vaeltaa kuivan kauden aikana

Masai Maran puolelle. Gnuiden mukana vaeltaa 180 000 seepra, 230 000 thomsoningasellia ja 120 000 grantingasellia (2001) (Marttila 2003, 88.) Eläinten on pakko vaeltaa veden mukana paikasta toiseen, sillä Serengeti ei kuivan kauden aikana pysty elättämään niiden valtavia laumoja (Eu 1989, 248). Yhteensä Serengeti-Maran ekosysteemissä elää yli 2 miljoonaa suurta eläintä, joita on 35 lajia, joukossa muun muassa 20 000 puhvelia (2001) (Marttila, Virtanen 1998, 206; Marttila 2003, 88.)

Vaikka ruohonsyöjät vaeltavatkin, suurin osa petoeläimistä pysyttelee samalla alueella vuoden ympäri. Kun suuret ruohonsyöjien laumat ovat poissa alueelta, joutuvat pedot metsästämään paikallaan pysyviä antiloopeja, pahkasikoja ja muita harvalukuisempia saaliseläimiä (Marttila, Virtanen 1998, 60.) Alueen runsaslukuisimmat suuret pedot ovat täplähyeena, joita on Serengetissä 7500 yksilöä ja leijona, joita on 2500 (2001). Leopardja on 300 ja gepardeja 350 (2001). Masai Maran puolella gepardeja elää enää 40 yksilöä (2001), vaikka kanta oli aiemmin vahva (Marttila 2003, 95.)

Serengetin ja Masai Maran alueella oli ennen paljon sarvikuonoja, mutta 1970-luvulla käynnistyneen salametsästyksen seurauksena niiden määrä on dramaattisesti vähentynyt. Nykyisin Serengetissä elää tarkoin vartioituna noin 15 yksilöä ja Maran puolella noin 25 (Marttila, Virtanen 1998, 221; Marttila 2003, 97.) Serengetin jokien varsilla elää noin 3000 virtahepoa sekä Afrikan suurin matelija, niilinkrokotiili (Marttila 2003, 97, 100, 271).

Serengeti – Maran ekosysteemissä elää maailman suurin maanisäkäs, afrikannorsu, jonka kantaa salametsästyksen seurauksena on pahasti verottanut. Norsujen asema on kuitenkin lähiaikoina parantunut CITES:n (Convention International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora) vuoden 1989 norsunluun kaupan kieltävän sopimuksen tähden, mistä syystä salametsästyksen on paikoin vähentynyt (Serengeti Park, FZT, Business & Nature 2000.) Norsu saattaa kuitenkin olla jälleen vaikeuksissa, sillä vuonna 1997 CITES antoi Namibialle, Botswanalle ja Zimbabwelle luvan myydä määrätyn määrän norsunluuta. Tämä johtuu maiden lisääntyneestä norsukannasta, joka kattaa 25% koko maanosan norsuista. Valitettavasti sopimus saattaa osaltaan lisätä taas salametsästyksen, kun norsunluulle on jälleen markkinat (Marttila, Virtanen 1998, 17.) Norsujen suojelemiseksi Kenia on kieltänyt norsun metsästyksen kokonaan jo vuonna 1978, jolloin maan hallitus määräsi totaalisen

kiellon paitsi urheilumetsästykselle myös metsästyssaaliiden kaupalle (Weaver 2001, 96). Tansaniassa metsästys on ollut luvanvaraista vuodesta 1992 (Marttila, Virtanen 1998, 17). Serengetissä elää nykyään (2001) noin 2000 norsua (Marttila 2003, 95).

4.5 Serengetin ja Masai Maran matkailu

Kenia ja Pohjois-Tansania ovat Afrikan tärkeimpiä luontomatkailukohteita ja Masai Mara ja Serengeti kuuluvat puolestaan vierailijamäärien perusteella alueen tärkeimpiin kansallispuistoihin. Masai Marassa vieraili 133 000 matkailijaa vuonna 1995 (Weaver 2001, 260.) ja Serengetissä noin 75 000 ulkomaalaista kävijää (Marttila 2003, 81).

Serengetin ja Masai Maran tärkeimmät vetovoimatekijät ovat eläinten suuri määrä sekä aukean savannin tarjoama hyvä näkyvyys ja hyvät mahdollisuudet nähdä eläimiä. Nämä kansallispuistot ovat myös saaneet paljon julkisuutta ulkomaisissa tiedotusvälineissä ja julkaisuissa ja tämä on osaltaan lisännyt puistojen matkailijamääriä. Lisäksi nämä alueet ovat verrattain hyvin suojeltuja ja varustetaso on maiden kehitysasteeseen nähden hyvä, varsinkin Masai Marassa (Weaver 2001, 259-260.) Tansanian puolella matkailuinfrastrukturi ei ole yhtä hyvin kehittyntä ja varsinkin tiestön kunto on järjestään heikko. Sekä Kenia että Tansania ovat Afrikan maiksi poliittisesti suhteellisen vakaita, vaikkakin Keniassa on viimeksi ollut poliittisia väkivaltaisuuksia vuonna 1997. Tällöin mellakoissa kuoli kymmeniä ihmisiä (Marttila, Virtanen 1998). Molemmat puistot ovat lisäksi hyvien kulkuyhteyksien päässä suurista kaupungeista (Weaver 2001, 260). Masai Maraan lähdetään yleensä joko Nairobista tai Mombasasta ja lähes kaikki Pohjois-Tansanian safarit aloitetaan alueen pääkaupungista Arushasta (Marttila 2003, 56).

5 LUONTOON SUUNTAUTUVA MATKAILU

5.1 Safarimatkailu

Sana safari tulee kisuahilin kielestä ja tarkoittaa matkaa (Serengeti Park, FZT, Business & Nature 2000). Käsitteenä safari tuli tunnetuksi valkoisten siirtolaisten asetuttua Itä-Afrikkaan ja vakiintui merkitsemään suurriistan metsästämiseksi tehtävää retkeä. Itä-Afrikan metsästysmaat olivat 1800-luvulla ja 1900-luvun alkupuoliskolla

täynnä riistaa ja yhdellä safarilla saattoikin ampua satoja eläimiä, kuten Yhdysvaltojen entinen presidentti Theodore Roosevelt todisti kaataessaan yhden ainoan safarin aikana 5000 eläintä. Tuohon aikaan metsästys safarit olivat tärkein syy matkustaa Itä-Afrikkaan ja suurriistan metsästämistä pidettiin jalona harrastuksena (Holden 2000, 32).

Safarimatkailun luonne on muuttunut paljon syntyajoistaan; vaikka metsästys safareita toteutetaan edelleenkin ja ne ovat esimerkiksi rikkaiden arabien suosimaa huvia, suurin osa safareista toteutetaan nykyisin luonnonsuojelualueilla ja kansallispuistoissa, joissa eläinten tappaminen ja vahingoittaminen on ehdottomasti kielletty. Nykyisten safarimatkalaisten aseina ovatkin kivääreiden sijasta kamerat ja safarimatkailu auttaa omalta osaltaan villieläinten suojelussa tuomalla köyhiin kehitysmaihin suojelualueiden ylläpitämiseen tarvittavia tuloja (Marttila & Virtanen 1998, 25-26.)

Safarimatkailu on aina ollut varakkaiden valkoihoisten huvia ja sitä se on edelleenkin. Tyypillinen safarituristi on keski-ikäinen, hyvin toimeentuleva länsimaalainen. Syynä tähän on luultavasti raha: kahden viikon pituinen safari Itä-Afrikassa maksaa keskimäärin 3000 euroa. Hinta koostuu lennoista, matkanjärjestäjän palveluista, majoituksesta, veroista, palvelumaksuista, viisumikuluista ja viranomaismaksuista sekä kansallispuistojen pääsymaksuista (Olympia Kaukomatkatoimisto 2004.) Pääsymaksut ovat ulkomaalaisille korkeat, mutta paikallisilla on mahdollisuus tutustua puistoihin edullisemmin. Serengetin pääsymaksu ulkomaalaisille on 25-30 USD/ vrk/ hlö ja Masai Maran 27 USD/ vrk/ hlö. Kaikki maksut maksetaan etukäteen matkanjärjestäjälle.

Tansaniaan tai Keniaan suuntautuvan tyypillisen safarin kesto on noin yhdestä kolmeen viikkoa. Tänä aikana vierailaan yhdessä tai useammassa kansallispuistossa ja usein vietetään osa lomasta jossain rantakohteessa tai Sansibarin saarella. Joihinkin puistoihin on mahdollista lentää pienkoneella, mutta yleensä matka taittuu minibusseilla tai maastoautoilla, joilla myös liikkuminen puiston sisällä tapahtuu. Autot ovat yleensä nelivetoisia, mikä on lähes välttämättömyys varsinkin sadekauden aikana, kun tiet muuttuvat mutavelliksi. Autoihin mahtuu yleensä mukavasti noin kuusi henkeä ja niissä on kattoluukku, josta voi kuvata ja katsella eläimiä. Autosta

nouseminen savannilla kierreltäessä on sen sijaan ehdottomasti kielletty ennen kaikkea matkailijan oman turvallisuuden tähden.

Matkalle voi lähteä joko omatoimisesti tai suomalaisen matkanjärjestäjän kautta, mutta viime kädessä safarin toteuttaa lähes aina paikallinen safariyhtiö. Tällaisia yhtiöitä toimii esimerkiksi Pohjois-Tansanian safareiden lähtöpisteessä, Arushan kaupungissa, noin 150-200. Safariyhtiöt vuokraavat asiakkailleen paitsi autot myös kuljettajan, joka on usein maastossa matkailijoiden ainoa opas (Marttila 2003, 51.)

Kansallispuistoissa yövytään joko lodgeissa, eli erämaahotelleissa, telttaleireissä tai leirintäalueilla. Muualla yöpyminen on kielletty. Lodgien varustetaso on yleensä verrattain hyvä ja ne on yleensä pyritty sulauttamaan ympäristöön. Villieläimet uskaltautuvat usein niiden pihapiiriin asti ja liikkuminen ulkosalla pimeän jälkeen saattaakin olla vaarallista. Lodgien ympäristöstä poistuminen muuten kuin ajoneuvolla on myös ehdottomasti kielletty. Lodgeissa yövyttäessä huoneet on yleensä varattava etukäteen ja hinta on 30-700 USD/ yö, leirintäalueilla, vaellustuvissa ja bungaloweissa yö maksaa 5-20 USD (Marttila 2003, 53).

Parhainta aikaa eläinten näkemiseen on varhainen aamu ja safarilla lähdetäänkin yleensä jo noin kello viiden tai kuuden aikaan niin sanotulle aamuajolle. Ajon tai ”game driven” jälkeen palataan lodgeen aamiaiselle, jonka jälkeen lähdetään joko uudelleen kiertelemään puistoa tai suunnataan auton keula kohti seuraavaa kohdetta. Lounas voidaan syödä joko lodgessa tai maastossa ja illaksi palataan majapaikkaan illalliselle. Erityistä iltaohjelmaa safareilla ei yleensä ole, sillä matkan päätarkoituksena on suojelun alueiden luontoon tutustuminen. Useimmilla safareilla toteutetaan myös pienimuotoinen kävely luonnossa aseistetun puistonvartijan tai maasai-oppaan seurassa.

Tyypillisen safarin ohjelma (Olympia Kaukomatkatoimisto 2004)

1. Päivä: Lento Tansaniaan, majoitus Arushassa.
2. Päivä: Matka Tarangiren kansallispuistoon.
3. Päivä: Aamulla puistoajo, jonka jälkeen matka jatkuu kohti Lake Manyaran kansallispuistoa.
- 4.-6. Päivä: Tutustuminen Serengetin kansallispuistoon.

7. Päivä: Käynti Oldupai-rotkossa ja majoittuminen Ngorongoron suojelualueelle.
8. Päivä: Laskeutuminen Ngorongoron kraateriin, majoittuminen Gibb's Farmin kahvitalalle.
9. Opastettu kävelyretki Ngorongoron suojelualueelle ja tutustuminen Gibb's Farmin toimintaan. Lounaan jälkeen matka kohti Arushaa. Lento Suomeen.

5.2 Ympäristön huomioon ottava matkailu

Itä-Afrikan safarimatkailusta on nykyisin tullut pitkälti massaturismia siitä huolimatta, että se ei suuntaudu perinteisiin massakohteisiin. Safariyritystenkin joukossa on kuitenkin ekomatkailuyrityksiä, jotka keskittyvät matkoja tuottaessaan määrän sijasta laatuun ja jotka tietoisesti pyrkivät toiminnallaan takaamaan paikallisyhteisölle oikeudenmukaisen osuuden tuotoista ja suojelemaan ympäristöä matkailun tuottamilta haitoilta.

Vuosi 2002 oli kansainvälinen ekoturismien vuosi (United Nations Environment Programme 2004) ja ekoturismi on ollut 1990-luvulla kaikkein nopeimmin kasvava matkailun muoto (Marttila, Virtanen 1998, 24). Ekoturismi on käsite, jonka esimerkiksi Maailman luonnonsäätiö on määritellyt seuraavasti: ”*Ekoturismi on vastuullista matkustamista, joka edistää ympäristön suojelua sekä paikallisen yhteisön hyvinvointia*” (World Wide Fund for Nature 1995).

Ekoturismi on pienimuotoista matkailua, joka perustuu ympäristön ehdoille eikä vahingoita sitä (United Nations Environment Programme 2004) ja joka suuntautuu joko luonnonsuojelualueille tai muihin herkkiin kohteisiin. Kaikki ekomatkailua markkinoinnissaan hyödyntävät matkailuyritykset eivät kuitenkaan toteuta sen periaatteita käytännössä. Tästä syystä ekoturismien tulisi noudattaa seuraavia periaatteita:

Ekomatkailuksi kutsutaan sellaista matkailua, joka toimii ennen kaikkea kohteen ympäristön ehdoilla. Tällöin esimerkiksi ryhmäkoot täytyy asettaa ympäristön kantokyvyn määrittämiin rajoihin ja myös itsenäiset matkailijat on otettava huomioon (United Nations Environment Programme 2004.) Matkanjärjestäjillä on oltava ympäristösuunnitelma sekä ympäristöasioista vastaava henkilö ja tämän lisäksi

kaikkien yrityksen sidosryhmien on toimittava ympäristöystävällisesti. Matkanjärjestäjän on valittava ympäristöystävällinen majoitusmuoto, jonka määrittelemisessä kiinnitetään huomio muun muassa hotellin veden ja energian kulutukseen, jätehuollon toimivuuteen sekä kompostointiin. Lisäksi koko toiminnassa on hyödynnettävä mahdollisimman paljon paikallisia tuotteita ja palveluita sekä työvoimaa. Ekomatkailuyrityksen oppaiden ja muun henkilökunnan on ehdottomasti oltava ammattitaitoisia ja ympäristösuuntautunutta ja yrityksen on huolehdittava myös asiakkaitensa informoisesta ja heihin on pyrittävä vaikuttamaan, jotta he omaksuisivat vastuullisen ja kunnioittavan asenteen matkakohteen ympäristöä kohtaan. Ekomatkailun on edistettävä ympäristön suojelua sekä paikallista taloutta ja toiminnassa on ehdottomasti vältettävä uhanalaisista ja harvinaisista kasveista ja eläimistä tehtyjen tuotteiden hyödyntämistä (World Wide Fund for Nature 1995.) Tämän lisäksi ekoturismi hyväksyy paikallisen yhteisön toiveet myös silloin, kun yleinen mielipide on matkailun kehittämistä vastaan (United Nations Environment Programme 2004).

Ekoturismi on tärkeä UNEP:in (United Nations Environment Programme) kiinnostuksen kohde, sillä sitä voidaan käyttää apuna ympäristön suojelussa sekä matkailun kehittämisessä kestävämpään suuntaan. Ekoturismin avulla voidaan parantaa kohteen matkailun johtamista sekä tuottaa lisäarvoa paikalliselle ympäristölle ja näin edistää kohteen suojelua. Samalla voidaan luoda lisää työpaikkoja ja vahvistaa kohteen elinkeinoelämää kestävä matkailun periaatteiden mukaisesti. Näin myös saadaan jaettua matkailun tuotot paremmin paikallisille asukkaille (United Nations Environment Programme 2004.)

6 KANSAINVÄLISET YMPÄRISTÖSOPIMUKSET JA OHJEET MATKAILUYRITYKSILLE

6.1 Agenda 21

Agenda 21 on vapaaehtoinen toimintasuunnitelma, joka luotiin Maailman Huippukokouksessa, Yhdistyneiden Kansakuntien ympäristö- ja kehityskonferenssissa (UNCED) Rio de Janeirossa 14.6.1992, jolloin sen hyväksyi 182 valtiota (World Travel and Tourism Council 2002).

Agenda 21 pyrkii turvaamaan maapallolle kestävän tulevaisuuden (World Travel and Tourism Council 2002). Sen tarkoituksena on toimia kehyksenä ja tukena, jonka pohjalta teollisuus, organisaatiot sekä tavalliset kansalaiset pystyisivät toimimaan kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti 2000-luvulla (Aronsson 2000, 32,33). Sopimus erittelee ympäristön ja kestävän kehityksen tulevaisuudessa kohtaamat ongelmat ja esittelee keinoja niiden välttämiseksi (World Travel and Tourism Council 2002). Agendan noudattamista valvoo YK:n kestävän kehityksen komissio (Aronsson 2000, 32,33).

6.1.1 Agenda 21 matkailuteollisuudelle

Maailman matkailuneuvosto (WTTC), Maailman Neuvosto (Earth Council) sekä Maailman matkailujärjestö (WTO) kehittivät vuonna 1996 matkailuteollisuuden Agenda 21:den, jotta matkailuala kehittyisi ympäristön kannalta kestävässä suuntaan. Sopimus koskettaa matkailuyritysten lisäksi kansallisia hallituksia ja matkailuelimiä, kauppaorganisaatioita sekä yksittäisiä matkailijoita (World Travel and Tourism Council 2002.) Jos matkailuyritys hyväksyy ja noudattaa sopimuksen antamia ohjauskeinoja, se luokitellaan Maailman Matkailuneuvoston ympäristöstandardien (Green Globe) mukaisesti (Aronsson 2000, 40). Rion konferenssin pohjalta matkailualalle on luotu seuraavat kestävässä kehityksessä tähtäävät periaatteet:

Matkailualan tulisi avustaa paikallisia elämään tervettä ja tuottavaa elämää vahingoittamatta luontoa. Matkailun pitäisi edistää maapallon ekosysteemien suojelua ja auttaa säilyttämään niitä. Lisäksi kaikkien alan tuotanto- ja kulutusprosessien olisi pohjaututtava kestävässä kehityksessä mukaisille perusteille. Matkailuteollisuuden tulisi edistää rauhaa ja kehitystä kohdemaissaan ja ympäristön suojelun tulisi olla olennainen osa matkailun kehittämistä. Lisäksi matkailun kehittämiseen liittyvät kysymykset olisi käsiteltävä ja hyväksyttävä paikallisella tasolla, jotta kohdealueen väestö pääsisi vaikuttamaan niihin. Valtioiden tulisi myös varoittaa toisiaan luonnonkatastrofeista, jotka voivat vaikuttaa alueen matkailuun. Matkailun olisi edistettävä naisten ja alkuperäisten asukkaiden työllisyyttä samalla tukien ja säilyttäen paikallisen yhteisön kulttuuria, identiteettiä ja perinteitä. Alan on

myös kunnioitettava ja noudatettava kansainvälisiä ympäristöä suojelevia lakeja ja säädöksiä (World Travel and Tourism Council 2002.)

Jotta nämä periaatteet saataisiin toimimaan käytännössä, Matkailualan Agenda 21:ssä määritellään tärkeimmät toimenpide-ehdotukset, jotka olisi saavutettava vuoteen 2005 mennessä. Näitä ehdotuksia ovat seuraavat:

Matkailun tulee tuottaa taloudellinen oikeutus sellaisille kohteille, luonnonvaroilta ja arvoille, joilla ei muuten nähdä mitään taloudellista merkitystä. Tällaisia kohteita ovat luonnonympäristöt, villieläimet, perinteiset rakennukset sekä paikalliset traditiot. Lisäksi alan tulee suojella vanhoja rakennettuja ympäristöjä, kuten kaupunkien keskustoja ja vanhoja teollisuusalueita ja tuottaa työpaikkoja näille alueille.

Matkailualan toimijoiden tulee tuottaessaan kohteeseen uutta infrastruktuuria huolehtia, että myös paikalliset asukkaat pääsevät hyödyntämään sitä ja se on sopivaa heidän tarpeisiinsa. Samalla matkailun tulee käyttää hyväkseen viestintämahdollisuuksia sekä asiakkaiden että isäntäyhteisöjen kanssa levittääkseen tietoa kestävän kehityksen mukaisesta toiminnasta ja sen tarpeellisuudesta.

Matkailun tulee tuottaa ympäristöystävällisiä kasvumahdollisuuksia kehitysmailla, jotta ne hyväksyisivät kestävän kehityksen mukaisen toiminnan. Matkailualan tulee myös tukea ja johtaa muun teollisuuden kestävää kehitystä vaatimalla sidosryhmiltään ympäristöystävällisiä tuotteita ja levittämällä tietoa ja osaamista ympäristöasioissa (World Tourism Organisation 2004.)

6.1.2 Agenda 21:den ohjeet matkailuyrityksille

Agendassa määritellään erityiset toimenpide-ehdotukset myös matkailuyrityksille, joiden tulisi ennen kaikkea pyrkiä tuomaan kestävä kehitys periaatteista käytäntöön. Yritysten tärkeimmät tehtävät liittyvät näin ollen käytäntöjen toimeenpanoon (World Travel and Tourism Council 2002).

Matkailuyritysten olisi kiinnitettävä huomiota niiden toiminnasta syntyviin jätteisiin ja kuluttamiinsa luonnonvaroihin. Niiden olisi huolehdittava sekä kiinteiden jätteiden

että jätevesien vähentämisestä. Jätevedet tulisi puhdistaa ja kiinteät jätteet käyttää uudelleen ja kierrättää. Energiaa pitäisi säästää mahdollisuuksien mukaan ja sen käyttöä tehostaa ja päästöjä vähentää. Puhtaan veden varat ja niiden määrä olisi huomioitava ja veden laatua suojeltava. Jos yritys käyttää toiminnassaan ympäristölle vaarallisia aineita, ne tulisi korvata uusilla. Kuljetuksessa ja muussa liikenteessä pitäisi välttää saastuttamista ja muita ympäristövaikutuksia ja maankäyttö tulisi suunnitella niin, ettei maisema sen johdosta pilaannu.

Yritysten tulisi panostaa myös suunnitteluun. Tuotteista ja tekniikoista olisi muokattava tehokkaampia ja vähemmän saastuttavia ja sekä työntekijät että paikalliset toimijat pitäisi kouluttaa huomioimaan ympäristö. Myös asiakkaille olisi annettava koulutusta aiheesta. Tuotteiden ja toimintamallien olisi myös oltava sekä paikallisesti että maailmanlaajuisesti hyväksyttäviä. Tärkeää olisi myös toimia yhteistyössä paikallisten yhteisöjen, matkailijoiden, pk-yritysten, paikallisen hallinnon sekä hallitusten kanssa (Hanneberg 1996, 58.)

6.1.3 Vapaaehtoiset aloitteet

Sekä julkisen että yksityisen sektorin on mahdollista vaikuttaa matkailun kestäväan kehitykseen muitakin kuin kansainvälisiä rajoituksia ja säädöksiä noudattaen. Matkailualan Agenda 21:ssä määritellään vapaaehtoiset aloitteet, joita noudattamalla matkailualan toimija edistää kestäväa kehitystä. Nämä aloitteet voivat olla joko laillisesti sitovia niihin sitoutuneelle toimijalle tai vaihtoehtoisesti täysin vapaasti noudatettavissa olevia. Ne voi hyväksyä yritys, hallitus, teollisuudenala tai jokin kolmas osapuoli ja ne on luotu täydentämään muita Agendassa määriteltyjä pakollisia ohjauskeinoja. Jotta nämä vapaaehtoiset aloitteet toimitaisivat, niitä noudattavan tahon on sitouduttava niihin poliittisesti ja kohteen, joihin niiden periaatteita käytetään on oltava tarkoituksenmukainen. Lisäksi yhteistyö sidosryhmien kanssa on välttämätöntä samoin kuin tulosten ja toimeenpanon valvonta. Lisäksi tiedottaminen yleisölle sekä palautteen huomioiminen on tärkeää (United Nations Environment Programme 2004.)

6.2 Kansainvälisten järjestöjen ohjeet kestäväälle matkailulle

Kansainväliset matkailu- ja ympäristöjärjestöt, kuten WWF (World Wide Fund for Nature) ja WTO (World Tourism Organisation) ovat myös laatineet ohjeita ja toteuttaneet projekteja, jotta matkailuelinkeino toimisi kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti.

6.2.1 Maailman matkailujärjestö (World Tourism Organisation, WTO)

Maailman matkailujärjestö (WTO) pyrkii matkailun välityksellä edistämään taloudellista kasvua, suojelemaan ympäristöä, kulttuuria ja perinteitä sekä edistämään maailman rauhaa. Eräs järjestön tärkeimmistä tavoitteista on tuoda kehitysmaihin matkailualan osaamista ja tässä Agenda 21 on tärkeässä asemassa. Vuonna 1998 WTO perusti lisäksi matkailun kestävää kehitystä valvovan jaoksen Costa Ricaan ja järjestö on myös YK:n kehitysohjelman (United Nations Development Programme) toimeenpaneva elin. Maailman matkailujärjestö perustaa kaiken toimintansa kestävän kehityksen periaatteille ja lisäksi kaikki sen toimeenpanemat projektit edellyttävät sekä paikallisten asukkaiden hyväksyntää että osallistumista samalla kun estetään tuottojen ulosvirtaaminen kohteesta. Lisäksi varmistutaan siitä, että projektien tuotot saadaan sekä fyysisen että sosiaalisen ympäristön kannalta kestävällä tavalla.

WTO on luonut erilaisia ohjauskeinoja sekä julkiselle että yksityiselle sektorille. Yksi tärkeimmistä välineistä kehitettäessä kestävä matkailua ovat vuonna 1999 WTO:n yleisessä vuosikokouksessa Chilessä luodut Matkailun kansainväliset eettiset säännöt (The Global Code of Ethics for Tourism). Ne sisältävät yhdeksän artiklaa, jotka ohjaavat kestäväan kehitykseen ja matkailun negatiivisten vaikutusten minimointiin kuitenkin samalla pyrkien maksimoimaan hyödyn kohteelle ja paikallisille asukkaille.

Lisäksi WTO on määritellyt ohjeita paikallisille viranomaisille, indikaattorit kestävälle matkailulle ja ohjeita kansallispuistojen ja muiden suojeltujen alueiden sekä maailman perintökohteiden matkailun kehittämiseen. WTO järjestää myös teknistä tukea ja konkreettista apua kohteille, esimerkkinä Tansaniassa vuonna 1996 pidetty seminaari, jossa keskusteltiin kansallispuistojen johtamisesta ja perustamisesta sekä niiden rahoituksesta (World Tourism Organisation 2004.)

6.2.2 Maailman luonnonsäätiö (World Wide Fund for Nature, WWF)

Maailman luonnonsäätiö (WWF) pyrkii säilyttämään luontoa ja edistämään luonnonvarojen kestävästä käyttöä. Lisäksi WWF pyrkii vähentämään saasteiden ja jätteiden tuotantoa sekä tuhlaavaa kulutusta kuitenkin huomioiden ja kunnioittaen ihmisten tarpeita ja elämäntapoja. WWF pyrkii osaltaan rakentamaan tulevaisuutta, jossa ihminen eläisi harmoniassa luonnon kanssa. WWF:n mukaan matkailualan olisi:

Edistettävä ympäristön suojelua ja toimittava ympäristön kantokyvyn asettamissa rajoissa, minimoitava aiheuttamansa ekologiset vaikutukset ja otettava huomioon sekä paikalliset kulttuurit että ihmiset ja varmistettava, että he saavat oikeudenmukaisen osuutensa matkailusta saatavista tuotoista. Jotta näihin tavoitteisiin päästäisiin, Maailman luonnonsäätiö on asettanut itselleen toimintaohjeet matkailuun liittyen, WWF pyrkii:

1. Taistelemaan matkailua vastaan, milloin se uhkaa WWF:n tavoitteita
2. Minimoimaan matkailun ympäristölle aiheuttamat haitat ja maksimoimaan alan luonnon monimuotoisuudelle ja suojelulle tuoman hyödyn
3. Varmistamaan matkailun kestävyden luonnonvarojen oikealla johtamisella ja maankäytön suunnittelulla
4. Tekemään tunnetuksi kestävä kehityksen periaatteita ja ohjaukeinoja
5. Työskentelemään yhdessä matkailualan, hallitusten ja muiden asianomaisten kanssa tukeakseen sekä kansallisten että kansainvälisten kestävien matkailusäädösten kehittämistä
6. Vaikuttamaan matkailualan julkisiin ja yksityisiin rahoittajiin
7. Työskentelemään matkailualan ja muiden sidosryhmien kanssa edistääkseen kestävä kehityksen mukaisen matkailun tarpeisiin kehitettävien indikaattoreiden luomista, seuranta ja arviointia
8. Tukemaan korkeimpien mahdollisten standardien luomista kestävälle matkailulle kansallisella, alueellisella ja maailmanlaajuisella tasolla
9. Kehittämään ja toimeenpanemaan matkailualan kestävä kehitykseen tähtääviä projekteja
10. Tukemaan ympäristön kantokyvyn määrittämiseen tähtäävää tutkimusta sekä muuta tutkimusta, jolla pyritään löytämään mekanismeja, joilla johtaa matkailua ympäristön asettamien rajojen sisällä

11. Auttamaan matkailualaa kehittämään kestäviä tapoja käyttää eri lajeja demonstroimalla hyväksyttäviä käytänteitä
 12. Edistämään koulutusta, tietoisuutta ja teknistä kapasiteettia
 13. Edistämään paikallisen kulttuurin ja ihmisten kunnioittamista
- (WWF Position Statement 2001.)

7 KESTÄVÄN MATKAILUN OHJAUSKEINOJA

Vuonna 1995 Lanzarotella pidettiin maailman konferenssi kestävästä matkailusta. Konferenssissa määriteltiin kestävä kehityksen mukainen matkailu seuraavasti: ”*Matkailun kehityksen on perustuttava kestävyiden periaatteille, sen on oltava ekologisesti siedettävää pitkällä ajanjaksolla, taloudellisesti kannattavaa sekä eettisesti että sosiaalisesti hyväksyttävää paikallisille yhteisöille*” (Aronsson 2000, 37.) Matkailun tulee siis kehittyä taloudellisesti kannattavampaan suuntaan kuitenkin vahingoittamatta sitä fyysistä ja sosiaalista ympäristöä, josta se on riippuvainen. Kestävä matkailun kehittäminen on pienimuotoista ja sen perustana toimii paikallinen yhteisö. Kestävä matkailu ottaa huomioon paikalliset asukkaat ja pitää huolen, että he saavat tasapuolisen osan matkailun tuotoista samalla kun paikallinen kulttuuri ja perinteet pyritään säilyttämään muuttumattomina (Aronsson 2000, 40.)

7.1 Taloudelliset ohjauskeinot

Julkisella vallalla on suuret mahdollisuudet vaikuttaa alueellisen matkailun kestävyteen. Erilaiset taloudelliset kannustimet, kuten halvat lainat ja verohelpotukset ympäristöystävällisesti toimiville yrityksille edesauttavat kestävä kehitystä. Esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden käytön korvaaminen aurinkoenergialla voidaan palkita, samoin paikallisten tuotteiden ja työvoiman käyttö, jolloin suurempi osa tuotoista jää kohteeseen ja ne voidaan käyttää kestävä kehityksen hyväksi. Hallituksilla on myös mahdollisuus kontrolloida infrastruktuurin rakentamista sekä estää maiseman pilaantuminen ja rumentuminen huonojen arkkitehtuuristen ratkaisujen seurauksena (Holden 2000, 146.)

Julkisilla päättäjillä on mahdollisuus edistää kestävä matkailua myös määräämällä sanktioita saastuttaville tai muuten ympäristönvastasesti toimiville yrityksille. Toinen keino parantaa ympäristön huomioon ottamista on kehittää ympäristöjohtamisen tekniikoita. Kun yritys saa selvää taloudellista hyötyä ympäristöystävällisestä toiminnasta on sen helppo siirtyä noudattamaan kestävä kehityksen periaatteita. Tähän vaikuttavat oleellisesti myös sekä yrittäjien että työntekijöiden kouluttaminen ja tiedottaminen ympäristöasioista (Holden 2000, 147, 148.) Matkailualan tulisikin ohjata osa saamistaan tuotoista aiheuttamiensa jätteiden hävittämiseen sekä uusien vähemmän saastuttavien mekanismien kehittämiseen. Alan tulisi myös huolehtia, että matkailun tuottamat jätteet eivät ylitä ympäristön kantokyvyn rajaa. Jotta tähän päästäisiin matkailulle sallittuja päästöjä olisi säännösteltävä ja valvottava tarkasti (WWF Position Statement 2001).

Eräs keino rahoittaa kansallispuistoja ja muita suojelualueita saattaisi olla luvanvaraisen metsästyksen salliminen. Esimerkiksi norsun metsästysmaksu Tansaniassa on 4000 USD. Norsun kaataminen edellyttää 21 päivän safaria ja jokaiselta päivästä maksetaan 100 USD suojelumaksua sekä safarinjärjestäjälle kuluista noin 1000 USD. Yhden norsun metsästämisestä joutuu näin maksamaan noin 27 000 USD. Sen lisäksi, että tarkasti valvottu metsästys tuo tuottoja kohteelle, sen on todettu vähentävän myös salametsästystä (Marttila, Virtanen 1998, 26.)

Taloudellista näkökulmaa voidaan käyttää hyödyksi myös määräämällä matkailijoille matkailuveroja ja muita maksuja. Näin toimimalla voidaan vähentää tietyn tyyppisten matkailijoiden kiinnostusta kohteeseen ja näin pienentää myös matkailusta seuraavia ympäristöhaittoja. Tällaisessa taloudellisessa johtamisessa on kuitenkin omat ongelmansa. Uusien maksujen määräämisestä seuraa helposti kiistelyä matkailijoiden samantarvoisuudesta, sillä järjestelmä suosii varakkaimpia ihmisiä, ja toisaalta kohteet pyrkivät vähentämään vierailijoiden määrää vain korkean sesongin aikana. Näin veron määrää jouduttaisiin koko ajan muuttamaan, jotta matkailu sesongin ulkopuolella ei tyrehtyisi kokonaan. Tietoa matkailijoiden maksuhalukkuudesta ei myöskään ole tarpeeksi, eli jotta tällaista johtamista voitaisiin menestyksekkäästi soveltaa käytäntöön, tulisi ensin tehdä paljon perustavanlaatuista tutkimusta aiheesta. Myös tällaisten ylimääräisten maksujen kerääminen matkailijoilta aiheuttaisi lisäkuluja ja

saattaisi ruuhkauttaa tiettyjä kohteita. Kohteeseen sopivan matkailijamäärän ja tätä kautta määrättävän veron määrittäminen on myös erittäin hankalaa, vaikka apuna voidaankin käyttää kantokykyanalyyseja. Lisäksi tämän kaltainen järjestelmä asettaa oletukseksi, että kaikki matkailijat tuottavat suurin piirtein yhtä paljon haittaa kohteelle eikä heidän käytöksessään ole suuria eroja. Näin pyritään ainoastaan vähentämään matkailijoiden kokonaismäärää, vaikka kehittävämpää saattaisi olla pyrkiä vähentämään ympäristöön välinpitämättömästi suhtautuvien matkailijoiden määrää (Swarbrooke 2002, 31-32.)

7.2 Ympäristövaikutusten arviointi (YVA)

Matkailun, kuten muunkin taloudellisen toiminnan, ympäristövaikutuksia on tutkittu erityisillä ympäristöanalyysillä (YVA), joiden avulla pyritään ennustamaan muun muassa uuden matkailuinfrastruktuurin rakentamisen vaikutuksia ympäristölle (Holden 2000, 140-142 ; WWF Position Statement 2001). YVA-analyysit ovat nykyisin pakollisena vaatimuksena uusia suurenluokan projekteja toteutettaessa suurimmassa osassa teollisuusmaita sekä joissakin kehitysmaissa ja niitä käytetään myös arvioitaessa tuloksia jälkeenpäin. YVA-analyysillä pyritään arvioimaan projektien vaikutukset sekä ekosysteemeille että paikalliselle yhteisölle (Middleton 1998, 140,141.) Nämä analyysit ovat käyttökelpoisia matkailun suunnittelun ohjauskeinoja myös herkille alueille suuntautuvan matkailun suunnittelussa, mutta niiden haittapuolena ovat niiden nielemät suuret kustannukset ja analyysien tekemiseen vaadittava suuri eri alojen asiantuntijajoukko (Holden 2000, 140-142.) Ympäristövaikutusten arviointia voidaan käyttää kuitenkin laajemmaltikin kuin ainoastaan paikallisella tasolla. Nämä analyysit ovat nykyisin erittäin suosittuja ja niiden antamiin tuloksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Lisäksi YVA:a voidaan käyttää ympäristön ja kehityksen tavoitteiden yhdistämisessä. Näitä analyyseja kuitenkin myös kritisoidaan samoista syistä, kuin monia muitakin tekniikoita. YVA ei ole varsinaista tiedettä ja tästä syystä näiden analyysien antamia tuloksia voidaan manipuloida ja vääristellä. YVA ei siis ole aina täysin luotettava tutkimustapa. Lisäksi ympäristövaikutusten arviointien antamat tulokset ovat riippuvaisia niistä muuttujista, jotka analyyseja tehtäessä etukäteen määritellään (Mowfort & Munt 2003, 110.) Liitteenä esimerkki seikoista, joihin kohdistuvia vaikutuksia YVA:a käytettäessä arvioidaan.

Ympäristövaikutusten arviointi

Vaikutuksen laatu	Ei vaikutusta	Pieni vaikutus	Keskimääräinen vaikutus	Vakava vaikutus	Kommentit
Ilman laatu					
Pintaveden laatu					
Pohjaveden laatu					
Liikenne					
Jätteiden hävitys					
Arkeologiset ja historialliset nähtävyydet					
Maiseman esteettisyys					
Kasvillisuus					
Villieläimet					

(Swarbrooke 2002, 93.)

7.3 Maankäytön suunnittelu ja ympäristön kantokyvyn mittaaminen

Matkailun negatiivisia ympäristövaikutuksia voidaan ehkäistä paljon jo huolellisella suunnittelulla ja johtamisella. Matkailua suunniteltaessa tulisi ottaa huomioon kohteen kantokyky. Maankäyttö tulisi suunnitella tehokkaaksi, muuta kuin välttämätöntä ympäristönkulutusta olisi vältettävä ja muutokset olisi toimeenpantava varoen. Maankäyttöä suunniteltaessa edetään yleensä seuraavalla tavalla. Ensimmäiseksi on

analysoitava sen hetkinen tilanne, jonka jälkeen luodaan vaihtoehtoisia toimintasuunnitelmia. Toimintasuunnitelmien tulisi perustua alueen infrastruktuurin kapasiteettiin, kantokykyanalyysiin, mahdollisiin tulevaisuuden uhkiin ja mahdollisuuksiin ja sekä alueen että julkisen sektorin käytössä oleviin voimavaroihin. Kun suunnitelmat on tehty, ne arvioidaan ja niistä valitaan yksi, jota ryhdytään toteuttamaan. Toteutuksen jälkeen arvioidaan vielä saavutetut tulokset. (Swarbrooke 2002, 90.)

Maankäyttöä suunniteltaessa matkailun suuntaaminen vähemmän herkille alueille on eräs ohjauskeino samoin kuin kohdealueen jakaminen erilaisiin osiin kantokyvyn mukaan. Tässä voidaan käyttää apuna kantokykyanalyysia ja niin sanottua zoning –periaatetta (Holden 2000, 135-138; WWF Position Statement 2001.)

Kantokykyanalyysien ideana on selvittää, kuinka paljon vierailijoita alue voi ottaa vastaan vahingoittumatta itse. Kun tämä luku saadaan selville, voidaan matkailua johtaa niin, ettei matkailijoiden määrä ikinä ylitä tätä säädettyä rajaa (Swarbrooke 2002, 261.) Kantokykyanalyysit voidaan jakaa kuuteen ryhmään: fyysinen kantokyky, taloudellinen kantokyky, ympäristön kantokyky, sosio-kulttuurinen kantokyky, infrastruktuurin kantokyky ja esteettinen kantokyky.

Fyysinen kantokyky on se määrä vierailijoita, jotka kohteeseen on mahdollista majoittaa. Toisin sanoen, kuinka paljon ihmisiä alueelle mahtuu. Taloudellinen kantokyky tarkoittaa sitä matkailijamäärää, joka alueella voi vierailla ennen kuin kohteen talous joutuu riippuvaiseksi matkailusta tai kärsii siitä selvästi. Ympäristön kantokyvulla viitataan siihen matkailijamäärään, joka kohteeseen on mahdollista majoittaa vahingoittamatta alueen luonnonympäristöä. Sosio-kulttuurinen kantokyky on se raja, joka määrittää miten paljon matkailijoita alueelle voidaan majoittaa ilman, että paikallinen kulttuuri ja yhteisö kärsii tai muuttuu. Infrastruktuurin kantokyvulla tarkoitetaan sitä vierailijoiden määrää, josta kohteen infrastruktuuri kykenee selviytymään. Tähän liittyvät sekä liikenteen kapasiteetti, majoitusmahdollisuudet että jätteiden ja saasteiden käsittelymahdollisuudet. Viimeisenä kantokykyanalyysista on esteettinen kantokyky. Esteettinen kantokyky on mittari, joka kertoo mikä on se matkailijoiden määrä, joka alueelle voi matkustaa ennen kuin kohteen imago kärsii. Analyysia apuna käyttäen suojelualue voidaan jakaa erilaisiin osiin, joista osissa

liikkumista on saatettu rajoittaa tai täysin kieltää, kun taas toisissa liikkuminen on sallittua (Holden 2000, 135-138; Swarbrooke 2002, 261-262.)

Ympäristön kantokyvyn laskemisessa voidaan käyttää apuna useita eri muuttujia, riippuen siitä, mitä kantokykyä kulloinkin määritetään. Esimerkiksi määritettäessä fyysistä kantokykyä voidaan yksinkertaisesti laskea, kuinka paljon tilaa yhdelle ihmiselle on varattava, jotta hän pystyy liikkumaan vapaasti. Voidaan ajatella, että yksi ihminen tarvitsee yhden neliömetrin verran tilaa itselleen. Kun lasketaan esimerkiksi kansallispuiston fyysistä kantokykyä on selvittävää ensin montako ihmistä tiettyyn tilaan mahtuu, esimerkiksi juuri yksi ihminen neliömetrille tai yksi auto kilometrin välein ja autoon puolestaan yhdeksän ihmistä. On myös otettava huomioon, kuinka pitkä välimatka autojen välissä on oltava. Seuraavaksi lasketaan käytettävän reitin pituus ja sen jälkeen kuinka monta tuntia vierailijoilla on aikaa viettää puistossa. Kun nämä tekijät on selvitetty käytetään fyysisen kantokyvyn laskemiseen esimerkiksi seuraavaa kaavaa:

vierailijamäärä neliömetrillä * reitin pituus * käytettävissä oleva aika

Jos yhteen safaribussiin mahtuu 9 ihmistä ja autoja saa olla maksimissaan yksi kilometriä kohden, reitti jonka autot ajavat on 25 kilometriä ja puisto on auki 10 tuntia päivässä 360 päivänä vuodessa saadaan seuraava tulos: $9/1000$ (yksi auto kilometrin välein ja 9 ihmistä yhdessä autossa) * 25 000 (matkan pituus) * 10 (puiston päivittäinen aukioloaika) * 360 (kuinka monta päivää vuodessa puisto on auki) = 810 000. Puiston fyysinen kantokyky olisi siis 810 000 vierailijaa vuodessa eli 2250 vierailijaa päivässä.

Kansallispuiston tapauksessa pelkkä fyysisen kantokyvyn laskeminen ei riitä, vaan on laskettava niin sanottu todellinen kantokyky eli kansallispuiston tapauksessa ympäristön kantokyky. Laskettaessa ympäristön kantokykyä otetaan edellä mainittujen tekijöiden lisäksi huomioon esimerkiksi virhemarginaali sekä alueen maaperän herkkyys eroosiolle. Kun nämä tekijät otetaan huomioon saadaan ympäristön kantokyvyn rajaksi huomattavasti pienempi vierailijoiden joukko. Kun vielä lisäksi tehdään muut kantokykyanalyytit, saadaan selkeämpi kuva siitä, kuinka

paljon vierailijoita kohde voi ottaa vastaan ennen kuin sen kantokyky ylittyy (Mowfort & Munt 2003, 101.)

Kantokykyanalyysihin perustuvat myös LAC eli Limits of Acceptable Change –analyysit, joilla pyritään määrittämään raja, johon asti ympäristön muuttuminen matkailun vaikutuksesta on vielä hyväksyttävää (Holden 2000, 140-142). LAC-analyysin avulla kehitetään edelleen kantokykyanalyysien tuloksia ja pyritään saamaan eri sidosryhmät mukaan suunnitteluun asetettaessa hyväksyttävän muutoksen rajoja. Tarkoituksena on osallistumisen kautta saada nämä eturyhmät helpommin hyväksymään asetetut rajat ja ymmärtämään niiden tarpeellisuus. LAC:in avulla pyritään määrittämään mitattavissa olevat muutokset ja valvomaan ympäristön laatua ja sen säilymistä (Mowforth & Munt 2003, 223.)

Vaikka kantokykyanalyysit toimiessaan antavat tarkkoja tuloksia kohteiden kantokyvystä, ongelmia aiheuttaa niiden toteuttaminen käytännössä. Sillä vaikka tiedettäisiinkin kohteeseen sopiva matkailijamäärä on saapuvaa matkailijavirtaa erittäin hankala hallita tai vähentää. LAC:in lisäksi eräitä tapoja vaikuttaa ovat jo aikaisemmin käsitellyt matkustusverot sekä niin sanottu negatiivisen markkinoinnin –periaate (Swarbrooke 2002, 29.)

Negatiivisella markkinoinnilla tarkoitetaan markkinoinnin neljän P:n periaatteen (Place, Product, Price and Promotion) käyttämistä hyväksi niin, että sen avulla pyritään pikemminkin vähentämään vierailijoiden määrää sellaisissa kohteissa joiden ympäristön kantokyky on jo ylittynyt tai ylittymässä, kuin houkuttelemaan matkailijoita kohteeseen. Tämä tarkoittaa lähinnä promootion vähentämistä yksinkertaisesti vähentämällä kohteesta levitettävien esitteiden määrää. Näin pyritään vähentämään matkailijoiden kohteesta saamaa tietoa ja tekemään kohdetta vähemmän tunnetuksi. Tämä on kuitenkin strategia, joka toimii vain pitkällä aikavälillä ja voi tällöinkin olla tehoton, sillä monet matkailijat saavat tietoa kohteesta muuta kautta, kuin virallisia markkinointikanavia pitkin. Lisäksi osa matkailijoista on jo vierailut kohteessa aikaisemmin ja on näin tietoinen sen olemassaolosta ja tarjonnasta kun taas osa vierailijoista on liikematkailijoita, jotka matkustavat työnsä puitteissa ja joiden matkakohteet ovat näin kytköksissä liike-elämään. Tehokkain tapa olisi käyttää hyväksi kaikkia neljää P:tä, mutta silloin toimenpiteet saattaisivat olla hyvinkin

radikaaleja ja kohteen liike-elämä luultavasti vastustaisi tällaista menettelyä (Swarbrooke 2002, 29-30.)

Vaikka kantokykyanalyysit pystyttäisiinkin menestyksellisesti panemaan käytäntöön, niitä kritisoidaan, sillä niiden tuloksia voidaan helposti manipuloida ja väärinkäyttää erilaisten intressiryhmien taholta. Esimerkiksi matkanjärjestäjät tai paikalliset viranomaiset voivat käyttää analyysien tuloksia omaksi hyödykseen korostamalla osaa tuloksista ja näyttämällä ne itselleen edullisessa valossa. Lisäksi ne henkilöt tai elimet, jotka kontrolloivat kantokykyanalyyseja tai ovat selvillä niiden tekemiseen tarvittavista tekniikoista ja indikaattoreista saavat osakseen merkittävän määrän valtaa (Mowforth & Munt 2003, 110.)

Zoning -periaate

Maankäytön suunnittelussa käytetään usein hyödyksi niin kutsuttua zoning –periaatetta. Sillä tarkoitetaan yksinkertaisesti sitä, että tietyt alueet varataan tiettyyn käyttöön. Esimerkiksi niin, että jollekin alueelle on luvallista rakentaa vain omakotitaloja ja toisesta alueesta tehdään kaupunkilaisten virkistyspaikka. Tällaista suunnittelua tehdään, jotta toisilleen vastakkaiset maankäyttötavat eivät sijaitisi vierekkäin olevilla alueilla. Näin taas pyritään välttymään konflikteilta ja tyytymättömyydeltä. Matkailuun liittyen turistikyliä ei esimerkiksi yleensä pyritä sijoittamaan raskaan teollisuuden tai jätevesipuhdistamojen viereen, sillä tällaiset maankäyttömuodot saattaisivat karkottaa matkailijat alueelta ja vähentää sen vetovoimaa. Lisäksi paikalliset asukkaat ja laitosten työntekijät saattaisivat ärsyntyä vierailijoista. Alueita suunnitellaan myös eri väestöryhmien käyttöön. Voidaan erotella eri kansallisuudet, kuten on tehty monissa maailman suurkaupungeissa tai pyrkiä sijoittamaan eri ikäryhmät omille alueilleen. Kansallispuiston tai luonnonsuojelualueen puolestaan ollessa kyseessä, zoning –periaatetta käytetään suojelun edistämiseen ja matkailun ja tutkimustoiminnan erottelemiseksi eri alueille (Swarbrooke 2002, 90-91.) Esimerkiksi yksi alue on varattu pelkästään tieteen käyttöön ja matkailu on siellä kielletty. Toisella alueella matkailu on sallittu, mutta vain jalkaisin ja asiantuntijaoppaan seurassa. Kolmannella alueella voidaan liikkua myös teitä pitkin ajoneuvoja käyttäen, mutta teiltä poistuminen on ehdottomasti kielletty. Neljännellä alueella on puiston vierailijakeskus, missä sijaitsevat myös

puistonvartijoiden päämaja ja matkamuistomyymälä. Viides alue on varattu majoituskäyttöön ja suurin osa puiston majoituskapasiteetista sijaitsee siellä. Lisäksi puistoa ympäröi kuudes alue, jolla paikalliset asukkaat saavat liikkua karjansa kanssa, mutta metsästäminen ja keräily on sielläkin kielletty.

8 TUTKIMUSMENETELMÄT

8.1 Aineiston hankintamenetelmä

Olen kerännyt itse oman havaintoaineistoni käyttäen menetelmänä asiantuntijoille tehtyjä teemahaastatteluja. Valitsin tutkimusmetodikseni haastattelun, sillä pyrin avoimilla kysymyksillä saamaan mahdollisimman syvällisiä ja harkittuja vastauksia kysymyksiini, enkä usko, että tätä tavoitetta olisi mahdollista saavuttaa kyselylomakkeen avulla (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 1998, 202). Olen haastatellut aiheen asiantuntijoina seuraavia henkilöitä:

Olli Marttila: Joensuun yliopiston ympäristötieteen dosentti, kirjailija. Teokset: Kilimanjarolta Serengetiin: Afrikan Suuri luonto (1998), Suuri savanni: Tansanian kansallispuistot ja muut avainsuojelualueet (2003). Ollut vuoden 2001-2002 TAWIRI:n tutkijana Tansaniassa. Lisäksi Olli Marttila vetää itse suunnittelemaan safareita Töölön matkatoimistolle Tansaniassa.

Riina Harjumäki: Aurinkomatkojen kohdepäällikkö Keniassa ja Tansaniassa 2001-2002.

Mari Mero: Ympäristötieteen maisteri, Avara Maailma matkatoimiston perustaja, Reilun Matkailun Yhdistyksen perustaja ja puheenjohtaja. Seminaarityö Kehitysmatkatutkimuslaitokselle aiheesta, asunut alueella.

Benedict von Wright: Acacia matkatoimiston perustaja, asunut Keniassa vuosia, toimisto järjestää vaihtoehtoisia matkoja alueelle, kirjoittanut saatesanat Kilimanjarolta Serengetiin teokseen.

Mielestäni nämä neljä asiantuntijahaastattelua riittävät antamaan hyvän kuvan tutkimastani aiheesta, sillä kaikki haastattelemani henkilöt ovat Itä-Afrikan matkailun todellisia asiantuntijoita. En usko, että useammat haastattelut antaisivat enää lisäarvoa opinnäytteelleni, sillä samat asiat alkoivat kertautua joissain määrin jo näissä neljässä tekemässäni haastattelussa. Näin ollen aineistoni on nähdäkseni saavuttanut jo saturaation tilan, eikä lisäaineiston keruu ole tarpeellista. Voidaan tietenkin myös ajatella, ettei ole mahdollista tietää, toisivatko lisähaastattelut vielä uutta tietoa tutkimukseeni. Koska kyseessä on kuitenkin opinnäytetyö ja sitä kautta tiettyihin mittoihin rajattu tutkimus, on kyseinen neljän tekemäni asiantuntijahaastattelun tuottama tietomäärä mielestäni riittävä (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 1998, 181.)

8.2 Aineiston analysointimenetelmä

Olen käyttänyt aineiston analysoimisessa kvalitatiivista lähestymistapaa. Analysoin myös kyselyn tulokset kvalitatiivisella menetelmällä aineiston pienuuden vuoksi ja olen pyrkinyt laatimaan tuloksista synteesejä, eli kokoamaan yhteen tutkimuksen tulosten pääseikat ja antamaan selkeät vastaukset tutkimusongelmiin (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2001, 210.)

Aineiston järjestäminen oli työläin ja aikaa vievin prosessi, sillä se vaati tekemieni haastatteluiden purkamista ja jäsentämistä järkeviksi kokonaisuuksiksi. Kun olin saanut haastatteluni purettua ja vastaukset luokiteltua eri ryhmiin, yhdistin eri henkilöiden antamat vastaukset kokonaisuuksiksi, joista olen pyrkinyt etsimään kattavia teemoja ja yhteneväisyyksiä. Koska haastattelemani asiantuntijat olivat kuitenkin joistain asioista hiukan eri mieltä, olen pyrkinyt etsimään sellaisia vastauksia, jotka tukevat useimpien asiantuntijoiden mielipiteitä (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 1998, 217.)

8.3 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Reliabiliteetilla tarkoitetaan mittaustulosten ja tutkimuksen toistettavuutta (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2001, 213). Koska monet haastattelemistani asiantuntijoista ovat päätyneet mielipiteissään samaan tulokseen, tutkimustani voidaan pitää reliabelina.

Validiteetilla tarkoitetaan tutkimuksen pätevyyttä, eli tutkimusmenetelmän kykyä mitata sitä, mitä sen on tarkoitus mitata. Validiteettia arvioitaessa pyritään selvittämään, onko ongelmaan annettu selitys luotettava (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2001, 213-215.) Jotta tutkimukseni validiutta voitaisiin tarkastella paremmin, liitän mukaan haastattelemilleni asiantuntijoille esittämäni kysymykset.

9 TULOKSET

9.1 Serengeti

Serengetin kansallispuistoa johtaa Tanzanian National Parks- organisaatio, eli TANAPA. Organisaation tehtävänä on pitää yllä Tansanian suojeluverkkoa ja tämän tehtävänsä se hoitaa erinomaisesti, varsinkin otettaessa huomioon maan yleinen kehitystaso. TANAPA valvoo sekä puiston rajoja että toimintaa puiston sisällä ja yksittäistä matkailijaa kohtaa saatetaan olla hyvinkin tiukkoja ja sääntöjä noudatetaan tarkasti. Tansania on kuitenkin maa, missä kaikki on myytävänä, ja koska puistonvartijat ja muu järjestön henkilökunta on erittäin huonosti palkattua, korruptio ulottuu myös TANAPA:an. Niinpä puistonvartijat saattavat katsoa läpi sormiensa suurten ulkomaisten yritysten toimintaa puistoissa näiltä saatavien tulojen tähden. Hiukan samoin on laita myös suhtautumisessa salametsästyksen; TANAPA on puolisoitilaallinen organisaatio, jossa noudatetaan armeijan sääntöjä ja rangaistusjärjestelmää, eikä kiinni saatuja salametsästäjiä ja salakalastajia kohtaan useinkaan osoiteta armoa, vaan heidät yksinkertaisesti ammutaan paikalle. Samaan aikaan puistonvartijat kuitenkin myyvät eläimiä salametsästäjille ja puiston salametsästystä torjumaan perustetut ryhmät ovat itse usein vastuussa salakaadoista.

TANAPA:aa johdetaan paikallisilla voimin, mutta Tansanian kulttuurin mukaista on, että johtavassa asemassa olevat henkilöt keskittyvät lähinnä oman arvoasemansa korostamiseen, eikä työntekoa enää katsota heidän arvolleen sopivaksi. Maan yhteiskunta on todella hierarkkinen, hallinto on tehoton ja toimii hyvin eri tavoin, kuin länsimaissa. Puistonvartijoiden tietotaso on usein erittäin heikko, ja monet heistä tunnistavat vain suuremmat eläimet. Kaikilla puistonvartijoilla on tutkinto paikallisesta alan oppilaitoksesta, sillä ilman sitä ei TANAPA:an pääse töihin. Tämä

on kuitenkin johtanut siihen, että monet pätevämmät henkilöt jäävät ilman työpaikkaa vain, koska heillä ei ole vaadittavaa tutkintoa.

9.2 Suojelu

Serengetin kansallispuistolla on matkailijoita varten luodut säännöt, joiden noudattamista valvotaan erittäin tarkasti. Puisto on suojelun edistämiseksi tarkkaan jaettu alueisiin, joilla matkailu on sallittu ja alueisiin, jotka on varattu ainoastaan tutkimustoimintaa varten. Näin puistossa hyödynnetään zoning-tekniikkaa, joka puolestaan perustuu osittain eri alueiden erilaisen kantokyvyn määrittämiseen. Serengeti on eräs maailman luonnonsuojelun kärkikohteita ja eräs harvoista Tansanian kansallispuistoista, jotka tuottavat voittoa. Tästä syystä matkailijat pyritään pitämään puistossa joskus hyvinkin kyseenalaisin keinoin. Esimerkiksi pari vuotta siten puistossa toteutettiin projekti ihmiseen unitautia ja karjaan nagana-tautia levittävän tsetse-kärpäsen hävittämiseksi alueelta. Projekti epäonnistui ja sen jäljiltä maastossa on edelleen ympäriinsä lukuisia tsetse-ansoja. Lisäksi projektin aikana hakattiin 2500 hehtaaria puustoa teiden ympäriltä tsetsen elinympäristöjen hävittämiseksi. Projekti toteutettiin amerikkalaisten matkanjärjestäjien painostuksesta.

Yleisesti ottaen Serengetin ympäristöperiaatteet eivät ole erityisen hyvin jäsenneiltyjä eikä selviä toimintamalleja ole. Uusiin projekteihin lähdetään helposti miettimättä asioita loppuun asti ja toteutus jää usein kesken. Kuitenkin, jos kaikki suunnitellut projektit toteutettaisiin, Serengetillä menisi erittäin hyvin ja Tansania olisi maailman mallivaltio. Paikalliset asukkaat eivät kuitenkaan ole yleisesti ottaen kiinnostuneita suojelutoiminnasta ja ilman ulkomaisia tutkimus- ja suojeluorganisaatioita Serengetiä ei olisi olemassa.

Serengetissä on valtavasti tutkimustoimintaa ja siellä toimii lukuisia Frankfurt Zoological Society:n kaltaisia organisaatioita. Tutkimuksen ongelmana on kuitenkin, ettei Serengetissä ole pysyvää tutkimusyhteisöä, vaan useimmat tutkijat tulevat sinne vain vuodeksi tai pariaksi. Tutkijoilla on myös ollut hankaluuksia Tansanian valtion ja TAWIRI:n (Tanzanian Wildlife Research Institute) kanssa, joka myöntää tutkimusluvut. Lisäksi suuri ongelma on tutkimustiedon soveltaminen käytäntöön ja sen hyödyntäminen puiston matkailun ja suojelun tarpeisiin, sillä tiedeyhteisö ei

perinteisesti hyväksy suositusten antamista ja tutkijan omien mielipiteiden julkittuomista. Näin suuri osa hyödyllisestä tutkimustiedosta ei koskaan päädy edes periaatetasolle.

9.3 Paikallisväestö

Serengetin paikallisväestö ei yleisesti ottaen pidä valkoisista matkailijoista. Tähän on syynä alueen historia ja suojelutoiminta, joka on vienyt suuria maa-alueita paikallisväestöltä. Matkailusta on kuitenkin tulossa koko ajan tärkeämpi elinkeino Tansaniassa ja se tuo maahan eniten ulkomaanvaluuttaa. Tansania on joutumassa koko ajan enemmän riippuvaiseksi matkailusta ja maan sosio-kulttuurinen kantokyky sekä taloudellinen kantokyky ovatkin vaarassa ylittyä. Luonto on maan ainoa merkittävä luonnonvara ja siksi luonnonsuojelu onkin Tansaniassa tärkeässä asemassa. Paikalliset eivät kuitenkaan usein ymmärrä, minkä tähden matkailijat ovat kiinnostuneita heidän maansa luonnosta. Monet heistä eivät ole itse koskaan nähneet niitä eläimiä, joita matkailijat tulevat katsomaan, koska heillä ei ole mahdollisuutta siihen. Yleisesti ottaen vain matkailuyritysten omistajat ovat enemmän kiinnostuneita matkailijoista, mutta lähes kaikki maan yritykset ovat ulkomaisessa omistuksessa, pitkälti maan sosialistisen historian tähden. Paikalliset eivät näin myöskään hyödy matkailusta kovin paljon, sillä esimerkiksi puiston sisällä toimivien lodgien elintarvikkeet tuotetaan kaukaa Victoria-järven rannoilta puistoa ympäröivien alueiden sijasta. Ainoastaan Ngorongoron suojelualueella sijaitseva Gibb's Farm ja samaan yritykseen kuuluva Ndotu-lodge Serengetin rajalla viljelevät ruokaa itse ja käyttävät paikallista henkilökuntaa, joka on kotoisin lähinnä Karatun kylästä.

Lodgien lisäksi paikallisia asukkaita työskentelee osittain paikallisessa omistuksessa olevien safariyhtiöiden kuljettaja-oppaina. Näillä kuljettajilla on suuri vastuu, sillä 95%:lla matkailijaryhmistä ei ole muuta opasta mukana. Näillä kuljettajilla ei ole koulutusta, mutta heillä on paljon vastuuta matkailijoiden informoimisesta. Osa heistä puhuu kuitenkin perättömiäkin asioita, eikä heidän toimintakulttuurinsa ole menossa parempaan suuntaan, vaan teiden ulkopuolella ajamista tapahtuu paljon. Osaltaan tämä johtuu Tansanian nuoresta yrityskulttuurista ja matkailualan nopeasta kasvusta, sillä alalle pyrkii paljon nuoria sekä tietämättömiä ja välinpitämättömiä kuljettajia.

Osa näistä kuljettajista ei välttämättä puhu englantia ja sääntöjä ollaan valmiita rikkomään.

Maasait

Matkailu vaikuttaa Tansanian alkuperäisheimoon maasaihin hyvin vähän. Maasait pyrkivät edelleen pitämään kiinni omista perinteistään ja kulttuuristaan ja hyvin suuri osa heistä elää edelleen paimentolaiselämää, kuten heimo on tehnyt ikaikaisista ajoista lähtien. Maasait pyrkivät elämään omaa elämäänsä ja kokevat muunlaisen elämäntavan alentavaksi. Heidän elintilaansa on kuitenkin viime vuosikymmeninä rajoitettu huomattavasti varsinkin kansallispuistoja perustettaessa. Tästä on seurannut sekä eroosiota että maasaiden kulttuurin rappeutumista. Maasaita on myös kehoitettu suurempaan yhteistyöhön matkailualan kanssa, mutta he eivät ole olleet asiasta erityisen kiinnostuneita, vaan pyrkivät lähinnä pitämään oman kulttuurinsa hengissä matkailijoilta saatavien tulojen avulla. Maasai-kyliä, joissa matkailijat toivotetaan tervetulleiksi on Tansaniassa vain muutama ja näistäkin osa on lavastettuja. Matkailijoiden suosimilla alueilla on vaikeaa nähdä täysin aitoa maasai-elämää ja muutenkin maasaiden kommunikointi matkailijoiden kanssa on vähäistä. Vaikka maasait ovatkin matkailijoille kiinnosta eksoottinen nähtävyys siinä missä eläimetkin, ovat maasaiden kulttuuri ja perinteet Tansaniassa vielä niin vahvoissa kantimissa, ettei matkailu kovin pahasti tällä hetkellä uhkaa heidän identiteettiään tai heimon alueiden sosio-kulttuurista kantokykyä. Osaltaan tähän luultavasti vaikuttaa myös maasaiden paimentolais-elämäntyyli. He liikkuvat paikasta toiseen, eivätkä näin joudu samalla tavalla riippuvaisiksi matkailusta, kuin paikallaan pysyvät heimot, jotka joutuvat jatkuvaan kanssakäymiseen matkailijoiden kanssa.

9.4 Lodgien ympäristöystävällisyys

Serengetin rajojen sisäpuolelle rakennetut lodget ovat tarkoin säänneltyjä ja uusien lodgien rakentamista valvotaan tarkoin. Serengetissä on myös käytössä YVA-tekniikkaa, eli ympäristövaikutusten arviointi, joka osaltaan säätelee uuden infrastruktuurin rakentamista. Nykyisin lodget ovat kaikki yksityisessä omistuksessa. Viimeinen valtion omistama ketju myytiin vuonna 2003 eteläafrikkalaiselle yritykselle, joka nosti paikan hintoja huomasti. Suurin osa lodgeista on suurten ulkopuolisten ja ulkomaisten ketjujen omistuksessa, kuten Serena-ketju ja Sopa-ketju.

Pienemmät, usein kannattamattomat telttaleirit ovat yleensä varakkaiden valkoihoisten siirtolaisten omistamia. Paikalliset asukkaat eivät omista lodgeja.

Lodgien energia tuotetaan omilla generaattoreilla, mutta virrankulutus on suhteellisen vähäistä ja virta katkaistaan yöksi. Lodget kuluttavat paljon vettä ja vedenkäytön seurauksena eläinten juomapaikkoja on kuivunut lodgien ympäristöstä. Lodgien jätevedet kaadetaan jokeen tai maahan ja kiinteät jätteet joko poltetaan tai haudataan jätekuoppiin. Serena-ketjuun kuuluvissa lodgeissa kiinnitetään huomiota jätteiden hävittämiseen, mutta Sopa-ketju on huonompaa tasoa. Lodgien työntekijöillä ei yleensä ole tietoa ympäristöasioista eikä myöskään kiinnostusta niihin. Heillä ei ole mitään etuuksia eivätkä he ole yleensä kovin ammattitaitoisia. Myös työntekijöiden vaihtuvuus on erittäin suuri.

Serengetin leirintäalueet on jaettu kahteen ryhmään: julkisiin leirintäalueisiin ja yksityisleireihin. Julkisilla leirintäalueilla yöpyy paljon matkailijoita, ne sijaitsevat puiston palvelupisteiden lähetyvillä ja niissä yöpyminen on halpaa. Näissä leireissä yöpyvät matkailijat eivät välttämättä ole kovin ympäristötietoisia ja niissä myös roskataan.

Erityiset yksityisleirit sijaitsevat kaukana ja niihin on useimmiten osattava itse suunnistaa kartan ja kompassin avulla. Niissä yöpyminen on kallista ja ne on varattava etukäteen. Nämä leirit jätetään lähdetäessä täsmälleen samaan tilaan, kuin ne olivat matkailijoiden saapuessa ja matkailijat käyttäytyvät niissä hyvin. Tämä johtuu varmasti osittain asiakaskunnasta, joka näillä leirintäalueilla yöpyy, sillä ne eivät ole tavallisten safareiden yöpymispaikkoja.

9.5 Masai Mara

Masai Mara on National Reserve eli kansallinen suojelualue, ei kansallispuisto. Näin ollen sitä ei johda valtio vaan ainakin nimellisesti paikallinen yhteisö ja Narokin piirikunta. Narokin kaupunki puolestaan on Länsi-Kenian maasaiden hallinnollinen keskus ja maasait ovat siellä vallankahvassa. Myös Kenian hallituksessa on ollut vaikutusvaltaisia maasaita, joilla on varmasti ollut sanottavaa puiston johtamiseen. Maasait liikkuvat puistossa kaikkialla, vaikka periaatteessa puisto on jaettu kahteen

osaan, joista sisemmässä ihmisen toiminta matkailua ja tutkimusta lukuun ottamatta on kielletty. Maraa ympäröivää aluetta hallinnoi Sienna Wildlife Trust, jonka tarkoituksena on ohjata osa puiston pääsylipputuloista paikallisen yhteisön elinolojen parantamiseen. Tämä organisaatio on kuitenkin kritisoitu ja luultavasti korruptoitunut, kuten puiston muukin hallinto-organisaatio, sillä suuri osa puiston tuotoista katoaa jonnekin, eikä niitä käytetä sen paremmin suojeluun kuin puiston matkailun edellytysten parantamiseen.

9.6 Suojelu

Masai Mara on Serengetin tavoin jaettu alueisiin herkkyiden perusteella. Näin on määritelty, missä osissa puistoa matkailu on sallittu ja mitkä osat ovat ainoastaan tutkimusalueita. Samalla on määritelty myös erityiset alueet, joilla on luvallista tehdä kävelysafareita. Marassa siis hyödynnetään zoning-periaatetta, samoin kuin Serengetissäkin.

Masai Maralla on nykyisin matkailijoita koskevat tiukat säännöt, joiden voimaantulon jälkeen 1990-luvun alkupuolella, ympäristön kunnioittamisessa on tapahtunut selvää edistystä. Nämä säännöt jaetaan ainakin jokaisen safariauton kuljettajalle jo puiston portilla ja puistonvartijat valvovat niiden noudattamista.

Sääntöjen mukaan:

1. Teiltä poistuminen ei ole sallittu
2. Eläinten syöttäminen on kielletty
3. Eläinten häiritseminen on kielletty
4. Eläimiä ei saa seurata, kun ne vaihtavat paikkaa
5. Melun aiheuttaminen ja äkillisten liikkeiden tekeminen on kiellettyä
6. Autosta poistuminen tai ikkunoista roikkuminen ja katolle kiipeäminen on kielletty
7. On kiellettyä kerätä mitään eläin- tai kasvikunnan tuotteita; kiviä, kasveja, siemeniä tai pesiä
8. Eläimiin on pidettävä 20 metriä välimatkaa, eikä niitä tarkkailemaan saa jäädä yli 10 minuutiksi
9. Nopeusrajoitus puistossa on 50 km tunnissa

<http://www.mcdcwain.freeserve.co.uk/masaimara.htm>

Sääntöjen voimaantulon jälkeen toiminnassa on tapahtunut suuri muutos, sillä vielä vuonna 1989 Marassa oli luvallista ajaa lähes missä tahansa savannilla, eikä edes renkaanjälkiä tarvinnut seurata. Nykyisin sääntöjä noudatetaan yleensä hyvin siihen asti, kunnes kauempana savannilla havaitaan eläin, jonka matkailijat haluavat nähdä lähempää. Tällöin tieltä poistutaan helposti jos puistonvartijoita ei ole näkyvillä ja varsinkin, jos joku muu on jo ajanut savannille.

Marassa tehdään paljon tutkimusta ja alueella toimii ainakin WWF ja African Wildlife Foundations sekä monia alueellisia ympäristöjärjestöjä. Kansainvälisten ympäristösopimusten soveltaminen käytäntöön puolestaan on ylipäättään yleensä heikkoa, mutta ympäristöasioissa ollaan menossa parempaan suuntaan, ne koetaan koko ajan tärkeämmiksi ja ympäristöystävällisyyttä ollaan alettu käyttää hyväksi yritysten markkinoinnissa. Yleensä matkailun kestävyys kuitenkin riippuu enemmän yksittäisten liikkeenharjoittajien toiminnasta ja valtion suorittamaa valvontaa on hyvin vähän.

Samoin kuin Serengetissä, myös Marassa tutkimustulosten soveltaminen käytäntöön on ollut pulmallista ja usein asiassa nähdään vain kaksi puolta: voidaan joko jatkaa toimintaa kuten tähänkin asti tai vaihtoehtoisesti lopettaa matkailu kokonaan, jolloin puistojen olemassaolon tärkein syy katoaa. Puistoja ei nimittäin olisi olemassa ilman matkailusta saatavia tuloja.

9.7 Paikallisväestö

Masai Maran paikallisväestö suhtautuu yleisesti ottaen ystävällisesti matkailijoihin matkailusta saatavien tulojen tähden ja paikallisten suhtautuminen matkailijoihin on usein positiivisempaa, kuin monen matkailijan suhtautuminen paikallisiin. Maasait ovat kuitenkin poikkeus ja heidän suhtautumisensa matkailijoihin vaihtelee. Tämä johtuu pitkälti maasaiden ja matkailijoiden välillä vallitsevista eturistiriidoista, jotka koskevat sekä veden käyttöä, varsinkin kuivan kauden aikana, että maasaiden laidunmaita. Maasait myös tappavat karjaansa uhkaavia petoeläimiä, mikä on suojelualueilla kiellettyä, ja mitä matkailijat eivät välttämättä hyväksy tai ymmärrä.

Maasait ovat myös hyvin rahatietoista kansaa ja he ymmärtävät, että alue saa matkailusta paljon tuloja, mutta he itse hyötyvät erittäin vähän.

Paikallisväestö ei muutenkaan hyödy matkailusta kovin paljon, sillä esimerkiksi lodgien elintarvikkeet tuodaan rekkalasteittain Nairobista, eikä niitä tuoteta lähiympäristössä. Myös lodgien työntekijät ovat usein monesta eri heimosta. Ennen suurin osa työntekijöistä oli kikujuja, joka on alueella vieras heimo, mutta nykyisin varsinkin yksityiset telttalodget pyrkivät jopa tarkoituksella palkkaamaan työntekijänsä eri heimoista. Tähän ovat syynä ajoittain tapahtuvat lodgien ryöstöt, kuten esimerkiksi Aurinkomatkojen asiakkaiden keihäsryöstö vuonna 1995. Kun henkilökunta palkataan eri heimoista pyritään samalla estämään henkilökunnan liittoutuminen keskenään ja saamaan heidät ajattelemaan mieluummin lodgen etua kuin oman heimonsa parasta ja tätä kautta estämään ryöstöt. Nykyisin lodgeissa työskentelee myös jonkin verran maasaita.

Paikallisia asukkaita työskentelee paljon myös safariyhtiöiden kuljettaja-oppaina. Nämä kuljettajat ovat Keniassa nykyisin ammattilaisia, missä on tapahtunut suuri muutos entiseen. Heidät koulutetaan UTALII:n koulussa, minne suurin osa isommista matkanjärjestäjistä lähettää kuljettajansa. Nämä kuljettajat ovat vastuuntuntoisia ja ympäristötietoisia. He ovat kuitenkin erittäin huonosti palkattuja ja suurin osa heidän palkastaan koostuu matkailijoilta saatavista tipeistä. Tästä syystä heillä on suuret paineet rikkoa sääntöjä matkailijoiden toivomuksesta, mutta he tiedostavat tällaisen toiminnan ekologiset haitat. Palkkojen pienuuden tähden osa kuljettajista on myös korruptoituneita. Keniassa on tästä syystä esimerkiksi jouduttu kierrättämään portinvartijat puistojen kesken, sillä aiemmin he tutustuivat safariyhtiöiden vakiokuljettajiin niin hyvin, että suuri osa puistojen pääsymaksutuloista katosi heidän taskuihinsa. Osa paikallisista safariyhtiöistä on myös valmis tekemään lähes mitä tahansa matkailijoita miellyttääkseen ja nuoremmat kuljettajat ovat usein piittaamattomampia. He tietävät kaiken autoon liittyvistä asioista, mutta esimerkiksi lintujen tuntemus saattaa olla heikompi. Tämä on kuitenkin hyvä keino mitata kuljettajan ammattitaitoa, sillä linnut tunteva kuljettaja on yleensä muutenkin ympäristötietoisempi. Osalla kuljettajista on myös väärää tietoa, eivätkä he aina osaa ajatella matkailijoiden tarpeita, mutta joukosta löytyy loistavia asiantuntijoitakin.

Maasait

Maasait ovat Keniassa nykyisin jo eri asia, kuin Tansaniassa, eivätkä he kaikki elä enää perinteiden mukaisesti. Monet alueen maasait haluavat nykyisin mennä kouluun ja pyrkiä Narokin kaupunkiin töihin. Maasaita on töissä myös lodgien yövartijoina, oppaina ja puistonvartijoina. Masai Maran maasai-kulttuuri on siis häviämässä, sillä maasait ovat itse osittain hylkäämässä perinteisen elämäntapansa. Näille maasaille matkailusta on enemmän hyötyä kuin haittaa.

Perinteisesti eläville maasaille matkailusta on hyvin vähän hyötyä. Heidän laidunmaansa ovat pienentyneet valtavasti viimeisten vuosikymmenten aikana, sillä maasait ovat perinteisesti laiduntaneet karjaansa rintarinnan villieläinten kanssa. Nykyisin he eivät saa enää laiduntaa missä tahansa, sillä matkailijat eivät halua nähdä kesykarjaa villieläinten seassa. Myös viljelysmaat ovat vieneet tilaa maasailta, kun yksityisomistus on mahdollistanut maiden aitaamisen. Ongelmia tuottaa myös petoeläinten kesyyntyminen matkailijoiden vaikutuksesta, kun pedot eivät enää pelkää ihmistä kuten ennen. Tästä seuraa konflikteja maasaiden ja eläinten välillä, sillä maasait tappavat edelleen karjaansa uhkaavat pedot ja esimerkiksi karjaa tappavan leijonan keskimääräinen elinaika on karjan kimppuun hyökkäämisen jälkeen kaksi viikkoa. Villieläimet ovatkin yleensä varovaisempia missä tahansa, missä maasaita edelleen liikkuu.

Matkailulla on myös sosiaalisia vaikutuksia maasaihin ja matkailu vaikuttaa sekä heidän kansalliseen identiteettiinsä että omanarvontuntoonsa. Matkailijat suhtautuvat maasaihin usein hyvin alentuvasti vieraillessaan heidän kylissään ja matkailijoille esitetään muun muassa maasai-tansseja, jotka on täysin irrotettu asiayhteydestään. Maasai-miehet ovat perinteisestikin käyttäneet alkoholia, mutta matkailun vaikutuksesta myös heimon naiset ovat alkaneet juoda, mitä ei ole perinteisesti hyväksytty. Maasai-lasten täytyy nykyisin käydä koulua, mutta monet viettävät tästä huolimatta päivänsä myymällä matkamuuistoja turisteille. Ne lapset, jotka koulussa käyvät, joutuvat kuitenkin uusien arvojen ja erilaisen elämäntavan piiriin ja heidän maailmankuvansa muuttuu. Perinteisessä, hierarkkisessa ja erittäin ikätietoisessa maasai-yhteisössä tällä saattaa olla suuria vaikutuksia, varsinkin, kun perheen ainoat englanninkielentaitoiset ovat usein juuri lapset. Näin vanha polvi saattaa yllättäen

jääda osittain hyödyttömäksi, eikä enää selviä nykyisen maailman vaatimuksista ilman lasten apua.

9.8 Lodgien ympäristöystävällisyys

Masai Maran lodgien ympäristöystävällisyys vaihtelee. Ne ovat ulkopuolisten ketjujen tai varakkaiden ulkomaalaisten omistuksessa. Lodget on rakennettu matkailijoiden tarpeita silmälläpitäen ja niistä löytyy usein sekä uima-allas että pesulapalvelu, jotka eivät ole luonnon kannalta suositeltavia. Lodgien määrä on kuitenkin rajattu ja tämä osaltaan säätelee myös puiston matkailijoiden määrää. Isommat ketjut ovat usein tarkempia ympäristöasioissa ja monissa lodgeissa matkailijoille kerrotaan lodgen ja puiston säännöt jo heti sisään tultaessa. Lodget myös kilpailevat ympäristöystävällisyydellä ja East African Wildlife Society:n julkaisema lehti listaa joka vuosi Kenian, Tansanian ja Ugandan ympäristöystävällisimmät lodget. Keniassa monet lodget ottavat ympäristöasiat ja oman imagonsa hyvin vakavasti.

Lodgien sähkö tuotetaan omilla generaattoreilla, jotka käyttävät polttoaineena raskasta polttoöljyä. Maassa, jossa on paljon auringonpaistetta, tällainen on tuhlausta. Lodgien tulisi suosia aurinkoenergiaa, mutta perustamiskustannukset ovat kovat eivätkä aurinkopellit ole energianlähteinä kovin tehokkaita. Myös puun käyttöä tulisi suosia, sillä se on uusiutuva energiavara. Lodgien ilmastointilaitteet ja tuulettimet kuluttavat turhaan energiaa ja niiden käyttöön voi matkailija itse vaikuttaa. Jo parinkin prosentin muutos siinä, kuinka paljon näitä laitteita pidetään päällä vaikuttaa merkittävästi energiankulutukseen.

Lodgeilla on etusija veden käyttöön kuivina aikoina ja tällöin maasait ja heidän karjansa kärsivät. Tämä johtuu lähinnä siitä, ettei paikallisilla asukkailla ole mahdollisuuksia omia vesivaroja omaan käyttöönsä. Lodget käyttävät vettä myös turhiin asioihin, muun muassa vessojen huuhteluun käytetään puhdistettua vettä. Näin kuivalla alueella tämä on turhaa ylellisyyttä, josta pitäisi pystyä tinkimään. Tämä vaatisi kuitenkin suuren asennemuutoksen matkailijoiden keskuudessa.

Lodgien tuottamat jätteet joko poltetaan tai haudataan jätekuoppiin. Nämä kuopat pidetään aukinaisina siihen asti, että ne täyttyvät, jolloin ne peitetään. Tässä on vaara,

että eläimet pääsevät jätteisiin käsiksi ja saattavat sairastua tai esimerkiksi tukehtua muovipusseihin. Jätteitä ei myöskään ole mahdollista polttaa riittävän korkeissa lämpötiloissa, jolloin vapautuu myrkyllisiä kaasuja eivätkä jätteet pala täydellisesti. Lodgien olisi mahdollista kompostoida biojätteet, mutta kierrättäminen on puistojen sisällä käytännössä mahdotonta. Jätteiden uudelleen käyttämisessä ollaan kuitenkin kekseliäitä ja esimerkiksi säilyketölkeistä tehdään safariarkkuja.

Masai Maran leirintäalueet on kaikki keskitetty palvelupisteen lähelle. Tämä saattaa olla ympäristön kannalta ekologista, sillä roskat ja matkailijoiden häirintä eivät leviä laajalle alueelle, mutta tämä on esteettisesti heikompi ratkaisu. Maran leirintäalueilla yöpyy paljon matkailijoita, eivätkä ne sovellu omaa rauhaa kaipaavalle matkailijalle

9.9 Matkailun vaikutus puistojen luontoon

Pelkkä ihmisen läsnäolo puistoissa vaikuttaa eläinten käyttäytymiseen, sillä ne eivät elä luonnollisessa ympäristössään. Eläimet menettävät pelkonsa ihmistä kohtaan, mutta häiriintyvät silti matkailijoista. Jotkut eläimet ovat gepardin tavoin joutuneet jopa muuttamaan saalistusaikojaan matkailijoiden häirinnän seurauksena. Tästä on ollut seurauksena, että eläimet joutuvat saalistamaan päivän kuumimpaan aikaan, mikä ei ole niiden kannalta edullista. Masai Maran gepardikanta on tästä syystä romahtanut ja puistossa elää enää 40 gepardia, mikä on erittäin vähän. Jotkut yksilöt ovat kuitenkin oppineet myös hyötymään matkailusta Kike -gepardin tavoin: Kike (=naaras suahilin kielellä) on oppinut matkustamaan safariautojen konepellillä, jolloin se pääsee huomaamatta antilooppilaumojen lähelle ja saa näin etua saalistukseen.

Safaribussit poikkeavat usein merkityiltä puistoteiltä ja tämä paitsi häiritsee eläimiä myös kuluttaa maaperää. Varsinkin sadekaudella savannille juuttuneet autot jättävät syvät urat maastoon ja näiden paikkojen kasvillisuuden uusiutuminen saattaa kestää kauankin. Urat myös hankaloittavat esimerkiksi kilpikonnien elämää, sillä ne eivät useinkaan pääse liikkumaan syvien renkaanjälkien yli. Matkailijoiden häirinnän vuoksi myös gnu-vasikat saattavat joutua eroon emostaan, jolloin ne kuolevat nälkään tai joutuvat petojen saaliiksi, sillä mikään muu emo ei huoli niitä.

Matkailusta seuraa väistämättä myös roskia, ja esimerkiksi luontoon jätetyt muovipussit saattavat olla eläimille hengenvaarallisia. Eläimet pääsevät myös leirintäalueiden ja lodgien roskatynnyreille ja jätekuopille ja saattavat sairastua tai levittää roskat ympäristöön.

Matkailusta on kuitenkin myös paljon hyötyä eläimille, sillä matkailu on ainoa tapa säilyttää kansallispuistot nykyisessä laajuudessaan. Ilman matkailua puistot otettaisiin nopeasti viljelys- ja laidunnuskäyttöön ja eläinten elinympäristöt tuhoutuisivat. Matkailu myös ehkäisee salametsästystä, sillä salametsästäjät eivät voi toimia matkailukäytössä olevilla alueilla.

9.10 Matkailijoiden suhtautuminen puistojen ympäristöön ja paikalliseen kulttuuriin

Safarille lähtevät matkailijat ovat yleensä ihmisiä, jotka ovat erityisen kiinnostuneita luonnosta ja useimmat varmaankin vastaisivat kysyttäessä toimivansa ympäristöystävällisesti. Näin ei kuitenkaan aina ole asian laita.

Useimmat ison matkanjärjestäjän safarille osallistuvat matkailijat ovat lähteneet matkalle ennen kaikkea nähdäkseen eläimiä. He eivät välttämättä ole kiinnostuneita luonnonsuojelusta tai puistojen ekosysteemeistä. Monille matkailijoille on myös tärkeää se tietynlainen luksus, josta safarilla pääsee nauttimaan, eivätkä he välitä palveluiden tuottamisen ympäristölle aiheuttamista haitoista. Monet matkailijat ovat myös suhteellisen tietämättömiä ympäristöasioista, joskin tässäkin on eroja kansallisuuksien välillä. Yleisesti ottaen amerikkalaiset tuntuvat olevan kaikkein piittaamattomimpia, mikä ei kuitenkaan välttämättä johdu niinkään pahasta tahdosta, kuin heidän tietämättömydestään. Matkailijat eivät myöskään aina ymmärrä noudattaa puistojen sääntöjä, ja eläimet tappavatkin useita ihmisiä joka vuosi. Esimerkiksi vähän aikaa sitten nuori amerikkalainen nainen oli noussut autosta kuvaamaan norsua lähempää; seurauksena oli, että norsu murskasi naisen rintakehän polvillaan ja nainen kuoli.

Monet matkailijat ovat myös valmiita rikkomaan puiston sääntöjä vain nähdäkseen eläimiä lähempää ja rohkaisevat näin kuljettajia poistumaan tieltä. Tämän takia off-road -ajoa tapahtuu erittäin paljon, sillä kuljettajien palkasta suuri osa koostuu

matkailijoilta saatavista tipeistä, ja he pyrkivän tästä syystä kaikin keinoin miellyttämään matkailijoita.

Ekomatkailuyrityksen asiakkaat ovat kuitenkin asia erikseen. He ovat yleensä erittäin vastuuntuntoisia ja aidosti kiinnostuneita ympäristöasioista. Tällaiset tiedostavat matkailijat eivät kuitenkaan enää välttämättä edes lähde perinteiselle safarille, sillä he ymmärtävät matkan ympäristölle aiheuttamat haitat.

Vaikka suurin osa matkailijoista on kiinnostunut luonnosta, suhtautuminen paikallisväestöön ei ole läheskään yhtä selvää. Monella matkailijalla on paikallisia ihmisiä kohtaan vähintäänkin hieman alentuva asenne, mutta myös selvää rasismia esiintyy. Alueella voi aistia edelleen siirtomaa-ajan mentaliteetin eikä paikallisille ihmisille useinkaan annetta samanlaista ihmisarvoa, kuin länsimaalaisille.

9.11 Puistojen tulevaisuus

Itä-Afrikan kansallispuistojen tulevaisuus on vahvasti sidoksissa koko Afrikan mantereen poliittiseen tulevaisuuteen, joten sitä on erittäin vaikea ennustaa. Puistojen matkailua markkinoidaan niin sanottuna High Class- matkailuna, ja sen korkeaa laatua korostetaan. Tällaisen matkailun tarkoituksena on rajoittaa matkailijoiden määrää pitämällä hinnat korkeina, jotta pystyttäisiin takaamaan palvelujen korkea taso. Tämä on kuitenkin yleisesti ottaen lähinnä yritysten markkinointikeino, eikä ekomatkailun periaatteita toteuteta käytännössä. Toisaalta matkailu tuo paljon tuloja alueelle ja tätä kautta tuetaan muun muassa paikallisten ihmisten työllisyyttä.

Matkailun tulevaisuutta alueella tarkasteltaessa voidaan nähdä kaksi mahdollista kehityssuuntaa: voidaan joko jatkaa entiseen tapaan, jolloin ympäristö kuluu entistä enemmän ja puistot menettävät vähitellen asiakaskuntaansa. Toinen vaihtoehto on muuttaa toimintatapoja, jolloin puistoista voisi tulevaisuudessa pitemmän aikavälin kuluessa tulla esimerkkikohteita, joissa sekä ympäristö että paikalliset asukkaat huomioitaisiin. Tämä kuitenkin vaatisi suurta muutosta, varojen käyttö olisi saatava läpinäkyvämmäksi ja paikallisyhteisön olisi hyödyttävä matkailusta selvästi nykyistä enemmän. Matkailutoiminta olisi organisoitava paremmin ja sääntöjä rikkoville ja

ympäristöä vahingoittaville yrityksille tulisi määrätä sanktioita. Puistot eivät ole tällä hetkellä vielä kovin pahasti kärsineet ja luonnon uusiutumiskyky on valtava.

Itä-Afrikan kansallispuistojen tulevaisuuden määrää alueen poliittisen tilanteen lisäksi suurelta osin matkailuelinkeino ja yksittäisen matkailijankin toiminta vaikuttaa alueen matkailun kestävyYTEEN ja hänen tekemänsä valinnat ovat tärkeitä puistojen ympäristön kannalta. Matkailija voi vaikuttaa monella tavalla, joista yksi tärkeimpiä on vastuullisen matkanjärjestäjän valitseminen jo lähtömaassa ja palautteen antaminen ympäristöasioista sekä suomalaiselle operaattorille että paikallisille suoritusasteen toimijoille. Safarilla oltaessa vastuuntuntoisen matkailijan tulisi kiinnittää huomiota ympäristöasioihin ja rohkaista sekä paikallisia että muita matkailijoita noudattamaan puistojen sääntöjä ja huomioimaan ympäristöasiat. Kaikki matkailijat eivät kuitenkaan ole kovin tietoisia ympäristöasioista ja suojelun tärkeydestä ja tästä syystä matkanjärjestäjän olisi tärkeää antaa asiakkailleen ympäristökoulutusta matkan aikana.

9.12 Jatkotutkimusehdotuksia

Matkailu on elinkeinona erittäin riippuvainen ympäristöstään ja tästä syystä sen aiheuttamia ympäristövaikutuksia tulisi tutkia laajemmalti ja tuloksiin kiinnittää tähänastista enemmän huomiota. Jokaisen matkanjärjestäjän tulisi luoda ympäristösuunnitelman lisäksi tarkat toimintaohjeet sekä omalle yritystoiminnalleen että matkailijoita varten. Matkailijoiden ympäristöasenteiden tutkiminen ja heidän toimintansa seuraaminen kohteissa olisi mielenkiintoista. Lisäksi voitaisiin tutkia, miten ympäristöasioista tiedottaminen vaikuttaisi heidän asenteisiinsa ja sitä kautta käyttäytymiseensä. Kiinnostava tutkimusaihe olisi myös vertailla eri matkanjärjestäjien toimintatapoja ja ympäristöasioiden merkitystä yritysten toimintakulttuurissa ja markkinoinnissa. Itse tutkisin mielelläni käytännössä, millainen Serengetin ja Masai Maran kantokyky on niin luonnonympäristön kuin paikallisen yhteisönkin näkökulmasta katsottuna. Olisi erittäin mielenkiintoista tutkia onko kyseisten puistojen ympäristön kantokyky jo kohtaamassa rajansa vai olisiko matkailijamääriä kenties mahdollista lisätä, jos matkailun laatuun kiinnitettäisiin enemmän huomiota ja ympäristövaikutuksia seurattaisiin tarkasti. Kiinnostavaa olisi selvittää jo sekin, mikä puistojen puhtaasti fyysinen kantokyky on, sillä tällä hetkellä

Masai Maran matkailu alkaa olla jo ylittänyt ainakin puiston esteettisen kantokyvyn rajat.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET

Sekä Serengetin kansallispuisto että Masai Maran kansallinen suojelualue voisivat olla omalla tavallaan luonnonsuojelun esimerkkikohteita maailmassa. Molemmissa puistoissa on tehty valtava määrä tutkimustyötä ja ne ovat maailmankuuluja mahtavien luonnonrikkauksiensa tähden. Molemmilla puistoilla on myös resursseja kehittyä sekä hyvässä että pahassa ja niiden tulevaisuus on vielä avoin; ei voida varmasti sanoa, onko se valoisa vai tuhoaako liiallinen matkailu tai mahdollisesti Afrikan mantereen epävakaa poliittinen tilanne tulevaisuudessa tämän koko upean ekosysteemin. Tällä hetkellä Serengeti - Maran ekosysteemi on joka tapauksessa suurten haasteiden edessä ja alueen matkailulla on kolme mahdollista kehityssuuntaa.

Ensimmäinen vaihtoehto on jatkaa entiseen tapaan, jolloin puistojen ympäristö kuluu entistä enemmän ja lopulta sen kantokyky ylittyy. Jos näin käy, Serengeti ja Masai Mara menettävät vähitellen vetovoimaansa ja hiljalleen niiden suosio matkakohteina hiipuu. Tästä on jo nähtävissä merkkejä Masai Maran puolella, missä infrastruktuuri ei enää riitä kattamaan suurten matkailijamäärien tarpeita. Savannilla saattaa nähdä paikoitellen enemmän autoja kuin eläimiä ja puiston matkailijamäärät ovatkin kääntyneet lähiaikoina laskuun. Puiston infrastruktuurin kantokyky on ylittynyt ja rakennetun ympäristön yleisilme on rapistunut. Jos tämä sama kehityssuunta jatkuu niin Masai Maran elinkaari matkakohteena kohtaa ennen pitkää loppunsa samalla tavoin, kuin on käynyt monelle eteläisen Euroopan massakohteelle, joiden pilaantuneen ympäristön tähden heikentynyt vetovoima ei enää riitä houkuttelemaan alueelle suuria määriä matkailijoita.

Toinen mahdollinen kehityssuunta on kieltää puistojen matkailu täysin. Näin säästyttäisiin matkailijoiden aiheuttamilta ympäristötuhoilta ja puistojen luonto ja eläimet saisivat olla ja elää rauhassa. Karu totuus kuitenkin on, että tämä mielikuva on utopistinen; ilman matkailusta saatavia tuloja Serengeti – Maran ekosysteemiä ei olisi olemassa, vaan savannit olisi aikoja sitten raivattu laidunnus- ja viljelyskäyttöön kasvavan väestön tarpeisiin. Puistojen rauhoittaminen matkailulta ei siis ole

käytännössä mahdollista ja tähän vetoavat usein ne matkailuyrittäjät, joiden intressinä on matkailun volyymin kasvattaminen mahdollisimman suureksi. Matkailu antaa puistoille taloudellisen oikeuden olla olemassa ja mitä enemmän tuloja matkailusta saadaan, sitä tärkeämpänä puistojen säilyttämistä voidaan pitää. Tällä hetkellä matkailutulot jakautuvat kuitenkin äärimmäisen epätasaisesti ja suuri osa niistä virtaa pois maasta suurille ulkomaisille tai monikansallisille yrityksille. Vain murto-osa tuloista jää hyödyttämään paikallista elinkeinoelämää ja kaiken lisäksi myös suuri osa paikallisista yrityksistä varsinkin Tansanian puolella on ulkomaalaisten omistuksessa. Kaikkein vähiten matkailusta hyötyy kuitenkin alueen alkuperäisheimon maasait. Heidän matkailusta saamansa hyöty rajoittuu yleensä matkailijoille myytävistä koruista, opaspalveluista ja valokuvien ottamisesta saataviin tuloihin. Suojelualueita perustettaessa maasait on myös monin paikoin karkotettu ikiaikaisilta laidunmailtaan, joten heidän suhtautumisensa matkailuun on usein vähintäänkin epäilevä.

Kumpikaan edellä mainituista vaihtoehdoista ei ennusta Serengetille ja Masai Maralle loistavaa tulevaisuutta, mutta on olemassa vielä kolmaskin vaihtoehto. Puistojen tulevaisuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että matkailua valvotaan ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat pyritään minimoimaan. Aivan yhtä tärkeitä ovat kuitenkin myös matkailusta saatavat tulot. Jos toinen näistä tekijöistä puuttuu (eli matkailua ei valvota kunnolla, mutta siitä saadaan suuret tulot tai matkailua valvotaan erittäin tarkasti, mutta tulot ovat minimaaliset), on puistojen tulevaisuus huonoissa kantimissa. Ja koska matkailu elinkeinona on suoraan riippuvainen kohteen vetovoimasta, tuhoutuu se yhdessä puistojen kanssa. Tämä kohtalo voidaan kuitenkin välttää noudattamalla kestävä kehityksen periaatteita.

Kestävä kehityksen mukainen matkailu toisi puistoihin tuloja vahingoittamatta kuitenkaan ympäristöä sietämättömissä määrin, mutta sen tavoitteisiin pääseminen vaatisi suuria asennemuutoksia sekä koko matkailualalta, paikallisilta toimijoilta että matkailijoilta itseltään. Nykyisin suuri osa matkailijoista haluaa safarille lähtiessään pääasiassa valokuvata ja katsella samoja eläimiä, jotka olivat entisaikoina suurriistaa, joiden kaatamiseksi valkoiset miehet järjestyivät pitkiä metsästyssafareita. Ajat eivät ole lopultakaan kovin paljon muuttuneet, sillä safarimatkailu on edelleenkin pääasiassa varakkaiden valkoihoisten huvia ja siirtomaa-ajan asenteet ovat juurtuneet syväälle ihmisten mieliin. Ja vaikka eläinten bongailu ei suoranaisesti aiheuta

samanlaista vahinkoa kuin niiden ampuminen huvin vuoksi, seuraa Itä-Afrikan massamatkailusta kuitenkin paljon negatiivisia lieveilmiöitä. Eläimet häiriintyvät ja ympäristö kuluu samalla kun kohdemaan talous joutuu riippuvaiseksi matkailutuloista ja vanhat perinteet ja kulttuuri vähitellen katoavat. Näistä näkökohdista piittaamatta Itä-Afrikan matkailua markkinoidaan kuitenkin jo tälläkin hetkellä niin sanottuna korkeatasoisena matkailuna (High Class Tourism), jolla viitataan tuotteen laatuun perustuvaan matkailuun. Käytännössä tämä tarkoittaa, että pitämällä hinnat korkeina rajoitetaan vierailijoiden määrää ja pyritään näin takaamaan matkailutuotteen tasokkuus. Valitettavasti tämä on lähinnä markkinointikeino yhdessä niin kutsutun ekomatkailu-ajattelun kanssa. Molemmat ajatusmallit korostavat määrän sijasta laatua, mutta käytännössä vain hyvin harvat matkailuyritykset tänä päivänä noudattavat tätä periaatetta. Jos tällainen korkean luokan matkailu olisi arkipäivää muutenkin kuin vain paperilla, olisi Serengeti – Maran matkailu paljon varmemmissa kantimissa, kuin se nyt on.

Itä-Afrikan matkailu ei myöskään ole pienimuotoista matkailua, vaan lähes ainitlaatuiseina maailmassa, luontoon suuntautuvaa massamatkailua. Kun perinteiset massakohteet ovat ennen olleet lähinnä aurinkoisten maiden hiekkarantojen ympärille syntyneitä lomakyliä, niin nykyisin yhä useammat länsimaisen yhteiskunnan ihmiset pyrkivät lomallaan kokemaan jotain uutta ja eksoottista, eivätkä Välimeren aurinkorannat pysty enää tyydyttämään tätä eksotiikan kaipuuta. On siis lähdeittävä jonnekin kauemmaksi ja Itä-Afrikan savannit tarjoavat mainion vaihtoehdon, sillä vaikka niiden luonto on herkkä muutoksille, niiden puhtaasti fyysinen kantokyky on kuitenkin suuri. Savannin ruohomerta riittää varsinkin Serengetissä silmäkantamattomiin ja kun tummaihoiset kuljettajat, oppaat ja kantajat huolehtivat matkailijoiden tarpeista, ovat luksusloman ainekset kasassa. Tällä hetkellä puistojen infrastruktuurin kantokyky on kuitenkin vielä suhteellisen heikko, varsinkin sadekauden aikaan, ja Serengetin kahdeksan lodgea eivät pysty kerralla majoittamaan ylettömän paljon matkailijoita. Marassa lodgeja sen sijaan on viisinkertainen määrä alueella, jonka pinta-ala on kymmenesosa Serengetin pinta-alasta, ja tulokset näkyvät. Siinä, missä Masai Maraan ei mahtuisi enää yhtään hotellia tai telttaleiriä lisää, Serengetissä taas olisi tilaa vaikka kuinka paljon. Kaikeksi onneksi uusien lodgien rakentamista rajoittavat tiukat säännökset, joita mitä ilmeisemmin myös noudatetaan. Myös puiden tiestön kunto asettaa omat rajoituksensa, sillä päällystämättömät tiet

muuttuvat sadekaudella mutavelliksi, johon jokainen nelivetoinen maastoautokin vuorollaan jää jumiin.

Kestävän matkailun kehittäjien ei kuitenkaan tarvitse tyytyä siihen, että kohteen kantokyky itsessään asettaa jonkinlaiset rajat matkailijavirroille. Sekä Serengeti että Masai Mara on jaettu vyöhykkeisiin, joista toisissa matkailu on sallittu ja joista osa on varattu ainoastaan tutkimustoimintaa varten. Masai Mara on lisäksi jaettu kahteen osaan niin, että ulommassa osassa paikallinen maasai-heimo saa luvallisesti laiduntaa karjaansa, mutta sisempänä puistossa tämä on kielletty. Käytännössä maasait kuitenkin kulkevat puistossa miten mielivät. Ainakin Serengetissä hyödynnetään myös kantokykyanalyysiin perustuvaa LAC (Limits of Acceptable Change) menetelmää, josta tosin käytetään nimitystä Limits of Acceptable Use. LAC:in avulla mitataan, minkä verran ympäristöä voidaan kuormittaa, ilman että vaikutukset ovat kestäättömiä ja samalla toimintaa ja tuloksia valvotaan. Näin ollen näiden kyseisten puistojen ongelmana ei siis ole menetelmien puute tai tutkimuksen vähäisyys, vaan tutkimustulosten toteuttaminen käytännössä. Tutkimusmateriaalia on valtavasti ja ympäristöystävällisistä menetelmistä on paljon tietoa, mutta suurin osa kaikesta tästä informaatiosta jää teorian tasolle. Osasyynä tähän on varmasti varojen puute tai oikeamminkin varojen suuntaaminen oikeille tahoille, kuten tutkimus- ja suojelutoimintaan. Sekä Tansania että Kenia ovat eräitä maailman korruptoituneimmista maista ja lähes aina, kun raha vaihtaa omistajaa, osa siitä katoaa virkamiesten taskuihin. Keniassa on kuitenkin käynnistetty maan uuden presidentin aloittama korruption vastainen kamppailu, joten tulevaisuudessa varojen käyttö saatetaan saada läpinäkyvämmäksi. Tästä saattaisi olla paljon apua myös maiden kansallispuistoille ja muille suojelualueille, joiden saamat matkailutulot ovat valtavat, mutta joista suuri osa tällä hetkellä yksinkertaisesti katoaa jonnekin, eikä jää hyödyttämään sen enempää puistoja kuin paikallisväestöäkään. Toinen ongelma suojelua ja kestäviä toimintamalleja kehitettäessä on maissa vallitseva yleinen työkuulttuuri, jota länsimaisen ihmisen saattaa olla joissain oloissa vaikea käsittää. Näissä maissa johtajat ja arvostetut virkamiehet pitävät yleisesti ottaen tärkeämpänä oman arvoasemansa korostamista, kuin tehokasta työntekoa ja tästä syystä monet asiat seisovat paikoillaan. Suunnitelmia tehdään valtavasti, mutta suurinta osaa niistä ei koskaan panna täytäntöön eikä edistystä tapahdu.

Paikallinen kulttuuri on muutenkin hyvin erilainen verrattuna useimpien matkailijoiden lähtömaiden kulttuuriin ja alueen alkuperäisheimo maasait on kuuluisa alkuperäisestä elämäntavastaan ja perinteidensä vaalimisesta. Suurinta osaa alueelle tulevia matkailijoita ei kuitenkaan kiinnosta paikallinen elämäntyyli eikä paikallisia ihmisiä arvosteta ja suorastaan rasistisiakin asenteita heitä kohtaan esiintyy. Paikallisväestö puolestaan pyrkii tietenkin hyötymään matkailijoista kaiken mahdollisen minkä irti saavat, sillä heille jäävä osa matkailutuloista on vain murto-osa kokonaisuudesta. Paikallisten asenteet matkailijoita kohtaan eivät myöskään ole pelkästään positiivisia, mikä johtuu osaltaan matkailijoiden asenteista heitä kohtaan ja osaltaan siitä, että suojelualueita perustettaessa paikallisväestö on menettänyt oikeutensa maihin, joita he ovat tottuneet pitämään ominaan. Matkailijoilla on myös etusija veden käyttöön kuivalla kaudella. Kaikki tämä on omiaan herättämään vihamielisyyttä vierailijoita kohtaan ja esimerkiksi lodgien ryöstöt eivät ole harvinaisia. Tällä hetkellä sekä Tansania että Kenia ovat poliittisesti Afrikan mittapuulla katsottaessa vakaita maita, mutta Keniassakin on aina vaalien alla levottomuuksia, eikä ns. Mau Mau- kapinasta valkoista väestöä vastaan ole lopultakaan kovin kauan aikaa. Sekä kikujut että maasait ovat sotaista kansaa ja lisäksi maiden rannikkoalueille asuu paljon islaminuskoista väestöä. Ja kun tunteet länsimaalaisia ja varsinkin Yhdysvaltoja kohtaan ovat viime vuosina muuttuneet selvästi vihamielisemmiksi, tulisi asenteita korjata puolin ja toisin. Helpoin tapa muuttaa paikallisten asenteita positiivisemmiksi olisi taata heille riittävä ja oikeudenmukainen taloudellinen hyöty alueen matkailusta. Kun suuri osa tuloista tällä hetkellä virtaa ulos maista ulkomaalaisille yrityksille, voitaisiin toimintakulttuuria muuttamalla ja kestävä matkailun periaatteita kunnioittamalla kohdistaa suurempi osa tuotoista niin, että ne tukisivat paikallista elinkeinoelämää.

Itä-Afrikan safarimatkailu tuntuu osaltaan olevan oikea ongelmarypäs, mutta toisaalta mahdollisuuksia positiiviseen kehitykseen niin luonnon, paikallisväestön kuin matkailuelinkeinonkin kannalta on olemassa. Vaikeinta kaikessa on näiden eri osasten eturistiriitojen yhteensovittaminen ja tasapuolisen hyödyn takaaminen kaikille asianosaisille. Jotain on kuitenkin tehtävä, jos myös tuleville sukupolville halutaan antaa mahdollisuus kokea Serengetin ja Masai Maran unohtumattomat maisemat, sillä vaikka luonnon uusiutumiskyky on valtava, silläkin on rajansa. Ja vaikka länsimainen ihminen onkin alueella vain vierailija, niin myös hänen ja matkailuelinkeinon hänen

muassaan, tulisi kantaa oma osuutensa vastuusta. Matkailijoiden mukana seuraa paitsi tuloja myös paljon ongelmia ja vaikka voidaan ajatella, että vastuu on ensisijaisesti alueen paikallisväestön, ei asia ole niin yksinkertainen. Se matkailija, joka Itä-Afrikkaan safarille saapuu on keskimääräisestä varakkaampi ja koulutetumpi kuin matkailija, joka viettää lomansa jossain Euroopan rantakohteessa. Näillä matkailijoilla on sitäkin suurempi vastuu juuri sen vuoksi, että varojen lisäksi heillä on myös tietoa ja he ovat usein hyvin perillä kulutusyhteiskunnan tuomista ympäristöhaitoista. Tansanialainen kantaja sen sijaan ei ole välttämättä koskaan edes nähnyt niitä suuria eläimiä ja kauniita maisemia, joita katsomaan varakkaat ihmiset lentävät tuhansien kilometrien päästä, sillä hänellä ei ole ollut mahdollisuutta siihen. Ei voida siis myöskään olettaa, että tuo sama kantaja olisi tietoinen myöskään niistä suurista ympäristöhaitoista, joita matkailusta seuraa tai että hänellä olisi kovin suuria mahdollisuuksia vaikuttaa niihin. Matkailijoilla sen sijaan on ja koska ympäristöajattelusta on koko ajan tulossa yhä tärkeämpi osa myös liike-elämää, niin toivottavasti matkailuelinkeinosta ja sitä kautta Itä-Afrikan matkailusta tulee ajan myötä kestävämpää, sillä silloin myös Serengetin ja Masai Maran tulevaisuus näyttäisi valoisammalta.

11 MITÄ MATKAILIJA VOI TEHDÄ?

Serengetissä ja Masai Marassa vierailevan matkailijan tekemillä valinnoilla ja toiminnalla on suuri merkitys puistojen matkailun kestävyteen ja sitä kautta sekä suojelun tehokkuuteen että lopulta myös alueen tulevaisuuden määräytymiseen. Matkailijan vastuu matkustamisen ympäristöystävällisyydestä alkaa ja päättyy kotimaan kamaralta. Vaikka yksittäisen matkailijan mahdollisuus vaikuttaa matkailutoiminnan kestävyteen ei ole suuren suuri, niin monesta pisarasta saattaa kuitenkin kasvaa suuri valtameri. Jos kaikki alueen matkailijat noudattaisivat puistojen sääntöjä ja pyrkisivät omalla toiminnallaan edistämään suojelua, olisi Itä-Afrikan suojelualueiden tulevaisuus valoisa ja niistä saattaisi tulla luonnonsuojelun esimerkkikohteita koko maapallon mittakaavassa.

Matkailija voi itse vaikuttaa matkailun kestävyteen Serengetissä ja Masai Marassa noudattamalla seuraavia ohjeita:

1. Pyri valitsemaan jo kotimaassa vastuuntuntoinen matkanjärjestäjä, joka on paitsi tietoinen kohteen oloista ja luonnonsuojelun tavoitteista myös noudattaa ekomatkailun periaatteita eikä vain käytä niitä hyväkseen markkinoinnissa. Yrityksellä tulee olla ympäristösuunnitelma ja ympäristöasioista vastaava henkilö.
2. Tutustu etukäteen kohdemaan historiaan, kulttuuriin ja luontoon. (Kirjallisuutta: Marttila, Virtanen: Kilimanjarolta Serengetiin, Marttila: Suuri Savanni, Eu: East African Wildlife, Adamson: Elsa, Goodall: Ystäväni simpanssit) Tutustu myös Reilun Matkailun ohjeisiin osoitteessa: www.avaramaailma.com.
3. Itsenäisesti matkustaessasi suosi paikallisessa omistuksessa olevia safariyhtiöitä, mutta vältä seuraavia: Abercombie & kent (A & K), Leopard Tours Ltd., Ranger Safaris Ltd. Nämä yhtiöt eivät noudata Serengetin sääntöjä.
4. Pyydä puistossa noudatettavat säännöt puiston portilla ja vahdi, että oma kuljettajasi noudattaa niitä. Rohkaise myös muita matkailijoita noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan ympäristöä.
5. Vieraile Serengetin Visitor Centerissä, sillä sieltä saa paljon tietoa alueen ekosysteemistä ja luonnonsuojelusta.
6. Älä häiritse eläimiä, jätä niille pakotie ja rohkaise kuljettajaa välttämään off road-ajoa ja noudattamaan nopeusrajoituksia.
7. Kiinnitä huomiota lodgien ympäristöystävällisyyteen ja niiden sijoitukseen East African Wildlife Society:n listalla. Serengetissä suosi mieluummin Serena-ketjua ja Ndutu-lodgea kuin Sopa-ketjua.
8. Älä käytä turhaan ilmastointilaitteita tai tuulettimia ja käytä vettä säästeliäästi. Vie mukanas kaikki ongelmajätteet, kuten paristot ja mahdollisimman suuri osa muistakin roskista.
9. Kunnioita paikallisia tapoja ja kulttuuria. Älä valokuvaa luvatta äläkä tingi turhasta. Muista, että olet Itä-Afrikassa vain vieraana.
10. Anna paikallisille toimijoille palautetta ympäristöasioista.
11. Anna matkanjärjestäjälle palautetta ympäristöasioiden hoidosta.

12 YHTEENVETO

Matkailu, kuten lähes kaikki muukin elinkeinotoiminta, aiheuttaa erinäisiä ongelmia ympäröivälle yhteiskunnalle ja luonnolle. Matkailua on kuitenkin monenlaista ja sen aiheuttamat negatiiviset vaikutukset voidaan myös jakaa moneen ryhmään:

taloudellisiin, yhteiskunnallisiin ja fyysiselle ympäristölle sekä luonnolle aiheutuviin haittoihin. Luontomatkailun ollessa kyseessä, korostuvat lähinnä luonnon ympäristön kulumisen ja eläinten häiriintyminen matkailun vaikutuksesta, mutta varsinkin kehitysmaissa matkailu vaikuttaa suuresti myös paikalliseen yhteiskuntaan ja talouteen. Itä-Afrikan safarimatkailu on vielä lisäksi siitä erikoinen matkailumuoto, että se on lähes ainutlaatuisena maailmassa luontoon suuntautuvaa massamatkailua.

Itä-Afrikan luonto on monimuotoisuudessaan ja mahtavuudessaan ainutlaatuinen ja Tansanian ja Kenian savanneilla elää kolmasosa koko maanosan suurista eläimistä. Tällainen luonnon oma laidunnusjärjestelmä, mikä näillä laajoilla ruohotasangoilla vallitsee, on nykyaikana harvinainen. Ennen muinoin samankaltaisia laidun-ekosysteemejä oli useita, mutta ne kaikki on nykyisin raivattu joko asutuksen tai viljelysmaiden tieltä ja niillä ennen laiduntaneet valtavat eläinlaumat on metsästetty lähes sukupuuttoon, kuten on käynyt Pohjois-Amerikan preerioiden biisoneille. Ja jotta näin ei kävisi myös Itä-Afrikassa, onkin suuri osa jäljellä olevista savanneista nykyisin suojeltuja alueita. Ilman tätä suojelua savannit tuhoutuisivat nopeasti kasvavan väestön paineessa.

Luonnonsuojelu vaatii kuitenkin rahaa ja matkailu tuo sitä alueelle, ilman matkailua näitä suuria suojelualueita ja niiden puuttuessa myöskään koko Itä-Afrikan savanni-ekosysteemiä ei olisi olemassa. On kuitenkin muistettava, että esimerkiksi Tansanian pinta-alasta on suojeltu yli 10%, mikä on koko maailman mittakaavassa katsottuna valtavan suuri alue. Useimmilla suojelualueillahan kaikki ihmisen toiminta on kiellettyä, tutkimustoimintaa ja matkailua lukuun ottamatta. On siis ymmärrettävää, että suojelualueiden rajaaminen ja laajentaminen aiheuttaa osittain negatiivisia tunteita paikallisen väestön keskuudessa, sillä heiltä suoranaisesti viedään mahdollisuus hyödyntää kyseisiä alueita omaan käyttöönsä.

Sekä Kenia että Tansania ovat kehitysmaita, niiden väestö koostuu lukuisista eri heimoista eikä valtionuskontoa tai yhtä yhtenäistä kulttuuria ole olemassa. Maat kuuluvat maailman korruptoituneimpien valtioiden joukkoon ja paikallisväestöltä puuttuu mahdollisuuksia parantaa oman elämänsä laatua ja kouluttautua. Tästä kaikesta huolimatta näiden valtioiden villi luonto on säilynyt vielä tähän päivää saakka lähes entisellään. Samaa ei voida parhaalla tahdollakaan sanoa useimmista

Euroopan maista, vaikka niillä olisi käsittämättömän paljon suuremmat resurssit suojella omaa ympäristöään.

Tällä hetkellä maailman koko ajan pienentyessä ja länsimaisen elämäntavan levitessä vähitellen myös Afrikkaan, haluavat yhä useammat kehitysmaiden asukkaat saavuttaa länsimaissa vallitsevan elintason ja päästä osallisiksi kulutusyhteiskunnan eduista. Käytännössä on kuitenkin mahdotonta, että kaikki maailman ihmiset voisivat saavuttaa saman elintason, tai jos siihen pyrittäisiin, olisi varakkaiden länsimaalaisten tingittävä omista eduistaan rankalla kädellä. Maapallon kantokyky ei yksinkertaisesti riitä selviytymään yhä useampien ihmisten elintaso-vaateista. Vaikka emme voikaan ehkä taata kehitysmaiden asukkaille omaa elämäntyyliämme, paljon voidaan silti tehdä ja matkailu on usein avainasemassa. Matkailu avartaa; matkustavat ihmiset tulevat tietoisiksi vieraista kulttuureista ja tavoista, näkevät uusia maisemia, mutta myös sellaista köyhyyttä ja kurjuutta, jota ei Euroopassa ole nähty sitten II maailmansodan.

Matkailu tuo kipeästi kaivattuja tuloja ja on yleisesti ottaen kehitysmaissa öljyn jälkeen suurin ulkomaisen valuutan tuoja. Valitettavasti nuo tulot kuitenkin jakautuvat erittäin epätasaisesti ja valtaosa paikallisesta väestöstä saa matkailusta ainoastaan minimaalisen hyödyn. Suuri osa matkailutuloista virtaa Keniassa ja Tansaniassa ulos maasta, eikä näin ollen jää hyödyttämään sen enempää paikallista yhteiskuntaa, taloutta kuin suojelupyrkimyksiäkään. Jos tähän saataisiin muutos ja samalla pyrittäisiin antamaan sekä paikallisille asukkaille ja varsinkin matkailualan toimijoille että matkailijoille itselleen nykyistä enemmän ympäristökoulutusta, voitaisiin luultavasti tulevaisuudessa saada matkailusta myös käytännön tasolla kehitysmaita hyödyttävä elinkeino. Tämä vaatisi kuitenkin erittäin suurta asennemuutosta kaikilta osapuolilta, eikä vähiten länsimaisilta matkanjärjestäjiltä. Näin turvattaisiin samalla myös suojelualueiden tulevaisuus ja annettaisiin myös jälkipolville mahdollisuus kokea Itä-Afrikan unohtumaton luonto sen kaikessa uljauudessaan. Ongelma on kuitenkin globaali ja loppujen lopuksi asiassa on kyse vain siitä: *”kuinka moni pukeutuu puuvillaan ja kuinka moni polyesteriin, kuinka moni syö lihaa ja kuinka moni pavunituja, kuinka moni haluaa puistoja ja kuinka moni pysäköintialueita”*.

LÄHDELUETTELO (saatavissa kirjoittajalta: anna.kauhala@saunalahti.com)

LIITTEET (saatavissa kirjoittajalta: anna.kauhala@saunalahti.com)