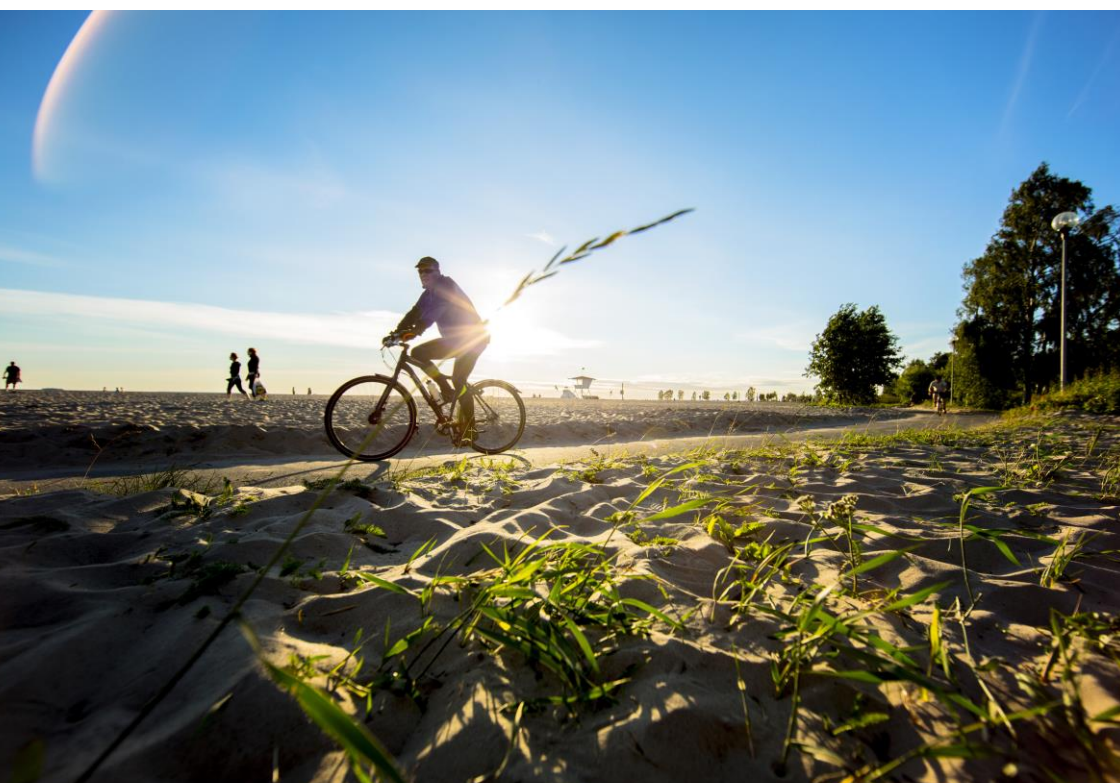


B

Pekka Kauppila

MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET OULUSSA



KAJAANIN
AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Kajaanin ammattikorkeakoulu

University of Applied Sciences

Pekka Kauppila

MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET OULUSSA

Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B

Raportteja ja selvityksiä 46

Yhteystiedot:

Kajaanin ammattikorkeakoulun kirjasto

PL 240, 87101 KAJAANI

Puh. 044 7157042

Sähköposti: amkkirjasto@kamk.fi

<http://www.kamk.fi>

Kannen kuva:

BusinessOulu

ISBN 978-952-9853-82-3

ISSN 1458-915X

Kajaani 2016

ESIPUHE

Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailullinen yhteistyö ja sen mahdollisuudet ovat olleet viime vuosina vilkkaan keskustelun kohteena. On koettu, että kaksi maakuntaa jäävät matkailun valtakunnallisissa kehittämistoimissa yhtäältä Lapin ja toisaalta länsirannikon sekä Järvi-Suomen väliin. Kuitenkin matkailun yhteenlaskettu volyymi on Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla huomattava. Esimerkiksi Tilastokeskuksen virallisten rekisteröityjen majoitusvuorokausien mukaan maakunnat muodostavat Suomen toiseksi suurimman matkailualueen Uudenmaan jälkeen ja ennen Lappia.

Yhteistyö matkailun eri toimijoiden välillä ei ole itsestään selvää ja onkin yllättävää, että sitä on tutkittu varsin vähän. Kuitenkin tuloksellinen yhteistyö toimijoiden välillä on tärkeä tekijä matkailun myönteisessä kehityksessä. Matkailun aluetaloudellista merkitystä arvioitaessa kohdealueelle suuntautuvat rahavirrat ja työpaikat ovat keskeisimpiä mittareita. Matkailutulojen ja -työpaikkojen mittaaminen on haastavaa, ja niiden laskemiseen on käytetty useita eri menetelmiä. Matkailun vaikutukset jakautuvat eri aluetasoilla usealle toimialalle, eikä Tilastokeskuksen toimialaluokituksista löydy suoraan sellaista toimialaa kuin ”matkailu”.

Näistä lähtökohdista lähdettiin suunnittelemaan CoReFor-hanketta (Cooperation, the Regional Economy, Forecast) keväällä vuonna 2014. Hankkeen aluetalousosiossa oli tarkoitus selvittää uudella menetelmällä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia Kuusamossa, Pudasjärvellä, Oulussa ja Sotkamossa. Valitut kunnat ovat maakuntiansa kärkimatkailukohteita. Aluetalousosiossa tavoitteeksi asetettiin myös matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmän luominen sekä matkailun kehittämishankkeiden ja investointien ennuste- ja arviointimallin hahmotteleminen. Tutkimuksen yhteistyöosiossa oli tarkoitus selvittää matkailullisen yhteistyön laajuutta ja syvyyttä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien matkailutoimijoiden välillä. Hanke toteutettiin vuoden 2015 aikana.

CoReFor-hankkeen tulokset esitetään viitenä erillisenä tutkimusraporttina. Jokaisesta hankkeen kunnasta (Kuusamo, Pudasjärvi, Oulu, Sotkamo) julkaistaan oma matkailun aluetalousraportti. Matkailun yhteistyöosion tulokset esitellään erillisessä tutkimusraportissa. Kaikki nämä viisi raporttia julkaistaan Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarjassa. Tämä raportti käsittelee Oulun matkailun aluetalousvaikutuksia.

Matkailuyhteistyötä CoReFor-hankkeessa tutkitaan lehtori, FT Maarit Vuorisen johdolla. Hän keskittyy julkisen sektorin toimijoiden väliseen yhteistyöhön. Kohderyhmänä ovat maakuntaliittojen ja valittujen kuntien (Kuusamo, Pudasjärvi, Oulu, Sotkamo) edustajat, jotka työskentelevät matkailun suunnittelu- ja kehittämistehtävissä. Matkailun ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyössään FM Päivi Dahl vuorostaan selvittää yhteistyötä yksi-

tyissektorin näkökulmasta. Kohteena hänen tutkimuksessaan ovat matkailuyhdistykset, jotka edustavat kattavasti alueensa yrityksiä. Matkailututkija, FT Pekka Kauppila vastaa CoReFor-hankkeessa matkailun aluetalousvaikutustutkimuksista. Matkailututkija, YTT Jari Järviluoma on ollut mukana Sotkamon matkailun aluetalousvaikutuksia käsittelevässä tutkimuksessa.

Kajaanin ammattikorkeakoulussa tehdään matkailututkimusta pitkäjänteisesti tuottamalla tietoa toimialan kehityksestä sekä ennakoimalla tulevia trendejä. Keskiössä on sovellettu tutkimustieto, jonka tulokset ovat suoraan hyödynnettävissä matkailun käytännön suunnittelu- ja kehittämistoiminnassa. Tavoitteena on, että tutkimustuloksia käyttävät ja soveltavat niin alueen yritykset, oppilaitokset kuin julkisen sektorin toimijat.

Ammattikorkeakoulun tutkimustoiminta liittyy myös koulutukseen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tutkimustoiminnassa opiskelijoilla on tärkeä rooli. CoReFor-hankkeessa matkailun ylemmän ammattikorkeakoulututkimuksen opinnäytetyönä toteutettu matkailuyhdistysten asenteita yhteistyöhön tarkasteleva raportti on tästä oiva esimerkki. Lisäksi hankkeen käytännön toimenpiteisiin, kuten loppuseminaarin järjestelyihin, on osallistunut matkailualan opiskelijoita.

Haluan kiittää Pekka Kauppilaa, Jari Järviluomaa, Maarit Vuorista ja Päivi Dahlia hankkeen läpiviemisestä. Tutkijaryhmän jäsenten välillä ollut vilkasta ja virkistävää ajatusten vaihtoa, mikä on tukenut kaikkien tutkijoiden työtä. Hanke ei olisi toteutunut ilman merkittävää taloudellista ja sisällöllistä panosta hankekumppaneilta. Suunnittelujohtaja Jussi Rämets Pohjois-Pohjanmaan liitosta, aluekehitysjohtaja Heimo Keränen Kainuun liitosta, johtaja Tuomo Tahvanainen Kainuun Edusta, toimitusjohtaja Jari Hentilä ja ohjelmakoordinaattori Kirsi Kuosku Naturpolis Oy:stä, asiakkuuspäällikkö Jyrki Kemppainen BusinessOulusta sekä kehittämisjohtaja Jorma Pietiläinen Pudasjärven kaupungista ovat antaneet arvokasta tukea koko hankkeen aikana. Siitä heille suuret kiitokset. Erityiskiitokset myös palvelusektorin asiamies Maria Juurikalle Oulun Kauppakamariin, joka aikaisemmassa tehtävässään Pohjois-Pohjanmaan liitossa oli tärkeässä roolissa hankkeen suunnitteluvaiheessa syksyllä 2014.

Kajaanissa 4.1.2016

Mikko Keränen
Kehitysjohtaja, TKI-palvelut
Kajaanin ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET OULUSSA

Pekka Kauppila, FT, matkailututkija, Kajaanin ammattikorkeakoulu, Aktiviteettimatkailu

Matkailun taloudelliset vaikutukset jakautuvat paikallistasolla usealle toimialalle. Tämän vuoksi matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen ei ole yksiselitteistä eikä yksinkertaista. Matkailun suunnittelun ja kehittämisen näkökulmasta keskeinen tiedontarve paikallistasolla liittyy elinkeinon absoluuttisten ja suhteellisten taloudellisten vaikutusten tiedostamiseen.

Kajaanin ammattikorkeakoulun CoReFor-hankkeessa (**C**ooperation, the **R**egional Economy, **F**orecast) tutkittiin uudella, suurelta osin olemassa olevaa tilastotietoa hyödyntävällä menetelmällä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia Oulussa vuositasolla ja kuukausitasolla. Hankkeessa luotiin Ouluun myös vuositason ja kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli, jonka avulla vaikutusten muutoksia voidaan seurata systemaattisesti. Lisäksi hankkeessa hahmoteltiin matkailun taloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli Oulun kontekstissa. Mallia voidaan soveltaa matkailun kehittämisprojektien ja investointien suunnittelussa.

Keskeisten tutkimustulosten mukaan vuonna 2013 Oulun välitön matkailutulo oli 168,1 miljoonaa euroa (arvonlisäveroton) ja välitön matkailutyöllisyys 1 035 henkilötyövuotta, kun kokonaismatkailutulo, sisältäen kerrannaisvaikutukset, oli 226,9 miljoonaa euroa ja kokonaismatkailutyöllisyys 1 294 henkilötyövuotta. Sekä välitön matkailutulo että välitön matkailutyöllisyys jakautuvat lähinnä kahdelle toimialalle: majoitus- ja ravitsemistoimintaan sekä vähittäiskauppaan. Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset kertyvät Oulussa kohtalaisen tasaisesti ympäri vuoden. Matkailutyöllisyyden aikaansaama kokonaispalkkaverotulo oli yhteensä noin 6,1 miljoonaa euroa. Oulussa tarvitaan noin 160 000 euroa välitöntä matkailutuloa yhtä matkailutyöpaikkaa (henkilötyövuotta) kohti.

Suhteellisesti tarkasteltuna kokonaismatkailutulo ja -matkailutyöllisyys muodostavat 2–3 prosenttia Tilastokeskuksen yritystilaston mukaisesta Oulun koko elinkeinoelämän liikevaihdosta ja henkilötyövuosista. Tilastokeskuksen suhdannetiedot kesään 2015 saakka antavat viitteitä siitä, että Oulun matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa kokonaisuudessaan ei olisi tapahtunut huomattavia muutoksia vuoden 2013 jälkeen.

Avainsanat: matkailu, aluetaloudelliset vaikutukset, menetelmät, paikallistaso, Oulu

ABSTRACT

REGIONAL ECONOMIC IMPACTS OF TOURISM IN THE CITY OF OULU

Pekka Kauppila, PhD, Tourism Researcher, Kajaani University of Applied Sciences, Activity Tourism

The economic impacts of tourism extend to several industries at the local level. Therefore, measuring the regional economic impacts of tourism is both complex and open to ambiguity. The essential need for information from a local tourism planning and development perspective is linked to an awareness of the absolute and relative economic impacts of tourism.

The CoReFor-project (**C**ooperation, the **R**egional Economy, **F**orecast), implemented by Kajaani University of Applied Sciences, studied the regional economic impacts of tourism in the city of Oulu using a new method employing, to a large extent, existing annual and monthly statistical data. The project also created an annual and monthly monitoring system for Oulu to systematically monitor changes in the regional economic impacts of tourism. Furthermore, the project outlined a model to forecast and assess the economic impacts of tourism in the context of Oulu. This model can be applied in the planning of tourism development projects and investments.

According to the key results, in 2013 tourism generated direct revenues of 168.1 million euros (excluding VAT) and 1035 person-years in terms of direct employment, whereas tourism revenues totalled 226.9 million euros with multiplicative effects and tourism employment being 1294 person-years in total in Oulu. Direct tourism revenue is divided mainly between two sectors: accommodation and catering and the retail trade. In the case of Oulu, the regional economic impacts of tourism were fairly evenly distributed throughout the whole year. Approx. 6.1 million euros of tax revenues were generated by employment in tourism. Almost 160 000 euros from direct tourism revenues are required per one tourism job (person-year) in Oulu.

In relative terms, based on Enterprise Statistics by Statistics Finland, tourism revenues and tourism employment in total constitute approx. 2-3 per cent of turnover and person-years in Oulu's economy. Economic Trend Statistics by Statistics Finland implied that there would not be any significant changes in the regional economic impacts of tourism in Oulu from 2013 to summer 2015.

Key words: tourism, regional economic impacts, methods, local level, Oulu

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Tutkimusraportin taustaa.....	1
1.2	Tutkimusraportin tavoitteet.....	4
1.3	Tutkimusraportin keskeiset käsitteet.....	4
1.4	Tutkimusraportin rakenne	11
2	MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: MENETELMÄKATSAUS....	14
2.1	Pohjoismainen malli	14
2.2	MTT-malli	15
2.3	Panos–tuotos-malli	16
2.4	Koillismaan malli.....	18
2.5	Matkailun satelliittitilinpito.....	19
2.6	Yhteenvedo malleista.....	21
3	TUTKIMUSALUE, -AINEISTOT JA -MENETELMÄT	23
3.1	Oulun matkailutarjonta ja -kysyntä.....	23
3.2	Tutkimusaineistot.....	25
3.3	Tutkimusmenetelmät.....	28
4	MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: MITTAAMIS- JA SEURANTAMALLI.....	36
4.1	Välitön matkailutulo.....	36
4.2	Välitön matkailutyöllisyys	37
4.3	Välitön palkkatulo	37
4.4	Välitön palkkaverotulo	38
4.5	Matkailutoimialojen liikevaihto ja työllisyys kuukausittain	38
4.6	Vuositason ja kuukausitason seurantamalli.....	48
4.7	Matkailun kerrannaisvaikutukset.....	51

5	MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: ENNUSTE- JA ARVIOINTIMALLI	55
5.1	Mallin taustaa.....	55
5.2	Lähtökohtana välitön matkailutulo	55
5.3	Lähtökohtana välitön matkailutyöllisyys.....	57
5.4	Case: Oulun huvipuisto	59
5.5	Mallissa huomioitavaa	63
6	YHTEENVETO JA POHDINTA.....	66
6.1	Keskeiset tulokset	66
6.2	Pohdinta	71
	KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET	77
	LIITE I	94

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimusraportin taustaa

Matkailu on ilmiö, jolla on kohdealueelle sekä positiivisia että negatiivisia ympäristöllisiä, sosiokulttuurisia ja taloudellisia vaikutuksia (Murphy 1985; Mathieson & Wall 1987; Vuoristo 1998; Hall & Page 2006). Kun matkailua käytetään aluekehityksen välineenä, tavoitteena on myönteisten sosiotaloudellisten vaikutusten lisääminen kohdealueella. Positiivisia aineellisia sosiotaloudellisia aluevaikutuksia paikallistasolla ovat muun muassa väestömäärän lisääntyminen ja terve ikärakenne, yritystoiminnan viriäminen ja rakenteen monipuolistuminen, työpaikkojen syntyminen ja työpaikkarakenteen monipuolistuminen sekä palvelurakenteen määrällinen ja laadullinen kehittyminen. Matkailuyritystoiminnan kautta syntyvistä työpaikoista kertyy alueelle myös palkkatuloja ja edelleen palkkaverotuloja, jotka edesauttavat esimerkiksi julkisen palvelurakenteen sekä infrastruktuurin ylläpidossa ja kehittämisessä.

Maantieteellisen matkailu- ja virkistystutkimuksen voidaan katsoa alkaneen Pohjois-Amerikassa 1920–1930-luvulla (Pearce 1979; Carlson 1930; Smith 1982; Mitchell 1984; Mitchell & Smith 1985, 1989; Butler 2004). Kansainvälisessä maantieteellisessä matkailututkimuksessa taloudelliset vaikutukset ovat olleet kiinnostuksen kohteena pitkään, sillä jo alkuaikoina julkaistiin tutkimuksia matkailun (alue)taloudellisista hyötyvaikutuksista (ks. Freeman 1929; Carlson 1938; Chambers 1940; Hudgins 1943; Moke 1946; Deasy 1949). Kansainvälistä matkailumaantieteellistä tutkimusta leimasikin aina 1960-luvulle saakka talousmaantieteellinen painotus (ks. Kauppila 2004: 24–37). Suomessa matkailun maantieteellinen tutkimus alkoi viritä 1960–1970-luvulla. Tällöin julkaistiin myös ensimmäiset matkailun aluetaloudelliset vaikutustutkimukset, jotka käsittelivät Hankoa (Falenius ym. 1963), Saimaata (Auvinen 1965), Kuusamo (Säkkinen 1971) ja Virolahtea (Vuoristo 1974). Alkuaikoina Suomessa menetelmällistä oppia haettiin erityisesti Ruotsista. Esikuvina olivat 1950-luvun lopussa ja 1960-luvun alussa Bohusin läänin (Frimodig 1959) ja Kiirunan (Eriksson & Wikström 1961) matkailun taloudellisia vaikutuksia selvittäneet tutkimukset.

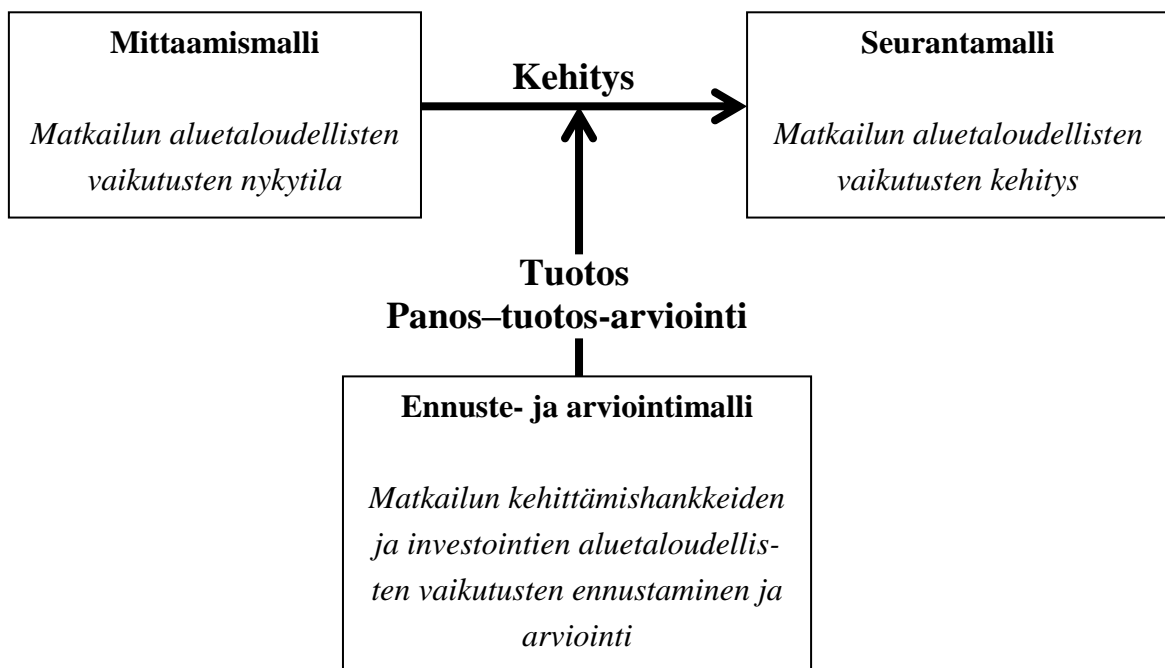
Menetelmällisesti matkailun aluetaloustutkimuksen pioneerityöt vaativat kuitenkin kehittämistyötä. 1970–1980-luvun taitteessa tapahtui menetelmällinen läpimurto, kun luotiin pohjoismainen malli matkailun aluetaloudelliseen tutkimukseen. Suomessa mallin testauspaikkakuntia olivat Jyväskylä (Holopainen 1981) ja Kuusamo (Jyväälä 1981). Samanaikaisesti mallia sovellettiin Suomen lisäksi Ruotsin Falunissa, Norjan Bergenissä ja Tanskan Bornholmissa (Vuoristo & Arajärvi 1990: 156). Pohjoismaisen mallin periaatteita myötäillen on maassamme luotu myöhemmin MTT-malli ja Koillismaan malli matkailun aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen. MTT-mallia ei ole julkaisuissa yksityiskohtaisesti avattu. Pohjoismaiseen malliin verrattuna Koillismaan mallissa on standardoitu toimialaluokitusta ja

hyödynnetty intensiivisesti olemassa olevaa tilastoaineistoa empiirisen vaiheen keventämiseksi (ks. Hätälä & Kauppila 1999; Kauppila 1999a, 2001). Kansainvälisesti matkailun taloudellisten vaikutusten mittaamisessa suosituin menetelmä jopa paikallistasolla on kuitenkin ollut panos–tuotos-malli, mutta sen soveltaminen on jäänyt Suomessa varsin vähäiseksi (Tahvanainen ym. 2012: 41–43). Matkailun taloudellisten vaikutusten arvioimiseen on maassamme käytetty myös matkailun kansainvälistä satelliittitilinpitoa. Tästä on esimerkkejä valtakunnantasolta (Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 2001; Savela ym. 2004; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a) ja alueelliselta tasolta (Konttinen 2005, 2006). Viime aikoina on julkaistu tutkimuksia, joissa on verrattu tai yhdistetty edellä mainittuja menetelmiä. Esimerkiksi tutkiessaan Seitsemisen ja Helvetinjärven kansallispuistojen matkailun taloudellisia vaikutuksia paikallistasolla Huhtala ym. (2009) vertasivat panos–tuotos-mallia ja pohjoismaista mallia. Savonlinnan seutukunnan matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimuksessa (Tahvanainen ym. 2012) puolestaan yhdistettiin pohjoismaisen mallin, matkailun satelliittitilinpidon ja panos–tuotos-mallin menetelmällisiä osioita. Kaikilla edellä mainituilla menetelmillä selvitetty matkailun talousvaikutustutkimukset ovat luonteeltaan niin sanottuja ex-post -tutkimuksia (jälkikäteistarkastelut), joissa tutkitaan jälkikäteen jo tapahtuneita vaikutuksia viiveen ollessa 1–2 vuotta. Mikäli matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia pyritään ennustamaan, tällöin on kyse niin sanotuista ex-ante -tutkimuksista (etukäteisarviointitarkastelut).

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen ei ole yksiselitteistä eikä yksinkertaista, ja lähes jokaisessa tutkimuksessa on kritisoitu käytettyä menetelmää. Kritiikki kohdistuu – sovelletusta menetelmästä riippumatta – muun muassa mallien vaatimaan raskaaseen empiriaan (ks. Kauppila 1999a, 2001; Karppinen & Vähäsantanen 2011; Tahvanainen ym. 2012). Empirian kerääminen kentältä vie runsaasti aikaa ja edellyttää huomattavan määrän resursseja, mikä pidentää tutkimusprosessin kestoa ja nostaa kustannuksia. Toisaalta on todettava, että ilman empiriaa matkailun talousvaikutusten alueelliset piirteet jäisivät huomioitta. Tutkimuksissa kaivataan myös pitkittäistutkimusten eli seurannan mahdollisuutta ilman jatkuvaa uuden empirian keräämistä (ks. Kauppila 1999a; Karppinen & Vähäsantanen 2011; Tahvanainen ym. 2012). On siis tarve kehittää matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamista siihen suuntaan, että raskasta empiiristä vaihetta voidaan keventää luopumatta kuitenkaan matkailun alueellisista piirteistä. Toinen tarve viittaa matkailun talousvaikutusten seurantajärjestelmään, joka on systemaattinen, helposti toteutettava, dynaaminen ja kustannustehokas.

Tämän tutkimusraportin tarkoituksena on luoda uusia innovatiivisia menetelmällisiä avauksia matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen ja seurantaan sekä ennustamiseen ja arviointiin. Nykytilan mittaamisessa painotus on tulomenetelmässä, eli raportissa lähestytään matkailun talousvaikutuksia yritystoiminnan näkökulmasta. Menetelmässä kevennetään empiirisen aineiston hankintaa kentältä. Aikaisempiin menetelmiin (sähköposti-

kyselyt, puhelinhaastattelut) verrattuna mittaamismallissa lähestytään yrityksiä myös toimialaryhmätapaamisten kautta ja tukeudutaan huomattavassa määrin olemassa olevaan tilastoaineistoon, jonka tuottamisesta ja päivittämisestä vastaavat viranomaiset (Tilastokeskus, Kuntaliitto). Toimijat, yritykset, arvioivat oman toimintansa kautta kokonaisuudessaan matkailun (= matkailijoiden) merkitystä edustamalleen toimialalle. Arvioinnin helpottamiseksi päätoimialat jaetaan pienempiin kokonaisuuksiin eli alatoimialoihin. Empirian kautta tuotetut parametrit ja tilastotiedon hyödyntäminen mahdollistavat talousvaikutusten kehityksen seurannan systemaattisella, helposti toteutettavalla, dynaamisella ja kustannustehokkaalla seurantamallilla. Vuositason tarkastelun lisäksi raportissa esitellään uutena kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamis- ja seurantamalli. Toisena uutena näkökulmana nostetaan esille matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli, joka perustuu olemassa olevan, viranomaisten (Tilastokeskus, Kuntaliitto) päivittämän tilastotiedon hyödyntämiseen. Mallia voidaan käyttää matkailun kehittämishankkeiden ja investointien talousvaikutusten, tuotosten, ennustamisessa, kun hankkeilla ja investoinneilla tavoitellaan matkailun myönteisiä aluetaloudellisia vaikutuksia. Tuotoksia on mahdollista myös arvioida suhteessa panostuksiin taloudellisessa mielessä. Ennuste- ja arviointimallissa sovelletaan mittaamis- ja seurantamallin kanssa yhteneväisiä tilastoaineistoja, joten mittaamis- ja seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli ovat keskenään yhteensopivia ja toisiaan täydentäviä matkailun käytännön suunnittelun ja kehittämisen työkaluja. Tutkimuksen viitekehys ilmenee kuvasta 1.



Kuva 1. Tutkimuksen viitekehys.

1.2 Tutkimusraportin tavoitteet

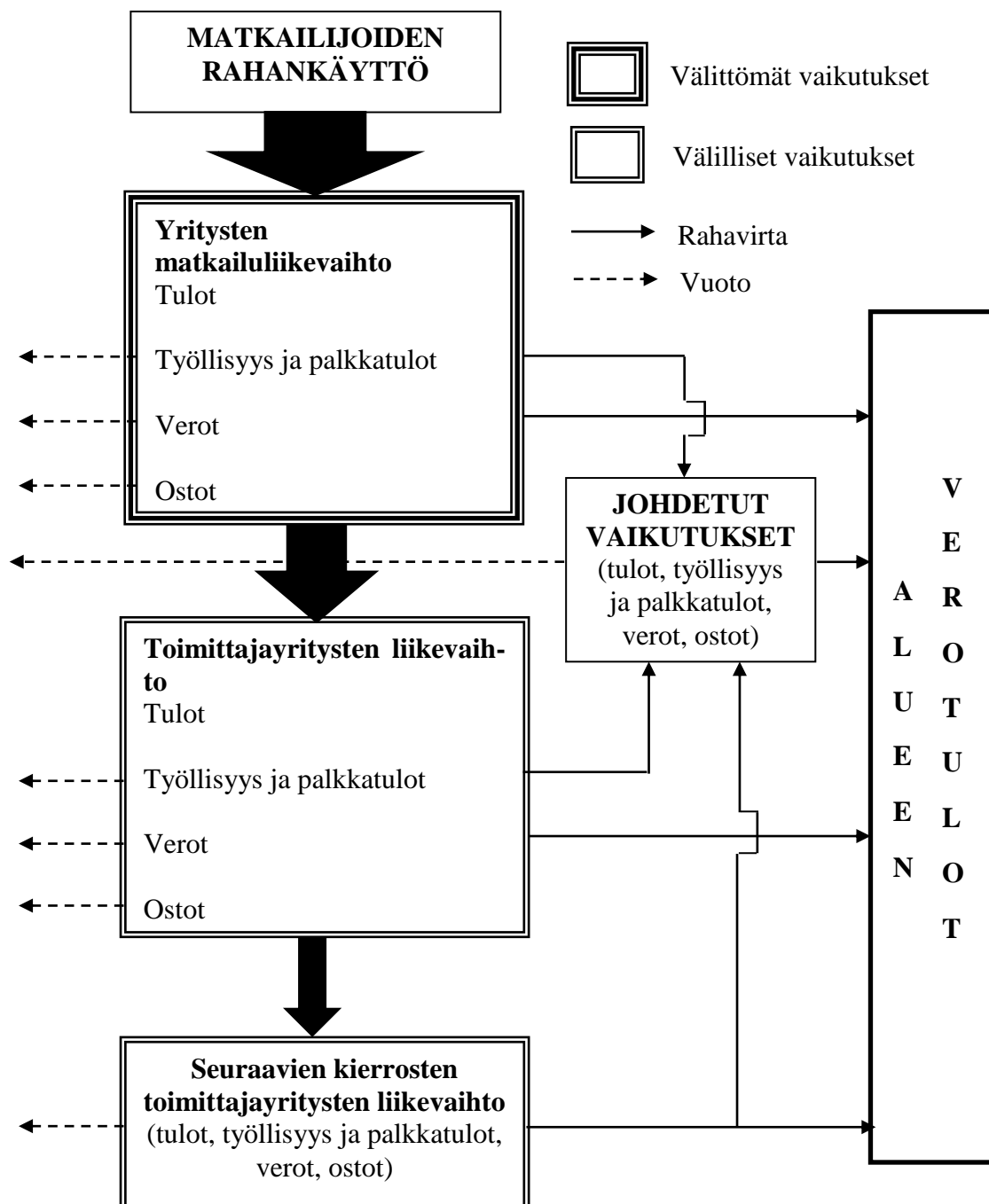
Tutkimusraportin tavoitteet voidaan määritellä yksityiskohtaisesti seuraavasti:

- 1) *Selvittää välitön matkailutulo (euroa, alv:ton), välitön matkailutyöllisyys (htv.), välitön palkkatulo ja välitön palkkaverotulo toimialoittain (korjaamo- ja huoltamotominta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistominta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) vuositasolla Oulussa vuonna 2013.*
- 2) *Selvittää matkailutoimialojen liikevaihto ja työllisyys (htv.) kuukausitasolla Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu.*
- 3) *Luoda Oulun matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli vuositasolle ja kuukausitasolle.*
- 4) *Luoda Oulun matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli.*

Tavoitteet ovat ensisijaisesti menetelmällisiä, minkä vuoksi raportissa ei kiinnitetä huomiota matkailun alueellisten erityispiirteiden ja matkailun aluetaloudellisten vaikutusten muodostumisen väliseen yhteyteen. Edelliseen viitaten esimerkiksi Paajanen (1994, 1995) on esittänyt mallin matkailu-ilmiön vuorovaikutuksesta (kysyntä-tarjonta) ja siihen vaikuttavista lokaaliteettia kuvaavista determinanteista.

1.3 Tutkimusraportin keskeiset käsitteet

Matkailun aluetaloudellisissa tutkimuksissa sovelletaan muutamia peruskäsitteitä. Näitä ovat välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset (ks. Murphy 1985; Mathieson & Wall 1987; Vuoristo & Arajärvi 1990; Hall & Page 2006). Matkailu tuo aluetalouteen ja sen kiertokulkuun uutta, alueen ulkopuolista rahaa (kuva 2). Matkailijat kuluttavat kohdealueella rahaa erilaisiin palveluihin, kuten majoitus-, ravitsemis-, liikenne- ja ohjelmapalveluihin sekä vähittäiskauppaan ja huoltamotomintaan. Heidän ostaessa suoraan tavaroita ja palveluita yrityksistä syntyy **välittömiä vaikutuksia**. **Välilliset vaikutukset** ilmenevät silloin, kun välitöntä matkailutuloa saavat yritykset hankkivat tavaroita ja palveluita toimittajayrityksistä. Nämä hankintaketjut voivat olla pituudeltaan useita kierroksia ja ulottua aina tuottajatasolle saakka. Matkailun ansiosta työllistyneiden ostaessa tavaroita ja palveluita syntyy puolestaan **indusoituja eli johdettuja vaikutuksia**. Kaikki edellä mainitut vaikutukset koskevat matkailutuloja ja matkailutyöpaikkoja sekä työpaikoista kertyviä palkkatuloja ja palkkaverotuloja. Välilliset ja johdetut vaikutukset muodostavat matkailun **kerrannaisvaikutukset**. Matkailun **kokonaisvaikutukset** taas sisältävät välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset. Osa välittömistä, välillisistä ja johdetuista vaikutuksista suuntautuu alueelta ulos: aluetaloudesta ilmenee **vuotoja**.



Kuva 2. Matkailijoiden rahankäyttö ja aluetaloudelliset vaikutukset (muokattu ja täydennetty Rinne 1999: kuva 1; Rinne & Saastamoinen 2005: kuva 1).

Vuotoja tapahtuu työntekijöiden ostojen ja palkkojen mukana, jolloin ne vähentävät myös alueen verotuloja. Toisaalta yritysten tavaroiden ja palveluiden hankinta (ostot) kohdistuu osittain alueen ulkopuolelle, ja siksi alueen tuloinjektio pienenee ostoketjun edetessä. On kuitenkin huomattava, että osa niidenkin työntekijöiden kulutuksesta, joiden palkkaverotuu-

lot vuotavat kohdealueen ulkopuolelle, suuntautuu työpaikkakunnalle ja siten aikaansaa johdettuja vaikutuksia aluetaloudessa. Tässä tutkimusraportissa empiirinen mielenkiinto kohdistuu matkailun välittömiin tulo-, työllisyys-, palkkatulo- ja palkkaverotulovaikutuksiin. Näin ollen matkailun kerrannaisvaikutukset jäävät vähemmälle tarkastelulle, mutta niitä pohditaan tutkimuskirjallisuuden ja tilastotiedon pohjalta.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015b) on laatinut suosituksia matkailun alueellisia (alueellinen ja paikallinen taso) tulo- ja työllisyyspalveluiksi silmällä pitäen. Ministeriö suosittelee käytettäväksi seuraavia toimenpiteitä, määritelmiä ja luokituksia, jotka lisäävät tutkimusten läpinäkyvyyttä ja vertailtavuutta.

- 1) Selvityksissä tulee ilmetä käytetty menetelmä, määritelmät ja aineiston keruutapa läpinäkyvyyden varmistamiseksi.*
- 2) Yrittäjien taakan helpottamiseksi kerätään heiltä vain sellaista tietoa, jota ei ole muutoin saatavissa esimerkiksi Tilastokeskukselta.*
- 3) Selvityksissä käytetään tiettyjä matkailijan ja matkailun määritelmiä, matkailijaryhmien jaotteluita ja matkailun toimialoja TOL (2008) mukaisista toimialaluokituksista.*

Selvityksissä tulee huomioida yöpyvien matkailijoiden, päiväkävijöiden ja vapaa-ajanasunnolla käyvien niin sanottujen mökkimatkailijoiden aikaansaamat tulo- ja työllisyysvaikutukset. Tässä tutkimusraportissa tukeudutaan Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) ohjeistukseen määriteltäessä matkailija-, päiväkävijä- ja matkailu-käsitettä.

Matkailijalla tarkoitetaan yöpyvää matkailijaa, joka viettää yhden yön matkan kohteessa joko maksullisessa tai maksuttomassa majoituksessa. Kansainvälinen matkailija on matkailija, joka viettää ainakin yhden yön matkan kohteessa olevassa maassa. Kotimaan matkailija on matkailija, joka viettää ainakin yhden yön matkan kohteessa olevassa paikassa asuinmaassaan.

Päiväkävijä on matkailija, joka ei yövy matkan aikana eikä matkan kohteessa maksullisessa tai maksuttomassa majoituksessa. Päiväkävijä viipyy matkan kohteessa alle 24 tuntia niin, että saapuminen ja lähtö tapahtuvat saman vuorokauden aikana. Päiväkävijöiksi lasketaan myös risteilymatkustajat, jotka yöpyvät laivalla ja käyvät maissa matkan kohteessa. Tällöin päiväkävijän lähtöpaikka on laiva.

Matkailu on toimintaa, jossa ihmiset matkustavat tavanomaisen elinpiirin ulkopuolella olevaan paikkaan ja oleskelevat siellä yhtäjaksoisesti korkeintaan yhden vuoden (12 kk) vapaa-ajanvieton, liikematkan tai muussa tarkoituksessa. Vapaa-ajanasunnolle tehtävät matkat luetaan säännöllisyydestä riippumatta kuuluvaksi osaksi matkailua. **Tavanomainen elinpiiri**

koostuu henkilön lähiympäristöstä, johon kuuluvat koti ja paikat, joissa käydään töissä tai koulussa (opiskellaan) sekä muut paikat, joissa käydään usein (esim. päivittäistavarakauppa, pankki ym. palvelut). Tavanomaisen elinpiirin käsitteellä, ja näin ollen myös matkailulla, on kaksi ulottuvuutta: toistuvuus ja etäisyys. Paikat, joissa käydään säännöllisesti ja usein, kuuluvat henkilön tavanomaiseen elinpiiriin, vaikka ne sijaitisivat pitkän matkan päässä vakituisesti asunnosta. Toisaalta lähellä vakituista asuntoa sijaitsevat paikat kuuluvat tavanomaiseen elinpiiriin, vaikka niissä vierailtaisiinkin harvoin. Jafari (1977: 8) korostaa klassisessa matkailu-määritelmässään nimenomaan tavanomaisen, päivittäisen asuin- ja työympäristön ulkopuolisuutta. Näin ollen esimerkiksi pendelöinti ei sisälly matkailu-käsitteeseen (Hall ym. 2004: 4–7).

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten näkökulmasta on olennaista se, kuinka tarkasteluun otettavat toimialat määritellään. Työ- ja elinkeinoministeriö (2015b) on laatinut suosituksia selvityksiin sisällytettävistä **matkailutoimialoista**, joihin on tässä tutkimusraportissa tehty hieman hienosäätöä ottamalla mukaan myös korjaamotoiminta (liite I). Tätä perustellaan sillä, että esimerkiksi usein puhutaan norjalaisten huoltavan autonsa Oulussa, kun he lomailevat Nallikarin leirintäalueella. Ministeriön mukaan matkailutoimialoista huomioidaan matkailulle tyypilliset toimialat alaluokkineen. Toimialaluokitusta voidaan tarvittaessa tarkentaa alaspäin esimerkiksi alueen erityispiirteiden niin vaatiessa sekä tarkastella myös matkailun liitännäistoimialojen ja matkailulle ei-ominaisten toimialojen tulo- ja työllisyysvaikutuksia. Työ- ja elinkeinoministeriön suositukset on jalkautettu TOL (2008) toimialaluokittukseen perustuen hyvin yksityiskohtaisesti. Taustalla on matkailun kansainvälisen satelliittitilinpäidon toimialaluokitus (ks. Konttinen 2005, 2006; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a). Ministeriön suosituksissa matkailutoimialat ryhmitellään seuraavasti:

Matkailulle tyypilliset toimialat (matkailulla on toimialoille huomattava merkitys)

- majoitustoiminta
- vapaa-ajanasuntojen omistus ja vuokraus
- ravitsemistoiminta
- rautateiden henkilöliikenne
- linja-autojen henkilöliikenne ja taksiliikenne
- vesiliikenteen henkilökuljetus
- ilmaliikenteen henkilökuljetus
- matkustajaliikennettä palveleva toiminta
- kulkuneuvojen vuokraus; muu vuokraus
- matkatoimisto- ja matkanjärjestäjäpalvelut
- kulttuuripalvelut
- urheilu- ja virkistyspalvelut

Matkailun liitännäistoimialat (matkailulla on toimialoille merkitystä, mutta ne olisivat olemassa ilman matkailuakin)

- polttoainekauppa

Matkailulle ei-ominaiset toimialat (matkailulla on vähäinen merkitys toimialoille)

- tukkukauppa
- vähittäiskauppa

Matkailutoimialojen määrittely ei ole kuitenkaan yksinkertaista eikä yksiselitteistä. Smithin (2004: 31) mukaan matkailuelinkeinon kuuluu mikä tahansa toimiala, joka tuottaa matkailuhyödykkeitä. Hän toteaa, että ei ole olemassa yhtä yksittäistä matkailutoimialaa vaan on puhuttava useista matkailutoimialoista – matkailu on luonteeltaan yhdistelmätoimiala. Smith jäsentelee toimialat varsinaisiin matkailutoimialoihin ja ei-matkailutoimialoihin. Jotta toimiala luokitellaan matkailutoimialaksi, sen liikevaihdosta vähintään 15 prosenttia on tultava matkailusta (Smith 1998: 39). Smithin luokitusta tulkiten matkailutoimialoihin kuuluisivat ainakin matkailulle tyypilliset toimialat ja osittain matkailun liitännäistoimialat, sillä matkailuliikevaihtoprosenttivaatimus on kohtalaisen alhainen. Matkailuliikevaihdolla tarkoitetaan sitä osaa liikevaihdosta, joka kertyy matkailijoilta.

Toisaalla Smith (1988) jakaa toimialat kahteen ryhmään, kerrokseen, matkailun merkityksen mukaan. Ensimmäisen kerroksen (*tier 1*) muodostavat toimialat, jotka on perustettu pelkästään matkailua varten. Niiden välittömästä liikevaihdosta suurin osa tulee matkailijoilta, vaikka tämän ryhmän toimialat voivat saada osan liikevaihdostaan paikallisväestöltä. Toiseen kerrokseen (*tier 2*) kuuluvat sekä matkailijoita että paikallista väestöä palvelevat toimialat. Tämän ryhmän toimialoja ei olisi ilman paikallisväestöä, sillä matkailijoiden osuus toimialojen välittömästä liikevaihdosta on pienempi kuin paikallisten. Matkailijat kuitenkin parantavat kyseisten toimialojen elinvoimaisuutta.

Smith (1988) ei suoraan ilmoita välittömän matkailuliikevaihdon osuutta jakaessaan toimialan joko ensimmäiseen tai toiseen kerrokseen. Hän vain toteaa, että ensisijainen tulonlähde määrittää ryhmän. Tätä voitaisiin tulkita seuraavasti: mikäli yli 50 prosenttia toimialan välittömästä liikevaihdosta tulee matkailusta, toimiala luetaan ensimmäiseen ryhmään. Myöhemmin Smith (1995: 36) on täsmentänyt luvuksi 80 prosenttia, mutta tämä luku ei kuitenkaan pohjautu mihinkään empiiriseen tutkimukseen. Smithin luokittelua soveltaen ensimmäiseen kerrokseen kuuluisi matkailulle tyypillisiä toimialoja ja toiseen kerrokseen matkailun liitännäistoimialoja sekä matkailulle ei-ominaisia toimialoja.

Suomessa on toteutettu lukuisia matkailun aluetaloudellisia vaikutustutkimuksia paikallistasolla. Tutkimuksissa on käsitelty kuntia ja kaupunkeja eri puolella Suomea 1980–1990-luvulla (Kauppila 1999a), Inaria (Kauppila 1999b; Rosqvist 2008), Kainuun kuntia (Juntheikki 2002), Koillis-Suomen kuntia (Juntheikki & Korhonen 2005), Lapin kuntia (Satokangas 2013)

ja Kemiä (Satokangas 2014). Mainittujen selvitysten toimialoittaisten matkailuliikevaihtoprosenttien vaihteluvälit ovat seuraavat:

- korjaamo- ja huoltamotoiminta 5,9–40,4 prosenttia
- vähittäiskauppa 2,0–44,0 prosenttia (mikäli vähittäiskauppa on jaettu, päivittäistavarakauppa 6,0–41,0 prosenttia ja erikoisvähittäiskauppa 8,1–36,1 prosenttia)
- majoitus- ja ravitsemistoiminta 29,1–95,8 prosenttia (mikäli majoitus- ja ravitsemistoiminta on jaettu, majoitustoiminta 77,5–99,7 prosenttia ja ravitsemistoiminta 14,3–40,4 prosenttia)
- liikenne 3,6–82,5 prosenttia
- virkistys- ja muut palvelut 11,8–98,0 prosenttia

Paikallistasolla toimialoittaiset matkailuliikevaihtoprosentit eroavat toisistaan huomattavasti peilaten matkailun suhteellista merkitystä, matkailukysyntää, aluetalouteen. On kuitenkin korostettava, että paikallistason tutkimusten toimialaluokitusten sisällöt poikkeavat hieman toisistaan. Luonnollisesti vanhimmissa raporteissa ei voida osoittaa toimialojen yhteyttä TOL (2008) toimialaluokitukseen. Kaikkiaan paikallistason matkailuliikevaihtoprosenttien vertailussa on syytä olla varovainen.

Paikallistasolla matkailukeskukset ovat erityistapauksia, sillä niissä matkailun merkitys toimialojen liikevaihtoon on huomattava. Esimerkiksi matkailulle ei-ominaisista toimialoista vähittäiskauppa saa keskuksissa lähes kaiken liikevaihdon matkailusta. Tätä tukevat Saariselän matkailukeskuksen tutkimustulokset: vähittäiskaupan, erikoisliikkeiden ja muun matkailutoiminnan matkailuliikevaihtoprosentti oli 94 (Saarinen ym. 1996). Kolilla vähittäiskaupassa matkailuliikevaihdon osuus oli 82 prosenttia (Mikkonen & Lahovuori 2014). Kalajoen Hiekkasärkillä puolestaan kaikkien yritysten yhteenlasketusta liikevaihdosta 75 prosenttia kertyi matkailijoilta (Kemi & Mäkinen 1995). Vähittäiskaupan matkailuliikevaihtoprosentit ovat kohtalaisia kuntatasollakin, vaikka tarkastelualue laajenee matkailukeskuksesta koko kuntaa kattavaksi. Esimerkiksi Sotkamossa vähittäiskaupan matkailuliikevaihtoprosentiksi on määritelty empirian kautta 25 (Juntheikki 2002), Kuusamossa 23 (Juntheikki & Korhonen 2005) ja Inarissa 41 (Rosqvist 2008).

Seututasolta on saatavissa toimialoittaisia matkailuliikevaihtoprosentteja Tampereen seutukunnasta (Manka & Wallenius 2014). Korjaamo- ja huoltamotoiminnassa se oli 7,2 prosenttia, vähittäiskaupassa 11,2 prosenttia, majoitus- ja ravitsemispalveluissa 38,7 prosenttia, liikenteessä 11,6 prosenttia sekä virkistys- ja muissa palveluissa 46,9 prosenttia. Tampereen tutkimuksen toimialaluokituksessa tukeudutaan TOL (2008) luokitukseen, joka vastaa pitkälti tässä raportissa sovellettavaa toimialajakoa.

Viime aikoina maakuntatasolta toteutetuista selvityksistä on saatavissa toimialoittaisia matkailuliikevaihtoprosentteja Itä-Uudeltamaalta (Ritalahti & Holmberg 2010), Uudeltamaalta (Lopez ym. 2014), Etelä-Pohjanmaalta (Finnish Consulting Group 2014), Etelä-Savosta (Finnish Consulting Group 2015) ja Pohjois-Savosta (Lassila 2015). Etelä-Savosta on käytettävissä vain pdf-esitys, ei julkaistua tutkimusta, ja Pohjois-Savon kohdalla on tukeuduttu muun muassa Etelä-Savon ja Uudenmaan tutkimustuloksiin. Mainituista raporteista löytyy esimerkiksi seuraavia matkailuliikevaihtoprosentteja:

- majoitus- ja ravitsemistoiminta 40–70 prosenttia (mikäli majoitus- ja ravitsemistoiminta on jaettu, majoitustoiminta 79–80 prosenttia ja ravitsemistoiminta 50–65 prosenttia)
- vähittäiskauppa 5–17 prosenttia
- polttoaineiden vähittäiskauppa 8–14 prosenttia
- matkatoimistot ja muut matkailupalvelut 80–90 prosenttia
- kulttuuri-, virkistys- ja urheilupalvelut/taiteet, viihde- ja virkistyspalvelut 21–79 prosenttia
- huoltamatoiminta 21 prosenttia
- henkilöliikenteen palvelut 32–62 prosenttia
- maaliikenne 60 prosenttia

Aivan kuten paikallistasollakin, maakuntatasolla esiintyy matkailukysynnässä alueellisia eroja. Toisaalta toimialaluokitusten sisällöt poikkeavat toisistaan ja toimialoittaisten matkailuliikevaihtoprosenttien tapauksessa on huomioitava se, että toimialojen tarkka yhteys TOL (2008) toimialaluokitukseen jää Lopezin ym. (2014) raporttia lukuun ottamatta ilmoittamatta. Näin ollen maakuntatason toimialakohtaisten matkailuliikevaihtoprosenttien vertailuun on syytä suhtautua varauksella.

Hiljattain Suomesta julkaistun matkailun satelliittitilinpidoon mukaan valtakunnantasolla vuonna 2011 majoitustoiminnan matkailuliikevaihtoprosentiksi arvioitiin 88, ravitsemistoiminnan 28, vesiliikenteen henkilökuljetuksen 98, rautateiden henkilöliikenteen 74 (kaukoliikennepalvelut 96 ja lähiliikennepalvelut 5), urheilu- ja virkistystoiminnan 23 sekä muiden matkailutoimialojen 65 (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a: 27). Kun matkailun merkitys laskettiin matkailutoimialojen työllisyysvaikutusten kautta, vuosina 2011–2012 majoitustoiminnassa matkailuosuus oli 85 prosenttia, ravitsemistoiminnassa 23–25 prosenttia, rautateiden henkilöliikenteessä (kaukoliikenne) 94–96 prosenttia, tieliikenteen henkilökuljetuksessa 67–68 prosenttia, vesiliikenteen henkilökuljetuksessa 93–96 prosenttia, lentoliikenteen henkilökuljetuksessa 100 prosenttia, liikennevälineiden vuokrauksessa 20–21 prosenttia, matkatoimistoissa ja vastaavissa 95 prosenttia, kulttuuripalveluissa 30–31 prosenttia sekä urheilu- ja virkistystoiminnassa 23 prosenttia (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a: 28–31). Valtakunnallinen satelliittitilinpito pohjaa TOL (2008) toimialaluokitukseen, ja tässä

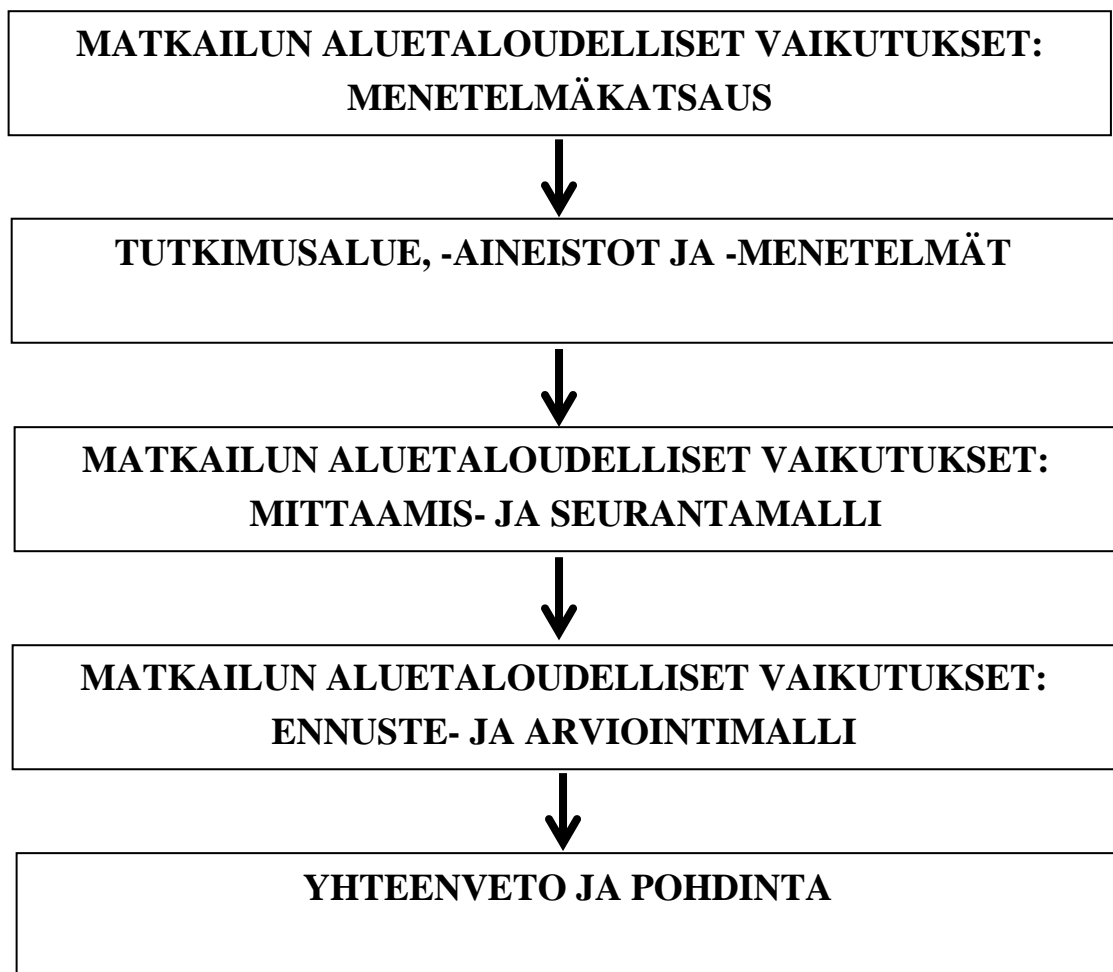
tutkimusraportissa myötäillään satelliittitilinpidon luokitusta. On valitettavaa, että satelliittitilinpidon työllisyysvaikutusten ulkopuolelle jää vähittäiskauppa eikä tämän toimialan valtakunnallisesta matkailuliikevaihtoprosentista siten esitetä lukuarvoa. Vähittäiskaupan valtakunnantason matkailuliikevaihtoprosenttia on kuitenkin aikaisemmissa selvityksissä pyritty arvioimaan. Laakkonen (2002) tukeutui raportissaan valtakunnantason matkailun satelliittitilinpidon tuloksiin (Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 1999) päätyen siihen, että vuonna 2000 vähittäiskaupan matkailuliikevaihtoprosentti olisi kohtalaisen alhainen eli vain 4,5. Laakkonen arvio samoilla perusteilla valtakunnantasolla moottoriajoneuvojen huollon ja korjauksen matkailuliikevaihtoprosentiksi 4,5 ja polttoaineiden vähittäiskaupan (sisältää huoltamotoiminnan) 14.

Edellä läpikäytyt eri aluetasojen toimialoittaiset matkailuliikevaihtoprosentit vaihtelevat huomattavasti. Suuri toimialoittainen vaihteluväli osoittaa sen, että matkailun suhteellisella merkityksellä, matkailukysynnällä, on eroja aluetasojen välillä ja aluetasojen sisällä. Tämä haastaa esitetyn luokittelun matkailulle tyypillisiin toimialoihin, matkailun liitännäistoimialoihin ja matkailulle ei-ominaisiin toimialoihin. Luokittelu onkin laadittu ensisijaisesti kansalliselle tasolle, koska taustalla on matkailun kansainvälinen satelliittitilinpito ja sen toimialaluokitus.

Paikallis-, seutu- ja maakuntatason tutkimuksissa analysoidaan matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia eli sitä, kuinka matkailu vaikuttaa kohdealueen yritystoimintaan ja talouteen. Tässä näkökulmassa lähtökohtana on paikallistalouden ulkopuolelta tuleva matkailijoiden kulutus. Sen sijaan valtakunnantasolla matkailun satelliittitilinpidoissa tarkastellaan sekä kotimaisten että kansainvälisten matkailijoiden kulutusta Suomessa, jolloin matkailun taloudellisiin vaikutuksiin luetaan kuuluvaksi esimerkiksi paikallisten ihmisten ostama ulkomaanmatka matkatoimistosta. Aikaisemmin esitettyihin matkailu- ja matkailija-määritelmään viitaten tämä toiminto ei kuitenkaan aikaansaa matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia paikallistasolla, koska kyse on paikallisten ihmisten – ei matkailijoiden – kulutuksesta.

1.4 Tutkimusraportin rakenne

Tutkimusraportti etenee siten, että teoreettisessa osassa perehdytään kirjallisuuskatsauksen kautta matkailun aluetaloudellisten vaikutustutkimusten keskeisiin menetelmiin (kuva 3). Pääpaino on Suomessa toteutetuissa tutkimuksissa, jotka ryhmitellään viiteen luokkaan: pohjoismainen malli, MTT-malli, panos–tuotos-malli, Koillismaan malli ja matkailun satelliittitilinpito. Menetelmiä arvioidaan myös tämän tutkimusraportin tavoitteiden näkökulmasta. Seuraavaksi esitellään tutkimusalue, -aineistot ja -menetelmät. Tutkimusalueen kuvauksessa painotetaan Oulun matkailutarjontaa ja -kysyntää.



Kuva 3. Tutkimusraportin rakenne.

Empiirisessä osassa tuodaan julki vuositason ja kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalli. Vuositasolla selvitetään välitön matkailutulo, välitön matkailutyöllisyys, välitön palkkatulo ja välitön palkkaverotulo. Kuukausitasolla tarkastellaan matkailutoimialojen liikevaihtoa ja työllisyyttä. Tämän jälkeen esitellään matkailun aluetaloudellisten vaikutusten vuositason ja kuukausitason seurantamallin periaatteet. Vaikka tutkimusraportti keskittyy välittömiin vaikutuksiin, matkailutulon ja -työllisyyden kerrannaisvaikutuksia pohditaan tutkimuskirjallisuuden ja tilastotiedon avulla.

Seuraavaksi käydään läpi matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimallin periaatteet, kun pyritään ennustamaan matkailun kehittämishankkeiden tai investointien aluetaloudellisia vaikutuksia, tuotoksia, ja arvioimaan niitä suhteessa panostuksiin. Mallia sovelletaan käytännön esimerkin avulla suunnittelu- ja kehittämistyöhön. Tämän jälkeen pohditaan mallin reunaehdoja ja käyttömahdollisuuksia myös muihin elinkeinoihin kuin pelkästään matkailuun.

Tutkimusraportti päättyy yhteenveto- ja pohdintaosaan. Yhteenvedossa esitetään keskeiset tulokset ja menetelmälliset ratkaisut kirjoitetaan auki. Lopuksi pohditaan tulosten soveltamismahdollisuuksia matkailun alueellisen strategisen suunnitteluprosessin näkökulmasta ja menetelmällisiä haasteita.

2 MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: MENETELMÄKATSAUS

2.1 Pohjoismainen malli

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen kehitettiin 1970-luvun lopulla pohjoismainen malli, joka on esitelty yksityiskohtaisesti Matkailun edistämiskeskuksen (1983), Vuoriston ja Arajärven (1990) sekä Paajasen (1993a, 1993b, 1993c) julkaisuissa. Pohjoismainen malli jakautuu kahteen osaan, tulo- ja menomenetelmään. Tulomenetelmässä taloudellisia vaikutuksia tutkitaan yrityskyselyyn ja menomenetelmässä matkailijakyselyyn perustuen. Tulo- ja menomenetelmää voidaan soveltaa myös erikseen valitulla tutkimusalueella. Pohjoismaisella mallilla on mahdollista määritellä matkailun välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset sekä kunnallistaloudelliset nettovaikutukset. Suomessa mallin testauspaikkakuntia olivat Kuusamo (Jyväskylä 1981) ja Jyväskylä (Holopainen 1981). Samoihin aikoihin Jonninen (1981) selvitti pääkaupunkiseudun matkailun taloudellisia vaikutuksia menetelmällä, joka oli hyvin lähellä pohjoismaista mallia. Pohjoismaista mallia on käytetty erityisesti Suomessa. Mallin soveltaminen oli maassamme niin intensiivistä 1980-luvulla, että kyseinen vuosikymmen voidaan nimetä matkailumaantieteellisessä tutkimuksessa pohjoismaisen mallin aikakaudeksi (ks. Kauppila 2004: 29–37).

1980-luvulta lähtien pohjoismaista mallia on sovellettu lukuisissa paikallisen ja alueellisen tason matkailun taloustutkimuksissa. Alueellisella tasolla tarkoitetaan yhtä kuntaa suurempaa poliittis-hallinnollista alueyksikköä – lääniä, maakuntaa tai seutukuntaa (tilastointiyksikkö) – paikallistason käsittäessä yhden kunnan. Paikallistasolla on tutkittu Imatran (Tykkyläinen 1984), Lahden (Lahden kauppakamari 1985), Lappeenrannan (Ryynänen 1986), Hailuodon (Jurvakainen 1986; Möttönen 1986), Joensuun (Ikonen 1987), Nilsiä (Heiskanen 1988), Lohjan (Vuoristo & Arajärvi 1988), Kuusamon (Kauppila 1989; Malinen 1989), Virtain (Pitkänen 1990), Kolarin (Naalisvaara 1991; Rantakokko 1991), Espoon (Vuoristo & Paajanen 1991) ja Oulun (Havas 1993) matkailun taloudellisia vaikutuksia. Esimerkkejä alueellisista tutkimuksista ovat Häme (Kanta-Hämeen seutukaavaliitto 1984), Kymenlaakso (Kymenlaakson seutukaavaliitto 1985) ja Lappi (Jyväskylä 1988). Mallia on käytetty jopa matkailukeskustalla, sillä Kemi ja Mäkinen (1995) ovat mitanneet Kalajoen Hiekkasärkkien Saarinen ym. (1996) Saariselän matkailukeskuksen ja Isola (2013) Pyhä-Luosto-alueen matkailun taloudellisia vaikutuksia. Pohjoismaisella mallilla on tutkittu myös luontomatkailun aluetaloudellisia vaikutuksia paikallistasolla Kuhmossa (Rinne 1999; Rinne & Saastamoinen 2005), Ruunaalla (Eisto 2003) ja Saaristomerellä (Berghäll 2005). Hiljattain pohjoismaisen mallin tulomenetelmällä on selvitetty matkailun välittömiä talousvaikutuksia seututasolla Oulunkaaren seutukunnassa (Innolink Research Oy 2010) ja Savonlinnassa (Tahvanainen ym. 2011) sekä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia paikallistasolla Kalajoella (Kurttila ym. 2012) ja alueelli-

sella tasolla matkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksia Itä-Uudellamaalla (Ritalahti & Holmberg 2010), Uudellamaalla (Lopez ym. 2014), Etelä-Pohjanmaalla (Finnish Consulting Group 2014) ja Pohjois-Savossa (Lassila 2015). Kaakkois-Suomesta, joka on määritelty Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson alueeksi, on saatavissa vain pdf-esitys (Vuorela ym. 2013), samoin kuin Etelä-Savosta (Finnish Consulting Group 2015). Mallia soveltaen on mitattu myös museoiden taloudellista vaikuttavuutta kansantalouden tasolla (Piekkola ym. 2013).

Pohjoismaisen mallin tulo- (Kauppila 1999a) ja menomenetelmän (Kauppila 2001) periaatteista, ongelmakohtista ja niiden ratkaisuista on julkaistu laajat yhteenvedot. Tässä tutkimusraportissa lähestytään empiirisesti yrityksiä eli näkökulma myötäilee pohjoismaisen mallin tulomenetelmää. Tulomenetelmän haasteiksi on havaittu empiirisen aineiston hankinta, toimialaluokituksen hajanaisuus, toimialakohtaisten kokonaisliikevaihtotietojen kerääminen, matkailija-käsitteen jäsentymättömyys, tilastoviiveet, välillisten vaikutusten määrittäminen, johdettujen työpaikkojen laskeminen ja kunnallistaloudellisten vaikutusten määrittäminen. Tahvanainen ym. (2012) nostavat esille pohjoismaisen mallin ongelmana kerrannaisvaikutusten suppean määrittelyn verrattuna esimerkiksi panos–tuotos-malliin. Edellä mainittuihin ongelmakohtiin Kauppila (1999a) esittää ratkaisumalleja, mutta niitä ei ole tässä yhteydessä syytä käydä yksityiskohtaisesti läpi.

Tämän tutkimusraportin tavoitteisiin vedoten esitettävällä uudella mallilla on yhtymäkohtia pohjoismaisen mallin tulomenetelmän seuraaviin haasteisiin: empiirisen aineiston hankinta, toimialaluokituksen hajanaisuus, toimialakohtaisten kokonaisliikevaihtotietojen kerääminen ja matkailija-käsitteen jäsentymättömyys. Näihin ongelmakohtiin tuodaan tässä tutkimusraportissa osaltaan vastauksia.

2.2 MTT-malli

Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus, myöhemmin Matkailun Kehitys Oy ja Haaga Tutkimus/Haaga-Perho, on luonut MTT-mallin, jota on sovellettu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten selvittämisessä. Malliin liittyviä yksityiskohtaisia toiminta- ja toteutusperiaatteita ei ole tuotu julki, mutta selvityksissä on kuitenkin liitteenä kaaviokuva mallista. MTT-malli perustuu kohdealueelta kerättyihin yritys-, matkailija- ja kotitalouskyselyihin. Mallilla voidaan määritellä matkailun välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset sekä kunnallistaloudelliset nettovaikutukset. Malli näyttäisi muistuttavan pohjoismaista mallia käsitteiden ja välittömän matkailutulon (tulomenetelmä) ja välittömän matkailumenon (menomenetelmä) osalta. Esimerkiksi Kuusamon tapauksessa (Södervall 1993) perustana on pohjoismainen malli, mutta tutkimuksessa on hyödynnetty sekä Matkailun edistämiskeskuksen että Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskuksen aikaisempia tutkimustuloksia matkailijoiden rahankäytöstä. Näin oletetaan, että Kuusamossa vierailevien matkailijoiden rahankäyttö ei poikkea keskimääräisistä kulutustottumuksista.

Tutkimuskeskus on julkaissut matkailun aluetaloudellisia selvityksiä paikalliselta, seudulliselta, alueelliselta ja kansalliselta tasolta. Paikallistasolla tutkimukset käsittelevät Savonlinnaa (Sairanen 1988a), Kerimäkeä (Sairanen 1988b), Punkaharjua (Sairanen 1988c), Vaasaa (Kettunen 1990; Kemppainen 1993; Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus 1997), Kuusamoaa (Södervall 1993) ja Kuopiota (Piirainen & Ruuskanen 1997). Seudulliselta ja alueelliselta tasolta on julkaistu tutkimuksia Ylä-Savosta (Suvanto 1991), Kuusiokuntien alueelta (Kemppainen 1991), Lapista (Tekoniemi-Selkälä & Södervall 1992) ja Etelä-Päijänteeltä (Auranen & Santala 1997). 2000-luvulla tapaustutkimukset ovat käsitelleet paikallistasolla muun muassa Oulua (Boman ym. 2004; Haaga-Perho 2009a), Ähtäriä (Haaga Tutkimus 2005a) sekä Enontekiön, Kittilän ja Kolarin kuntia (Haaga-Perho 2009b). Lisäksi on selvitetty tapahtuman, Kaustisen kansanmusiikkifestivaalin, talousvaikutuksia Kaustisen ja Vetelin kunnissa (Haaga-Perho 2007a). Seudulliselta ja alueelliselta tasolta tuoreimpia esimerkkejä ovat Savonlinnan seutu (Sormunen ym. 2000), Uusimaa (Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 2000), Lahden seutu (Haaga Tutkimus 2005b), Mikkelin seutu (Österlund & Ohtonen 2005), Oulunkaaren seutukunta (Haaga-Perho 2007b), Kymenlaakso (Piirainen 2008) ja pääkaupunkiseutu (Haaga-Perho 2008). Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus on selvittänyt myös kansallisella tasolla Suomen (Aira & Kauppi 1994; Auranen & Hämäläinen 1997) matkailun taloudellisia vaikutuksia.

Tämän tutkimusraportin tavoitteiden näkökulmasta MTT-mallin ongelmakohdat muistuttavat pitkälti pohjoismaista mallia. Tuntematta tarkemmin mallin yksityiskohtia empiirisen aineiston hankinnan voisi tulkita olevan myös MTT-mallissa haastavaa. Lisäksi mallilla toteutetuissa selvityksissä on käytetty hajanaista toimialaluokitusta.

2.3 Panos–tuotos-malli

Tahvanainen ym. (2012) selvittivät paikallistason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kansainvälisessä tutkimuksessa käytettyjä menetelmiä Google Scholarin ja Googlen erilaisilla hauilla. Lopputulos osoitti, että panos–tuotos-mallin soveltaminen on ollut selvästi yleisintä kansainvälisissä matkailun aluetaloudellisissa vaikutustutkimuksissa. Panos–tuotos-mallissa käytetyssä avoimen talouden mallissa talouden hyödykkeiden tuottajina ovat toimialat, jotka ostavat tuotoksensa valmistamiseksi panoksia. Näitä ovat toisten toimialojen välituotteet ja tuotannontekijät (työ ja pääoma). Välituotteiden lisäksi toimialat myyvät lopputuotteita. Lopputuotteen kysyntä asetetaan mallissa muuttujaksi, joka määrittää talouden eri tuotteiden valmistuksen mallin kuvaamien riippuvuuksien mukaisena prosessina (Tahvanainen ym. 2012: 45). Panos–tuotos-malli perustuu tutkimuskohteen taloutta kuvaaviin panos–tuotostaulukoihin. Taulukko on kohteen talouden toimialojen tuotosten ja panosten käytön rahamääräinen kuvaus. Panos–tuotos-mallin soveltaminen matkailuun ja sen menetelmälliset yksityiskohdat sudenkuoppineen on esitetty kattavasti kirjallisuudessa (esim. Archer 1977, 1996; Fletcher 1989; United Nations 1990; Briassoulis 1991; Fletcher & Archer 1991; Dwyer

ym. 2004). Mallilla voidaan määritellä matkailun välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset.

Panos–tuotos-mallia on sovellettu Suomessa paikallis- ja seututasolla. Airola (1985) ja Lankola (1992) ovat tutkineet Turun kaupungin matkailun taloudellisia vaikutuksia. Myös Eriksson (1992) nostaa esille Turun tapauksessa panos–tuotos-mallin aluetaloudellisten vaikutusten laskemisessa. Paikallistasolta tuoreimpia panos–tuotos-mallin sovelluksia ovat kulttuuri-tapahtuman taloudellisten vaikutusten mittaaminen Kaustisilla (Tohmo 2005), luontomatkailun vaikutusten arviointi Pallas-Ounastunturin kansallispuistossa (Huhtala 2006), luonnon käyttöön perustuvien, matkailu mukaan lukien, elinkeinojen vaikutus Inarin paikallistalouteen (Vatanen ym. 2006) sekä Seitsemisen ja Helvetinjärven kansallispuistojen matkailun taloudelliset vaikutukset paikallistasolla (Huhtala ym. 2009). Hiljattain panos–tuotos-mallilla on selvitetty seututasolla matkailun kerrannaisvaikutuksia Savonlinnassa (Tahvanainen ym. 2011). Kansainvälisesti panos–tuotos-mallia on sovellettu lukuisissa tutkimuksissa kansallisella (esim. Archer 1995; Archer & Fletcher 1996), alueellisella (esim. Wagner 1997; West & Gamage 2001; Saayman & Saayman 2006) ja paikallisella tasolla (esim. Finn & Erdem 1995; Graham ym. 1995; Saeter 1998; Frechtling & Horvath 1999). Mallia on hyödynnetty myös erilaisten tapahtumien yhteydessä eri aluetasoilla (ks. Crompton ym. 2001; Chhabra ym. 2003; Gelan 2003; Jackson ym. 2005; Lee & Taylor 2005).

Panos–tuotos-mallin haasteet liittyvät aineiston saatavuuteen ja laatuun (Archer 1996). Ensiksi, alueellisia panos–tuotos-tilastoja julkaistaan hyvin harvoin. Esimerkiksi Suomesta Tilastokeskus (2015a) on julkaissut vuotta 2002 koskevat maakunnalliset panos–tuotos-tilastot vuonna 2006. Taulukoita ei ole saatavissa seutu- tai paikallistasolta. Toiseksi, mikäli tutkimuskohteen tuotantorakenne poikkeaa huomattavasti kansallisesta tuotantorakenteesta, valtakunnantason taulukoista johdetut kertoimet eivät sovellu alueellisten ja paikallisten kerrannaisvaikutusten laskemiseen. Paajanen (1994) on käynyt läpi pohjoismaisen mallin ja panos–tuotos-mallin periaatteita. Myös hän nostaa esille panos–tuotos-mallin kohdalla toimialatilastoinnin kattavuuteen ja laatuun liittyvät haasteet erityisesti paikallistalouksien kohdalla. Kolmanneksi, panos–tuotos-mallin on katsottu yliarvioivan kerrannaisvaikutuksia, mihin on vastattu kehittämällä uusia menetelmiä, kuten yleinen tasapainomalli (ks. Zhou ym. 1997; Dwyer ym. 2004; Blake ym. 2006). Yleistä tasapainomallia on käytetty muun muassa Australiassa, kun on arvioitu tapahtumien vaikutusta matkailuelinkeinoon (ks. Dwyer ym. 2005, 2006).

Tämän tutkimusraportin tavoitteisiin viitaten panos–tuotos-mallin soveltaminen edellyttää vankkaa kansantalouden (tilinpidon) osaamista. Menetelmä on kohtalaisen kallis toteuttaa, koska se vaatii aikaa ja resursseja esimerkiksi kentältä kerättyjen matkailijakyselyiden ja usein myös yrityskyselyiden toteuttamiseen. Lisäksi panos–tuotos-tilastoja julkaistaan harvoin ja niiden johtaminen paikallistasolle on haastavaa.

2.4 Koillismaan malli

Pohjoismaisen mallin kritiikkiin vastaten Piirala (1997) on mitannut matkailun taloudellisia vaikutuksia alueellisella tasolla, Kainuussa. Hän on luonut Kainuun mallin. Siinä on pyritty standardoimaan pohjoismaista mallia, erityisesti tulomenetelmän toimialaluokitusta. Hänen ajatuksiaan on edelleenkehitetty ja täsmennetty Koillismaan mallissa, joka perustuu Koillismaan (Hätälä & Kauppila 1999) ja Kuusamon (Kauppila 1999a) tutkimuksiin. Koillismaan mallissa toimialaluokituksen standardointia on viety pitemmälle ja otettu entistä enemmän huomioon olemassa oleva tilastoaineisto ja sen hyödyntäminen. Monipuolisella tilastoaineistolla on pyritty ennen muuta keventämään empiirisen aineiston hankintaa kentältä. Mallilla on mahdollista tarkastella matkailun välittömiä, välillisiä ja johdettuja vaikutuksia. Välilliset – ja osittain johdetut – vaikutukset määritelläänkin pohjoismaisesta mallista poiketen laskennallisesti ja erilaisiin tilastoihin tukeutuen. Koillismaan malli keskittyy tulomenetelmään eli yrityskyselyyn, mutta siitä on myös menomenetelmä- eli (kalastus)matkailijakyselysovellus (ks. Kauppila ym. 2011; Kauppila & Karjalainen 2012; Kuosku ym. 2014).

Koillismaan mallia on sovellettu paikallisella, seudullisella, alueellisella ja kansallisella tasolla. Paikallistasolla mallia tai sen ajatuksia on käytetty Inarin (Alakiuttu & Juntheikki 1999; Kauppila 1999b; Rosqvist 2008), Pelkosenniemen (Saarinen & Kauppila 2002) ja Kalajoen (Kutilainen 2004) kohdalla, seututasolla Koillis-Suomen (Juntheikki & Korhonen 2005) tapauksessa sekä alueellisella tasolla Kainuussa (Juntheikki 2002) ja Pohjois-Savossa (Tyni 2003). Lisäksi sitä on hyödynnetty valtakunnantasolla (Laakkonen 2002). Mallia on käytetty myös matkailukeskustasolla, Kolilla (Mikkonen & Lahovuori 2014). Viime aikoina Koillismaan mallia on edelleenkehitetty, ja näitä uusia menetelmällisiä täsmennyksiä on sovellettu kalastusmatkailuun: lijoen kalastusmatkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen (Kauppila ym. 2011; Kauppila & Karjalainen 2012) sekä Oulanka-, Kitka- ja Kuusinkijoen kalastusmatkailun aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen (Kuosku ym. 2014). Täsmennykset koskevat lähinnä palkkatulo- ja palkkaverotulovaikutusten määrittämistä. Viimeaikaisista selvityksistä Lapin kuntia (Satokangas 2013), Kemiä (Satokangas 2014) ja Tampereen seutukuntaa (Manka & Wallenius 2014) käsittelevät matkailun aluetalouksraportit on laadittu täsmennetyn Koillismaan mallin periaatteita mukaillen. Matkailun lisäksi täsmennetyn Koillismaan mallin periaatteita on hyödynnetty Kuusamon matkailuelinkeinon ja mahdollisen kaivostoiminnan talousvaikutusten arvioinnissa (Kauppila 2012b, 2013a).

Koillismaan mallista on luotu myös matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä, jonka avulla on päivitetty esimerkiksi Kuusamon matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset vuosittain tiettyjen oletusarvojen mukaan (ks. Kauppila 1999a, 1999c, 2007, 2009a, 2011b, 2012a; Kauppila & Ervasti 2001; Ervasti & Kauppila 2003). Kuusamon lisäksi seurantajärjestelmää on käytetty paikallistasolla Inarissa (Herranen & Vallo 2008; Kauppila 2013b,

2014a) ja Sotkamossa (Kauppila 2009b), seututasolla Koillis-Suomessa (Kauppila 2011a) ja alueellisella tasolla Kainuussa (Juntheikki 2003, 2004; Kauppila 2011b). Seurantajärjestelmän perustana ovat TOL (2008) toimialaluokitukseen pohjautuvat standardoidut toimialasiällöt sekä empirian kautta tuotetut toimialakohtaiset matkailuliikevaihtoprosentit ja aluekohtaiset tulo- ja työllisyyskertoimet.

Tämän tutkimusraportin tavoitteiden kannalta Koillismaan malli tarjoaa mielenkiintoisen lähtökohdan. Täsmennetyssä Koillismaan mallissa on hyödynnetty monipuolisesti olemassa olevaa ja päivitettävää tilastoaineistoa, mikä keventää empirian hankintaa kentältä. Lisäksi sovellettava tilastoaineisto on perusta systemaattiselle, kevyesti toteutettavalle, dynaamiselle ja kustannustehokkaalle seurantajärjestelmälle.

2.5 Matkailun satelliittitilinpito

Matkailun satelliittitilinpito on kansainvälinen standardoitu tilastojärjestelmä, joka mahdollistaa maakohtaiset ja alueelliset vertailut. Siinä kansantalouden tilinpidon käsitteistöön, määritelmiin ja luokitteluihin yhdistetään erilaisia tilastoaineistoja ja tutkimustietoa matkailun taloudellisten vaikutusten selvittämiseksi. Esimerkiksi Suomessa maakuntatason tarkastelussa matkailun satelliittitilinpidoissa kansantalouden tilinpidon ja aluetilinpidon tietoihin yhdistettiin Matkailutilaston, Suomalaisten matkailu -tutkimuksen, Rajahaastattelututkimuksen, Yritys- ja toimipaikkarekisterin sekä Rakennetilaston kyselykannan, Kesämökkitilaston ja erilaisten liikennevirtoja kuvaavien tilastojen tietoja (Konttinen 2005, 2006). Tuoreimmassa valtakunnantason raportissa matkailukysynnän perustana ovat matkustustase ja henkilöliikennetase, jotka muodostavat matkailutilinpidon kokonaiskulutuksen. Lisäksi hyödynnetään Rajahaastattelututkimuksen, Suomalaisten matkailu -tutkimuksen, Henkilöliikennetutkimuksen, Majoitustilastojen, Julkisen liikenteen suoritetilaston sekä Yritysrekisterin tilinpäätös- ja toimipaikkatilastojen tietoja (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a). Tilastot ymmärretään ikään kuin kansantalouden tilinpidon ja aluetilinpidon satelliiteiksi. Matkailun satelliittitilinpidon periaatteet on esitetty *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework (2001)* -asiakirjassa (Comission of the European Communities ym. 2001), jota on täsmennetty myöhemmin suosituksilla matkailun alueellisen vaikuttavuuden mittaamisen ja maakohtaisten satelliittitilinpitojärjestelmän kehittämiseen (ks. United Nations ym. 2010). Matkailun satelliittitilinpidon avulla tutkitaan esimerkiksi matkailijoiden kulutusta, matkailutarjontaa ja -kysyntää sekä matkailutoimialojen työllisyyttä. Kyse on matkailun välittömistä vaikutuksista, sillä matkailun välillisiä ja johdettuja vaikutuksia ei voida analysoida satelliittitilinpidolla.

Matkailun satelliittitilinpidolla on Suomessa selvitetty valtakunnantason (Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 2001; Savela ym. 2004; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a) ja alueellisen tason (Konttinen 2005, 2006) matkailun taloudellisia vaikutuksia. Matkailun satelliittitilinpidon ja Koillismaan mallin toimialaluokitusten eroja ja niiden vaikutusta matkailutuloon

ja -työllisyyteen on tutkittu alueellisella tasolla Kanta-Hämeessä (Helen ym. 2006) ja paikallistasolla Inarissa (Rosqvist 2009). Koillismaan mallissa käytetty toimialaluokitus on yleisesti ottaen laajempi kuin matkailun satelliittitilinpidoon, minkä vuoksi Koillismaan mallilla lasketut matkailun taloudelliset vaikutukset ovat kokonaisuudessaan suuremmat kuin satelliittitilinpidoon avulla saadut tulokset. Esimerkiksi korjaamo- ja huoltamotoiminta on määritelty satelliittitilinpidoissa suppeammin, eikä satelliittitilinpito ota huomioon lainkaan erikoisvähittäiskauppa-toimialaa. Satakunnan maakunnan, Porin seutukunnan ja sen kuntien matkailun aluetaloudellisten vaikutusten määrittämisessä Karppinen ja Vähäsantanen (2011; ks. myös Karppinen ym. 2012) tukeutuivat Konttisen (2006) satelliittitilinpidoon toimialaluokitukseen TOL (2008) toimialauudistus huomioon ottaen. He sovelsivat Konttisen tutkimuksen kautta saatuja matkailuliikevaihtoprosentteja arvioidessaan Satakunnan matkailuliikevaihtoprosentteja ja käyttivät maakuntatason tietoja niin seutu- kuin paikallistasolle olettaen, että ne pysyvät muuttumattomina eri aluetasoilla. Matkailun välittömät tulo- ja työllisyysvaikutukset esiteltiin ainoastaan kokonaisuuksina, ei toimialoittain. Matkailun kerrannaisvaikutukset, jotka määriteltiin vain maakuntatasolla, Karppinen ja Vähäsantanen laskivat keynesiläisen matkailutulokertoimen avulla. Karppinen ja Vähäsantanen (2014) ovat esittäneet luomallaan matkailun aluetalousvaikutusten mukaisella lähestymistavalla myös tapahtuma- ja festivaalilusterin laskennallisen aluevaikutusmallin.

Matkailun satelliittitilinpitoon liittyy muutamia haasteita. Ensiksi, matkailutoimialat on määritelty suppeahkosti. Suomessa valtakunnantason (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a) ja alueellisella tasolla (Konttinen 2005, 2006) ne on luokiteltu matkailulle tyypillisiin toimialoihin, matkailun liitännäistoimialoihin ja matkailulle ei-ominaisiin toimialoihin. Tässä luokituksessa esimerkiksi vähittäiskauppa on vain osittain mukana matkailutoimialoissa. Toiseksi, Suomen tapauksessa matkailutoimialojen työllisyydessä ei ole kyse matkailun työllisyysvaikutuksista vaan matkailutoimialojen työllisyys kattaa myös muiden kuin matkailijoiden aikaansaaman työllisyyden. Toisin sanoen työllisyysvaikutuksissa on mukana matkailukysynnän lisäksi paikallinen kysyntä. Tuoreimmassa valtakunnantason raportissa on pyritty erottamaan matkailun aikaansaama työllisyys paikallisesta kysynnästä toimialoittain. Tosin matkailutoimialoista puuttuu vähittäiskauppa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a). Kolmanneksi, matkailun satelliittitilinpito ei ota huomioon lainkaan matkailun aikaansaamia kerrannaisvaikutuksia.

Tämän tutkimusraportin tavoitteiden näkökulmasta matkailun satelliittitilinpito on pohjana matkailutoimialojen muodostamiseen ja luokitukseen. Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) suosituksissa on pitkälti huomioitu matkailun kansainvälisen satelliittitilinpidoon toimialaluokitus, joka on jalkautettu yksityiskohtaisesti TOL (2008) toimialaluokitukseen. Matkailun satelliittitilinpidoilla toteutettujen matkailun aluetaloudellisten vaikutustutkimusten haaste liittyy ennen muuta siihen, että ne rajautuvat valtakunnantason ja alueelliselle tasolle eivätkä siten ulotu seutu- tai paikallistasolle.

2.6 Yhteenveto malleista

Edellä käytiin läpi lähinnä Suomessa toteutettujen matkailun aluetaloudellisten vaikutustutkimusten keskeiset menetelmät. Ne jaettiin viiteen ryhmään: pohjoismainen malli, MTT-malli, panos–tuotos-malli, Koillismaan malli ja matkailun satelliittitilinpito. MTT-malli ja Koillismaan malli pohjautuvat osittain pohjoismaiseen malliin.

Jokaisella menetelmällä on omat periaatteet ja toimintamallit, joista juontuvat mallien vahvuudet ja heikkoudet (taulukko 1). MTT-mallia ei ole selvityksissä avattu yksityiskohtaisesti eikä mallin toimintaperiaatteista ole siten tarkkaa tietoa, minkä vuoksi se jouduttiin jättämään pois yhteenvetotaulukosta. Yleisesti on todettava, että on mahdotonta sanoa, mikä malleista on paras, koska jokaisella on omat vahvuutensa ja heikkoutensa. Tutkimuksen tavoitteet sekä käytettävissä olevat aineelliset ja aineettomat resurssit määrittävät pitkälti sen, mikä on tarkoituksenmukaisin ja toteutettavissa oleva malli kussakin tapauksessa. On huomattava, että matkailun satelliittitilinpitoa lukuun ottamatta malleja on sovellettu paikallistasolle.

Tämän tutkimusraportin tavoitteiden näkökulmasta esiteltyjen mallien haasteet liittyvät lähinnä empiirisen yritysaineiston hankintaan ja käsitteiden määrittelyyn. Tavoitteiden mukaisesti tässä raportissa pyritään keventämään empiirisen aineiston hankintaa luopumalla vastauskirjekuoren kera tai sähköisesti lähetettävistä kyselylomakkeista. Tämä osa korvataan sähköpostikyselyillä, puhelinhaastatteluilla, henkilökohtaisilla tapaamisilla ja toimialaryhmätapaamisilla sekä olemassa olevan tilastotiedon hyödyntämisellä. Empiirisen aineiston hankinnan keventämisellä ja olemassa olevan tilastotiedon käytöllä on yhteys mallin soveltamisen helppouteen. Tällä pyritään siihen, että matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen ja seuranta eivät vaadi kohtuuttomasti erityistaitoja tai -tietoja. Empirian kohdalla päätoimialat jaetaan alatoimialoihin, mikä helpottaa matkailun merkityksen arviointia. Käsitteiden määrittelyssä tukeudutaan pitkälti Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) suosituksiin niin matkailija- ja matkailu-käsitteessä kuin toimialaluokituksissa. Viimeksi mainitussa keskeisessä asemassa on TOL (2008) toimialaluokitus. Usein tutkimuksissa jää avaamatta yksityiskohtaisesti käytettyjen matkailutoimialojen (esim. majoitus- ja ravitsemistoiminta) sisältö. Täsmällisellä TOL (2008) toimialaluokitukseen perustavalla erittelyllä vastataan myös tutkimusraportin kolmanteen tavoitteeseen, jossa luodaan matkailun aluetaloudellisten vaikutusten systemaattinen seurantarjestelmä. Olennainen osa seuranta on toimialoitteisten matkailuliikevaihtoprosenttilukujen esittäminen toimialasisältöineen ja -koodeineen, mitä ei ole tehty Koillismaan mallia lukuun ottamatta muilla malleilla toteutetuissa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimuksissa.

Taulukko 1. Yhteenveto keskeisistä Suomessa sovelletuista matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalleista (muokaten ja täydentäen Tahvanainen ym. 2012: taulukko 3).

	Pohjoismainen malli	Panos-tuotos -malli	Koillismaan malli	Matkailun satelliittitilinpito
Matkailun määrittely	Toimialaluokituksen mukaiset kyselyt matkailijoille ja yrityksille	Toimialaluokituksen (TOL 2008) mukainen tai apumuuttujien avulla arvioitu matkailukysyntä toimialojen tuotoksesta	Toimialaluokituksen mukaiset kyselyt (matkailijoille) ja yrityksille, toimialaluokitus standardoitu TOL (2008) mukaan	Toimialaluokitus (TOL 2008) perustuu matkailulle tyypillisiin, liitännäisiin ja ei-ominaisiin toimialoihin
Aineistot	Kyselyt, tilastoaineistot	Panos-tuotos-tilaukukset (TK:n tai johdetut)	Kyselyt, monipuoliset tilastoaineistot	Alueelliset matkailun satelliittitilinpidoon taulukot
Kerrannaisvaikutukset	Kyselyjen toisto hankintaketjuissa, vakiokulutuskerroin johdetuissa vaikutuksissa	Tuotanto tai tuotanto-kulutus panos-tuotos -malli	Välilliset (ja osittain johdetut) vaikutukset laskennallisesti ja tilastoilla, vakiokulutuskerroin johdetuissa vaikutuksissa	Ei määritellä
Aluetaso	Alueellinen, paikallinen	Kansallinen, alueellinen, paikallinen	Alueellinen, paikallinen	Kansallinen, alueellinen
Vahvuudet	Sovellettavuus ja muokkaus tapauskohtaisesti, toistettavuus, monipuolisuus	Kerrannaisvaikutusten määrittäminen seikkaeräisesti	Sovellettavuus ja muokkaus tapauskohtaisesti, toistettavuus, monipuolisuus, seurantamahdollisuus	Kansainvälinen vertailtavuus
Heikkoudet	Empiria raskas toteuttaa, vakiokulutuskerroin, kuvaa vain matkailun kytkennät	Paikallisten panos-tuotos-tilaukoiden kerääminen työlästä, mekaanisesti johdetut alemman tason taulukot, alueellisia panos-tuotos-tilaukoita julkaistaan harvoin	Empiria raskaahko toteuttaa, vakiokulutuskerroin, kuvaa vain matkailun kytkennät	Toimialaluokitus suppeahko esim. kaupan osalta, työllisyydessä mukana vain matkailulle tyypilliset toimialat (ei määritellä matkailun osuutta), kerrannaisvaikutuksia ei määritellä
Haaste(et) tämän tutkimuksen tavoitteiden näkökulmasta	Empiirisen (yritys)aineiston hankinta, toimialaluokituksen hajautisuus, toimialakohdainten kokonaisliiketoimintatietojen kerääminen, matkailija-käsitteen jäsentymättömyys	Kansantalouden (tilinpidon) osaaminen, empiirisen aineiston hankinta	Empiirisen (yritys)aineiston hankinta	Ei ole toteutettu paikallistasolla

3 TUTKIMUSALUE, -AINEISTOT JA -MENETELMÄT

3.1 Oulun matkailutarjonta ja -kysyntä

Suomi on jaettu matkailumaantieteellisesti viiteen suuralueeseen: Kulttuurialue, Järvialue, Pohjanmaa, Vaara-alue ja Lappi (Artman ym. 1978; Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Suuralueet on muodostettu luonnonmaantieteellisten tekijöiden perusteella, erityisesti luonnonvetovoimatekijöihin nojaten. Matkailumaantieteellisessä suuraluejaossa Oulu kuuluu Pohjanmaahan. Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategiassa Oulun kaupunki ja kaupunkiseudun kohteet on määritelty maakunnan yhdeksi kärkimatkailukeskukseksi (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2015).

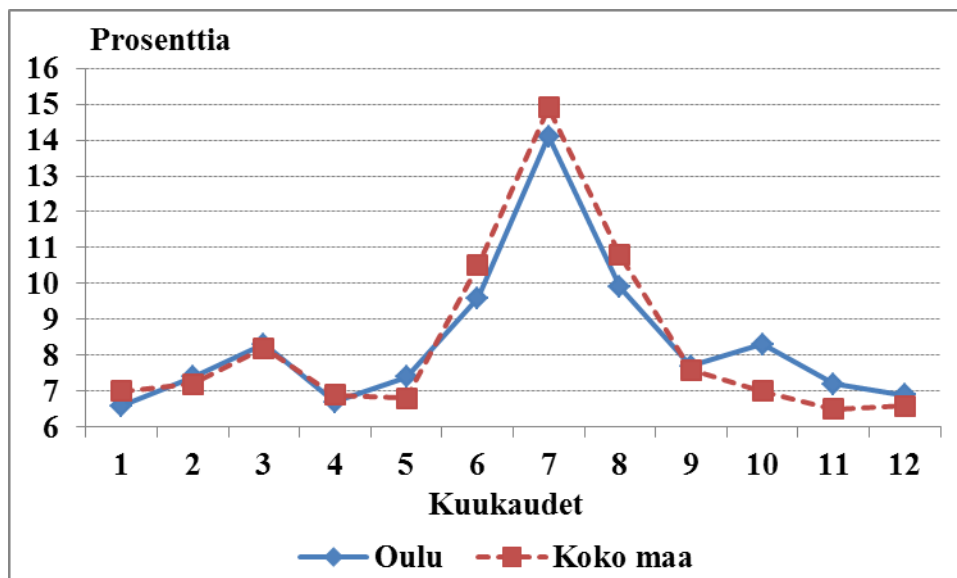
Suomen kuntien matkailutarjontaa voidaan selvittää Suomen matkailun aluerakenne -tutkimuksen (Leinonen ym. 2007) avulla. Selvityksessä tarjonta koostuu neljästä elementistä: luonnonvetovoimasta, kulttuurivetovoimasta, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluista sekä ohjelmapalveluista ja tapahtumista. Mainitut tarjontatekijät sisältävät puolestaan useita indikaattoreita, ja jokainen tekijä on jaettu hierarkkisesti neljään luokkaan. Tarkastelu korostaa kunkin tekijän monipuolisuutta. Tarjontatekijöiden perusteella Oulun vahvuudet ovat majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluissa sekä ohjelmapalveluissa ja tapahtumissa, sillä näissä tekijöissä Oulu sijoittuu ensimmäiseen luokkaan. Kulttuurivetovoimassa Oulu on toisessa luokassa ja luonnonvetovoimassa kolmannessa luokassa. Tarjontatekijöiden synteesin lopputulemana Suomen matkailun aluerakenne -tutkimuksessa kunnat on jaettu hierarkkisesti neljään luokkaan: A-, B-, C- ja D-tason matkailukuntiin. Oulu on matkailutarjonnan mukaan A-tason matkailukunta. Kaikkiaan raportissa on määritelty 20 kuntaa A-tason matkailukunnaksi. On huomattava, että Suomen matkailun aluerakenne -tutkimus perustuu vuoden 2005 tietoihin. Näin ollen Oulun maantieteelliset rajat määrittävät ennen vuoden 2013 alusta toteutunutta suurta kuntaliitosta.

Suomen kuntien matkailukysyntää voidaan tarkastella Tilastokeskuksen majoitustilastojen perusteella. Tilastoinnin piiriin kuuluvat majoitusliikkeet, joissa on vähintään 20 vuodepaikkaa tai sähköpistokkeella varustettua matkailuvaunupaikkaa sekä retkeilymajat (Tilastokeskus 2015b). Vuonna 2014 Oulussa kertyi 606 060 yöpymisvuorokautta, joista kansainvälisiä yöpymisiä oli 120 994 vuorokautta eli 20 prosenttia kokonaisyöpymisistä. Koko maassa kansainvälisten yöpymisten osuus oli 29 prosenttia kokonaisyöpymisistä. Yöpymisten perusteella tärkeimmät kansallisuudet Oulussa olivat venäläiset (16 714 yöpymisvuorokautta, 13 prosenttia kaikista kansainvälisistä yöpymisistä), norjalaiset (14 913 yöpymisvuorokautta, 12 %), ruotsalaiset (13 614 yöpymisvuorokautta, 11 %) ja saksalaiset (12 135 yöpymisvuorokautta, 10 %). Edellä mainitut kansallisuudet kattoivat 46 prosenttia kaikista kansainvälisistä yöpymisistä. Koko maassa merkittävimmät kansallisuudet olivat venäläiset (24 prosenttia kaikista

kansainvälisistä yöpymisistä), ruotsalaiset (9 %), saksalaiset (9 %) ja britit (8 %). Nämä kansallisuudet kattoivat puolet kaikista kansainvälisistä yöpymisistä (VisitFinland 2015a, 2015b). Yöpymisvuorokausien perusteella suhteellisesti tarkasteltuna Oulun matkailun kansainvälistymisaste on alhaisempi kuin maassa keskimäärin, ja kansallisuuksista norjalaiset ovat yliedustettuina ja vastaavasti venäläiset aliedustettuina koko maahan verrattuna.

Suomen kuntien matkailukysyntä voidaan tyypitellä neljään luokkaan Kauppilan (1998) esittämän matkailualueiden rakenneanalyysin avulla. Ryhmittely perustuu Tilastokeskuksen majoitustilastojen yöpymisvuorokausiin. Luokat on muodostettu matkan tarkoituksen (työ tai vapaa-aika) ja matkailijoiden lähtömaan (kotimaa tai ulkoma) mukaan käyttäen jakoperustana valtakunnallista keskiarvoa. Näin Suomen kunnat on ryhmitelty yöpymisvuorokausien perusteella rakenteellisesti neljään luokkaan: kotimainen vapaa-ajanmatkailu, ulkomainen vapaa-ajanmatkailu, kotimainen työmatkailu ja ulkomainen työmatkailu. Rakenneanalyysissa on siten kyse maan sisäisestä tyypittelystä. Tässä tutkimusraportissa oli mahdollista soveltaa vuoden 2011 tietoja (Tilastokeskus 2014a), sillä matkan tarkoituksen mukaiset kattavat kunnittaiset yöpymisvuorokausitiedot ovat maksullisia. Rakenneanalyysin perusteella Oulu kuuluu kotimaisen työmatkailun luokkaan.

Vuonna 2014 Oulun yöpymisvuorokaudet vaihtelivat vuodenajoittain (kuva 4). Sesonkina erottui kesäkaudella kesä-elokuu. Vähiten yöpymisvuorokausia kertyi tammikuussa. Oulun yöpymisvuorokausien vuodenaikaisvaihtelu noudatti pitkälti koko maan vastaavaa. Oulun yöpymisvuorokausista kesäkaudella (touko-lokakuu, 6 kk) kertyi hieman alle 60 prosenttia ja talvikaudella (marras-huhtikuu, 6 kk) hieman yli 40 prosenttia kokonaisyöpymisistä, aivan kuten koko maan kohdalla (VisitFinland 2015a).



Kuva 4. Kuukausittainen yöpymisvuorokausien suhteellinen osuus (%) kokonaisyöpymisistä Oulussa ja koko maassa vuonna 2014 (VisitFinland 2015a).

Matkustajamäärillä mitattuna Oulun lentoasema on Suomen toiseksi vilkkain. Vuonna 2014 Oulun lentoaseman kautta kulki 960 547 matkustajaa, joista kansainvälisiä matkustajia oli 130 611 eli 14 prosenttia kokonaismatkustajamäärästä (Finavia 2015). On huomattava, että Finavian tilastot kuvaavat kotimaisen ja kansainvälisen lentoliikenteen matkustajamäärää, eivät kotimaisten ja kansainvälisten matkustajien määrää. Kotimaan lentoliikenteen matkustajista osa on ulkomaalaisia (Järviluoma ym. 2015: 3). Vuonna 2013 Oulussa oli 4 365 kesämökkiä (Tilastokeskus 2015c).

Oulun seudulla on voimassa oleva matkailustrategia vuoteen 2020 (BusinessOulu 2014). Matkailustrategiassa asetetaan matkailulle aluetaloudellisia tavoitteita. Vuoteen 2020 mennessä tavoitteena on liikevaihdon osalta 100 miljoonan euron kasvu ja työllisyyden kohdalla 800 henkilötyövuoden lisäys. Keskeiset kehittämistoimenpiteet liittyvät kärkituotteiden ja laadun kehittämiseen, pitkäjänteiseen markkinointiin ja myyntityöhön, saavutettavuuden ja toimintaympäristön kehittämiseen, tutkimus-, koulutus- ja kehittämistyöhön sekä yhteistyöhön ja työnjakoon.

3.2 Tutkimusaineistot

Vuositason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamis- ja seurantamallin tutkimusaineisto perustuu Tilastokeskuksen (2015d) yritysrekisterin toimialoittaisiin kokonaisliikemvaihto- ja kokonaistyöllisyystietoihin (henkilötyövuodet). Toimialakohtaiset Oulun tiedot tilattiin TOL (2008) toimialaluokitukseen tukeutuen ja ottamalla huomioon Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) aikaisemmin esitetyt toimialasuositukset, joita hieman hienosäädettiin. Toimialat jaettiin liitteen I mukaisesti viiteen luokkaan: korjaamo- ja huoltamotoiminta (vuonna 2013 toimipaikkoja yhteensä 162 kpl), vähittäiskauppa (712 kpl), majoitus- ja ravintomitoiminta (358 kpl), liikenne (285 kpl) sekä virkistys- ja muut palvelut (159 kpl).

Alueellisen yritystoimintatilaston peruskehikon muodostaa Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisteri ja tilastoyksikkö on toimipaikka. Toimipaikalla tarkoitetaan taloudellista yksikköä, jossa saman omistajuuden tai valvonnan alaisuudessa harjoitetaan mahdollisimman samanlaisten tavaroiden ja palvelujen tuotantoa tavallisimmin yhdellä sijaintipaikalla. Toimipaikka voi jo sellaisenaan muodostaa yrityksen (yksitoimipaikkainen yritys) tai sitten olla selkeästi rajattava osa yritystä (monitoimipaikkainen/monitoimialainen yritys). Toimipaikan alueellisena yksikkönä on pääsääntöisesti kunta. Tästä seuraa, että yrityksen eri kunnissa sijaitsevat toimipaikat katsotaan erillisiksi tilastoyksiköiksi. Joissakin tapauksissa tilastoyksikkönä joudutaan käyttämään useamman toimipaikan muodostamaa kokonaisuutta (Tilastokeskus 2015e). Tilastojen perustiedot pohjautuvat hallinnollisiin aineistoihin, kuten verohallinnon rekistereihin, ja tiedonkeruuseen yrityksiltä ja yritysten toimipaikoilta (Tilastokeskus 2015e; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c).

Tilastokeskuksen yritysrekisteriin kuuluvat yritykset ja toimipaikat, jotka ovat toimineet yli puoli vuotta tilastovuonna ja jotka ovat työllistäneet enemmän kuin puoli henkilötyövuotta tai joiden liikevaihto on ylittänyt vuosittain määritellyn tilastorajan (10 846 euroa vuonna 2013). Henkilöstö käsittää palkansaajat ja yrittäjät. Henkilöstö on muunnettu kokovuosityölliseksi siten, että esimerkiksi puolipäiväinen työntekijä vastaa puolta henkilöä ja kaksi puoli-vuotista työntekijää vastaa yhtä kokovuosityöllistä (Tilastokeskus 2015e; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c).

Tilastokeskus uudisti yritystilastojen tuotantoaan vuodesta 2013 alkaen. Muutoksista johtuen alueellisen yritystoimintatilaston tiedot eivät ole vertailukelpoisia aiempiin tilastovuosiin. Merkittävimmät muutokset liittyvät toimialaluokituksen, yritystietojen (mm. liikevaihto- ja henkilöstötieto) ja yritysjärjestelyjen käsittelyn yhtenäistämiseen sekä päättelysääntöihin, jonka perusteella tilastoitava yritys- tai toimipaikkajoukko muodostetaan. Alkutuotannon toimialojen osalta tilastossa ovat tilastovuodesta 2013 alkaen mukana alkutuotannosta arvonlisäverovelvolliset, kun myynnit ylittävät tilastointirajan. Alueellisessa yritystoimintatilastossa on ollut muutoksia myös tiedonkeruussa: liikevaihtotieto kerätään nykyään vain alue- ja toimialatiedonkeruussa, kun tietoa kysyttiin aiemmin myös yritysrekisterin henkilöstö- ja toimipaikkarakennetiedustelussa (Tilastokeskus 2015e).

Tilastokeskuksen (2015d) yritysrekisterin uusimmat vuositasen tiedot ovat vuodelta 2013. On syytä muistuttaa, että rakentamisestä ei ole ollut mukana Suomessa tehdyissä matkailun aluetaloustutkimuksissa eikä sitä ole mainittu Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) suosituksissa eikä matkailun satelliittitilinpidon toimialaluokituksissa (ks. Konttinen 2005, 2006; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a). Näin ollen myös tässä tarkastelussa rakentaminen jätettiin analyysin ulkopuolelle. Lisäksi on huomattava, että mikäli esimerkiksi majoitus- ja ravitsemispalveluiden yritykset käyttävät työvoiman vuokrausyrityksiä ja työntekijät ovat näiden vuokrausyritysten palkkalistoilla, henkilöstö rekisteröityy vuokrausyrityksen sijaintikuntaan (Leinonen 2009). Pohjois-Suomen maaseutumaisissa kunnissa tämä ei ole välttämättä sama kuin työpaikan sijaintikunta. Vuonna 2012 vuokratyötä teki keskimäärin 27 000 henkilöä eli lähes saman verran kuin vuonna 2011. Vuokratyöntekijöissä oli yhtä paljon miehiä ja naisia. Vuonna 2012 vuokratyöntekijöiden osuus palkansaajista oli vain noin prosentti, joten vuokratyön tekeminen on varsin marginaalinen työnteon muoto Suomen työmarkkinoilla. Yleisintä vuokratyön tekeminen on nuorilla: 15–24-vuotiaista palkansaajista noin viisi prosenttia teki vuokratyötä. Vuokratyö jakautui monille toimialoille ollen yleisintä tukku- ja vähittäiskaupassa, majoitus- ja ravitsemistoiminnassa sekä teollisuudessa. Kaikilla näillä toimialoilla vuokratyöntekijöitä oli muutama tuhat (Tilastokeskus 2014b). Vuonna 2012 koko maassa kertyi majoitus- ja ravitsemispalveluissa yhteensä 62 375 henkilötyövuotta (Tilastokeskus 2014c).

Välittömien työllisyysvaikutusten aikaansaamien palkkatulovaikutusten laskemisessa hyödynnettiin Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastoja. Niistä johdettiin toimialoittaiset kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiot (mediaani) kuukaudessa. Kokonaisansio kuvaa säännölliseltä työajalta sekä muulta työajalta, kuten yli- ja lisätyöajalta, maksettua palkkaa. Se ei kuitenkaan sisällä kertaluonteisia eriä, esimerkiksi lomarahaa ja tulospalkkiota. On korostettava, että Tilastokeskuksen palkkarakennetietokannasta ei ole käytettävissä vuoden 2013 toimialoittaisia palkkatietoja maakunta-, seutukunta- tai kuntatasolta vaan kuukausiansiot ovat valtakunnallisia. Näin ollen analyysissä jää huomioitta alueelliset kuukausiansioerot. Sen sijaan maakuntatasolta on saatavissa kokoaikaisten palkansaajien keskimääräinen kuukausiansiotieto (mediaani): vuonna 2013 se oli esimerkiksi Uudellamaalla 3 204 euroa kuukaudessa, Pohjois-Pohjanmaalla 2 863 euroa ja Kainuussa 2 749 euroa. Kyseisenä vuonna valtakunnantason keskiarvo oli 2 928 euroa kuukaudessa (Tilastokeskus 2015g). On huomattava, että poikkeuksellisen suuripalkkaiset nostavat keskiarvoa. Tästä syystä palkkatilastoissa on toisinaan suositeltu mediaanin käyttöä keskilukuna. Suomen tilanteessa mediaani kuvaakin keskiarvoa paremmin keskimääräisen palkansaajan ansioita (Idman 2014). Käytännössä mediaani tarkoittaa sitä, että puolet palkansaajista ansaitsee enemmän kuin mediaaniluku ja puolet vähemmän.

Tässä tutkimusraportissa välittömien työllisyysvaikutusten aikaansaamien palkkaverotulovaikutusten (kunnallisverotulot) määrittämisessä tukeuduttiin Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastoihin. Erilaisten vähennysten johdosta kuntien tuloveroprosentit (nimellinen veroaste) eivät vastaa todellista veroastetta kunnissa. Puhutaankin efektiivisestä veroasteesta, joka on maksuunpannun kunnallisveron suhde ansiotuloihin. Kunnallisverotuksessa tehdään vähennyksiä veronalaisista ansiotuloista. Tulosta tehtäviä vähennyksiä ovat muun muassa matkakustannukset, tulonhankkimiskulut, ansiotulovähennys ja perusvähennys. Vähentämällä tulosta tehtävät vähennykset saadaan verotettava tulo, josta veron määrä lasketaan kunnallisveroprosentin mukaisesti. Efektiivinen veroaste -tilastot koskivat Oulua.

Palkkarakennetilastojen ja efektiivinen veroaste -tilastojen käyttö matkailun aluetaloudellisissa tutkimuksissa on varsin uutta. Niitä on sovellettu Kuusamon (Kauppila 2012a) ja Inarin (Kauppila 2013b, 2014a) matkailun aluetaloudellisten vaikutusten päivityksissä, Lapin kuntien matkailun taloudellisten vaikutusten selvittämisessä (Satokangas 2013), Kemin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten arvioinnissa (Satokangas 2014), Tampereen seutukunnan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten tarkastelussa (Manka & Wallenius 2014) sekä Oulanka-, Kitka- ja Kuusinkijoen kalastusmatkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa (Kuosku ym. 2014). Lisäksi Kuusamon matkailuelinkeinon ja mahdollisen kaivostoiminnan aluetaloudellisten vaikutusten ennustamisessa on käytetty palkkarakennetilastoja ja efektiivinen veroaste -tilastoja (Kauppila 2012a, 2013a). Huomionarvoista on se, että aikaisem-

mista tutkimuksista poiketen tässä raportissa hyödynnettiin palkkarakennetilastoista medianilukuja, ei keskiarvoja.

Kuukausitason mittaamis- ja seurantamalli perustuu aineistoiltaan myös Tilastokeskuksen (2015d) yritysrekisteriin sisältäen samat toimialat ja yritykset kuin vuositason tarkastelu. Yritysrypeässä on oltava kuitenkin vähintään 30 yritystä, jotta Tilastokeskus julkaisee kyseisen toimialan liikevaihto- ja henkilöstötietoja kunnittain (Tilastokeskus 2015h). Koska yritysryppäeseen vaaditaan suuri määrä yrityksiä, pienistä aluetalouksista ei voida tehdä kuukausittaista tarkastelua toimialoittain. Tässä tapauksessa kuukausitasolla joudutaan tyytymään matkailutoimialojen yhteenlaskettuun liikevaihtoon ja työllisyyteen. Oulun kohdalla määräehto täyttyi, joten Oulusta on mahdollista saada toimialoittaisia kuukausitietoja.

3.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmän taustalla on pohjoismainen malli ja siitä edelleenkehitetty Koillismaan malli. Koillismaan mallista poiketen tässä tutkimusraportissa empirian hankintaa kentältä on kevennetty. Tutkimusraportissa tarkastellaan matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia tulomenetelmän eli yritystoiminnan näkökulmasta. Matkailusta välittömästi hyötyviä yrityksiä on perinteisesti lähestytty kyselyillä, jolloin kyselylomake on lähetetty yrityksille postitse vastauskirjekuoren kera tai sähköisesti. Tämä tapa on kuitenkin osoittautunut viime aikoina liian raskaaksi, ja yritysten vastausaktiivisuus kyselyihin on jäänyt hyvinkin alhaiseksi. Tästä ovat esimerkkejä Lapin kuntien (Satokangas 2013), Tampereen seutukunnan (Manka & Wallenius 2014) ja Kolin matkailukeskuksen (Mikkonen & Lahovuori 2014) tutkimukset. Vähäisten vastausten vuoksi Lapin kunnat jouduttiin jakamaan kahteen luokkaan matkailullisten piirteiden mukaan Suomen matkailun aluerakenne -tutkimuksen (Leinonen ym. 2007) tulosten perusteella. Tarkasteltaviin kuntiin sovellettiin luokkien toimialoittaisia matkailuliikevaihtoprosentteja, jolloin yksittäisen kunnan matkailun taloudelliset erityispiirteet jäivät huomioitua. Pohjoismaisen mallin yrityskyselyihin viitaten empirian raskaan keräämistavan ovat nostaneet esille muun muassa Kauppila (1999a) ja Tahvanainen ym. (2012). Lisäksi on havaittu, että matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia koskeviin yrityskyselyihin vastaavat aktiivisesti sellaiset yritykset, joiden liikevaihtoon matkailulla on suuri merkitys (Kauppila 1999a). Kun näiden yritysten tiedot yleistetään koko toimialaa koskevaksi, tämä johtaa helposti kyseisen toimialan matkailuliikevaihdon yliarviointiin. Tässä raportissa pyritään vastaamaan sekä empiirisen vaiheen keventämiseen että tulosten ”totuudenmukaistamiseen”.

Aluksi määriteltiin tutkimusalue, joka on tässä raportissa Oulu. Tutkimusalueessa on syytä tukeutua hallinnollisiin alueyksiköihin, sillä tilastotieto on usein sidottu hallinnollisiin alueisiin paikkatietoaineistoja lukuun ottamatta. Monen muuttujan osalta kuntataso on pienin alueyksikkö, joka on virallisen tilastoinnin piirissä. Seuraavaksi määriteltiin matkailutoimialat ottaen huomioon Työ- ja elinkeinoministeriön (2015b) suositukset ja TOL (2008) toimiala-

luokitus. Tämän jälkeen Tilastokeskuksen (2015d) yritysrekisteristä tilattiin Oulun kyseisten toimialojen kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot (henkilötyövuodet).

Empiria kerättiin Oulusta sähköpostikyselyillä, puhelinhaastatteluilla, henkilökohtaisilla tapaamisilla ja toimialaryhmätapaamisten (Hietasaaren kaavoituksen ohjausryhmä, Oulun kaupungin yhteismarkkinoinnin workshop, Oulun Kauppakamari, Oulun Liikekeskus ry) kautta elo-marraskuussa. Sähköpostikyselyillä, puhelinhaastatteluilla, henkilökohtaisilla tapaamisilla ja toimialaryhmätapaamisilla yritykset/matkailutoimijat (yli 40 kpl) haastettiin arvioimaan oman toimintansa kautta kokonaisuudessaan matkailun (= matkailijoiden) merkitystä edustamalleen toimialalle. Tarkasteltavat (pää)toimialat olivat seuraavat: korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut. Päätoimialat jaettiin kontaktointia varten alatoimialoihin. Kontaktointiin valittiin kunkin alatoimialan tärkeimmät yritykset Tilastokeskuksen (2015d) yritysrekisterin toimipaikan henkilöstön suuruusluokan ja yrityksen liikevaihdon suuruusluokan sekä paikallisen asiantuntemuksen perusteella (BusinessOulu, Oulun Matkailu Oy). Henkilökohtaisissa tapaamisissa ja toimialaryhmätapaamisissa käytiin läpi keskustelun kuluessa aikaisempia muista kunnista julkaistua tutkimustietoa. Sähköpostikyselyissä, puhelinhaastatteluissa, henkilökohtaisissa tapaamisissa ja toimialaryhmätapaamisissa pohdittiin seuraavaa kysymystä:

Mikä on matkailun (= matkailijoiden) merkitys prosentuaalisesti vuositasolla (vuosi 2013) Oulussa toimialan kokonaisliikevaihtoon?

Tässä tutkimusraportissa toimialat jaettiin siis viiteen (pää)toimialaan, jotka puolestaan muodostuvat alatoimialoista (ks. liite I). Esimerkiksi korjaamo- ja huoltamotoiminta pitää sisällään korjaamotoiminnan ja polttoaineiden vähittäiskaupan alatoimialat, kun taas majoitus- ja ravitsemistoiminnan alatoimialat ovat majoitus ja ravitsemus. Päätoimialalle, joka koostuu useammasta kuin yhdestä alatoimialasta, on neljä vaihtoehtoa välittömän matkailutulo- ja -työllisyysprosenttiluvun määrittämiseen alatoimialojen kokonaisliikevaihto- ja -työllisyystiedoista (kuva 5). Kyse on päätoimialan ”lopullisesta” matkailutulo ja -työllisyysprosentista. Vaihtoehtoissa alatoimialojen liikevaihdon ja työllisyyden suhteet sekä alatoimialojen matkailuliikevaihtoprosentit voivat vaihdella, mikä vaikuttaa päätoimialan välittömän matkailutulon ja -työllisyyden määrittämiseen. Liikevaihto/työllisyys-suhde tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, missä suhteessa päätoimialan liikevaihto ja työllisyys kertyvät alatoimialojen liikevaihtoista ja työllisyydestä. Vaihtoehtoissa oletetaan, että matkailu työllistää alatoimialoilla matkailuliikevaihtoprosentin suhteessa.

		Alatoimialojen matkailuliikevaihtoprosentti	
		Matkailuliike- vaihtoprosentti sama	Matkailuliike- vaihtoprosentti vaihtelee
Alatoimialojen liikevaihto/ työllisyys-suhde	Liikevaihto/ työllisyys-suhde sama	(1) <i>Päätoimialan välittömällä matkailutulolla ja -työllisyydellä sama prosenttiluku</i>	(3) <i>Päätoimialan välittömällä matkailutulolla ja -työllisyydellä sama prosenttiluku</i>
	Liikevaihto/ työllisyys-suhde vaihtelee	(2) <i>Päätoimialan välittömällä matkailutulolla ja -työllisyydellä sama prosenttiluku</i>	(4) <i>Päätoimialan välittömällä matkailutulolla ja -työllisyydellä eri prosenttiluku</i>

Kuva 5. Useammasta alatoimialasta koostuvan päätoimialan välittömän matkailutulo- ja -työllisyysprosenttiluvun määrittäminen.

- (1) Mikäli alatoimialojen liikevaihto ja työllisyys kertyvät samassa suhteessa ja alatoimialoilla matkailun suhteellinen osuus, matkailuliikevaihtoprosentti, on sama, päätoimialalla käytetään välittömän matkailutulon ja -työllisyyden kohdalla yhtä ja samaa prosenttilukua. Kun tällä prosenttiluvulla kerrotaan päätoimialan kokonaisliikevaihto- ja -työllisyydet, lopputuloksena saadaan päätoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys.
- (2) Mikäli alatoimialojen liikevaihto ja työllisyys kertyvät eri suhteessa mutta alatoimialoilla matkailun suhteellinen osuus, matkailuliikevaihtoprosentti, on sama, päätoimialalla käytetään välittömän matkailutulon ja -työllisyyden kohdalla yhtä ja samaa prosenttilukua. Kun tällä prosenttiluvulla kerrotaan päätoimialan kokonaisliikevaihto- ja -työllisyydet, lopputuloksena saadaan päätoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys.
- (3) Mikäli alatoimialojen liikevaihto ja työllisyys kertyvät samassa suhteessa, mutta alatoimialoilla matkailun suhteellinen osuus, matkailuliikevaihtoprosentti, vaihtelee, päätoimialalla käytetään välittömän matkailutulon ja -työllisyyden kohdalla yhtä ja samaa prosenttilukua. Päätoimialan matkailukysyntä pitää kuitenkin laskea niin, että

ensin määritellään kunkin alatoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys erikseen, minkä jälkeen muodostetaan päätoimialalla käytettävä välittömän matkailutulon ja -työllisyyden prosenttiluku. Kun tällä prosenttiluvulla kerrotaan päätoimialan kokonaisliikevaihto- ja -työllisyystiedot, lopputuloksena saadaan päätoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys.

- (4) Mikäli alatoimialojen liikevaihto ja työllisyys kertyvät eri suhteessa ja alatoimialoilla matkailun suhteellinen osuus, matkailuliikevaihtoprosentti, vaihtelee, päätoimialalla käytetään välittömän matkailutulon ja -työllisyyden kohdalla omaa prosenttilukua. Päätoimialan matkailukysyntä pitää kuitenkin laskea niin, että ensin määritellään kunkin alatoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys erikseen, minkä jälkeen muodostetaan päätoimialalla käytettävä välittömän matkailutulon ja -työllisyyden prosenttiluku. Kun näillä prosenttiluvuilla kerrotaan päätoimialan kokonaisliikevaihto- ja -työllisyystiedot, lopputuloksena saadaan päätoimialan välitön matkailutulo ja -työllisyys.

Päätoimialojen pilkkominen tarkoituksenmukaisiksi alatoimialoiksi riippuu käytettävästä päätoimialajaosta ja tutkimusalueen toimialarakenteesta. Tutkimusalueella sovelletun toimialarakenteen liikevaihdon ja työllisyyden suhteita on mahdollista tarkastella Tilastokeskuksen yritysrekisteriä hyödyntäen (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c).

Tässä raportissa päätoimialat ja alatoimialat muodostuivat seuraavasti:

- korjaamo- ja huoltamotoiminta: korjaamotoiminta ja huoltamotoiminta. Alatoimialat kattoivat 100 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta ja työllisyydestä (htv.)
- vähittäiskauppa käsiteltiin yhtenä kokonaisuutena (päivittäistavarakauppa ja erikoisvähittäiskauppa). Alatoimialat kattoivat 100 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta ja työllisyydestä (htv.)
- majoitus- ja ravitsemistoiminta: majoitustoiminta ja ravitsemistoiminta. Alatoimialat kattoivat 100 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta ja työllisyydestä (htv.)
- liikenne: rautatieliikenne, taksiliikenne, linja-autoliikenne, ilmaliikenne palveleva toiminta ja autonvuokraus. Alatoimialat kattoivat 83 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta ja 92 prosenttia työllisyydestä (htv.)
- virkistys- ja muut palvelut: matkatoimistot/matkanjärjestäjät/varauspalvelut, esittävät taiteet, urheilulaitosten toiminta sekä hui- ja virkistystoiminta. Matkatoimistot, matkanjärjestäjät ja varauspalvelut tarkasteltiin vielä omina ryhminään. Alatoimialat kattoivat 85 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta ja 79 prosenttia työllisyydestä (htv.)

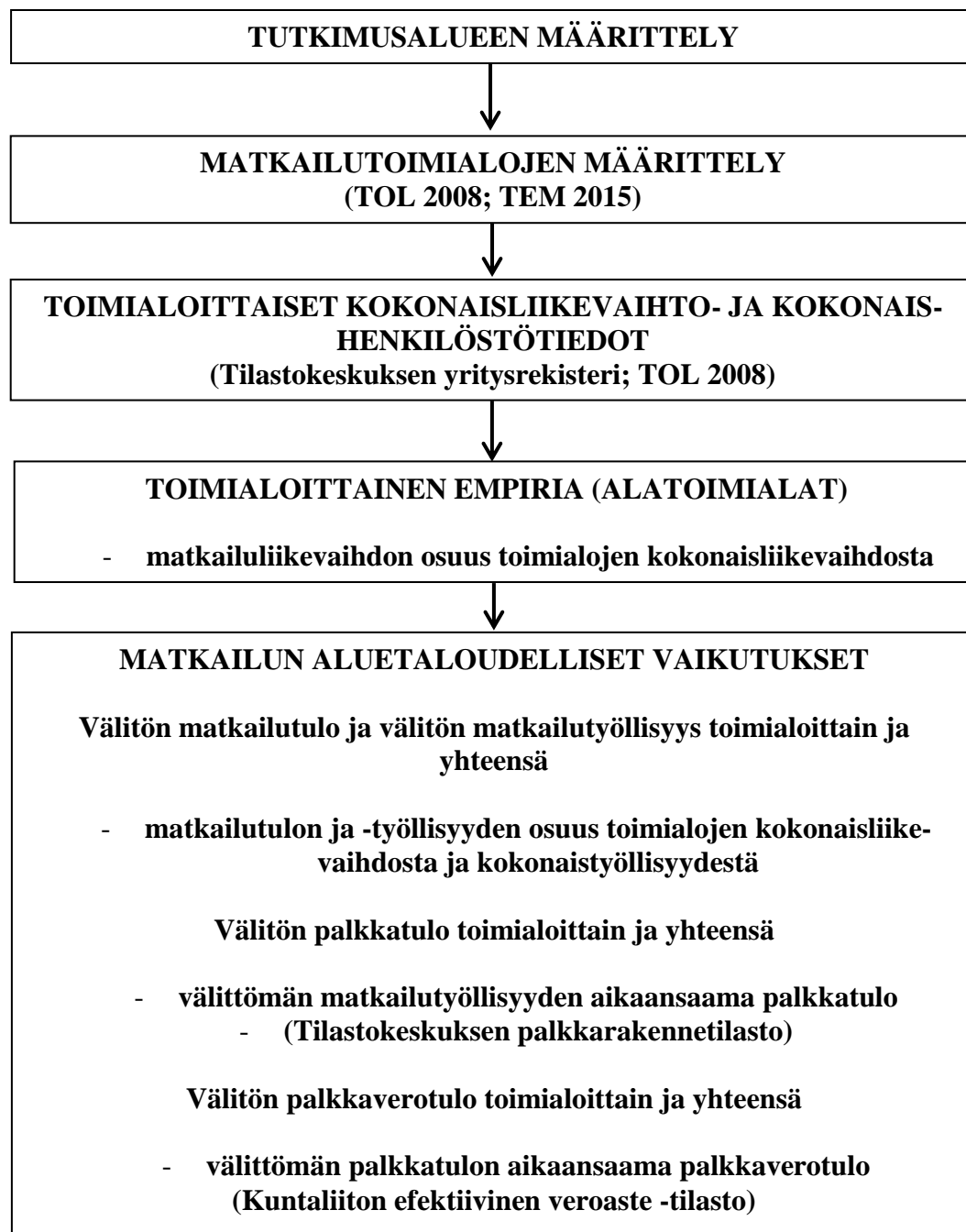
Oulun tapauksessa alatoimialat kattoivat päätoimialojen liikevaihdosta 83–100 prosenttia ja henkilöstömäärästä (htv.) 79–100 prosenttia. Voidaan puhua myös toimialakertoimesta (= päätoimialan liikevaihto tai henkilöstömäärä/alatoimialojen yhteenlasketut liikevaihdot tai henkilöstömäärät), jonka vaihteluväli oli liikevaihdon osalta 1,2–1,0 ja henkilöstömäärän 1,27–1,0. Mitä alhaisempi kerroin, sitä enemmän alatoimialojen yhteenlasketut liikevaihdot tai henkilöstömäärät sisältyvät päätoimialan liikevaihtoon ja henkilöstömäärään. Alhainen toimialakerroin on hyvä lähtökohta alatoimialojen kautta määrittyvälle päätoimialan matkailutulo- ja -työllisyysprosentille.

Yleisesti ottaen alatoimialojen edustajien arviot hieman poikkesivat toisistaan. Alatoimialojen matkailuliikevaihtoprosentin määrittämisessä pohdittiinkin toimipaikan ”painoarvoa” henkilöstön suuruusluokan ja yrityksen liikevaihdon suuruusluokan kautta (ks. Tilastokeskus 2015d). Tässä käytettiin apuna myös yrityskohtaisia liikevaihto- ja henkilöstötietoja (ks. Asiakastieto.fi 2015). Kun alatoimialojen tulokset aggregoitiin päätoimialoille, näin saatiin päätoimialoille lopulliset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit. Mikäli alatoimialat eivät kataneet 100 prosenttia päätoimialan liikevaihdosta tai henkilöstömäärästä, tämä huomioitiin matkailutulo- ja -työllisyysprosenttien määrittämisessä: tarkastelun ulkopuolelle jääneiden alatoimialojen matkailutulo- ja -työllisyysprosentteihin sovellettiin päätoimialan lopullisia prosenttilukuja. Tilastokeskukselta (2015d) tilatut toimialoittaiset (päätoimialat) kokonaisliikevaihto- ja kokonaistyöllisyystiedot kerrottiin empirian kautta muodostetuilla (pää)toimialoittaisilla matkailutulo- ja -työllisyysprosentteilla, jolloin lopputulemana saatiin (pää)toimialoittainen välitön matkailutulo (euroa, alv:ton) ja välitön matkailutyöllisyys (henkilötyövuodet) vuositasona. Yhteen laskemalla toimialoittainen välitön matkailutulo ja välitön matkailutyöllisyys muodostui välitön kokonaismatkailutulo ja välitön kokonaismatkailutyöllisyys. On syytä korostaa, että aikaisemmissa matkailun aluetaloustutkimuksissa ei ole kiinnitetty huomiota useista alatoimialoista koostuvien päätoimialojen välittömän matkailutulon ja -työllisyyden prosenttilukujen määrittämisproblematiikkaan.

Välitön palkkatulo saatiin Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastojen avulla. TOL (2008) toimialaluokituksen tukeutuen toimialoittaiset keskimääräiset kuukausiansiot laskettiin siten, että korjaamo- ja huoltamotoiminnan kohdalla kuukausiansio (mediaani) oli toimialojen 452, 454 ja 473 keskiarvo. Samalla periaatteella muodostettiin vähittäiskaupan (toimialat 471, 472, 474, 475, 476 ja 477), majoitus- ja ravitsemistoiminnan (toimialat 551, 552, 553, 559, 561, 562 ja 563), liikenteen (toimialat 493, 501, 522, 771 ja 773) sekä virkistys- ja muiden palveluiden (toimialat 791, 799, 900, 931, 932 ja 960) kokoaikaisten palkan-saajien kokonaisansiot (mediaani) kuukaudessa. Suluissa olevat alatoimialat sisältyvät raportissa käytettyjen viiden päätoimialan sisälle (ks. liite I). Jotta alatoimiala otettiin päätoimialan palkkatarkasteluun mukaan, Oulussa täytyi olla Tilastokeskuksen yritysrekisterin mukaan 3-numerotasolla mainittujen alatoimialojen yritystoimintaa vuonna 2013 (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Toimialoilla 491 ja 511 Oulussa esiintyi yritystoimintaa, mutta

näiltä toimialoilta ei ollut saatavissa valtakunnantason kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansioita kuukaudessa (ks. Tilastokeskus 2015f). On huomattava, että palkkarakennetilastoissa 3-numerotaso on tarkkin saatavissa oleva tieto. Vuoden 2013 toimialoittaiset kokonaiskuukausiansiot kerrottiin 12,5:llä, jotta saatiin toimialan yhden henkilötyövuoden kokonaisvuosiansio lomarahoineen. Edelleen kokonaisvuosiansiot kerrottiin toimialoittaisilla henkilötyövuosilla, ja lopputulemana muodostui toimialoittainen palkkatulo. Laskemalla yhteen toimialoittaiset palkkatulot saatiin välitön kokonaispalkkatulo. Tampereen seutukunnassa (Manka & Wallenius 2014) toimialoittaisten keskimääräisten kuukausiansioiden laskemisessa käytettiin alatoimialojen henkilöstömäärään perustuvaa painotettua keskiarvoa. On huomattava, että tässä raportissa sovellettiin palkkarakennetilastoista mediaanipalkkoja, mitä ei ole aikaisemmissa matkailun aluetalousselvityksissä tehty.

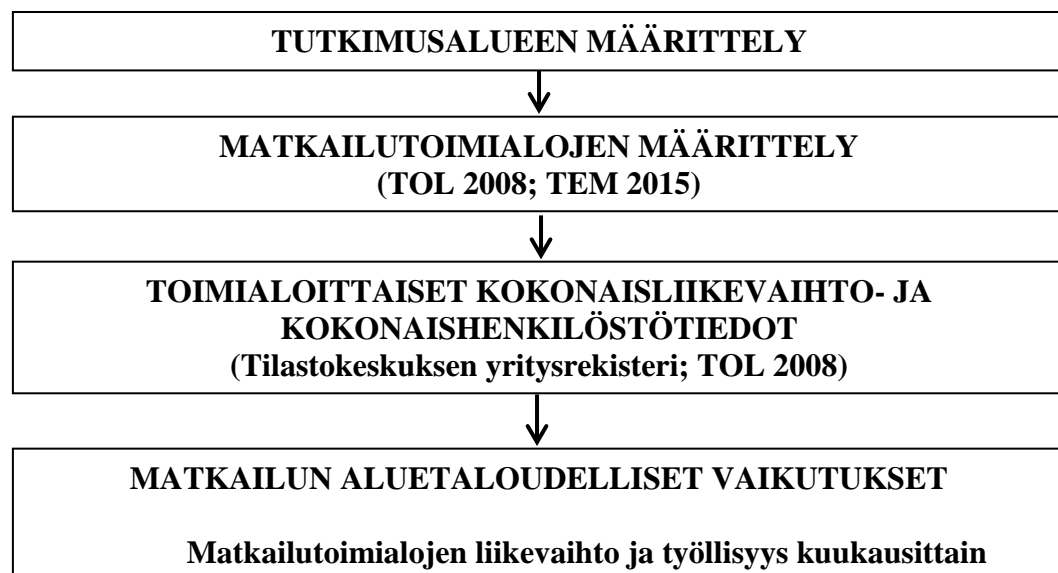
Välitön palkkaverotulo pohjautui Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastoihin. Toimialoittainen välitön verotulovaikutus saatiin kertomalla välitön palkkatulo Oulun efektiivisellä veroasteella. Kun toimialoittaiset palkkaverotulot laskettiin yhteen, lopputulemana muodostui välitön kokonaispalkkaverotulo. Vuositason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalli käy ilmi kuvasta 6.



Kuva 6. Vuositason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalli.

Tutkimusraportissa esitellään uutena näkökulmana kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalli (kuva 7). Tutkimusalueeksi määriteltiin Oulu. Kuukausittaiseen tarkasteluun valittavat toimialat sisältävät samat yritykset kuin vuositasolla pohjautuen TOL (2008) toimialaluokitukseen. Tilastokeskukselta (2015d) tilattiin toimialoittaiset kokonaisliikemäärä- ja kokonaishenkilöstötiedot kuukausittain. Alun perin kuukausitason tietoja oli tarkoitus käsitellä absoluuttisina lukuina ja näin määrittää välitön matkailutulo ja välitön

matkailutyöllisyys kuukausittain. Kun kuukausitason yhteenlaskettuja tietoja verrattiin vuositason tietoihin, ne kuitenkin poikkesivat huomattavasti toisistaan (ks. Tilastokeskus 2015d). Suhdannetietoja kehoitetaan käyttämään vertailuun ja kehityksen suunnan määrittelyyn, ei absoluuttisten lukuarvojen tarkasteluun (Saarinen 2015; Tilastokeskus 2015h). Edelliseen viitaten jouduttiin luopumaan välittömän matkailutulon ja välittömän matkailutyöllisyyden kuukausittaisten absoluuttisten lukujen esittämisestä. Sen sijaan kuukausitietoja sovellettiin matkailutoimialojen indeksilukuina liikevaihdossa ja työllisyydessä vuoden sisällä esiintyvien matkailusesonkien syklien analysointiin, mikä antaa viitteitä matkailun aluetaloudellisten vaikutusten jakautumisesta vuodenaikojen mukaan. Kuukausitason mittaamismallissa onkin kyse matkailun aluetaloudellisten vaikutusten jakautumisesta, sykleistä, vuoden sisällä. On huomattava, että indeksiluvuista ei ole eroteltu matkailukysyntää vaan luvut pitävät sisällään sekä matkailukysynnän että paikallisen kysynnän.



Kuva 7. Kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamismalli.

4 MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: MITTAAMIS- JA SEURANTAMALLI

4.1 Välitön matkailutulo

Välitön matkailutulo lasketaan kertomalla toimialoittaiset kokonaisliikevaihtotiedot empirian kautta saaduilla päätoimialan matkailutulo prosenttiluvulla. On syytä korostaa, että välitön matkailutulo on arvonlisäveroton. Vuonna 2013 Oulun välitön matkailutulo oli yhteensä 168,1 miljoonaa euroa, josta majoitus- ja ravitsemistoiminnasta kertyi lähes puolet ja vähittäiskaupasta noin 40 prosenttia (taulukko 2).

Taulukko 2. Toimialoittainen kokonaisliikevaihto (1000 euroa, alv:ton), matkailutulon osuus (%) ja välitön matkailutulo (1000 euroa, alv:ton ja %) Oulussa vuonna 2013.

Toimiala	Kok.lv. (1000 €)	Mtulo (%)	Välitön matkailutulo (1000 €, alv:ton)	Välitön matkailutulo (%)
Korjaamot/huoltamot	119 759	5	5 988	3,5
Vähittäiskauppa	1 354 554	5	67 728	40,3
Majoitus/ravitsemus	195 214	39	76 113	45,3
Liikenne	83 941	19	15 949	9,5
Virk./muut palvelut	32 866	7	2 301	1,4
YHTEENSÄ	1 786 334		168 079	100,0

Välitön matkailutulo ilmoitetaan arvonlisäverottomana. Jos välitön matkailutulo määriteltäisiin menomenetelmän eli matkailijakyselyn kautta, silloin tulo sisältäisi arvonlisäveron. Mikäli välitön matkailutulo halutaan esittää arvonlisäverollisena, vuonna 2013 sovelletaan seuraavia arvonlisäveroprosentteja: korjaamo- ja huoltamotoiminta 24 prosenttia, vähittäiskauppa 19 prosenttia (yleisen arvonlisäverokannan 24 prosenttia sekä elintarvikkeiden ja rehujen 14 prosenttia keskiarvoa), majoitus- ja ravitsemustoiminta 12 prosenttia (majoituksen arvonlisäverokannan 10 prosenttia sekä ravintola- ja ateriapalveluiden 14 prosenttia keskiarvoa), liikenne 10 prosenttia sekä virkistys- ja muut palvelut 24 prosenttia (Verohallinto 2015). Vuonna 2013 Oulun välitön, arvonlisäverollinen matkailutulo oli yhteensä 193 665 140 euroa. Tämä jakautui seuraavasti:

- korjaamo- ja huoltamotoiminta 7 425 120 euroa
- vähittäiskauppa 80 596 320 euroa
- majoitus- ja ravitsemustoiminta 85 246 560 euroa
- liikenne 17 543 900 euroa
- virkistys- ja muut palvelut 2 853 240 euroa

4.2 Välitön matkailutyöllisyys

Välitön matkailutyöllisyys lasketaan kertomalla toimialoittaiset kokonaishenkilöstömäärätiedot empirian kautta saaduilla päätoimialan matkailutyöllisyysprosenttiluvulla. Henkilöstöllä tarkoitetaan henkilötyövuosia. Vuonna 2013 Oulun välitön matkailutyöllisyys oli yhteensä 1 035 henkilötyövuotta, josta majoitus- ja ravitsemistoiminnasta kertyi lähes 60 prosenttia ja vähittäiskaupasta reilu viidennes (taulukko 3).

Taulukko 3. Toimialoittainen kokonaishenkilöstö (htv.), matkailutyöllisyyden osuus (%) ja välitön matkailutyöllisyys (htv. ja %) Oulussa vuonna 2013.

Toimiala	Kok.henk. (htv.)	Mtyöllisyys (%)	Välitön matk. työll. (htv.)	Välitön matk. työll. (%)
Korjaamot/huoltamot	845	4	33,8	3,3
Vähittäiskauppa	4 546	5	227,3	21,9
Majoitus/ravitsemus	1 763	34	599,42	57,9
Liikenne	1 014	15	152,1	14,7
Virk./muut palvelut	252	9	22,68	2,2
YHTEENSÄ	8 420		1 035,3	100,0

Edellä ilmoitettiin välitön matkailutulo ja välitön matkailutyöllisyys toimialoittain. Kun välitön matkailutulo jaetaan välittömällä matkailutyöllisyydellä, saadaan yhden välittömän matkailutyöpaikan (henkilötyövuosi) edellyttämä välitön matkailutulo. Vuonna 2013 Oulussa tarvittiin keskimäärin 162 348 euroa välitöntä matkailutuloa (arvonlisäveroton) yhtä välitöntä matkailutyöpaikkaa kohti. Toimialoittain tarkasteltuna välitön matkailutulo/välitön matkailutyöllisyys-suhde oli seuraava:

- korjaamo- ja huoltamotoiminta 177 160 euroa/henkilötyövuosi
- vähittäiskauppa 297 967 euroa/henkilötyövuosi
- majoitus- ja ravitsemustoiminta 126 978 euroa/henkilötyövuosi
- liikenne 104 859 euroa/henkilötyövuosi
- virkistys- ja muut palvelut 101 455 euroa/henkilötyövuosi

4.3 Välitön palkkatulo

Välitön palkkatulo lasketaan kertomalla välitön matkailutyöllisyys toimialoittaisilla kuukausittaisilla kokonaisansioilla (mediaani). Vuonna 2013 Oulun välitön palkkatulo oli yhteensä 31,7 miljoonaa euroa. Tästä majoitus- ja ravitsemistoiminnasta kertyi yli puolet ja vähittäiskaupasta yli viidennes (taulukko 4). Palkkatulon toimialoittainen jakautuminen verrattuna työllisyyteen vaihtelee hieman (ks. taulukko 3). Tämä johtuu siitä, että kokonaisansiot ovat toimialakohtaisia eivätkä siten yhtä suuria.

Taulukko 4. Toimialoittainen välitön matkailutyöllisyys (htv.), toimialoittaiset kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiot (mediaani, euroa/kk) ja välittömät palkkatulot (euroa ja %) Oulussa vuonna 2013.

Toimiala	Välitön matk.työll. (htv.)	Kokonaisansiot (euroa/kk)	Palkkatulot (euroa)	Palkkatulot (%)
Korjaamot/huoltamot	33,8	2 481	1 048 223	3,3
Vähittäiskauppa	227,3	2 459	6 986 634	22,0
Majoitus/ravitsemus	599,42	2 293	17 180 875	54,1
Liikenne	152,1	3 052	5 802 615	18,3
Virk./muut palvelut	22,68	2 565	727 178	2,3
YHTEENSÄ	1 035,3		31 745 525	100,0

4.4 Välitön palkkaverotulo

Välitön palkkaverotulo lasketaan kertomalla toimialoittainen välitön palkkatulo Oulun efektiivisellä veroasteella. Vuonna 2013 Oulun nimellinen veroaste oli 19,25 prosenttia mutta efektiivinen 14,86 prosenttia (Kuntaliitto 2015). Vuonna 2013 Oulun välitön palkkaverotulo oli yhteensä 4,7 miljoonaa euroa, josta majoitus- ja ravitsemistoiminnasta kertyi yli puolet ja vähittäiskaupasta yli viidennes (taulukko 5). On luonnollista, että edellä mainitut toimialat aikaansaavat huomattavimmat palkkaverotulot, koska niiden palkkatulotkin ovat suurimmat verrattuna muihin toimialoihin.

Taulukko 5. Toimialoittaiset välittömät palkkatulot (euroa), efektiivinen veroaste (%) ja välittömät palkkaverotulot (euroa ja %) Oulussa vuonna 2013.

Toimiala	Palkkatulot (euroa)	Efektiivinen veroaste (%)	Palkkaverotulot (euroa)	Palkkaverotulot (%)
Korjaamot/huoltamot	1 048 223	14,86	155 766	3,3
Vähittäiskauppa	6 986 634	14,86	1 038 214	22,0
Majoitus/ravitsemus	17 180 875	14,86	2 553 078	54,1
Liikenne	5 802 615	14,86	862 269	18,3
Virk./muut palvelut	727 178	14,86	108 059	2,3
YHTEENSÄ	31 745 525		4 717 386	100,0

4.5 Matkailutoimialojen liikevaihto ja työllisyys kuukausittain

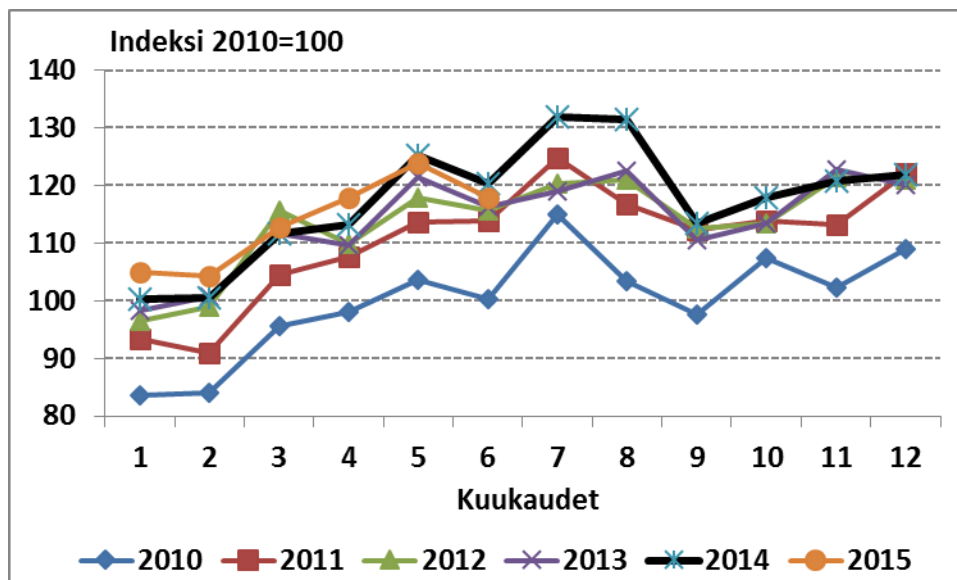
Tutkimusraportissa esitellään uutena näkökulmana kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen. Tilastokeskukselta (2015d) tilattiin kuukausitason tietoja valittujen matkailutoimialojen liikevaihdosta ja työllisyydestä (henkilötyövuodet). Matkailutoi-

mialojen luvuista ei ole eroteltu paikallista kysyntää ja matkailukysyntää, joten nämä molemmat sisältyvät liikevaihto- ja henkilöstömäärätietoihin. Kuten edellä todettiin, suhdanne-tietoja käytetään tässä raportissa vertailuun ja kehityksen suunnan määrittelyyn, ei absoluuttisten lukuarvojen tarkasteluun. Kun kuukausitietoja sovelletaan matkailutoimialojen liikevaihdon ja työllisyyden vuoden sisällä esiintyvien matkailusesonkien syklien analysointiin, tämä antaa viitteitä matkailun aluetaloudellisten vaikutusten jakautumisesta vuodenaikojen mukaan.

Oulun tapauksessa kuukausitietoja voidaan tarkastella toimialoittain. Käsitteissä pohdittiin matkailutoimialojen matkailukytkentää Työ- ja elinkeinoministeriön (2015a) suosituksiin tukeutuen. Näistä toimialoista majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut luokitellaan matkailulle tyypillisiin toimialoihin. Korjaamo- ja huoltamotoiminta kuuluu polttoainekaupan osalta matkailun liitännäistoimialoihin ja korjaamotoiminnan osalta matkailulle ei-ominaisiin toimialoihin. Samoin vähittäiskauppa luokitellaan matkailulle ei-ominaisiin toimialoihin. Toisaalta on otettava huomioon matkailun alueelliset piirteet, mikä vaikuttaa myös matkailutoimialojen matkailukytkökseen ja siten tulkintaan matkailun merkityksestä kyseiselle toimialalle.

Tilastokeskukselta (2015d) on saatavissa toimialoittaisia kuukausitietoja liikevaihdosta ja henkilötyövuosista vuodesta 2010 alkaen. Tässä raportissa analyysi koskee vuosia 2010–2015 kesäkuu. Vuoden 2010 liikevaihto- ja henkilöstömäärätiedot saavat indeksiluvun 100. On korostettava, että liikevaihto ilmoitetaan nimellisenä lukuarvona, ei reaalisena. Siinä ei ole siis otettu huomioon rahanarvonmuutosta. Mikäli halutaan, rahanarvo on mahdollista muuttaa valitun vuoden rahanarvoon Tilastokeskuksen (2015i) elinkustannusindeksillä. Tarkastelu kohdistuu aluksi matkailulle tyypillisiin toimialoihin, sen jälkeen matkailun liitännäistoimialoihin ja lopuksi matkailulle ei-ominaisiin toimialoihin. Kuukausitietojen perustana olevat yritykset, jotka sisältyvät toimialoihin, ovat täsmälleen samat kuin vuositasolla. Syklitarkastelussa matkailusesongit voidaan pitkälti määritellä Tilastokeskuksen yöpymisvuorokausien perusteella (ks. kuva 4).

Majoitus- ja ravitsemustoiminnan liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 117) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 8). Liikevaihdolla mitattuna vuosi 2014 olikin tarkastelujakson paras. Liikevaihdossa on havaittavissa kesän matkailusesonki. Vuoden 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli seitsemän: touko-elokuu ja loka-joulukuu. Kausivaihtelut ovat kuitenkin maltillisia, mikä näkyy pienenä indeksilukujen vaihteluvälinä. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli noin 100:sta reiluun 130:een. Vuoden 2015 alkuvuoden liikevaihdon indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.

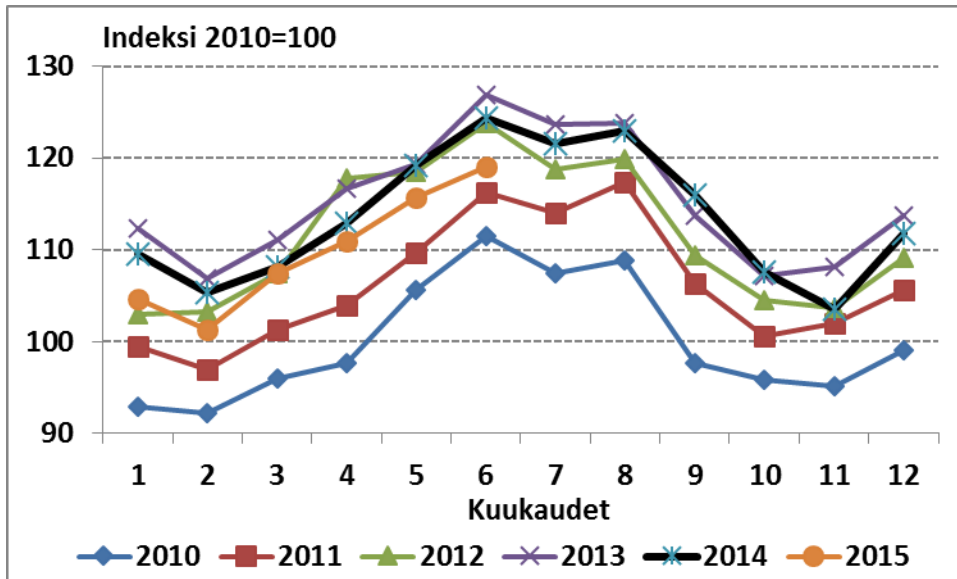


Kuva 8. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihto kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Valtakunnallisesti majoituksen (toimialakoodi 55) ja ravitsemuksen (toimialakoodi 56) liikevaihdot olivat vuonna 2014 (majoituksen indeksiluku 107, ravitsemuksen indeksiluku 116) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010. Tarkastelujaksolla majoituksen kohdalla vuodet 2012 ja 2013 (indeksiluku 108) olivat parhaat, mutta ravitsemuksen tapauksessa paras oli vuosi 2014. Valtakunnantasolla majoituksen liikevaihto painottuu kesään ja ravitsemuksen kesään sekä marras-joulukuuhun. Esimerkiksi vuonna 2014 majoituksen heinäkuun indeksiluku oli 123, kun se ravitsemuksessa oli elokuussa 127 ja joulukuussa 124 (Tilastokeskus 2015j).

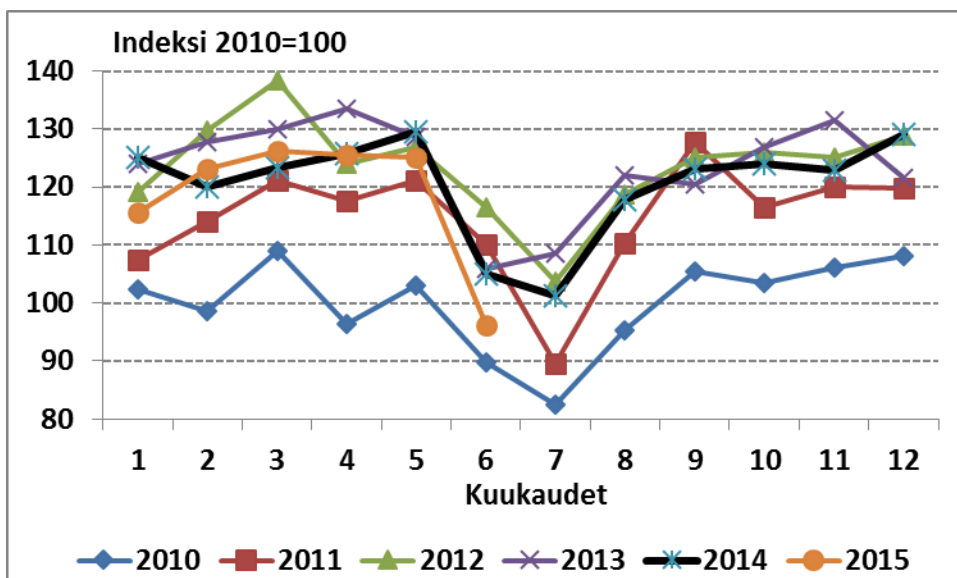
Oulussa majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdossa näkyy kesän matkailusesonki samalla tavalla kuin valtakunnantasolla. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdon vaihteluvälit, kausivaihtelut, ovat Oulussa kutakuinkin samankaltaiset kuin valtakunnantasolla.

Majoitus- ja ravitsemistoiminnan henkilötyövuodet olivat vuonna 2014 (indeksiluku 114) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 9). Vuosi 2013 oli tarkastelujakson paras henkilötyövuosilla mitattuna (indeksiluku 115). Henkilötyövuosistakin on nähtävissä kesän matkailusesonki, joka erottuu yhtä selvästi kuin liikevaihdon tapauksessa. Kausivaihtelut, indeksiluvut, ovat myös henkilötyövuosien kohdalla maltillisia. Esimerkiksi vuonna 2014 vaihteluväli oli yli 100:sta reiluun 120:een. Vuoden 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli viisi: touko-syyskuu. Vuoden 2015 alkuvuoden henkilötyövuosien indeksikäyrä oli alemmalla samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



Kuva 9. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan henkilötyövuodet kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Liikenteen liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 121) selvästi korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 10). Vuosi 2012 (indeksiluku 124) oli kuitenkin tarkastelujaksolla paras liikevaihdolla mitattuna. Liikevaihdosta ei voida erottaa kesän matkailusesonkia, vaan kesä näyttäytyy päinvastoin hiljaisena kautena. Vuonna 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli kahdeksan: tammikuu, maaliskuu, huhtikuu, syys- ja joulukuu. Kausivaihtelut ovat kohtalaisia, sillä esimerkiksi vuonna 2014 indeksiluvut vaihtelivat noin 100:sta vajaaseen 130:een. Vuoden 2015 alkuvuoden liikevaihdon indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.

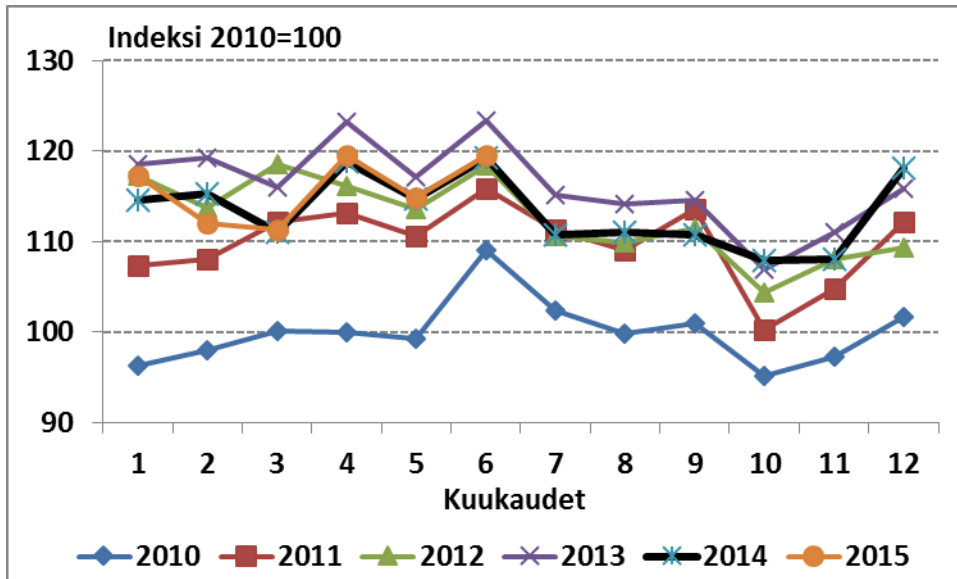


Kuva 10. Liikenteen liikevaihto kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Valtakunnallisesti maa- ja rautatieliikenteen (toimialakoodi 49) liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 110) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010. Tarkastelujaksolla paras vuosi oli 2012 (indeksiluku 111). Valtakunnantasolla maa- ja rautatieliikenteen liikevaihto painottuu loppusyksyyn-alkutalveen (loka-joulukuu). Esimerkiksi vuonna 2014 lokakuun indeksiluku oli 120 (Tilastokeskus 2015j). On huomattava, että valtakunnantasolla maa- ja rautatieliikenteen liikevaihdossa korostuu tieliikenteen tavarankuljetus (toimialakoodi 4941), sillä vuonna 2013 kyseinen toimiala edusti maa- ja rautatieliikenteen liikevaihdosta 68 prosenttia, kun muun maaliikenteen henkilökuljetuksen (toimialakoodi 493) osuus oli 25 prosenttia (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Viimeksi mainittu sisältää muun muassa taksiliikenteen ja linja-autoliikenteen. Tieliikenteen tavarankuljetuksen merkittävä rooli toimialan sisällä on otettava huomioon valtakunnantason tuloksissa ja niiden tulkinnassa.

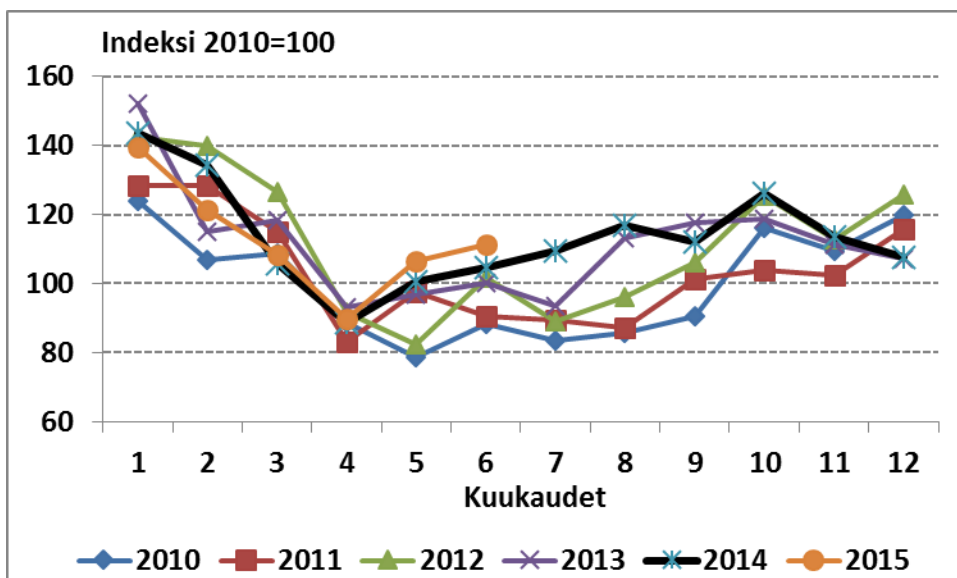
Oulussa liikenteen liikevaihdossa ei näy kesän matkailusesonki vilkkaampana aikana kuin valtakunnantasolla, vaan Oulussakin kesä on yhtä hiljaista ajanjaksoa kuin valtakunnantasolla. Liikenteen liikevaihdon vaihteluvälit, kausivaihtelut, ovat Oulussa jonkin verran suurempia valtakunnantasoon verrattuna. On muistettava, että Oulun tapauksessa liikenne-toimiala ei sisällä lainkaan tieliikenteen tavarankuljetuksia vaan painotus on taksiliikenteessä (41 prosenttia liikenteen liikevaihdosta), linja-autoliikenteessä (10 prosenttia liikenteen liikevaihdosta) ja ilmaliikennettä palvelevassa toiminnassa (22 prosenttia liikenteen liikevaihdosta) (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Toimialojen poikkeavaan sisältöön ja painotuksiin viitaten Oulun liikenne-toimialan liikevaihdon vuosittaisen syklin vertaaminen valtakunnantason maa- ja rautatieliikenteen vastaavaan on erittäin tulkinnanvaraista.

Liikenteen henkilötyövuodet olivat vuonna 2014 (indeksiluku 113) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 11). Henkilötyövuosilla mitattuna tarkastelujakson paras oli vuosi 2013 (indeksiluku 116). Henkilötyövuosistakaan ei ole tulkittavissa kesän matkailusesonkia, sillä aivan kuten liikevaihdon kohdalla, kesä on heinä-elokuun ajalta keskimääräistä hiljaisempaa kautta. Maltillinen kausivaihtelu näkyy myös pienenä indeksilukujen vaihteluvälinä. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli hieman alle 110:stä vajaan 120:een. Vuoden 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli kuusi: tammi-helmikuu, huhti-kesäkuu ja joulukuu. Vuoden 2015 alkuvuoden henkilötyövuosien indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



Kuva 11. Liikenteen henkilötyövuodet kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 114) korkeammalla samalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 12). Tarkastelujakson paras oli vuosi 2014. Liikevaihto ei tunnista kesän matkailusesonkia, vaan kesä on päinvastoin hiljaista kautta. Vuonna 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli neljä: tammi-helmikuu, elokuu ja lokakuu. Kausivaihtelut ovat huomattavia, mikä ilmenee indeksiluvun suurena vaihteluvälinä. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli vajaasta 90:stä yli 140:een. Vuoden 2015 alkuvuoden liikevaihdon indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.

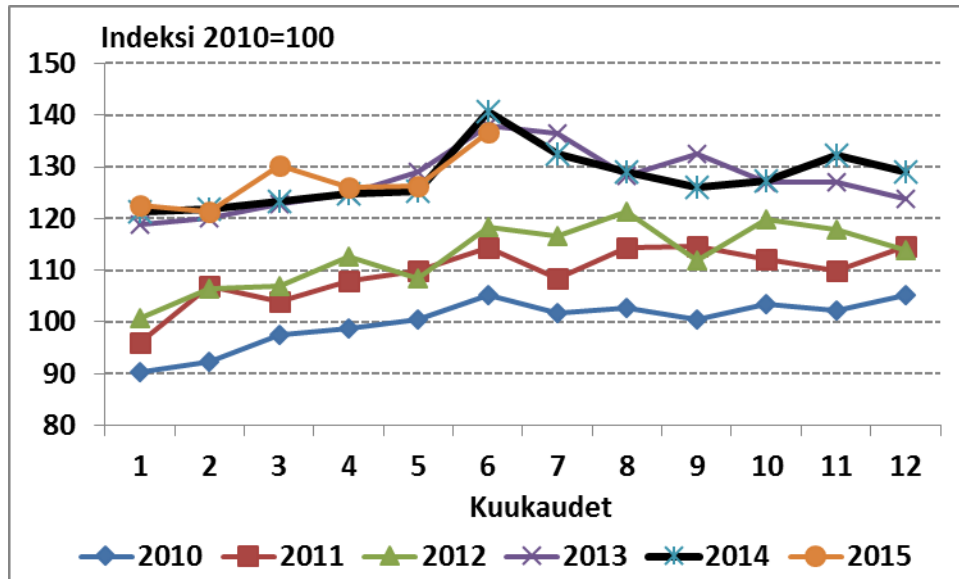


Kuva 12. *Virkistys- ja muiden palveluiden* liikevaihto kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Valtakunnallisesti matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta sekä varauspalvelut (toimialakoodi 79) liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 107) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010. Tarkastelujaksolla paras vuosi oli 2012 (indeksiluku 114). Valtakunnantasolla matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminnan sekä varauspalveluiden liikevaihto painottuu talveen (joului-maaliskuu) ja syksyyn (lokakuu). Esimerkiksi vuonna 2014 helmikuun indeksiluku oli 138 (Tilastokeskus 2015j). On huomattava, että valtakunnantasolla matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminnan sekä varauspalveluiden liikevaihdossa korostuvat matkatoimistot ja matkanjärjestäjien toiminta (toimialakoodi 791), sillä vuonna 2013 kyseinen toimiala edusti matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminnan sekä varauspalveluiden liikevaihdosta 81 prosenttia, kun varauspalveluiden (toimialakoodi 799) osuus oli 19 prosenttia (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Viimeksi mainittu sisältää muun muassa ohjelmalvelut. Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminnan merkittävä rooli toimialan sisällä on otettava huomioon valtakunnantason tuloksissa ja niiden tulkinnassa.

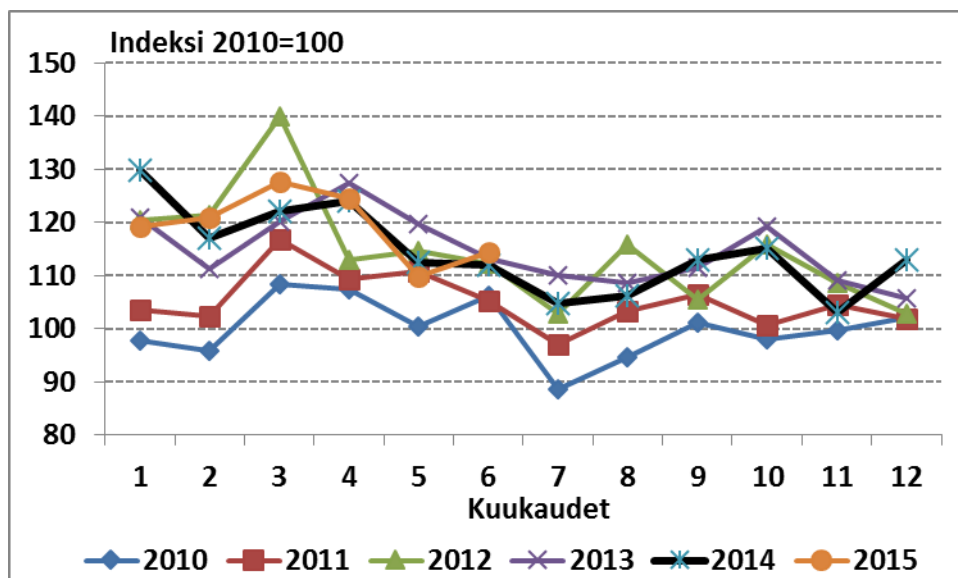
Oulussa virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdossa ei näy kesän matkailusesonki vilkkaampana aikana kuin valtakunnantasolla. Virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdon vaihteluvälit, kausivaihtelut, ovat Oulussa suurin piirtein samankaltaiset kuin valtakunnantasolla. Oulun tapauksessa virkistys- ja muissa palveluissa painotus on matkatoimistoissa ja matkanjärjestäjien toiminnassa (37 prosenttia virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdosta) ja urheilulaitosten toiminnassa (32 prosenttia virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdosta) (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Toimialojen poikkeavaan sisältöön ja painotuksiin vedoten Oulun virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdon vuosittaisen syklin vertaaminen valtakunnantason matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toimintoihin sekä varauspalveluihin on erittäin tulkinnanvaraista.

Virkistys- ja muiden palveluiden henkilötyövuodet olivat vuonna 2014 (indeksiluku 128) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 13). Henkilötyövuosilla mitattuna vuosi 2014 oli paras. Henkilötyövuosista ei ole tulkittavissa kesän matkailusesonkia, ja kausivaihtelut näkyvät pienempänä indeksilukujen vaihteluvälinä kuin liikevaihdon tapauksessa. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli hieman yli 120:stä noin 140:een. Vuoden 2014 keskimääräisen indeksiluvun ylittäviä kuukausia oli viisi: kesä-elokuu ja marras-joulukuu. Vuoden 2015 alkuvuoden henkilötyövuosien indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



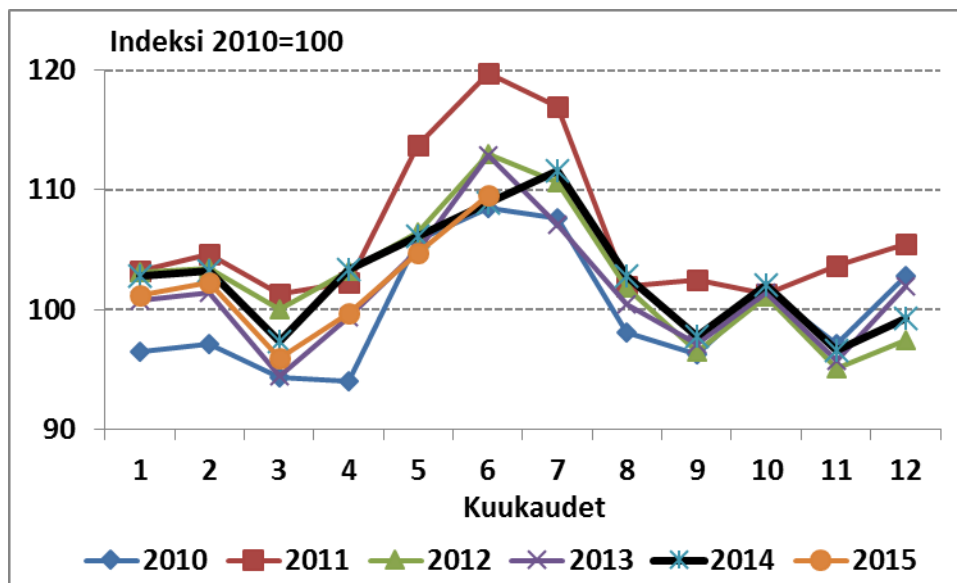
Kuva 13. Virkistys- ja muiden palveluiden henkilötyövuodet kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Korjaamo- ja huoltamotoiminnan liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 114) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 14). Tarkastelujakson paras vuosi oli 2013 (indeksiluku 115). Liikevaihdosta ei voida tunnistaa matkailusesonkeja, koska toimialan liikevaihto kertyy lähinnä paikallisesta kysynnästä, ei matkailukysynnästä. Liikevaihto oli jopa alhaisin kesän matkailusesongin aikana. Vähäinen kausivaihtelu ilmenee indeksiluvun pienenä vaihteluvälinä. Esimeriksi vuonna 2014 se vaihteli reilusta 100:sta noin 130:een. Vuoden 2015 alkuvuoden liikevaihdon indeksikäyrä oli kutakuinkin samalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



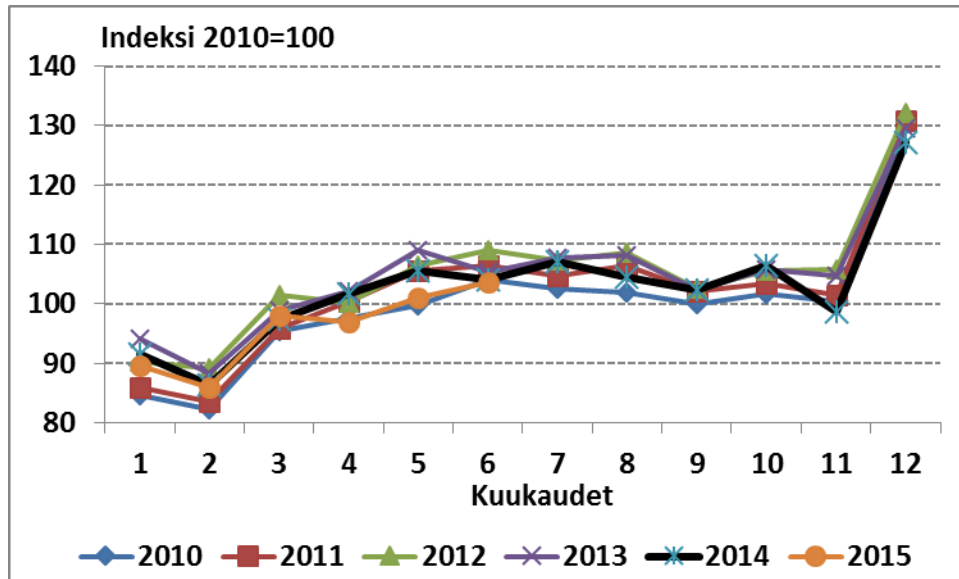
Kuva 14. Korjaamo- ja huoltamotoiminnan liikevaihto kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Korjaamo- ja huoltamotoiminnan henkilötövuodet olivat vuonna 2014 (indeksiluku 103) hieman korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 15). Henkilötövuosilla mitattuna paras vuosi tarkastelujaksolla oli 2011 (indeksiluku 106). Henkilötövuosissa on havaittavissa kausivaihteluita, sillä kesän matkailusesonki korostuu. On kuitenkin painotettava, että paikallinen kysyntä on toimialalla suuressa roolissa. Vähäinen kausivaihtelu ilmenee indeksiluvun pienenä vaihteluvälinä. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli alle 100:sta reiluun 110:een. Vuoden 2015 alkuvuoden henkilötövuosien indeksikäyrä oli hieman alemmalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



Kuva 15. Korjaamo- ja huoltamotoiminnan henkilötövuodet kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Vähittäiskaupan liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 103) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 16). Tarkastelujakson parhaat vuodet olivat 2012 ja 2013 (indeksiluku 105). Liikevaihdosta ei ole havaittavissa kesän matkailusesonkia, vaan huomio kiinnittyy joulukuun suureen liikevaihtoon. Kausivaihtelut ovat maltillisia lukuun ottamatta joulukuuta, mikä ilmenee indeksiluvun pienenä vaihteluvälinä. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli vajaasta 90:stä noin 110:een (joulukuu 127). Vuoden 2015 alkuvuoden liikevaihdon indeksikäyrä oli hieman alemmalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.

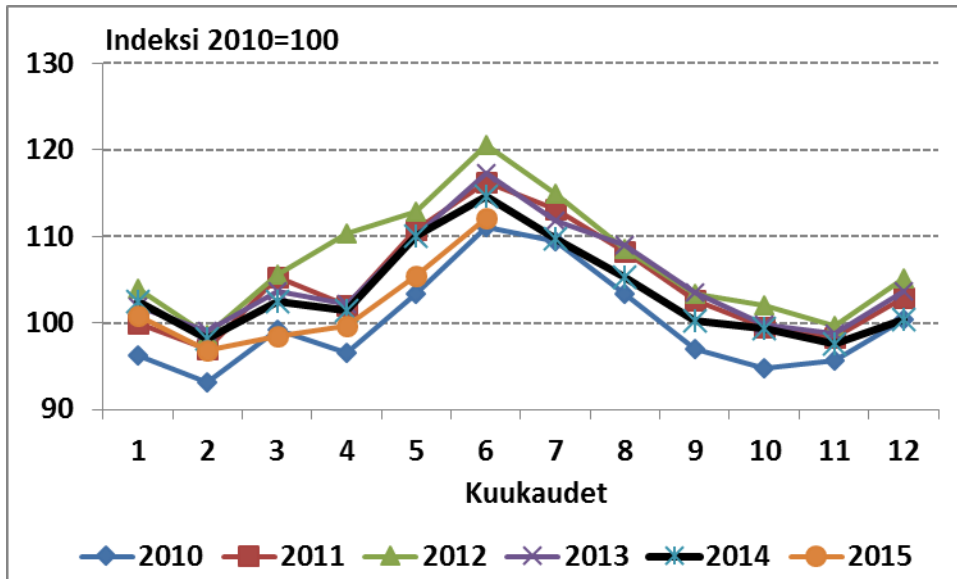


Kuva 16. Vähittäiskaupan liikevaihto kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

Valtakunnallisesti vähittäiskaupan (toimialakoodi 47) liikevaihto oli vuonna 2014 (indeksiluku 108) korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010, mutta tarkastelujaksolla parhaat vuodet olivat 2012 ja 2013 (indeksiluku 109). Valtakunnantasolla vähittäiskaupan liikevaihto painottuu kesään ja erityisesti joulukuuhun (ks. myös Santasalo & Koskela 2015). Esimerkiksi vuonna 2014 heinäkuussa indeksiluku oli 116 ja joulukuussa 131 (Tilastokeskus 2015j).

Oulussa vähittäiskaupan liikevaihdossa ei näy kesän matkailusesonki vilkkaampana aikana kuin valtakunnantasolla. Vähittäiskaupan liikevaihdon vaihteluvälit, kausivaihtelut, ovat Oulussa suurin piirtein samankaltaiset kuin valtakunnantasolla.

Vähittäiskaupan henkilötyövuodet olivat vuonna 2014 (indeksiluku 104) hieman korkeammalla tasolla kuin vuonna 2010 (kuva 17). Paras vuosi tarkastelujaksolla oli 2012 (indeksiluku 107). Toisin kuin liikevaihdon kohdalla, henkilötyövuodet tunnistavat selvästi kesän matkailusesongin. Kausivaihtelut ovat kuitenkin maltillisia, sillä indeksilukujen vaihteluväli on pieni. Esimerkiksi vuonna 2014 se vaihteli noin 100:sta reiluun 110:een. Huomionarviosta on se, että toisin kuin liikevaihdon tapauksessa, joulukuu ei juuri erottunut henkilötyövuosissa. Vuoden 2015 alkuvuoden henkilötyövuosien indeksikäyrä oli alemmalla tasolla kuin vuoden 2014 vastaava.



Kuva 17. Vähittäiskaupan henkilötyövuodet kuukausittain Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu. Vuosi 2010 = 100 (Tilastokeskus 2015d).

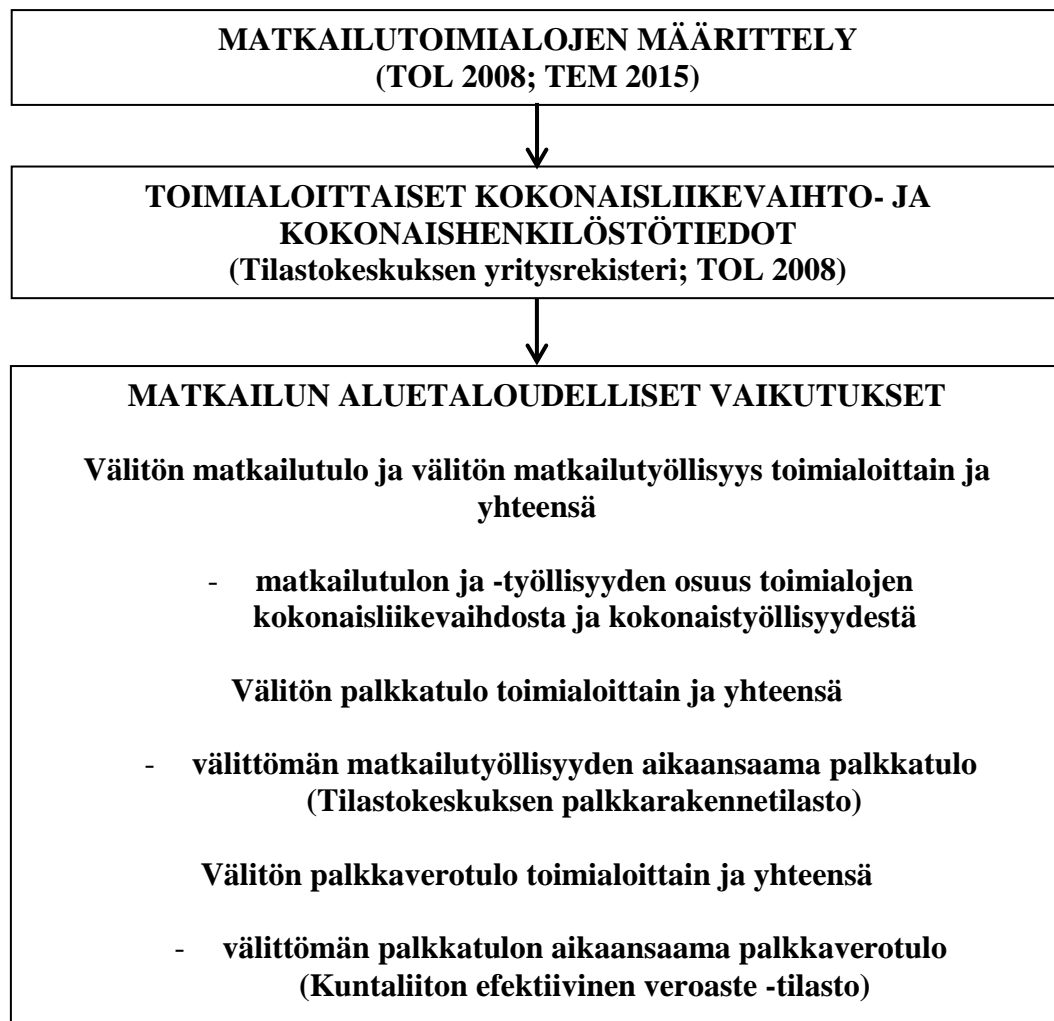
Yhteenvetona Oulussa matkailulle tyypillisistä toimialoista vain majoitus- ja ravitsemistoinnasta on havaittavissa matkailusesongit. Sen sijaan liikenteessä sekä virkistys- ja muissa palveluissa ei esiinny matkailun kausivaihteluiden mukaisia muutoksia liikevaihdossa ja henkilötyövuosissa vuoden sisällä. Matkailulle ei-ominaisista toimialoista lähinnä korjaamo- ja huoltamotoiminnan sekä vähittäiskaupan henkilötyövuosissa on tunnistettavissa jonkin verran matkailun kausivaihteluiden mukaisia muutoksia. Vuositasolla huomio kiinnittyy siihen, että yleisesti ottaen tarkastelujakson loppuvuodet olivat indeksiluvuilla mitattuna parempia kuin alkuvuodet. Kokonaisuudessaan toimialoittaiset kausivaihtelut ilmenevät maltillisina. Tästä voidaan vetää se johtopäätös, että Oulun matkailun aluetaloudelliset vaikutukset kerittyvät kohtalaisen tasaisesti vuoden sisällä.

4.6 Vuositason ja kuukausitason seurantamalli

Seuranta on olennainen osa matkailun alueellista strategista suunnitteluprosessia (ks. Hall 2000). Koillismaan mallista on luotu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä, jonka avulla on päivitetty esimerkiksi Kuusamon matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset vuosittain tiettyjen oletusarvojen mukaan (ks. Kauppila 1999a, 1999c, 2007, 2009a, 2011b, 2012a; Kauppila & Ervasti 2001; Ervasti & Kauppila 2003). Kuusamon lisäksi seurantajärjestelmää on käytetty paikallistasolla Inarissa (Herranen & Vallo 2008; Kauppila 2013b, 2014a) ja Sotkamossa (Kauppila 2009b), seututasolla Koillis-Suomessa (Kauppila 2011a) ja alueellisella tasolla Kainuussa (Juntheikki 2003, 2004; Kauppila 2011b). Tässä tutkimusraportissa esitettävää menetelmää on sovellettu – mediaanipalkkoja lukuun ottamatta – Kuusamon tuoreimman matkailun aluetaloudellisten vaikutusten päivityksessä (Kauppila 2012a). Myös Inarin matkailutalouden päivitysraportit (Kauppila 2013b, 2014a) on tehty kyseisellä menetelmällä. Aikaisemmissa päivityksissä matkailutyöllisyyden (välittömät, välilliset ja joh-

detut) aikaansaamat palkkaverotulot paikallistasolle määriteltiin tietyinä osuutena välittömästä arvonlisäverottomasta matkailutulosta. Toimintamalli ei kuitenkaan ottanut huomioon esimerkiksi kunnallisveroprosentin (efektiivisen veroasteen) muutosta, mahdollisia muutoksia toimialoittaisessa palkkakehityksessä tai välittömissä matkailutyöllisyysvaikutuksissa.

Tämän tutkimusraportin tietoja voidaan hyödyntää oletusarvoina matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamallissa vuositasolla (kuva 18).



Kuva 18. Vuositason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli.

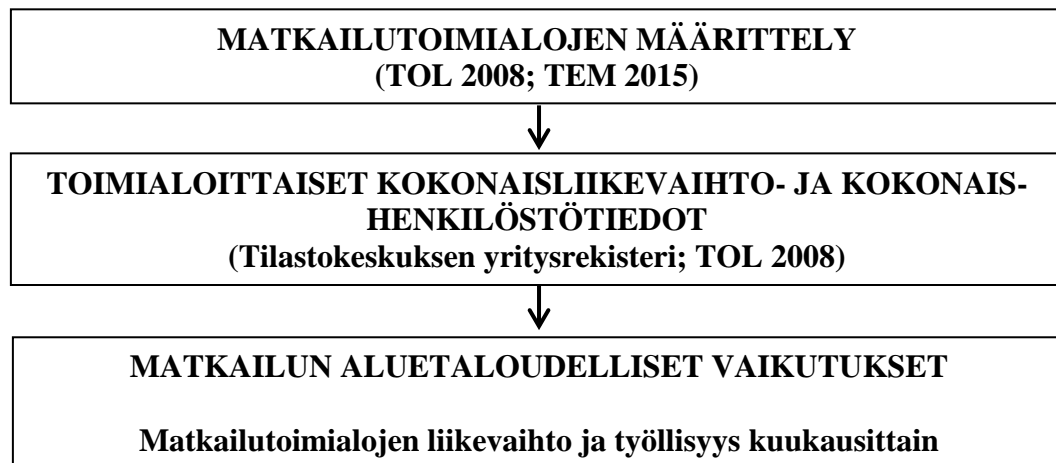
Seuranta perustuu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa käytettyyn toimialaluokitukseen. Seurannassa toimialat (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) ja niiden sisältö määritellään TOL (2008) toimialaluokitukseen tukeutuen täsmälleen samoiksi kuin vuositason vaikutusten mittaamisessa. Tilastokeskuksen yritysrekisteristä tilataan vuosittain Oulun

kyseisten toimialojen kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot, joiden viive on vajaa vuosi. Empiirinen tutkimus tuotti puolestaan sovellettavat toimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit. Toimialoittaiset kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot kerrotaan matkailutulo- ja -työllisyysprosenttiluvuilla, jolloin lopputulema on toimialoittainen välitön matkailutulo ja välitön matkailutyöllisyys. Laskemalla yhteen toimialoittainen välitön matkailutulo ja välitön matkailutyöllisyys saadaan välitön kokonaismatkailutulo ja välitön kokonaismatkailutyöllisyys. Tämän jälkeen määritellään toimialoittaiset palkkatulovaikutukset Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastojen (mediaani) avulla ja palkkaverotulovaikutukset Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastojen kautta. Sekä välittömät palkkatulo- että välittömät palkkaverotulovaikutukset lasketaan samalla tavalla kuin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa on esitetty. Mikäli halutaan, eri vuosien rahatarvo voidaan muuttaa valittuun vuoteen Tilastokeskuksen (2015i) elinkustannusindeksin avulla.

Koska matkailu on dynaaminen ilmiö, seurannassa käytettävät toimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit luonnollisesti muuttuvat ajan myötä: matkailun suhteellinen merkitys toimialoille saattaa joko lisääntyä tai vähentyä. Vuosittaiset muutokset voivat olla huomattaviakin positiiviseen tai negatiiviseen suuntaan. Esimerkiksi mittavat matkailuinvestoinnit suhteessa aluetalouden kokoon saattavat aikaansaada matkailun suhteellisen merkityksen lisääntymisen eri toimialoille. Toisaalta muun muassa äkillisten poliittisten, taloudellisten tai ympäristöllisten kriisien seurauksena matkailun suhteellinen merkitys aluetalouden eri toimialoilla voi pienentyä olennaisesti. Mikäli kohdealueen sisäiset ja ulkoiset olosuhdemuutokset ovat kohtuuden rajoissa, toimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit ovat relevantteja käytettäväksi matkailun aluetaloudellisten vaikutusten vuositasen seurannassa ehkäpä 5–7 vuotta. Tämän jälkeen on syytä tehdä uusi erillistutkimus, josta saadaan ajanmukaiset toimialoittaiset prosenttiluvut seurantaan silmällä pitäen.

Tässä tutkimusraportissa esitetään uutena kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli (kuva 19). Se pohjautuu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa käytettyyn toimialaluokitukseen, sillä seurattavat toimialat ja niiden sisältämät yritykset määritellään TOL (2008) toimialaluokitukseen perustuen täsmälleen samalla tavalla kuin kuukausitason (ja vuositasen) vaikutusten mittaamisessa. Tilastokeskuksen yritysrekisteristä tilataan toimialoittaiset kuukausitason Oulua koskevat kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot. Näitä tietoja tarkastellaan indeksilukujen valossa. Indeksiluvuista voidaan selvittää toimialoittain liikevaihdon ja henkilötyövuosien kausivaihtelut vuoden sisällä. Seurannassa on syytä kiinnittää huomiota myös indeksilukujen vuositasen vertailuun, mikä kertoo yleisesti kyseisen toimialan talousvaikutusten tasosta. Vuoden sisällä tarkastelu on kohdistettava matkailutoimialojen liikevaihdon ja henkilötyövuosien kehitykseen. Tämä nostaa esille kausivaihteluissa tapahtuvat muutokset. Erityisesti matkailulle tyypillisten toimialojen – majoitus- ja ravitsemistoiminnan, liikenteen sekä virkistys- ja muut palveluiden –

liikevaihdon ja henkilötyövuosien vuosien väliset ja vuoden sisäiset vaihtelut paljastavat matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa esiintyvät muutokset. Seuranta on lähes reaaliaikaista, sillä Tilastokeskuksen kuukasitason tiedot saadaan muutaman kuukauden viiveellä. On huomioitava, että liikevaihto ilmoitetaan nimellisenä lukuarvona, ei reaalisena. Siinä ei ole siis otettu huomioon rahanarvonmuutosta. Mikäli halutaan, eri vuosien rahanarvo voidaan muuttaa valittuun vuoteen Tilastokeskuksen (2015i) elinkustannusindeksin avulla.



Kuva 19. Kuukausitason matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli.

4.7 Matkailun kerrannaisvaikutukset

Tässä tutkimusraportissa sekä mittaamis- ja seurantamallissa että ennuste- ja arviointimallissa keskitytään vain matkailun välittömiin vaikutuksiin, jolloin kerrannaisvaikutukset eli välilliset ja johdetut vaikutukset jäävät tarkastelun ulkopuolelle. Kerrannaisvaikutukset syntyvät, kun välittömästi matkailusta hyötyvät yritykset hankkivat (välilliset vaikutukset) ja matkailun ansiosta työllistyneet (johdetut vaikutukset) ostavat tavaroita ja palveluita aluetaloudesta. Nämä hankinta- ja ostoketjut voivat olla pituudeltaan useita kierroksia. Kyse on siis siitä, kuinka matkailijoiden käyttämä raha kiertää aluetaloudessa aikaansaaden tulo- ja työllisyysvaikutuksia. Osa välittömistä, välillisistä ja johdetuista vaikutuksista suuntautuu kuitenkin alueelta ulos, mikä merkitsee vuotoja aluetaloudesta. Vuotoja tapahtuu työntekijöiden ostojen ja palkkojen mukana, jolloin ne vähentävät myös alueen verotuloja. Toisaalta osa yritysten tavaroiden ja palveluiden hankinnasta kohdistuu alueen ulkopuolelle. Kerrannaisvaikutukset ilmaistaan tulo- ja työllisyyskertoimilla.

Kerroin muodostuu seuraavasti:

$$\text{Kerroin} = \frac{\text{välittömät (p) + välilliset (s) + johdetut (s) vaikutukset}}{\text{välittömät (p) vaikutukset}}$$

Matkailutulokerroin-käsitettä soveltaen kyseessä on niin sanottu ortodoksinen kerroin: välittömät vaikutukset ovat primaarisia vaikutuksia (p), kun välilliset ja johdetut vaikutukset ovat sekundaarisia vaikutuksia (s) (ks. Archer 1976: 71; Mathieson & Wall 1987: 64–68; Vuoristo & Arajärvi 1990: 173–174). Laskutoimituksen lopputuloksena saadulla kertoimella kerrotaan välittömät tulo- ja työllisyysvaikutukset, jotta matkailun kokonaistulo- ja kokonaisyöllisyysvaikutukset selviävät.

Kerrannaisvaikutuksiin vaikuttavat sekä maantieteelliset että yksilölliset tekijät. Maantieteellisiin tekijöihin viitaten matkailun kerrannaisvaikutukset ovat mittavat, jos (alue)talouden koko on suuri, sen elinkeinoelämä on monipuolinen, kehittynyt ja linkittynyt keskenään (Mathieson & Wall 1987: 64–68; Wall 1997). Tämä mahdollistaa pitkät ja monipuoliset hankinta- ja ostoketjut, jotka voivat ulottua aina tuottajatasolle saakka, kuten maa-, metsä-, kala- ja porotalouteen. Huse ym. (1998) korostavat maantieteellisen sijainnin merkitystä: mitä kauempana kohdealue on suuresta keskuksesta, sitä merkittävämmät ovat alueelle kohdistuvat kerrannaisvaikutukset. Tässä tapauksessa hankinta- ja ostoketjut suosivat paikallisia toimittajia, koska kuljetuskustannukset nostavat etäämmällä tuotettujen tavaroiden ja palveluiden kokonaishintaa. Luonnollisesti perusedellytys hankintojen ja ostojen suuntautumiselle aluetalouteen on se, että kohdealueelta on ylipäättänsä saatavissa kysyntää vastaavia tuotteita.

Kansainväliset esimerkit paikallistasolta painottavat erityisesti taloudellisia linkkejä matkailuelinkeinon ja muiden elinkeinojen välillä sekä yritysten paikallista omistajuutta, jotta kerrannaisvaikutukset aluetalouteen olisivat suuret ja vastaavasti vuodot aluetaloudesta pienet (ks. Kauppila 2014b, 2014c). Pienten aluetalouksien haaste kulminoituu siihen, että ne ovat tuotanto- ja palvelurakenteeltaan yksipuolisia, mikä asettaa reunaehdoja hankinta- ja ostomahdollisuuksille. Yleisesti ottaen paikallistasolla suurten, korkean keskushierarkia-aseman paikkakuntien, joiden tuotanto- ja palvelurakenne on monipuolinen, matkailun kerrannaisvaikutukset ovat mittavampia kuin pienten, alhaisen keskushierarkia-aseman sekä yksipuolisen tuotanto- ja palvelurakenteen paikkakuntien, jotka sijaitsevat lähellä suurta keskustaa. Maantieteellisiin tekijöihin vedoten paikallistasolla kerrannaisvaikutukset ovat useimmiten pienemmät kuin maakunta- tai valtakunnantasolla.

Yksilöllisissä tekijöissä on kyse matkailijoiden ja paikallisten ihmisten kulutuskäyttäytymisestä. Mikäli matkailijoiden kulutus kohdistuu paikallisiin tuotteisiin, tällöin kerrannaisvaikutukset ovat huomattavat, sillä näiden tuotteiden valmistamiseen käytetään paikallisia resursseja (Mathieson & Wall 1987: 64–68; Wall 1997). Paikallisten ihmisten pieni riippuvuus tuontihyödykkeistä ja alhainen säästämisalttius merkitsevät suuria kerrannaisvaikutuksia, koska tässä tapauksessa kulutus ohjautuu paikallisiin tuotteisiin ja matkailun kautta saatu raha kiertää aluetaloudessa (Mathieson & Wall 1987: 64–68). Myös Zhang ym. (2007) painottavat paikallisten asukkaiden kulutuskäyttäytymistä. Heidän mukaan kerrannaisvaikutukset ovat

suurempia, jos alueelta on pientä pendelöinti- ja ostosvuotoa. Maantieteelliset ja yksilölliset tekijät ovat kytköksissä toisiinsa, sillä matkailijoiden ja paikallisten ihmisten riippuvuus tuontihyödykkeistä peilaa osaltaan aluetalouden monipuolisuutta ja kehittyneisyyttä.

Paikallistasolla matkailun positiivisiin kerrannaisvaikutuksiin voidaan vaikuttaa suosimalla paikallisia tuotteita, mikä koskee niin yrityksiä, kotitalouksia kuin matkailijoita. Yritysten näkökulmasta tämä edellyttää paikallisia hankintaverkostoja. Niitä syntyy vain tuntemalla paikallisten yritysten tuotteita ja paikallisia tuottajia. Lisäksi yritykset voivat edesauttaa kerrannaisvaikutuksia palkkaamalla paikallisia työntekijöitä. Kaikkiaan myönteisten kerrannaisvaikutusten avainsana on paikallisuus.

Matkailun kerrannaisvaikutusten suuruutta voidaan arvioida tutkimuskirjallisuuden ja tilastotiedon avulla. Tämä tutkimusraportti käsittelee paikallistason, Oulun, matkailun taloudellisia vaikutuksia, joten kerrannaisvaikutuksissa on syytä painottaa paikallistason tutkimuksia. Tutkimustuloksia matkailutulon kerrannaisvaikutuksista on julkaistu Suomessa paikallistasolta Koillismaan kunnista (Hätälä & Kauppila 1999), Inarista (Kauppila 1999b; Rosqvist 2008), Kainuun kunnista (Juntheikki 2002) ja Koillis-Suomen kunnista (Juntheikki & Korhonen 2005). Lisäksi Kauppila (1999a) on koonnut yhteenvedon 1980–1990-luvulla Suomessa tehtyjen matkailun tulo- ja työllisyystutkimusten paikallistason tulokertoimista. Edellisten tutkimusten tuloksiin vedoten paikallistasolla tulokertoimet vaihtelevat 1,13–1,54 välillä. Seututasolla Savonlinnan seutukunnan tulokerroin oli 1,65 (Tahvanainen ym. 2012) ja Tampereen seutukunnan 1,47 (Manka & Wallenius 2014), kun alueellisella tasolla Satakunnan maakunnan (Karppinen & Vähäsantanen 2011) tulokerroin oli puolestaan 1,35.

Matkailun työllisyyskertoimista on saatavissa tutkimustuloksia paikallistasolta Suomessa Koillismaan kunnista (Hätälä & Kauppila 1999), Inarista (Kauppila 1999b; Rosqvist 2008), Kainuun kunnista (Juntheikki 2002) ja Koillis-Suomen kunnista (Juntheikki & Korhonen 2005). Aivan kuten tulokertoimen kohdalla, Kauppila (1999a) on työstänyt yhteenvedon 1980–1990-luvulla Suomessa tehtyjen matkailun tulo- ja työllisyystutkimusten paikallistason työllisyyskertoimista. Tulosten mukaan paikallistason työllisyyskertoimet vaihtelevat 1,04–1,21 välillä. Koillismaan kunnissa ja 1980–1990-luvulla toteutetuissa paikallistason tutkimuksissa työllisyyskertoimet jäivät 1,01–1,07 välille. Yksi syy tähän on se, että näissä tapauksissa kerroin on määritelty hieman suppeammin kuin tuoreimmissa raporteissa. Seututason työllisyyskertoimeksi saatiin Tampereen seutukunnassa 1,18 (Manka & Wallenius 2014) ja alueellisella tasolla Satakunnan maakunnassa 1,19 (Karppinen & Vähäsantanen 2011).

On otettava huomioon, että edellä mainituissa tutkimuksissa kerrannaisvaikutukset on laskettu eri menetelmillä, mikä osaltaan vaikuttaa tuloksiin. Kertoimet ovat kuitenkin suuntaa-antavia. Vertailun vuoksi Tilastokeskuksen (2015a) alueellisten panos–tuotos-taulukoiden mukaan vuonna 2002 majoitus- ja ravitsemistoiminnan työllisyyskertoimet olivat maakunta-

tasolla Lapissa 1,25 sekä Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla 1,38. Vastaavana vuonna Ainalin (2011) laskemat kyseisen toimialan työllisyyskertoimet olivat Lapissa 1,38, Kainuussa 1,56 ja Pohjois-Pohjanmaalla 1,50, eli Ainalin kertoimet ovat hieman suuremmat kuin Tilastokeskuksen ilmoittamat. Edellä esiteltyt majoitus- ja ravitsemistoiminnan työllisyyskertoimet kuvaavat suuntaa-antavasti maakuntatason matkailun työllisyyskertoimia, sillä Lapista, Kainuusta tai Pohjois-Pohjanmaalta ei ole saatavissa koko matkailuelinkeinoa kattavia maakuntatason työllisyyskertoimia. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan valintaa perustellaan sillä, että se on yksi keskeisin matkailuelinkeinon toimiala. Kerrannaisvaikutusten (kertoimien) yksityiskohtainen määrittäminen tämän raportin kohdealueilta edellyttäisi lisää empiiristä tutkimusta.

Mikäli pyritään arvioimaan Oulun matkailun aluetaloudelliset kokonaisvaikutukset, tämä edellyttää kerrannaisvaikutusten (välillinen, johdettu) huomioon ottamista. Kirjallisuuskatsaukseen viitaten Oulun tulokerroin voisi olla 1,3–1,35 ja työllisyyskerroin 1,25–1,3. Jos sovelletaan edellä mainittuja kertoimia (tulokerroin 1,35 ja työllisyyskerroin 1,25), tässä tapauksessa vuonna 2013 Oulun matkailun kokonaistulo olisi 226 906 650 euroa (alv:ton) ja kokonaistyöllisyys 1 294,13 henkilötyövuotta. Tällöin matkailun kerrannaisvaikutukset olisivat tulon osalta 58 827 650 euroa ja työllisyyden 258,83 henkilötyövuotta.

Mikäli työllisyyden kerrannaisvaikutusten palkkatulo laskettaisiin Pohjois-Pohjanmaan vuoden 2013 kokoajaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräisellä kokonaisansiolla (mediaani) kuukaudessa (2 863 euroa/kk) (ks. Tilastokeskus 2015g), se olisi 9 262 879 euroa ja edelleen tästä efektiivisen veroasteen (ks. Kuntaliitto 2015) kautta muodostettu palkkaverotulo (kunnallisverotulo) 1 376 464 euroa. Näin ollen vuonna 2013 matkailun aikaansaama kokonaispalkkatulo olisi Oulussa 41 008 404 euroa ja kokonaispalkkaverotulo 6 093 849 euroa. On syytä muistuttaa, että kokonaistyöllisyydessä – ja edelleen palkkatulossa ja palkkaverotulossa – on mukana myös vuodot eli ne henkilötyövuodet, jotka kertyvät Oulun ulkopuolella kirjoilla olevista henkilöistä.

5 MATKAILUN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET: ENNUSTE- JA ARVIOINTIMALLI

5.1 Mallin taustaa

Matkailun edistäminen edellyttää erilaisia kehittämishankkeita ja investointeja. Nykyään matkailun kehittämistä toteutetaan huomattavassa määrin Euroopan unionin osarahoitteisilla hankkeilla. Matkailun kehittämishankkeilla ja investoinneilla on tarkoitus edistää alueelle suuntautuvaa matkailua ja edesauttaa myönteisiä vaikutuksia kohdealueen talouteen. Positiivisia matkailun aikaansaamia aineellisia aluetaloudellisia vaikutuksia paikallistasolla ovat ennen muuta tulo-, työllisyys- ja verotulovaikutukset (ks. Murphy 1985; Mathieson & Wall 1987; Vuoristo 1998; Hall & Page 2006).

Esitettävän ennuste- ja arviointimallin avulla on mahdollista pohtia matkailun välittömiä tulo-, työllisyys-, palkkatulo- ja palkkaverotulovaikutuksia paikallistasolla. Prosessimalli perustuu olemassa oleviin viranomaisten (Tilastokeskus, Kuntaliitto) vuosittain tuottamiin tilastoihin ja on siten dynaaminen. Siinä voidaan lähestyä aluetaloudellisia vaikutuksia joko välittömän matkailutulon tai välittömän matkailutyöllisyyden (henkilötyövuodet) näkökulmasta. Asetelmassa korostuvat nimenomaan ennusteet, kun tiettyjen parametrien avulla laaditaan numeerisia arvoja. Ennusteet eroavat skenaarioista siinä, että ennusteissa tuotetaan numeerisia arvoja, kun skenaarioissa pyritään hahmottomaan erilaisia laaja-alaisia tulevaisuuden käsikirjoituksia (Keränen 2012: 65). Mallin lähtötilannearvioissa voidaan luonnollisesti hyödyntää aikaisempien tutkimusten ja selvitysten tuloksia sekä muuta aiheeseen liittyvää tietoa.

5.2 Lähtökohtana välitön matkailutulo

Välittömän matkailutulon näkökulmasta prosessimalli etenee siten, että aluksi määritellään kehittämishankkeen tai investoinnin tavoiteltu välitön matkailutulo tai kehittämishankkeen tai investoinnin arvioitu aikaansaama välitön matkailutulo (kuva 20). Matkailutuloa käsitellään joko kokonaismääränä tai se voidaan pilkkoa toimialoittain. On syytä korostaa, että välitön matkailutulo perustuu vain tavoitteisiin tai arvioihin, ei esitettävän mallin kautta saatuihin lukuihin. Kun välitön matkailutulo on määritelty ja mahdollisesti jaettu toimialoittain, seuraavaksi lasketaan tulon aikaansaamat välittömät työllisyysvaikutukset. Tämä tapahtuu siten, että välitön matkailutulo jaetaan liikevaihto/henkilöstö-suhteella, joka saadaan Tilastokeskuksen yritysrekisteristä (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Jos välitöntä matkailutuloa käsitellään kokonaismääränä, silloin sovelletaan kaikkien toimialojen liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Toinen vaihtoehto on käyttää tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne

sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Mikäli taas välitön matkailutulo pilkotaan toimialoittain, tässä tapauksessa käytetään kyseessä olevan toimialan liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Kun toimialoittaiset välittömät työllisyysvaikutukset lasketaan yhteen, saadaan välitön kokonaismatkailutyöllisyys. Yritysrekisteristä poimitaan Oulua koskevat tiedot.



Kuva 20. Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli. Lähtökohtana välitön matkailutulo.

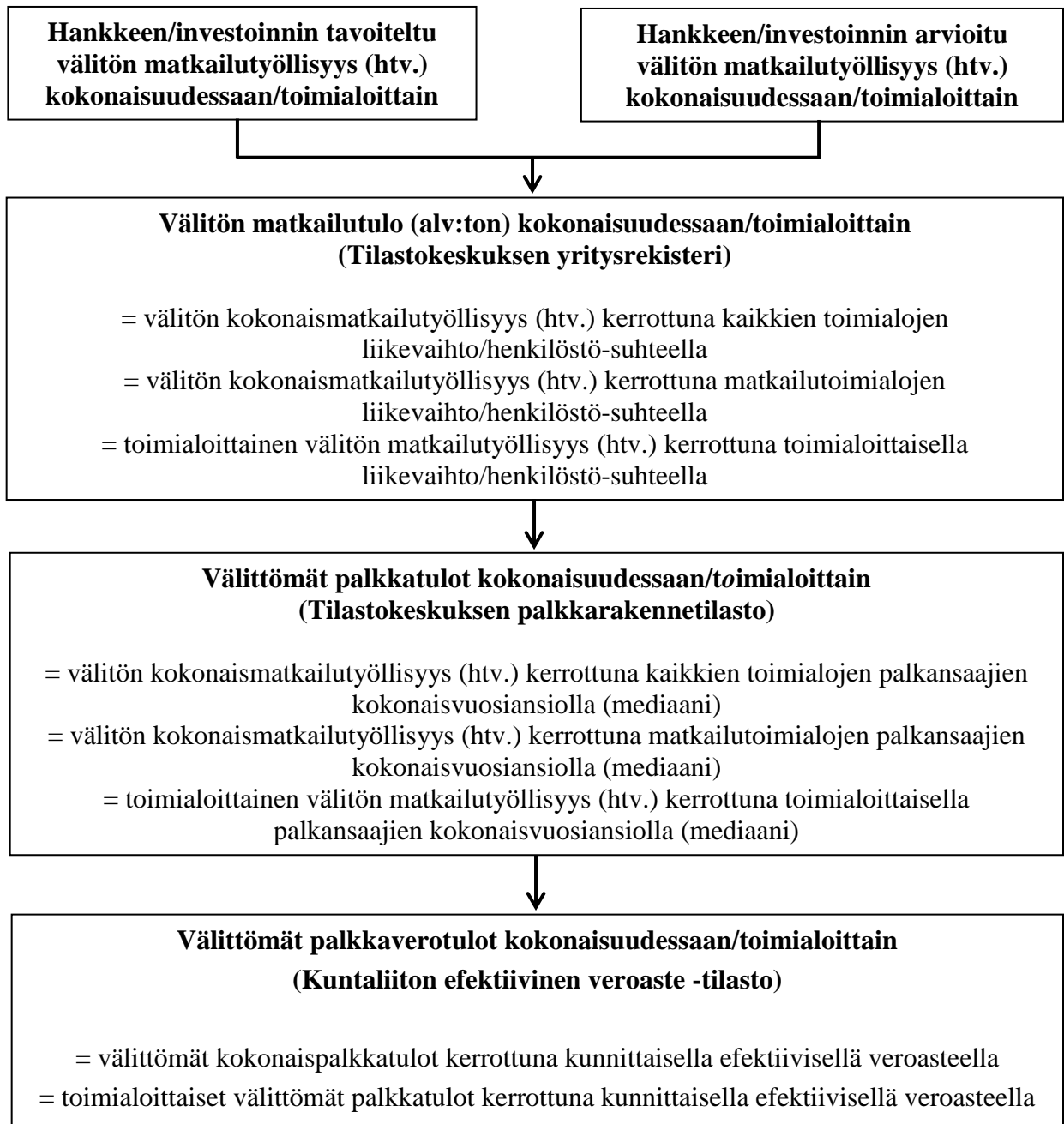
Seuraavaksi prosessimallin avulla lasketaan välittömien työllisyysvaikutusten kautta syntyvät välittömät palkkatulovaikutukset. Välittömien työllisyysvaikutusten kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiot (mediaani) kuukaudessa johdetaan Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastoista. Mikäli työllisyysvaikutuksia käsitellään kokonaismäärinä, silloin käytetään kokoaikaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräistä kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Toinen vaihtoehto on soveltaa tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamatoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Molemmissa vaihtoehdoissa kokonaisansio kerrotaan 12,5:llä, jotta saadaan yhden henkilötyövuoden kokonaisansio lomarahoineen. Jos taas työllisyysvaikutukset on jaettu toimialoittain, tällöin sovelletaan kunkin toimialan kokoaikaisten palkansaajien keskimääräistä kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Tässäkin tapauksessa toimialoittaiset palkkatuloluvut kerrotaan 12,5:llä, jotta saadaan yhden henkilötyövuoden kokonaisansio lomarahoineen. Kun toimialoittaiset palkkatulovaikutukset lasketaan yhteen, saadaan välittömät kokonaispalkkatulovaikutukset. Palkkarakennetilastoissa joudutaan tyytymään valtakunnantason tietoihin, koska niitä ei ole saatavissa paikallistasolta. Tilastokeskukselta (2015g) on kuitenkin saatavissa maakuntakohtainen kokoaikaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräinen kokonaisansio (mediaani) kuukaudessa.

Lopuksi prosessimallissa tarkastellaan välittömien palkkatulovaikutusten aikaansaamia välittömiä palkkaverotulovaikutuksia. Tässä hyödynnetään Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastoja. Mikäli palkkatuloja käsitellään kokonaismäärinä, silloin ne kerrotaan kunnan efektiivisellä veroasteella ja lopputulemana saadaan välittömät kokonaispalkkaverotulovaikutukset. Jos puolestaan palkkaverotulot on jaettu toimialoittain, tässä tapauksessa kunkin toimialan palkkatulo kerrotaan kunnan efektiivisellä veroasteella ja lopputuloksena saadaan toimialoittaiset välittömät palkkaverotulovaikutukset. Kun toimialoittaiset palkkaverotulovaikutukset lasketaan yhteen, tällöin on kyse välittömistä kokonaispalkkaverotulovaikutuksista. Efektiivinen veroaste -tilastoissa tukeudutaan Oulun tietoihin.

5.3 Lähtökohtana välitön matkailutyöllisyys

Välittömän matkailutyöllisyyden näkökulmasta prosessimallin aluksi määritellään kehittämishankkeen tai investoinnin tavoiteltu välitön matkailutyöllisyys tai kehittämishankkeen tai investoinnin arvioitu aikaansaama välitön matkailutyöllisyys (kuva 21). Matkailutyöllisyys tarkoittaa henkilötyövuosia ja voidaan ilmaista joko kokonaismääränä tai pilkottuna toimialoittain. Aivan kuten matkailutulokin, matkailutyöllisyys perustuu vain tavoitteisiin tai arvioihin eikä esitettävän mallin avulla saatuihin lukuihin. Kun välitön matkailutyöllisyys on määritelty ja mahdollisesti jaettu toimialoittain, seuraavaksi lasketaan työllisyyden edellyttämä välittömän matkailutulon lisäys. Tämä tapahtuu siten, että välitön matkailutyöllisyys kerrotaan Tilastokeskuksen yritysrekisteristä saatavalla liikevaihto/henkilöstö-suhteella (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Mikäli välitöntä matkailutyöllisyyttä käsitellään kokonaismää-

ränä, tässä tapauksessa sovelletaan kaikkien toimialojen liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Toinen vaihtoehto on käyttää tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamo-toiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Jos taas välitön matkailutyöllisyys pilkotaan toimialoittain, silloin sovelletaan kyseessä olevan toimialan liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Kun toimialoittaiset tulovaikutukset lasketaan yhteen, saadaan välitön kokonaismatkailutulo. Yritysrekisteristä poimitaan Oulua koskevat tiedot.



Kuva 21. Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli. Lähtökohtana välitön matkailutyöllisyys.

Tämän jälkeen prosessimalli etenee samalla tavalla kuin edellä läpikäydyn välittömän matkailutulon kohdalla. Välittömien työllisyysvaikutusten jälkeen lasketaan välittömät palkkatulot hyödyntäen Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastoja. Palkkatulot voidaan määrittellä joko kokonaisuudessaan tai toimialoittain. Kun toimialoittaiset palkkatulovaikutukset lasketaan yhteen, saadaan välittömät kokonaispalkkatulovaikutukset. Palkkarakennetilastoissa joudutaan tyytymään valtakunnantason tietoihin, koska niitä ei ole saatavissa paikallistasolta. Tilastokeskukselta (2015g) on kuitenkin saatavissa maakuntakohtainen kokoai-kaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräinen kokonaisansio (mediaani) kuu-kaudessa.

Lopuksi prosessimallin avulla tarkastellaan välittömien palkkatulovaikutusten aikaansaamia välittömiä palkkaverotulovaikutuksia, mikä perustuu Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste-tilastoihin. Palkkaverotulot on mahdollista määrittellä joko kokonaisuudessaan tai toimi-aloittain. Kun toimialoittaiset palkkaverotulovaikutukset lasketaan yhteen, tällöin on kyse välittömistä kokonaispalkkaverotulovaikutuksista. Efektiivinen veroaste -tilastoissa tukeudu-taan Oulun tietoihin.

5.4 Case: Oulun huvipuisto

Lähtötietoarviot (lähteet: Manka & Wallenius 2014; BusinessOulu 2015; VisitFinland 2015b)

Suunnittelun Oulun huvipuiston kokonaiskävijämäärän ja sen jakautumisen arviointi perus-tuu BusinessOululta (2015) saatuihin tietoihin.

- Huvipuiston kokonaiskävijämäärä vuodessa: 300 000 kävijää
- Matkailijoiden osuus kokonaiskävijämäärästä: 180 000 kävijää (60 prosenttia koko-naiskävijämäärästä)
- Matkailijoiden jakautuminen: 120 000 päiväkävijää (66 prosenttia matkailijoiden ko-konaiskävijämäärästä) ja 60 000 yöpyjää (33 prosenttia matkailijoiden kokonaiskävi-jämäärästä)

Matkailijoiden rahankäytön arviointi perustuu Tampereen seutukunnan matkailutulo- ja työllisyystutkimukseen (Manka & Wallenius 2014). Kyseisen selvityksen matkailijakyselyai-neisto kerättiin kesällä 2013 kolmessa matkailukohteessa: Särkänniemen elämyspuistossa, Museokeskus Vapriikissa ja Pyynikin näkötorjilla. Aineisto on laaja, mutta sen yleistettävyy-s rajoittuu kesäkuukausiin ja Tampereella erityisesti matkailukohteissa, kuten Särkänniemes-sä, vieraileviin kotimaisiin matkailijoihin (Manka & Wallenius 2014: 11). Särkänniemen vahva rooli matkailijakyselyssä tulee ilmi siinä, että päiväkävijöistä lähes 80 prosenttia ja yöpyjistä

yli 50 prosenttia ilmoitti matkansa pääkohteeksi Särkänniemen (Manka & Wallenius 2014: 37).

Tutkimuksen rahankäyttötiedot koskevat Tampereen seutukuntaa. Arvonlisäverolliset rahankäyttöluvut muutettiin arvonlisäverottomaksi soveltaen tässä raportissa aikaisemmin käytettyä arvonlisäverokantaa: majoitus 10 prosenttia, ravitsemus 14 prosenttia, ostokset 19 prosenttia ja muu rahankäyttö 24 prosenttia. Rahankäytössä viihde- ja virkistyspalvelut on tulkittu hui- ja teemapuistotoiminnaksi. Muu rahankäyttö puolestaan sisältää kaiken sen muun rahankäytön, joka kohdistuu esitettyjen kulutuskohteiden, toimialojen, ulkopuolelle.

Päiväkävijöiden rahankäyttö (arvonlisäverollinen): 65 euroa/henkilö/vuorokausi

- ravitsemus 17 euroa/henkilö/vuorokausi
- ostokset 11 euroa/henkilö/vuorokausi
- viihde- ja virkistyspalvelut 24 euroa/henkilö/vuorokausi
- muu rahankäyttö 13 euroa/henkilö/vuorokausi

Yöpyvien matkailijoiden rahankäyttö (arvonlisäverollinen): 147 euroa/henkilö/vuorokausi

- majoitus 38 euroa/henkilö/vuorokausi
- ravitsemus 35 euroa/henkilö/vuorokausi
- ostokset 29 euroa/henkilö/vuorokausi
- viihde- ja virkistyspalvelut 21 euroa/henkilö/vuorokausi
- muu rahankäyttö 24 euroa/henkilö/vuorokausi

Päiväkävijöiden rahankäyttö (arvonlisäveroton): 54 euroa/henkilö/vuorokausi

- ravitsemus 15 euroa/henkilö/vuorokausi
- ostokset 9 euroa/henkilö/vuorokausi
- viihde- ja virkistyspalvelut 19 euroa/henkilö/vuorokausi
- muu rahankäyttö 11 euroa/henkilö/vuorokausi

Yöpyvien matkailijoiden rahankäyttö (arvonlisäveroton): 125 euroa/henkilö/vuorokausi

- majoitus 34 euroa/henkilö/vuorokausi
- ravitsemus 31 euroa/henkilö/vuorokausi
- ostokset 24 euroa/henkilö/vuorokausi
- viihde- ja virkistyspalvelut 17 euroa/henkilö/vuorokausi
- muu rahankäyttö 19 euroa/henkilö/vuorokausi

Yöpyvien matkailijoiden keskimääräinen viipymä: 1,7 vuorokautta. Kesäsesonki, kesä-elokuu 2013–2014 (VisitFinland 2015a).

Oletuksena perhe, jossa on kaksi aikuista ja kaksi lasta, yhteensä neljä henkilöä.

Ennustetut huvipuiston matkailun aluetaloudelliset vaikutukset

1) Välitön matkailutulo yhteensä 19 230 000 euroa (arvonlisäveroton)

- päiväkävijät: 120 000 kävijää x 54 euroa = **6 480 000 euroa**
- yöpyvät matkailijat: 60 000 kävijää x 125 euroa x 1,7 vuorokautta = **12 750 000 euroa**

Päiväkävijöiden tulo toimialoittain

- ravitsemus: 120 000 kävijää x 15 euroa = 1 800 000 euroa
- ostokset: 120 000 kävijää x 9 euroa = 1 080 000 euroa
- viihde- ja virkistyspalvelut: 120 000 kävijää x 19 euroa = 2 280 000 euroa
- muu rahankäyttö: 120 000 kävijää x 11 euroa = 1 320 000 euroa

Yöpyvien matkailijoiden tulo toimialoittain

- majoitus: 60 000 kävijää x 34 euroa x 1,7 vuorokautta = 3 468 000 euroa
- ravitsemus: 60 000 kävijää x 31 euroa x 1,7 vuorokautta = 3 162 000 euroa
- ostokset: 60 000 kävijää x 24 euroa x 1,7 vuorokautta = 2 448 000 euroa
- viihde- ja virkistyspalvelut: 60 000 kävijää x 17 euroa x 1,7 vuorokautta = 1 734 000 euroa
- muu rahankäyttö: 60 000 kävijää x 19 euroa x 1,7 vuorokautta = 1 938 000 euroa

2) Välitön matkailutyöllisyys yhteensä 145,1 henkilötyövuotta

- päiväkävijät: **54,6 henkilötyövuotta**
- yöpyvät matkailijat: **90,5 henkilötyövuotta**

Päiväkävijöiden työllisyys toimialoittain

- ravitsemus (ravitsemistoiminta, toimiala 56): 1 800 000 euroa / 95 000 euroa/htv. = 18,9 htv.
- ostokset (vähittäiskauppa, toimiala 47, pois lukien moottoriajoneuvojen ja moottori-
pyörien kauppa): 1 080 000 euroa / 297 000 euroa/htv. = 3,6 htv.
- viihde- ja virkistyspalvelut (huvi- ja teemapuistojen toiminta, toimiala 93210): 2 280
000 euroa / 86 000 euroa/htv. = 26,5 htv.
- muu rahankäyttö (kaikkien toimialojen keskimääräinen liikevaihto/henkilöstö): 1 320
000 euroa / 234 000 euroa/htv. = 5,6 htv.

Yöpyvien matkailijoiden työllisyys toimialoittain

- majoitus (majoitus, toimiala 55): 3 468 000 euroa / 169 000 euroa/htv. = 20,5 htv.
- ravitsemus (ravitsemistoiminta, toimiala 56): 3 162 000 euroa / 95 000 euroa/htv. = 33,3 htv.
- ostokset (vähittäiskauppa, toimiala 47, pois lukien moottoriajoneuvojen ja moottori-
pyörien kauppa): 2 448 000 euroa / 297 000 euroa/htv. = 8,2 htv.
- viihde- ja virkistyspalvelut (huvi- ja teemapuistojen toiminta, toimiala 93210): 1 734
000 euroa / 86 000 euroa/htv. = 20,2 htv.

- muu rahankäyttö (kaikkien toimialojen keskimääräinen liikevaihto/henkilöstö): 1 938 000 euroa / 234 000 euroa/htv. = 8,3 htv.

3) Välitön palkkatulo yhteensä 4 260 824,9 euroa

- päiväkävijät: **1 605 427,5 euroa**
- yöpyvät matkailijat: **2 655 397,4 euroa**

Päiväkävijöiden palkkatulo toimialoittain (mediaani)

- ravitsemus (ravitsemistoiminta, toimiala 56): 18,9 htv. x 27 375 euroa/vuosi = 517 387,5 euroa
- ostokset (vähittäiskauppa, toimiala 47, pois lukien moottoriajoneuvojen ja moottori- pyörien kauppa): 3,6 htv. x 28 675 euroa/vuosi = 103 230 euroa
- viihde- ja virkistyspalvelut (huvi- ja virkistystoiminta, toimiala 932): 26,5 htv. x 29 600 euroa/vuosi = 784 400 euroa
- muu rahankäyttö (Pohjois-Pohjanmaan kaikkien toimialojen kokoaikaisten palkan- saajien keskimääräinen kokonaisansio): 5,6 htv. x 35 787,5 euroa/vuosi = 200 410 euroa

Yöpyvien matkailijoiden palkkatulo toimialoittain (mediaani)

- majoitus (majoitus, toimiala 55): 20,5 htv. x 29 937,5 euroa/vuosi = 613 718,75 euroa
- ravitsemus (ravitsemistoiminta, toimiala 56): 33,3 htv. x 27 375 euroa/vuosi = 911 587,5 euroa
- ostokset (vähittäiskauppa, toimiala 47, pois lukien moottoriajoneuvojen ja moottori- pyörien kauppa): 8,2 htv. x 28 675 euroa/vuosi = 235 135 euroa
- viihde- ja virkistyspalvelut (huvi- ja virkistystoiminta, toimiala 932): 20,2 htv. x 29 600 euroa/vuosi = 597 920 euroa
- muu rahankäyttö (Pohjois-Pohjanmaan kaikkien toimialojen kokoaikaisten palkan- saajien keskimääräinen kokonaisansio): 8,3 htv. x 35 787,5 euroa/vuosi = 297 036,25 euroa

4) Välitön palkkaverotulo (kunnallisverotulo) yhteensä 633 158,6 euroa

- päiväkävijät: **238 566,53 euroa**
- yöpyvät matkailijat: **394 592,07 euroa**

Päiväkävijöiden palkkaverotulo toimialoittain

- ravitsemus: 517 387,5 euroa x 0,1486 = 76 883,78 euroa
- ostokset: 103 230 euroa x 0,1486 = 15 339,98 euroa
- viihde- ja virkistyspalvelut: 784 400 euroa x 0,1486 = 116 561,84 euroa
- muu rahankäyttö: 200 410 euroa x 0,1486 = 29 780,93 euroa

Yöpyvien matkailijoiden palkkaverotulo toimialoittain

- majoitus: 613 718,75 euroa x 0,1486 = 91 198,61 euroa

- ravitsemus: $911\,587,5 \text{ euroa} \times 0,1486 = 135\,461,9 \text{ euroa}$
- ostokset: $235\,135 \text{ euroa} \times 0,1486 = 34\,941,06 \text{ euroa}$
- viihde- ja virkistyspalvelut: $597\,920 \text{ euroa} \times 0,1486 = 88\,850,91 \text{ euroa}$
- muu rahankäyttö: $297\,036,25 \text{ euroa} \times 0,1486 = 44\,139,59 \text{ euroa}$

Yhteenveto

Lähtötietoarvioihin perustavat ennustetut Oulun huvipuiston matkailun aluetaloudelliset vaikutukset.

Välitön matkailutulo (arvonlisäveroton): 19 234 000 euroa

Välitön matkailutyöllisyys: 145,1 henkilötyövuotta

Välitön palkkatulo: 4 260 824,9 euroa

Välitön palkkaverotulo (kunnallisverotulo): 633 158,6 euroa

Huvipuiston ennustetut matkailun aluetaloudelliset vaikutukset ovat laskennallisia, vuoden 2013 rahanarvossa ja koskevat yhtä vuotta. Kyseessä ovat matkailun välittömät vaikutukset. Viihde- ja virkistyspalveluiden (huvi- ja teemapuistojen toiminta) työllisyysvaikutuksissa on jouduttu tyytymään valtakunnantason tietoihin, koska Oulusta ei ole saatavissa kyseisiä tietoja. Palkkarakennetiedoissa on jouduttu soveltamaan tarkimmalla tasolla TOL (2008) toimialaluokituksen 3-numeroisia valtakunnantason tietoja, koska niitä ei ole saatavissa 5-numerotasolta eikä paikallistasolta. Maakuntatasolla ilmoitetaan ainoastaan kaikkien toimialojen kokoaikaisten palkansaajien keskimääräinen kuukausiansio. Lisäksi on huomioitava, että ennustelaskelmat koskivat vain matkailijoita, eli paikallinen kysyntä ja sen aikaansaamat aluetaloudelliset vaikutukset jäivät kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Laskelmissa ei ole myöskään huomioitu mahdollisia työpaikkavuotoja ja niistä aiheutuvia palkkatulo- ja palkkaverotulovuotoja.

5.5 Mallissa huomioitavaa

Esitetty matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli on kevyt ja helppösti käytännön suunnittelu- ja kehittämistyössä sovellettava työkalu. Mallia hyödyntäen on mahdollista laskea tiettyihin lähtökohtiin perustuvia ennusteita. Mallin aineistot ovat vapaasti saatavissa internetistä, ja viranomaiset päivittävät niitä vuosittain – malli on siis dynaaminen. Mallilla on kuitenkin muutamia reunaehtoja:

- 1) *Mallin lähtökohtana ovat kehittämishankkeiden tai investointien tavoiteltu tai arvioitu aikaansaama välitön matkailutulo tai välitön matkailutyöllisyys.*
- 2) *Malli ottaa huomioon vain välittömät vaikutukset, jolloin välilliset ja johdetut vaikutukset jäävät tarkastelun ulkopuolelle. Kerrannaisvaikutuksia on kuitenkin mahdollis-*

ta arvioida aikaisemmin esitettyihin tutkimuskirjallisuuden tuloksiin ja tilastotietoihin tukeutuen.

- 3) *Mallissa rahanarvo ilmoitetaan tilastovuoden rahanarvona.*
- 4) *Mallissa tarkasteluajanjakso on yksi vuosi.*

Mallin avulla saatuja matkailun aluetaloudellisia vaikutusennusteita, tuotoksia, voidaan verrata kehittämishankkeiden tai investointien edellyttämiin panostuksiin. Kyse on panos-tuotos-arvioinnista taloudellisessa mielessä. Kun esimerkiksi kunta sijoittaa johonkin hankkeeseen tai investointiin tietyn rahamäärän, ennusteiden pohjalta on mahdollista arvioida, millaiset ovat tämän panostuksen välittömät vaikutukset (= tuotokset) liikevaihtoon, työllisyyteen, palkkatuloihin ja palkkaverotuloihin vuodessa kyseisessä kunnassa. Näin malli toimii työkaluna pohdittaessa panostuksen suhdetta tuotokseen aluetaloudessa. Jos käytettävissä on esimerkiksi paikallistason tutkimuksia matkailijoiden rahankäytöstä kulutuskohteittain eli toimialoittain, näitä tietoja on luonteva hyödyntää ennuste- ja arviointimallissa. Tässä tapauksessa on kyse välittömän matkailutulon kautta jäsentyvistä prosessimallista. Matkailijoiden rahankäyttötutkimuksissa kulutuksessa on kuitenkin mukana arvonlisävero, mikä on otettava huomioon määriteltäessä välitöntä matkailutuloa (alv:ton). Käytännössä malli edellyttää arvonlisäveron ”puhdistamista” matkailijoiden rahankäytöstä.

On huomattava, että mallin soveltaminen ei rajoitu pelkästään matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennustamiseen ja arviointiin, vaan prosessimallin periaatteita voidaan käyttää myös muiden toimialojen tarkastelussa. Tällöin matkailun kohdalle valitaan haluttu toimiala ja sen tilastotiedot, minkä jälkeen aluetaloudellisten ennusteiden laskeminen etenee mallin mukaisesti.

Esimerkiksi paikallistason kehittämisstrategioissa yhtenä painopisteenä on teollisuus ja tarkemmin elintarvikkeiden valmistus (toimialakoodi 10). Elintarvikkeiden valmistusta voidaan vielä halutessa tarkentaa toimialaluokituksessa 3-numerotasolle, sillä kyseinen numerotaso on Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastoista tarkin saatavissa oleva tieto. Kun elintarvikkeiden valmistukseen tavoitellaan tiettyä välitöntä työllisyyttä (htv.), tämän jälkeen on mahdollista Tilastokeskuksen yritysrekisterin elintarvikkeiden valmistus -toimialan liikevaihto/henkilöstö-suhteella (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c) määrittää, kuinka paljon tarvitaan elintarvikkeiden valmistukseen liikevaihtoa, jotta tavoitteeksi asetetut työllisyysvaikutukset toteutuvat. Yritysrekisterissä päästään toimialaluokituksessa halutessa 5-numerotasolle. Seuraavaksi lasketaan prosessimallin mukaisesti Tilastokeskuksen palkkarakennetilastoista elintarvikkeiden valmistus -toimialan palkkatietojen kautta työllisyysvaikutusten palkkatulovaikutukset. Lopuksi Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastojen avulla määritellään palkkatulovaikutusten aikaansaama palkkaverotulovaikutus paikallistasolle. Saatuja ennusteita, tuotoksia, voidaan verrata paikallistason mahdollisiin panostuksiin elintarvikkeiden valmistuksen kehittämiseksi aluetaloudessa. Näin prosessimallilla on sovel-

lusmahdollisuuksia laajemminkin kuin pelkästään matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennustamiseen ja arviointiin. On kuitenkin pidettävä mielessä edellä esitetyt ennuste- ja arviointimallin reunaehdot.

6 YHTEENVETO JA POHDINTA

6.1 Keskeiset tulokset

Tutkimusraportille asetettiin kolme tavoitetta, jotka liittyivät ensisijaisesti matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimusmenetelmiin.

- 1) *Selvittää välitön matkailutulo (euroa, alv:ton), välitön matkailutyöllisyys (htv.), välitön palkkatulo ja välitön verotulo toimialoittain (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) vuositason Oulussa vuonna 2013.*

Talousvaikutuksia lähestyttiin tulomenetelmän kautta eli yritys näkökulmasta. Uutena menetelmällisenä empiirisen aineiston keräämismuotona sovellettiin sähköpostikyselyiden, puhelinhaastatteluiden ja henkilökohtaisten tapaamisten lisäksi toimialaryhmätapaamisia, kun perinteisesti yrityksiä on lähestytty lomakekyselyllä joko postitse vastauskirjekuoren kera tai sähköisesti. Uudella mittaamismallilla pyrittiin sekä empiirisen vaiheen keventämiseen että tulosten "totuudenmukaistamiseen". Viime aikoina on havaittu, että yritysten vastausaktiivisuus matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteleviin kyselyihin on jäänyt hyvinkin alhaiseksi. Tästä ovat esimerkkejä Lapin kuntien (Satokangas 2013), Tampereen seutukunnan (Manka & Wallenius 2014) ja Kolin matkailukeskuksen (Mikkonen & Lahovuori 2014) tutkimukset. Pohjoismaisen mallin yritys kyselyihin viitaten empirian raskaan keräämistavan ovat nostaneet esille muun muassa Kauppila (1999a) ja Tahvanainen ym. (2012). Lisäksi on havaittu, että matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia koskeviin yritys kyselyihin vastaavat aktiivisesti sellaiset yritykset, joiden liikevaihtoon matkailulla on suuri merkitys. Kun näiden yritysten tiedot yleistetään koko toimialaa koskevaksi, tämä johtaa helposti kyseisen toimialan matkailuliikevaihdon yliarviointiin (Kauppila 1999a). Toimialaryhmätapaamisella pyrittiin vastaamaan edellä mainittuihin haasteisiin. Sähköpostikyselyillä, puhelinhaastatteluilta, henkilökohtaisilla tapaamisilla ja toimialaryhmätapaamisilla toimijat haastettiin arvioimaan oman toimintansa kautta kokonaisuudessaan matkailun (= matkailijoiden) merkitystä edustamalleen toimialalle. Uudessa menetelmässä hyödynnettiin huomattavassa määrin myös olemassa olevaa, viranomaisten (Tilastokeskus, Kuntaliitto) tuottamaa tilastoaineistoa, mikä osaltaan keventää empiriaa. Päätoimialat pilkottiin alatoimialoihin, jotka käsiteltiin omina kokonaisuuksinaan, ja vasta lopuksi alatoimialojen tulokset yhdistettiin koskemaan koko päätoimialaa. Aikaisemmissa matkailun aluetaloustutkimuksissa ei ole kiinnitetty huomiota useista alatoimialoista koostuvien päätoimialojen välittömän matkailutulon ja -työllisyyden prosenttilukujen määrittämisproblematiikkaan.

Käytännössä vuositason matkailun välittömät tulo- ja välittömät työllisyysvaikutukset laskettiin siten, että Tilastokeskukselta (2015d) tilatut, TOL (2008) toimialaluokituksen mukaiset Oulun kokonaisliikevaihto- ja kokonaisen henkilöstötiedot kerrottiin empirian kautta saaduilla matkailutulo- ja -työllisyysprosentteilla. Kun toimialoittaiset tiedot summattiin, lopputulema oli matkailun välitön kokonaismatkailutulo ja välitön kokonaismatkailutyöllisyys. Edelleen välitön, toimialoittainen matkailutyöllisyys kerrottiin yhtä henkilötyövuotta koskevilla toimialoittaisilla koko-aikaisten palkansaajien kokonaisansioilla (mediaani). Tämä tieto saatiin Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastojen kautta. Toimialoittaisten tietojen yhteen laskeminen tuotti välittömät kokonaispalkkatulot. Toimialoittainen palkkaverotulovaikutus puolestaan saatiin kertomalla toimialoittaiset palkkatulot Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastojen tiedoilla. Kun toimialoittaiset luvut summattiin, lopputuloksena saatiin välittömät kokonaispalkkaverotulot. Oulun matkailutalouden tunnusluvut vuonna 2013 ilmoitetaan taulukossa 6.

Taulukko 6. Oulun matkailutalouden tunnusluvut vuonna 2013.

Toimiala	Välitön matkailutulo		Välitön matkailutyöllisyys	
	1000 € (alv:ton)	%	Htv.	%
Korjaamot/huoltamot	5 988	3,5	33,8	3,3
Vähittäiskauppa	67 728	40,3	227,3	21,9
Majoitus/ravitseminen	76 113	45,3	599,42	57,9
Liikenne	15 949	9,5	152,1	14,7
Virk./muut palvelut	2 301	1,4	22,68	2,2
YHTEENSÄ	168 079	100,0	1 035,3	100,0

Välitön matkailutulo (alv): **193 665 140 euroa**

Kokonaismatkailutulo (alv:ton, kerroin 1,35): **226 906 650 euroa**

Kokonaismatkailutyöllisyys (kerroin 1,25): **1 294,13 henkilötyövuotta**

Välittömän matkailutulon osuus koko yritystoiminnan liikevaihdosta: **1,4 prosenttia**

Välittömän matkailutyöllisyyden osuus koko yritystoiminnan työllisyydestä: **2,1 prosenttia**

Kokonaismatkailutulon osuus koko yritystoiminnan liikevaihdosta: **1,9 prosenttia**

Kokonaismatkailutyöllisyyden osuus koko yritystoiminnan työllisyydestä: **2,6 prosenttia**

Välitön matkailutulo (alv:ton)/välitön matkailutyöllisyys: **162 348 euroa/htv.**

Välittömät palkkatulovaikutukset: **31 745 525 euroa**

Välittömät palkkaverotulovaikutukset: **4 717 386 euroa**

Kokonaispalkkatulovaikutukset: **41 008 404 euroa**

Kokonaispalkkaverotulovaikutukset: **6 093 849 euroa**

Matkailun roolia aluetaloudessa kuvaa matkailuelinkeinon suhteellinen osuus alueen koko yritystoiminnasta. Vuonna 2013 välittömän matkailutulon (168,1 miljoonaa euroa) osuus Tilastokeskuksen yritysrekisterin mukaisesta Oulun koko yritystoiminnan liikevaihdosta oli 1,4 prosenttia ja välittömän matkailutyöllisyyden (1 035 htv.) osuus koko yritystoiminnan henkilötyövuosista 2,1 prosenttia (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Mikäli otetaan huomioon myös matkailun kerrannaisvaikutukset, vuonna 2013 kokonaismatkailutulon (226,9 miljoonaa euroa) osuus Tilastokeskuksen yritysrekisterin mukaisesta Oulun koko yritystoiminnan liikevaihdosta olisi 1,9 prosenttia ja kokonaistyöllisyysvaikutusten (1 346 htv.) osuus koko yritystoiminnan henkilötyövuosista 2,7 prosenttia (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Oulussa tarvitaan hieman yli 160 000 euroa välitöntä matkailutuloa yhtä välitöntä matkailutyöpaikkaa (henkilötyövuotta) kohti. Tilastokeskuksen suhdannetiedot kesään 2015 saakka antavat viitteitä siitä, että Oulun matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa kokonaisuudessaan ei olisi tapahtunut huomattavia muutoksia vuoden 2013 jälkeen.

On korostettava, että matkailutyöllisyydessä ei ole otettu huomioon mahdollisia vuotoja henkilötyövuosien, palkkatulon ja palkkaverotulon osalta. Edellä mainitut lukuarvot ilmoittavat Oulun matkailun aikaansaamat aluetaloudelliset vaikutukset, mutta kaikki näistä vaikutuksista ei välttämättä kohdistu Oulussa kirjoilla oleviin henkilöihin.

2) *Selvittää matkailutoimialojen liikevaihto ja työllisyys (htv.) kuukausitasolla Oulussa vuosina 2010–2015 kesäkuu.*

Kuukausitasolla matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia mitattiin Tilastokeskukselta (2015d) tilattujen toimialoittaisten kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötietojen avulla. Jotta Tilastokeskukselta voidaan tilata yritysryppään kuukausittaisia liikevaihto- ja henkilöstötietoja, yritysryppäässä on oltava salassapitovelvollisuuksiin vedoton vähintään 30 yritystä (Tilastokeskus 2015h). Oulussa tämä ehto täyttyi toimialoittain. Kuukausittaiseen tarkasteluun valittavat toimialat ja niiden sisältämät yritykset olivat täsmälleen samat kuin vuositason tapauksessa perustuen TOL (2008) toimialaluokitukseen. Kuukausitietoja sovellettiin indeksilukuina matkailutoimialojen liikevaihdossa ja työllisyydessä vuoden sisällä esiintyvien matkailusesonkien syklien analysointiin, mikä antaa viitteitä matkailun aluetaloudellisten vaikutusten jakautumisesta vuodenaikojen mukaan. Kuukausitason mittaamismallissa onkin kyse matkailun aluetaloudellisten vaikutusten jakautumisesta, sykleistä, vuoden sisällä. Kuukausitason liikevaihto- ja henkilöstömäärätietoja on syytä verrata yöpymisvuorokausien kausivaihteluun. On huomattava, että indeksiluvuista ei ole eroteltu matkailukysyntää vaan luvut pitävät sisällään sekä matkailukysynnän että paikallisen kysynnän.

Oulussa matkailulle tyypillisistä toimialoista vain majoitus- ja ravitsemistoiminnasta oli havaittavissa matkailusesongit. Sen sijaan liikenteessä sekä virkistys- ja muissa palveluissa ei esiinny matkailun kausivaihteluiden mukaisia muutoksia liikevaihdossa ja henkilötyövuosissa

vuoden sisällä. Matkailulle ei-ominaisista toimialoista lähinnä korjaamo- ja huoltamotoiminnan sekä vähittäiskaupan henkilötyövuosissa tunnistettiin matkailun kausivaihteluiden mukaisia muutoksia. Kokonaisuudessaan toimialoittaiset kausivaihtelut ilmenivät maltillisina. Tästä voidaan vetää se johtopäätös, että Oulun matkailun aluetaloudelliset vaikutukset kertyvät kohtalaisen tasaisesti vuoden sisällä.

3) *Luoda Oulun matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli vuositasolle ja kuukausitasolle.*

Vuositason seurantamallissa Tilastokeskuksen yritysrekisteristä tilataan tässä tutkimusraportissa käytetyn TOL (2008) toimialaluokituksen mukaiset Oulua koskevat kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot, joiden viive on vajaa vuosi. Edellisen lisäksi tarvitaan tässä tutkimusraportissa tuotetut toimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit. Toimialoittainen välitön matkailutulo ja välitön matkailutyöllisyys saadaan kertomalla toimialoittaiset kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstömäärät toimialoittaisilla matkailutulo- ja -työllisyysprosentteilla. Kun toimialoittaiset tiedot lasketaan yhteen, lopputulos on välitön kokonaismatkailutulo ja välitön kokonaismatkailutyöllisyys. Toimialoittainen välitön palkkatuloaikutus saadaan, kun toimialoittaiset henkilöstömäärät kerrotaan Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastojen kautta määritellyillä yhtä henkilötyövuotta koskevalla toimialoittaisilla kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansioilla (mediaani). Toimialoittaisten tietojen yhteen laskeminen tuottaa välittömät kokonaispalkkatulot. Toimialoittainen välitön palkkaverotuloaikutus puolestaan saadaan kertomalla toimialoittaiset palkkatulot Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste -tilastojen tiedoilla. Kun toimialoittaiset luvut summataan, lopputuloksena saadaan välittömät kokonaispalkkaverotulot. Mikäli halutaan, eri vuosien rahanarvo voidaan muuttaa valittuun vuoteen Tilastokeskuksen (2015i) elinkustannusindeksin avulla.

Koska matkailu on dynaaminen ilmiö, sekä vuositason että kuukausitason seurannassa tämän tutkimusraportin empiriassa tuotettujen lukuarvojen (toimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit) käyttökelpoisuus on rajallinen. Mikäli kohdealueen sisäiset ja ulkoiset olosuhdemuutokset ovat kohtuullisia, määritellyt oletusarvot ovat relevantteja käytettäväksi matkailun aluetaloudellisten vaikutusten vuositason seurantamallissa ehkäpä 5–7 vuotta. Tämän jälkeen on syytä toteuttaa uusi empiirinen tutkimus parametrien päivittämiseksi.

Kuukausitason seurantamallissa Tilastokeskuksen yritysrekisteristä tilataan tässä tutkimusraportissa sovelletun TOL (2008) toimialaluokituksen mukaisen toimialoittaiset Oulun kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot. Näitä tietoja tarkastellaan indeksilukujen valossa. Indeksiluvuista voidaan selvittää toimialoittain liikevaihdon ja henkilötyövuosien kausivaihtelut vuoden sisällä. Seurannassa on syytä kiinnittää huomiota indeksilukujen vuositason vertailuun, mikä kertoo yleisesti kyseisen toimialan talousvaikutusten tasosta. Vuoden

sisällä tarkastelu on kohdistettava matkailutoimialojen liikevaihdon ja henkilötöyvuosien kehitykseen. Tämä nostaa esille kausivaihteluissa tapahtuvat muutokset. Erityisesti matkailulle tyypillisten toimialojen – majoitus- ja ravitsemistoiminnan, liikenteen sekä virkistys- ja muut palveluiden – liikevaihdon ja henkilötöyvuosien vuosien väliset ja vuoden sisäiset vaihtelut paljastavat matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa mahdolliset muutokset. Seuranta on lähes reaaliaikaista, sillä Tilastokeskuksen kuukausitason tiedot saadaan muutaman kuukauden viiveellä. On korostettava, että liikevaihto ilmoitetaan kuukausitasolla nimellisenä lukuarvona, ei reaalisena. Siinä ei ole siis otettu huomioon rahanarvonmuutosta. Mikäli halutaan, eri vuosien rahanarvo voidaan muuttaa valittuun vuoteen Tilastokeskuksen (2015i) elinkustannusindeksin avulla.

4) Luoda Oulun matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli.

Mallin avulla on mahdollista ennustaa erilaisten matkailun kehittämishankkeiden tai investointien aluetaloudellisia vaikutuksia (välitön matkailutulo, välitön matkailutyöllisyys, välitön palkkatulo ja välitön palkkaverotulo) vuositasolla. Näitä saatuja lukuarvoja (= tuotos) voidaan arvioida suhteessa hankkeeseen tai investointiin sijoitettuun rahamäärään (= panos). Ennuste- ja arviointimallissa lähtökohtana on joko välitön matkailutulo tai välitön matkailutyöllisyys. Tämä tarkoittaa sitä, että aluksi on määriteltävä hankkeen tai investoinnin tavoiteltu tai arvioitu välitön matkailutulo tai välitön matkailutyöllisyys, jotka voidaan jakaa halutessa toimialoittain. Nämä perustuvat tavoitteisiin tai arvioihin, eivät esitetyn mallin kautta saatuihin lukuihin. Mallin lähtötilannearvioissa voidaan luonnollisesti hyödyntää aikaisempien tutkimusten ja selvitysten tuloksia sekä muuta aiheeseen liittyvää tietoa. Mikäli kohdealueelta, Oulusta, olisi saatavissa kysyntäpuolen matkailijakohtaisia tietoja rahankäytöstä ja sen jakautumisesta toimialoittain, tällöin näitä tietoja olisi mahdollista käyttää lähtötilannearvioinnissa. Tämä edellyttäisi empiirisen matkailijatiedon keräämistä.

Välittömän matkailutulon kohdalla seuraavaksi lasketaan tulon aikaansaamat työllisyysvaikutukset. Tämä tapahtuu siten, että välitön matkailutulo jaetaan Oulua koskevalla liikevaihto/henkilöstö-suhteella, joka saadaan Tilastokeskuksen yritysrekisteristä (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Jos välitöntä matkailutuloa käsitellään kokonaismääränä, silloin sovelletaan kaikkien toimialojen liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Toinen vaihtoehto on käyttää tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemustoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Mikäli taas välitön matkailutulo pilkotaan toimialoittain, tässä tapauksessa sovelletaan kyseessä olevan toimialan liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Kun toimialoittaiset työllisyysvaikutusten lasketaan yhteen, saadaan välittömät kokonaistyöllisyysvaikutukset.

Välittömän matkailutyöllisyyden kohdalla ensiksi lasketaan työllisyyden edellyttämä välittömän matkailutulon lisäys. Tämä tapahtuu siten, että välitön matkailutyöllisyys kerrotaan Tilastokeskuksen yritysrekisteristä saatavalla Oulua koskevalla liikevaihto/henkilöstösuhteella (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Mikäli välitöntä matkailutyöllisyyttä käsitellään kokonaismääränä, tässä tapauksessa sovelletaan kaikkien toimialojen liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Toinen vaihtoehto on käyttää tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä liikevaihto/henkilöstösuhdetta. Jos taas välitön matkailutyöllisyys pilkotaan toimialoittain, silloin sovelletaan kyseessä olevan toimialan liikevaihto/henkilöstö-suhdetta. Kun toimialoittaiset tulovaikutukset lasketaan yhteen, saadaan välitön kokonaismatkailutulo.

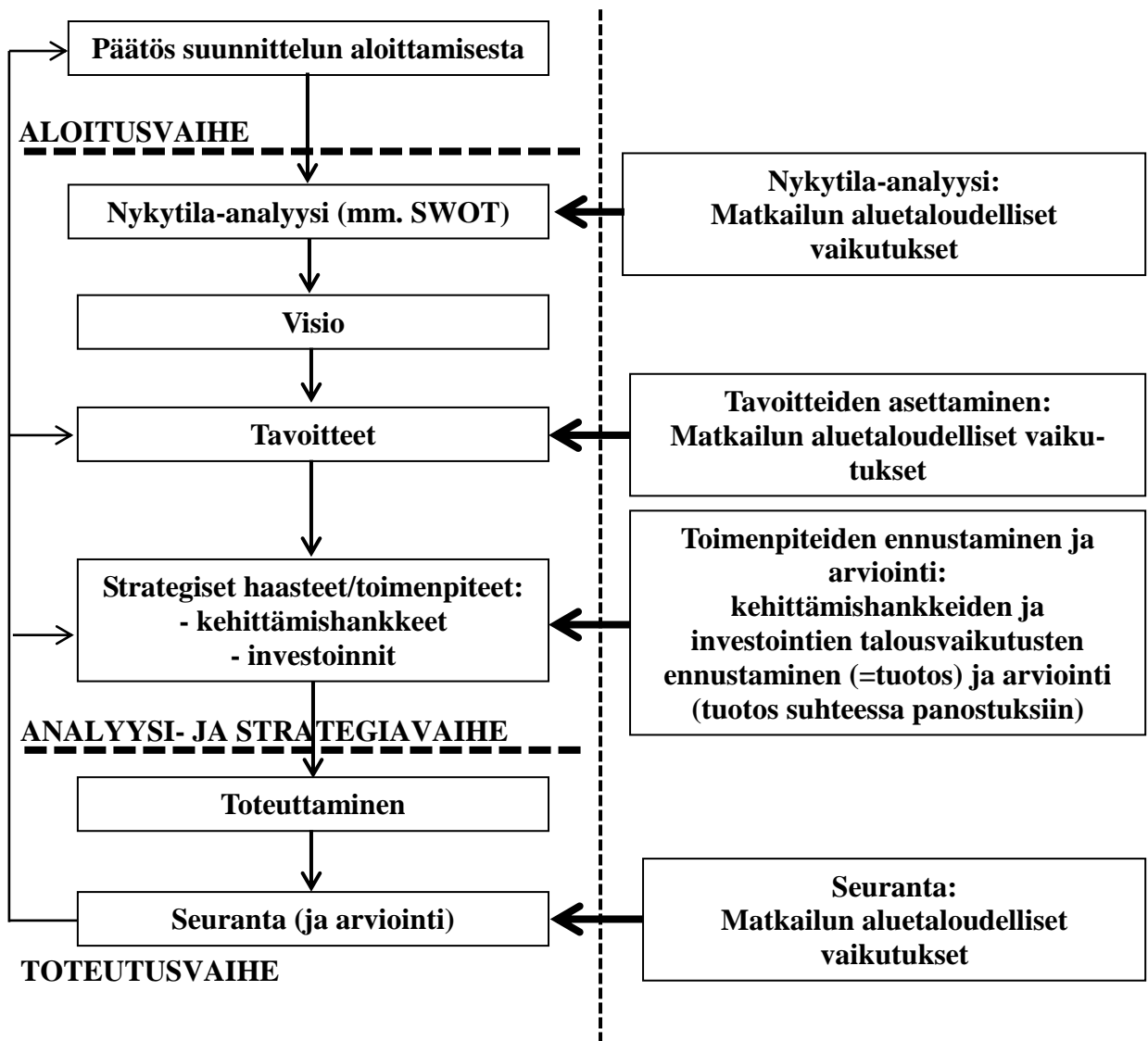
Molemmissa tapauksissa välittömän matkailutyöllisyyden jälkeen määritellään hankkeen tai investoinnin aikaansaama välitön palkkatulovaikutus. Välittömien työllisyysvaikutusten kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiot (mediaani) kuukaudessa johdetaan Tilastokeskuksen (2015f) palkkarakennetilastoista. Mikäli työllisyysvaikutuksia käsitellään kokonaismäärinä, silloin sovelletaan kokoaikaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräistä kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Toinen vaihtoehto on käyttää tämän raportin matkailutoimialojen (korjaamo- ja huoltamotoiminta, vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut) keskiarvon kautta määriteltyä kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Jos taas työllisyysvaikutukset on jaettu toimialoittain, tällöin sovelletaan kunkin toimialan kokoaikaisten palkansaajien keskimääräistä kokonaisansiota (mediaani) kuukaudessa. Palkkarakennetilastot ovat valtakunnallisia, mutta Tilastokeskukselta (2015g) on kuitenkin saatavissa maakuntakohtainen kokoaikaisten palkansaajien kaikkien toimialojen keskimääräinen kokonaisansio (mediaani) kuukaudessa. Lopuksi tarkastellaan välittömien palkkatulovaikutusten aikaansaamia välittömiä palkkaverotulovaikutuksia, mikä perustuu Kuntaliiton (2015) efektiivinen veroaste-tilastoihin. Tässä käytetään Oulun tietoja. Palkkatulojen ja palkkaverotulojen määrittäminen tapahtuu samalla tavalla kuin mittaus- ja seurantamallissa.

Vaikka ennuste- ja arviointimallilla on omat reunaehdonsa, sitä voidaan hyödyntää suuntaa-antavasti erilaisten kehittämishankkeiden ja investointien aluetaloudellisten vaikutusten, tuotosten, ennustamisessa vuositasolla. Mallin avulla saatuja matkailun aluetaloudellisia vaikutusennusteita, tuotoksia, on myös mahdollista verrata kehittämishankkeiden tai investointien edellyttämiin panostuksiin. Kyse on panos-tuotos-arvioinnista taloudellisessa mielessä.

6.2 Pohdinta

Tämän tutkimusraportin tuotoksia voidaan hyödyntää monipuolisesti Hallin (2000) esittämän matkailun alueellisen strategisen suunnitteluprosessin eri vaiheissa (kuva 22). Suunnit-

teluprosessin analyysi- ja strategiavaiheessa on tärkeää määrittää kohteen matkailun aluetaloudelliset vaikutukset, mikä antaa tietoa matkailun absoluuttisesti ja suhteellisesta merkityksestä kohdealueella. Viimeksi mainitulla tarkoitetaan matkailuelinkeinoa suhteessa muihin elinkeinoin ja toimialoihin. Nykytila-analyysissa mittaamismallin avulla määritellyjä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia voidaan käyttää perustasona suunnitteluprosessin tavoitteen asettamisessa, kun pohditaan matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia tulevaisuuden valitulla suunnitteluajanjaksolla. Matkailun edistäminen edellyttää erilaisia kehittämishankkeita ja investointeja, ja tutkimusraportissa esitettyä ennuste- ja arviointimallia on mahdollista hyödyntää tässä suunnitteluprosessin vaiheessa. Suunnitteluprosessin toteutusvaiheessa on puolestaan tärkeää kehityksen seuranta. Seurantamallia voidaan soveltaa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten systemaattisessa seurannassa.



Kuva 22. Matkailun alueellinen strateginen suunnitteluprosessi (mukaillen Hall 2000) ja hankkeen tuotosten hyödyntäminen suunnitteluprosessin eri vaiheissa.

Tutkimusraportissa nostettiin esille uusia menetelmällisiä avauksia matkailun aluetalousvaikutusten määrittämiseen. Ensiksi, empiirinen aineisto kerättiin sähköpostikyselyiden, puhe- linhaastatteluiden ja henkilökohtaisten tapaamisten lisäksi myös toimialaryhmätapaamisten kautta, kun perinteisesti on suosittu postitse tai sähköisesti lähetettävää lomakekyselyä. Toimialaryhmätapaamisiin valittiin kunkin toimialan tärkeimmät yritykset Tilastokeskuksen yritysrekisteristä saadun toimipaikan henkilöstön suurusluokan ja yrityksen liikevaihdon suurusluokan sekä paikallisen asiantuntemuksen perusteella. Toimialaryhmätapaamisilla pyrittiin avoimeen keskusteluun toimialan edustajien välillä, kun tavoitteena oli muodostaa keskustelujen ja ajatustenvaihdon kautta realistinen käsitys matkailun merkityksestä kyseiselle toimialalle. Kaikkiaan keskustelut – puhelinhaastattelut, henkilökohtaiset tapaamiset ja toimialaryhmätapaamiset – edesauttoivat matkailun merkityksen arviointia kyseiselle toimialalle.

Toiseksi, matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa ja seurannassa sovellettiin pitkälti Koillismaan mallin periaatteita, johon kuuluu mahdollisimman monipuolinen olemassa olevan tilastotiedon hyödyntäminen. Aikaisempiin tutkimuksiin verrattuna tässä tutkimusraportissa täsmennettiin tilastotiedon käyttöä. On kuitenkin todettava, että kaikilta osin tilastoissa ei päästy paikallistasolle vaan jouduttiin tyytymään ylempien aluetasojen tietoon, mikä liudentaa kohdealueen matkailun taloudellisia ominaispiirteitä. Tilastotiedon hyödyntämisellä tähdättiin empiirisen vaiheen keventämiseen ja menetelmän yksinkertaistamiseen käytännön suunnittelu- ja kehittämistyötä silmällä pitäen unohtamatta matkailun aluetaloudellisten vaikutusten systemaattista seurantajärjestelmää.

Kolmanneksi, päätoimialat pilkottiin alatoimialoiksi, mikä osoittautui toimivaksi ratkaisuksi. Alatoimialat muodostivat pienempiä kokonaisuuksia, joihin arvioitsijoiden oli helpompi identifioitua. Tämä koski erityisesti heterogeenisiä päätoimialoja, sillä näissä alatoimialojen liikevaihdon ja henkilötyövuosien suhteet sekä matkailuliikevaihtoprosentit vaihtelivat huomattavasti. Laajojen tausta-aineistojen laatiminen tuntui helpottavan matkailun merkityksen arviointia. Matkailija-määritelmän selvittäminen arvioitsijoille oli tarpeellinen, sillä se asetti arvioitsijat samalle viivalle. Mikäli alatoimialalla oli lukumääräisesti paljon toimipaikkoja, toimialarakenne oli heterogeeninen ja liikevaihtovolyymi suuri, tällöin matkailun merkityksen arviointi osoittautui haasteelliseksi. Arvioinnissa on syytä korostaa, että pienikin suhteellinen muutos toimialoittaisessa matkailuliikevaihtoprosentissa vaikuttaa suurissa absoluuttisissa luvuissa huomattavasti niin välittömään matkailutuloon kuin välittömään matkailutyöllisyyteen sekä edelleen palkkatuloon ja palkkaverotuloon.

Yleisesti voidaan todeta, että mitä laajemmin matkailutoimialat määritellään, sitä suuremman vaikutuksen matkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Matkailutoimialojen ohella palkkarakennetilasto- jen toimialojen laajuus vaikuttaa palkkatuloon. Yksi mahdollisuus palkkatulon määrittämi-

sessä olisi soveltaa henkilöstön mukaan painotettua keskiarvoa Tampereen seutukunnan tutkimuksen tapaan (ks. Manka & Wallenius 2014). Tässä toimintamallissa haasteena on kuitenkin se, että Oulun kohdalla Tilastokeskuksen yritysrekisteristä ei ollut saatavissa kaikesta alatoimialoista henkilöstömäärää (ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Tämä johtuu Tilastokeskuksen salassapitovelvollisuuksista.

Tutkimustuloksia tulkitessa on kiinnitettävä huomiota muutamiin seikkoihin. Ensiksi, tässä tutkimusraportissa esitetyt matkailun aluetaloudelliset vaikutukset koskivat vain Tilastokeskuksen yritysrekisteriin kuuluvia yrityksiä ja toimipaikkoja, jolloin esimerkiksi julkisen sektorin matkailutyöpaikat (henkilötyövuodet) jäivät kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Toiseksi, matkailun kerrannaisvaikutusten määrittämisessä tukeuduttiin kirjallisuuskatsauksen tutkimustuloksiin. Kolmanneksi, tutkimusraportissa ei otettu kantaa aluetaloudellisiin vuotoihin. Kyse on siten matkailun aikaansaamista aluetaloudellisista vaikutuksista, joista osa kuitenkin vuotaa aluetaloudesta ulos. Neljänneksi, kuten aikaisemmin todettiin, toimialoittainen matkailuliikevaihdon osuus perustui keskeisten toimijoiden, yritysten, arvioihin. Viidenneksi, palkkarakennetilastot ovat valtakunnallisia ja osittain alueellisia, eivät paikallistasolta. Mikäli paikallistasolla joudutaan tyytymään ylemmän aluetason tietoihin, tämä jättää huomiotta matkailun aluetaloudellisia ominaispiirteitä. Vuodelta 2013 on kuitenkin saatavissa maakuntakohtaisia kaikkien toimialojen keskimääräisiä kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiotietoja (mediaani) kuukausitasolta. Pohjois-Pohjanmaalla ne olivat hieman yli kaksi prosenttia pienemmät kuin valtakunnassa keskimäärin (Tilastokeskus 2015g). Luonnollisesti Pohjois-Pohjanmaan sisällä voi esiintyä alueellisia eroja, ja palkkataso saattaa olla paikallistasolla korkeampia tai matalampia kuin maakunnassa keskimäärin.

On syytä korostaa, että tämän raportin ja aikaisempien Oulusta julkaistujen matkailun aluetaloustutkimusten tuloksia ei pidä suoraan verratta toisiinsa, sillä käsillä olevassa selvityksessä on sovellettu erilaista menetelmää empirian hankkimisen ja tilastojen käytön osalta kuin aikaisemmissa raporteissa. Lisäksi alueellisissa yritystoimintatilastoissa on tapahtunut muutoksia sisällössä ja tiedonkeruussa vuonna 2013.

Hankkeen yhteydessä lähestyttiin lukuisia, keskeisiä oululaisia yrityksiä/matkailutoimijoita, joista puhelinhaastateltiin/tavattiin yli 40. Hyvin harva vastasi sähköpostikyselyihin. Suhtautuminen tutkimukseen oli poikkeuksetta myönteistä. Useat vastaajat pohtivat toimialansa matkailuliikevaihtoa pitkään perustellen arviotaan monesta näkökulmasta. Haasteena aiheiston keräämisessä oli lähinnä yrittäjien tavoittaminen ja vastaajien työkiireet, minkä vuoksi heitä jouduttiin joissakin tapauksissa lähestymään useaan otteeseen. Hankaluuksia aiheuttivat yritykset, joiden toimintoja johdettiin muulta kuin Oulusta. Näiden yritysten kiinnostus osallistua tutkimukseen oli vähäisempää kuin ”paikallisten” toimijoiden.

Oulun kohdalla haasteellisimmaksi koettiin matkailun merkityksen arviointi vähittäiskauppaan. Vähittäiskauppa on volyymiltaan erittäin suuri, joten vähittäiskaupan matkailuliikevaihtoprosentin muutokset vaikuttavat merkittävästi erityisesti Oulun matkailutuloon. Tässä raportissa matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta sekä varauspalvelut (toimialakoodi 79) jaettiin alatoimialoihin. Tämä toi uutta näkökulmaa edellä mainittujen toimialojen matkailun aluetaloudellisten vaikutusten analysointiin. Oulun tapauksessa matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta on tällä hetkellä luonteeltaan outgoing/outbound-toimintaa, ei incoming/inbound-toimintaa. Edellä mainitut alatoimialat yhdessä urheilulaitosten toiminnan kanssa muodostavat selvästi suurimman osan virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihdosta ja työllisyydestä. Näille alatoimialoille matkailun merkitys aluetaloudellisesta näkökulmasta on kuitenkin vähäinen, mistä johtuen virkistys- ja muiden palveluiden matkailutulo- ja -työllisyysprosentit jäävät Oulussa kaikkienensa alhaisiksi. Aikaisemmissa tutkimuksissa matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toimintaa sekä varauspalveluita on käsitelty yhtenä kokonaisuutena, mikä on johtanut usein harhaan mitattaessa matkailun taloudellisten vaikutusten kohdentumista nimenomaan aluetalouteen. Yleisesti ottaen aluetalouden volyymiltaan ja monipuolisuudeltaan suuret keskuspaikkakunnat, kuten Oulu, ovat hyvin haasteellisia matkailuliikevaihtoprosenttien toimialoittaisen arvioinnin näkökulmasta. Esimerkiksi matkailija-käsite on suurten keskuspaikkakuntien kohdalla tulkinnanvaraisempi kuin pienten, perifeeristen paikkakuntien tapauksessa. Yksi mahdollisuus on se, että käsitteellinen tavanomainen elinpiiri (tavanomainen, päivittäinen asuin- ja työympäristö) määritellään suurten keskuspaikkakuntien kohdalla teknisesti työssäkäyntialueeksi. Tätä ajatusta tukee matkailu-käsite, jonka mukaan esimerkiksi pendelöinti ei ole matkailua. Näin ollen matkailijoiksi määritellään suurten keskuspaikkakuntien, muun muassa Oulun, tapauksessa työssäkäyntialueen ulkopuoliset henkilöt. Kaikkiaan kirjallisuuskatsaukseen viitaten Oulun alatoimialoittaiset matkailuliikevaihtoprosentit sekä päätoimialoittaiset matkailutulo- ja -työllisyysprosentit tuntuvat maltillisilta ja realistisilta.

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamallissa voidaan soveltaa empirian kautta saatuja (pää)toimialoittaisia matkailutulo- ja -työllisyysprosentteja. Mahdolliset muutokset alatoimialojen liikevaihdon ja työllisyyden suhteissa vaikuttavat kuitenkin päätoimialan välittömään matkailutuloon ja -työllisyyteen. Tämä ongelmakohta voidaan välttää seuraavasti: ensin määritetään alatoimialojen välitön matkailutulo ja -työllisyys ja vasta tämän jälkeen ne aggregoidaan päätoimialatasolle. Toimintamalli edellyttää, että alatoimialojen matkailuliikevaihtoprosentit ovat saatavissa eli ne on määritelty empiirisesti. Seurantamallin kohdalla on myös tiedostettava yritysten mahdolliset toimialaluokamuutokset, sillä ne vaikuttavat toimialakohtaisiin ja edelleen yhteenlaskettuihin matkailun aluetaloudellisiin vaikutuksiin. Tällä tarkoitetaan sitä, että yritysten toimiala voi vaihtua TOL (2008) luokituksessa. Lisäksi yrityksiä perustetaan ja lopetetaan, millä on luonnollisesti vaikutusta toimialakohtaisiin matkailun taloudellisiin vaikutuksiin. Toisaalta voidaan olettaa, että tietyn toimialan yritysten liikevai-

don kertyminen noudattaa pitkälti samanlaista paikallinen kysyntä–matkailukysyntä-suhdetta kuitenkin yritysten maantieteellinen sijainti huomioon ottaen.

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkiminen ei ole yksiselitteistä eikä yksinkertaista. Periaatteessa empiirisen aineiston hankintaan on kaksi lähestymistapaa, yritys- tai matkailijakeskeinen näkökulma. Luonnollisesti lähestymistapoja voidaan yhdistää. Mikäli luovutaan kokonaan empirian hankinnasta kentältä, tämä kaventaa matkailun aluetaloudellisia ominaispiirteitä. Toinen haaste koskettaa olemassa olevan tilastotiedon aluetasoa. Tilastotiedon hyödyntäminen kuitenkin keventää empiriaa ja mahdollistaa kehityksen seurannan. Lisäksi on todettava, että seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli ovat dynaamisia, koska viranomaiset päivittävät malleissa käytettäviä tilastoja. Tämä mahdollistaa jatkossa alueellisen ja ajallisen systemaattisen vertailtavuuden säilymisen, mikä on matkailun suunnittelu- ja kehittämistyön kannalta ensiarvoisen tärkeää.

KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET

- Ainali, S. (2011). Alueiden työllisyyden rakenne ja kehitys tavarantuotannossa ja palveluiden vuorovaikutuksessa. *Acta Universitatis Ouluensis, G Oeconomica* 52. 189 s.
- Aira, M. & L. Kauppi (1994). Manpower in the Tourist Industry in Finland. *Centre for Tourism Studies A*: 58. 19 s.
- Airola, J. (1985). Matkailun taloudelliset ja työllistävät vaikutukset Turussa vuonna 1984. *Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, sarja C* 3: 1985. 42 s.
- Alakiuttu, K. & R. Juntheikki (1999). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa. *Nordia Tiedonantoja* 4/1999, 3–43.
- Archer, B. H. (1976). The Anatomy of a Multiplier. *Regional Studies* 10: 1, 71–77.
- Archer, B. H. (1977). Tourism Multipliers: the State of the Art. *Bangor Occasional Papers in Economics, Number* 11. 85 s.
- Archer, B. (1995). Importance of Tourism for the Economy of Bermuda. *Annals of Tourism Research* 22: 4, 918–930.
- Archer, B. (1996). Economic Impact Analysis. *Annals of Tourism Research* 23: 3, 704–707.
- Archer, B. & J. Fletcher (1996). The Economic Impact of Tourism in the Seychelles. *Annals of Tourism Research* 23: 1, 32–47.
- Artman, H., Helle, R. & K.-V. Vuoristo (1978). Suomen matkailun aluerakenne. *Matkailun edistämiskeskus A*: 12. 75 s.
- Auranen, J. & E. Hämäläinen (1997). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Suomessa 1995. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 76. 19 s.
- Auranen, J. & P. Santala (1997). Joutavan hyvä Etelä-Päijänne ry. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 77. 29 s.
- Auvinen, E. (1965). *Tutkimus Saimaan alueen matkailusta kesällä 1964*. 135 s. Hämeenlinna.
- Berghäll, J. (2005). Saaristomeren kansallispuiston luontomatkailun aluetaloudelliset vaikutukset. *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja A* 153. 65 s.

- Blake, A., Gillham, J. & T. Sinclair (2006). CGE Tourism Analysis and Policy Modelling. Teoksessa Dwyer, L. & P. Forsyth (toim.): *International Handbook on the Economics of Tourism*, 301–315. Edwar Elgar, Cheltenham.
- Boman, N., Österlund, P. & J. Kemppainen (2004). Oulun matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2003. *Haaga Tutkimus E*: 3. 39 s.
- Briassoulis, H. (1991). Methodological Issues: Tourism Input-Output Analysis. *Annals of Tourism Research* 18: 3, 485–495.
- BusinessOulu (2014). Oulun seudun matkailustrategian päivitys 2020 ja toimenpideohjelma 2014–2020. Julkaisematon moniste.
- Butler, R. (2004). Geographical research on tourism, recreation and leisure: origins, eras and directions. *Tourism Geographies* 6: 2, 143–162.
- Carlson, A. S. (1938). Recreation Industry of New Hampshire. *Economic Geography* 14: 3, 255–270.
- Carlson, A. W. (1980). A Bibliography of Geographical Research on Tourism. *Journal of Cultural Geography* 1: 1, 161–184.
- Chambers, W. T. (1940). San Antonio, Texas. *Economic Geography* 16: 3, 291–298.
- Chhabra, D., Sills, E. & F. W. Cubbare (2003). The Significance of Festivals to Rural Economics: Estimating the Economic Impacts of Scottish Highland Games in North Carolina. *Journal of Travel Research* 41: 4, 421–427.
- Comission of the European Communities, OECD, WTO & UN (2001). Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework. *United Nations, Series F*: 80. 136 s.
- Crompton, J. L., Lee, S. & T. J. Shuster (2001). A Guide for Undertaking Economic Impact Studies: The Springfest Example. *Journal of Travel Research* 40: 1, 79–87.
- Deasy, G. F. (1949). The Tourist Industry in a North Woods County. *Economic Geography* 25: 4, 240–259.
- Dwyer, L., Forsyth, P. & R. Spurr (2004). Evaluating Tourism's Economic Effects: New and Old Approaches. *Tourism Management* 25: 3, 307–317.
- Dwyer, L., Forsyth, P. & R. Spurr (2005). Estimating the Impacts of Special Events on the Economy. *Journal of Travel Research* 43: 4, 351–359.
- Dwyer, L., Forsyth, P. & R. Spurr (2006). Assessing the Economic Impacts of Events: A Computable General Equilibrium Approach. *Journal of Travel Research* 45: 1, 59–66.

Eisto, I. (2003). Ruunaan retkeilyalueen kävijät ja paikallistaloudelliset vaikutukset. *Metsä-hallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, sarja A* No 143. 75 s.

Eriksson, A. & U. Wikström (1961). *Turismen i Kiruna*. 101 s. Kiruna.

Eriksson, G. A. (1992). The Nordic Model for the Impact of Tourism on Economy and Employment with an Example from the City of Åbo, Finland. Teoksessa Fleischer-van Rooijen, C. A. M. (toim.): *Spatial Implications of Tourism*, 297–302. Geo Press, Groningen.

Ervasti, P. & P. Kauppila (2003). Matkailun taloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2001. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 4/2003*. 17 s.

Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy (2000). Uudenmaan matkailun taloudelliset vaikutukset v. 2000. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 96. 39 s.

Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy (2001). Matkailun satelliittitilinpito Suomessa 1999. *Matkailun edistämiskeskus A*: 115. 33 s.

Falenius, H., Grönholm, H. & L. Lehtonen (1963). Turismen i Hangö. *Meddelanden från Ekonomisk-Geografiska Institutionen vid Svenska Handelshögskolan Helsingfors* Nr. 23, 117–156.

Finn, A. & T. Erdem (1995). The economic impact of a mega-multi-mall: Estimation issues in the case of West Edmonton Mall. *Tourism Management* 16: 5, 367–373.

Finnish Consulting Group (2014). Etelä-Pohjanmaan matkailun taloudelliset vaikutukset 2012. Julkaisematon tutkimusraportti. 19 s.

Finnish Consulting Group (2015). Etelä-Savon matkailun ja vapaa-ajan tulo- ja työllisyysse-lytyt. Pdf-esitys. 44 s.

Fletcher, J. E. (1989). Input-Output Analysis and Tourism Impacts Studies. *Annals of Tourism Research* 16: 4, 514–529.

Fletcher, J. E. & B. H. Archer (1991). The development and application of multiplier analysis. Teoksessa Cooper, C. (toim.): *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management, Volume 3*, 28–47. Belhaven Press, London and New York.

Frechtling, D. C. & E. Horvath (1999). Estimating the Multiplier Effects of Tourism Expenditures on a Local Economy through a Regional Input-Output model. *Journal of Travel Research* 37: 4, 324–332.

Freeman, O. W. (1929). Economic Geography of the Hawaiian Islands. *Economic Geography* 5: 3, 260–276.

Frimodig, L. (1959). Turism i Bohuslän – en ny industri. *Meddelanden från Handelshögskolan i Göteborg, Geografiska Institution* Nr. 58. 79 s.

Gelan, A. (2003). Local Economic Impacts: The British Open. *Annals of Tourism Research* 30: 2, 406–425.

Graham, P., Fletcher, J. & C. Cooper (1995). The impact of tourism on the Old Town of Edinburgh. *Tourism Management* 16: 5, 355–360.

Haaga-Perho (2007a). Kaustisen kansanmusiikkifestivaalien vaikutukset vuonna 2007. *Haaga-Perho sarja*. 10 s.

Haaga-Perho (2007b). Matkailun taloudelliset vaikutukset Oulunkaaren seudulla 2006 ja matkailutulon kehitys 2001–2006. Julkaisematon tutkimusraportti. 26 s.

Haaga-Perho (2008). Matkailu pääkaupunkiseudulla – eurot, yritykset, matkailijat. Toimiala-
raportti 2002–2007. *Haaga-Perho sarja*. 126 s.

Haaga-Perho (2009a). Matkailun taloudelliset vaikutukset Oulussa vuonna 2009. *Haaga-Perho sarja*. 15 s.

Haaga-Perho (2009b). Matkailun taloudelliset vaikutukset Enontekiön, Kittilän ja Kolarin kunnissa vuonna 2008 ja arviot vuodesta 2009. *Haaga-Perho sarja*. 18 s.

Haaga Tutkimus (2005a). Matkailun taloudelliset vaikutukset Ähtärissä vuonna 2004. *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja E*: 6. 13 s.

Haaga Tutkimus (2005b). Lahden seudun matkailijat ja matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2004. *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja*. 42 s.

Hall, C. M. (2000). *Tourism Planning. Policies, Processes and Relationships*. 236 s. Prentice Hall, Harlow.

Hall, C. M. & S. J. Page (2006). *The Geography of Tourism & Recreation. Environment, place and space*. 3. painos. 427 s. Routledge, London and New York.

Hall, C. M., Williams, A. M. & A. A. Lew (2004). Tourism: Conceptualizations, Institutions, and Issues. Teoksessa Lew, A. A., Hall, C. M. & A. M. Williams (toim.): *A Companion to Tourism*, 3–21. Blackwell, Malden, Oxford and Carlton.

Havas, K. (1993). Oulun matkailututkimus 1989. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Sovelletun matkailututkimuksen metodisia kysymyksiä*, 110–117. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu.

Heiskanen, T. (1988). Matkailun taloudelliset vaikutukset Nilsiässä 1986. *Pohjois-Savon seutukaavaliitto A*: 83. 86 s.

Helen, M., Kaitila, E. & J. Ahtola (2006). Kanta-Hämeen alueen matkailun tulo- ja työllisyys- selvitys: Matkailija- ja yritystutkimukset. *Hämeen ammattikorkeakoulun julkaisuja 7/2006*. 88 s.

Hemmi, J. & K.-V. Vuoristo (1993). *Matkailu*. 322 s. WSOY, Porvoo.

Herranen, K. & T. Vallo (2008). Inarin kunnan matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seuranta järjestelmä. Teoksessa Kauppila, P. & J. Saarinen (toim.): *Inarin matkailueurot ja -työpaikat*, 103–111. Nordia Tiedonantoja 1/2008.

Holopainen, V. (1981). Matkailun vaikutukset talouteen ja työllisyyteen Jyväskylässä 1980. *Keski-Suomen Taloudellinen tutkimuskeskus 49/1981*. 83 s.

Hudgins, B. (1943). The South Bass Island Community. *Economic Geography* 19: 1, 16–36.

Huhtala, M. (2006). Pallas-Ounastunturin kansallispuiston kävijöiden rahankäyttö ja sen paikallistaloudelliset vaikutukset. *Metsäntutkimuslaitoksen työraportteja 35*. 75 s.

Huhtala, M., Vatanen, E. & J. Berghäll (2009). Kansallispuistomatkailemisen paikallistaloudelliset vaikutukset – menetelmien vertailu. *Terra* 121: 4, 285–299.

Huse, M., Gustavsen, T. & S. Almedal (1998). Tourism Impact Comparisons among Norwegian Towns. *Annals of Tourism Research* 25: 3, 721–738.

Hätälä, E. & P. Kauppila (1999). Koillismaan seutukunnan matkailututkimus – matkailun aluetaloudelliset vaikutukset ja kehittämisen lähtökohdat. *Nordia Tiedonantoja 2/1999*, 37–114.

Idman, M. (2014). Suomen palkkaerot ovat pysyneet pieninä – palkkojen hajonta kuitenkin kasvaa. Viitattu 29.9.2015. http://www.stat.fi/artikkelit/2014/art_2014-05-26_002.html?s=0

Ikonen, P. (1987). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Joensuun kaupungissa. Julkaisematon tutkimusraportti. 50 s.

Innolink Research Oy (2010). Oulunkaaren kuntayhtymä. Matkailun tulo- ja työllisyys selvitys 2010. Julkaisematon tutkimusraportti. 59 s.

Isola, J. (2013). Pyhä-Luosto-alueen matkailun talousvaikutukset vuonna 2011. Julkaisematon tutkimusraportti. 18 s.

Jackson, J., Houghton, M., Russell, R. & P. Triandos (2005). Innovations in Measuring Economic Impacts of Regional Festivals: A Do-It-Yourself Kit. *Journal of Travel Research* 43: 4, 360–367.

Jafari, J. (1977). Editor's Page. *Annals of Tourism Research* Oct/Dec 77, 6–11.

Jonninen, P. (1981). Matkailun taloudelliset vaikutukset pääkaupunkiseudulla. *Pääkaupunki-seudun julkaisusarja A* 1981: B1. 97 s.

Juntheikki, R. (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A* 1, 5–84.

Juntheikki, R. (2003). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2001. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B* 1. 50 s.

Juntheikki, R. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2002. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B* 4. 55 s.

Juntheikki, R. & J. Korhonen (2005). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2003. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A*, tutkimuksia 5. 72 s.

Jurvakainen, A. (1986). Hailuodon matkailun taloudelliset ja työllistävät vaikutukset 1985. *Nordia Tiedonantoja B* 2/1986, 47–84.

Jyvälä, K. (1981). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kuusamon kunnassa. *Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos C*: 37. 69 s.

Jyvälä, K. (1988). Matkailijat ja matkailutulot Lapin läänissä 1985/1986. *Matkailun edistämiskeskus A*: 61. 170 s.

Järviluoma, J., Keränen, M. & J. Mitts (2015). Kajaanin lentoaseman matkustajatutkimus 2014. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B*, raportteja ja selvityksiä 40. 25 s.

Kanta-Hämeen seutukaavaliitto (1984). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kanta-Hämeessä 1983. *Kanta-Hämeen seutukaavaliitto II*: 32. 43 s.

Karppinen, A. & S. Vähäsantanen (2011). Matkailutulo ja -työllisyys Satakunnassa, Porin seutukunnassa ja sen kunnissa 2009 ja 2010. *Turun yliopiston kauppakorkeakoulun Porin yksikön julkaisusarja A*, Nro A38/2011. 64 s.

Karppinen, A. & S. Vähäsantanen (2014). Tapahtuma- ja festivaaliklusterin laskennallinen aluevaikutusmalli: Oulu, Pori ja Seinäjoki. *Turun yliopiston kauppakorkeakoulun Porin yksikön julkaisusarja A*, Nro A46/2014. 89 s.

Karppinen, A., Vähäsantanen, S., Haukioja, T. & A. Lemmetyinen (2012). Calculating income and employment for regional practices in tourism – reliable, realizable, and continual procedure. Teoksessa Kalliola, S., Kettunen, P., Eskelinen, K.-J., Rostila, I. & A. Leander (toim.): *Improvement by Evaluation*, 179–189. Peer Reviewed Full Papers of the 8th International Conference on Evaluation for Practice "Evaluation as a Tool for Research, Learning and Mak-

ing Things Better”. University of Tampere, School of Humanities and Sciences Unit at University Consortium of Pori.

Kauppila, P. (1989). Matkailun taloudelliset ja työllistävät vaikutukset Kuusamon kunnassa. *Nordia Tiedonantoja B 3/1989*, 13–47.

Kauppila, P. (1998). Alueet matkailutuotteina – matkailun muutokset eräissä Pohjois-Suomen kunnissa vuosina 1987–1996. *Nordia Tiedonantoja 1/1998*. 40 s.

Kauppila, P. (1999a). Matkailu ja aluetalous – työkaluja matkailun taloudellisten vaikutusten arviointiin ja mittaamiseen. *Nordia Tiedonantoja 2/1998*, 115–163.

Kauppila, P. (1999b). Matkailun taloudelliset vaikutukset Inarissa: tunnuslukuja ja arviointia. *Nordia Tiedonantoja 4/1999*, 88–95.

Kauppila, P. (1999c). Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kunnassa vuonna 1998. Julkaisematon tutkimusraportti. 16 s.

Kauppila, P. (2001). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: pohjoismaisen mallin matkailijatutkimukset. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, tutkimuksia 3/2001*. 118 s.

Kauppila, P. (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistaloudella: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. *Nordia Geographical Publications 33: 1*. 260 s.

Kauppila, P. (2007). Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kaupungissa vuonna 2005. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 5/2007*. 19 s.

Kauppila, P. (2009a). Kuusamon kaupungin matkailutalous vuonna 2007. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 1/2009*. 29 s.

Kauppila, P. (2009b). Sotkamon kunnan matkailutalous vuonna 2007. *Oulun yliopisto, Kajaanin kehittämiskeskus, Aluekehitys, Working Papers 68*. 29 s.

Kauppila, P. (2011a). Koillis-Suomen matkailutalous: kuntakohtaista tarkastelua. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A, tutkimuksia 7*. 45 s.

Kauppila, P. (2011b). Kainuun matkailutalous: kuntakohtaista tarkastelua. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A, tutkimuksia 8*. 58 s.

Kauppila, P. (2012a). Kuusamon matkailutalous vuonna 2010. Teoksessa Kauppila, P. & K. Kuosku (toim.): *Kuusamon aluetalousohjelma*, 8–39. Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia 1/2012.

Kauppila, P. (2012b). Matkailu, kaivostoiminta ja aluekehitys: esimerkkeinä Kuusamo, Kittilä ja Sotkamo. Teoksessa Kauppila, P. & K. Kuosku (toim.): *Kuusamon aluetalousraportti*, 44–168. Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia 1/2012.

Kauppila, P. (2013a). Kuusamon matkailuelinkeino ja kaivostoiminta: työpaikka- ja talousarvioita vuosille 2016–2025. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia 2/2013*. 65 s.

Kauppila, P. (2013b). Inarin matkailutalous vuonna 2011. Julkaisematon tutkimusraportti. 29 s.

Kauppila, P. (2014a). Inarin matkailutalous vuonna 2012. Julkaisematon tutkimusraportti. 36 s.

Kauppila, P. (2014b). Matkailukeskus, toimintaympäristö ja aluekehitys: esimerkkinä Ruka-Kuusamo. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia 1/2014*. 91 s.

Kauppila, P. (2014c). Matkailu aluekehityksen välineenä: Kuusamon matkailun alueellistoiminnallinen malli. *Naturpolis Kuusamo, tutkimuksia 3/2014*. 100 s.

Kauppila, P. & P. Ervasti (2001). Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kaupungissa vuonna 1999. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 1/2001*. 17 s.

Kauppila, P. & T. P. Karjalainen (2012). A process model to assess the regional economic impacts of fishing tourism: A case study in northern Finland. *Fisheries Research* 127–128, 88–97.

Kauppila, P., Karjalainen, T. P., Harju, K. & A. Arvio (2011). Kalastusmatkailun aluetaloudelliset vaikutukset: esimerkkinä Iijoen valuma-alueen kunnat. *Riista- ja kalatalouden tutkimuksia ja selvityksiä 12/2011*. 36 s.

Kemi, T. & A. Mäkinen (1995). Kalajoen Hiekkasärkkien matkailu. Tutkimusraportti I. *Nordia Tiedonantoja 1/1995*, 2–74.

Kemppainen, J. (1991). Kuusiokuntien matkailun tulo- ja työllisyys selvitys 1990–1991. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A: 32*. 43 s.

Kemppainen, J. (1993). Vaasan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset vuonna 1993. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A: 52*. 35 s.

Keränen, H. (2012). Tavoitteena aluevaikutus. Aluekehityshankkeen suunnittelu- ja arviointiprosessit projektisyklin hallinnassa. *Nordia Geographical Publications* 41: 3. 328 s.

Kettunen, T. (1990). Vaasan kaupungin tulo- ja työllisyysvaikutukset 1989. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A: 17*. 30 s.

- Konttinen, J.-P. (2005). Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset. *Kauppa- ja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 4/2005*. 109 s.
- Konttinen, J.-P. (2006). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset – matkailun alueellinen tilinpito. *Kauppa- ja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 9/2006*. 62 s.
- Kurttila, M., Ollikainen, T., Baas, H. & M. Kovasin (2012). Kalajoen matkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Loppuraportti. Julkaisematon tutkimusraportti. 18 s. FCG Finnish Consulting Group Oy.
- Kutilainen, S. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kalajoella vuonna 2001. *Nordia Tiedonantoja 1/2004*. 27 s.
- Kuosku, K., Kauppila, P. & T. P. Karjalainen (2014). Oulanka-, Kitka- ja Kuusinkijoen kalastusmatkailun aluetaloudelliset vaikutukset. *Riista- ja kalatalouden tutkimuksia ja selvityksiä 3/2014*. 35 s.
- Kymenlaakson seutukaavaliitto (1985). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kymenlaaksoissa 1984. *Kymenlaakson seutukaavaliitto B: 68*. 54 s.
- Laakkonen, S. (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Seurantaindikaattorit ja vuoden 2000 tulokset. *Kauppa- ja teollisuusministeriön kertomuksia ja selvityksiä 4/2002*. 151 s.
- Lahden kauppakamari (1985). *Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Lahdessa vuonna 1985*. 50 s. Lahti.
- Lankola, K. (1992). *Turun kaupungin matkailututkimus 1991*. 38 s. TKKK Education Ltd, Turku.
- Lassila, H. (2015). Matkailun tulo- ja työllisyys selvitys Pohjois-Savossa 2013. Raportti. *Savonia-ammattikorkeakoulun julkaisusarja D4/6/2015*. 59 s.
- Lee, C.-K. & T. Taylor (2005). Critical reflections of the economic impact assessment of a mega event: the case of 2002 FIFA World Cup. *Tourism Management 26: 4*, 595–603.
- Leinonen, R., Kauppila, P. & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: Tutkimusraportti. *Matkailun edistämiskeskus A: 155*. 116 s.
- Lopez, M., Holmberg, E. & J. Ritalahti (2014). Matkailun tulo- ja työllisyys selvitys Uudella maalla 2013. *Haaga-Helian julkaisut. Kehittämisoraportit ja tutkimukset 2014*. 70 s.
- Malinen, R. (1989). Kuusamon matkailijatutkimus vuonna 1989. *Nordia Tiedonantoja B 3/1989*, 53–95.

Manka, M. & M. Wallenius (2014). *Matkailutulo ja -työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012*. 71 s. Tutkimus- ja koulutuskeskus Synergos, Tampereen yliopiston johtamiskorkeakoulu, Tampere.

Mathieson, A. & G. Wall (1987). *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*. 2. painos. 208 s. Longman, London.

Matkailun edistämiskeskus (1983). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset kunta/alueetasolla. *Matkailun edistämiskeskus A*: 36. 52 s.

Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus (1997). Vaasan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset 1996. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus E*: 63. 26 s.

Mikkonen, J. & I. Lahovuori (2014). Kolin alueen matkailun tulo- ja työllisyystutkimus. Julkaisematon tutkimusraportti. 20 s.

Mitchell, L. S. (1984). Tourism Research in the United States: A Geographic Perspective. *Geographical Journal* 9: 1, 5–15.

Mitchell, L. S. & R. V. Smith (1985). Recreational Geography: Inventory and Prospect. *The Professional Geographer* 37: 1, 6–14.

Mitchell, L. & R. V. Smith (1989). The Geography of Recreation, Tourism, and Sport. Teoksessa Gaile, G. L. & C. J. Willmott (toim.): *Geography in America*, 387–408. Morrill, Columbus.

Murphy, P. E. (1985). *Tourism: A Community Approach*. 200 s. Methuen, London.

Moke, I. A. (1946). Role of Pueblo Indian Economy in Santa Fe. *Economic Geography* 22: 2, 148–152.

Möttönen, R. (1986). Hailuodon matkailun perusselvitys. *Nordia Tiedonantoja B 2/1986*, 5–42.

Naalisvaara, L. (1991). Kolarin kunnan matkailijatutkimus matkailukaudella 1989–90. *Nordia Tiedonantoja B 2/1991*, 15–70.

Paajanen, M. (1993a). Matkailun taloudellisten ja työllisyysvaikutusten selvittäminen ns. pohjoismaisen mallin avulla. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Matkailun teoretisoiva tutkimus Suomessa 1991*, 78–88. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu.

Paajanen, M. (1993b). Alueellisuus matkailun taloudellisten vaikutusten tutkimuksessa: esimerkkeinä pohjoismainen malli ja TuristEkonomiska Modell. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Soveltavan matkailututkimuksen metodisia kysymyksiä*, 82–109. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu.

- Paajanen, M. (1993c). The Economic impact analysis of tourism: A comparative study of the Nordic Model and the Tourist Economic Model. *Helsingin kauppakorkeakoulun työpapereita* W-35. 88 s.
- Paajanen, M. (1994). The economic interaction between tourists and tourism enterprises. *Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja* B-142. 116 s.
- Paajanen, M. (1995). Alueellinen matkailutulotutkimus metodologisenä ongelmana. Teoksessa Aho, S. & H. Ilola (toim.): *Matkailu alueellisena ilmiönä*, 223–247. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu.
- Pearce, D. G. (1979). Towards a Geography of Tourism. *Annals of Tourism Research* 6: 3, 245–272.
- Piekkola, H., Suojanen, O. & A. Vainio (2013). Museoiden taloudellinen vaikuttavuus. *Vaasan yliopiston Levon-instituutin julkaisuja* 139. 61 s.
- Piirainen, H. (2008). Kymenlaakson matkailututkimus 2008. *Haaga-Perho sarja*. 39 s.
- Piirainen, H. & T. Ruuskanen (1997). Kuopion matkailututkimus. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus* E: 70. 31 s.
- Piirala, T. (1997). Kainuun kesämatkailija 1996 sekä Kainuun matkailun tulo- ja työllisyys selvitys. *Kainuun matkailun kehittämiskeskus* A: 4. 67 s.
- Pitkänen, M. (1990). *Virtain matkailututkimus 1989*. 105 s. Virrat.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto (2015). Pohjois-Pohjanmaan matkailuelinkeinon kehittämisstrategia 2020 – Yhteistyöllä matkailuelinkeinosta kasvua ja kansainvälisyyttä! *Pohjois-Pohjanmaan liitto* A: 57. 27 s.
- Rantakokko, M. (1991). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kolarissa 1989. *Nordia Tiedonantoja* B 2/1991, 75–107.
- Rinne, P. (1999). Luontomatkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kuhmossa. *Joensuun yliopisto, metsätieteellinen tiedekunta, tiedonantoja* 93. 108 s.
- Rinne, P. & O. Saastamoinen (2005). Local Economic Role of Nature-based Tourism in Kuhmo Municipality, Eastern Finland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 5: 2, 89–101.
- Ritalahti, J. & E. Holmberg (toim.) (2010). Itä-Uudenmaan matkailun tulo- ja työllisyystutkimus 2009. *Haaga-Helia tutkimuksia* 3/2010. 32 s.

- Rosqvist, H. (2008). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005. Teoksessa Kauppila, P. & J. Saarinen (toim.): *Inarin matkailueurot ja -työpaikat*, 3–52. Nordia Tiedonantoja 1/2008.
- Rosqvist, H. (2009). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: tarkastelussa Inarin kunta. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. 93 s. Oulun yliopisto, maantieteen laitos.
- Ryynänen, T. (1986). *Lappeenrannan matkailututkimus 1986*. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset. Kaupunkisuunnitteluosasto/Kuntasuunnittelutoimisto C2. 56 s.
- Saarinen, J. & P. Kauppila (2002). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten arviointi: matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Pelkosenniellä. *Terra* 114: 1, 25–36.
- Saarinen, J., Keränen, A. & P. Sepponen (1996). Luonnon vetovoimaisuuteen perustuvan matkailun taloudelliset vaikutukset paikallistasolla: esimerkkinä Saariselän matkailu. Teoksessa Saarinen, J. & J. Järviluoma (toim.): *Luonto virkistys- ja matkailuympäristönä*, 79–92. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 619, Rovaniemen tutkimusasema. Rovaniemi.
- Saayman, M. & A. Saayman (2006). Estimating the Economic Contribution of Visitor Spending in the Kruger National Park to the Regional Economy. *Journal of Sustainable Tourism* 14: 1, 67–81.
- Saeter, J. A. (1998). The significance of tourism and economic development in rural areas: a Norwegian case study. Teoksessa Butler, R., Hall, C. M. & J. Jenkins (toim.): *Tourism and Recreation in Rural Areas*, 235–245. John Wiley & Sons, Chichester.
- Sairanen, K. (1988a). Savonlinnan kaupungin matkailututkimus 1987. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 1. 67 s.
- Sairanen, K. (1988b). Kerimäen kunnan matkailututkimus 1987. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 3. 56 s.
- Sairanen, K. (1988c). Punkaharjun kunnan matkailututkimus 1987. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 4. 56 s.
- Santasalo, T. & K. Koskela (2015). *Vähittäiskauppa Suomessa 2015*. 160 s. Tuomas Santasalo Ky, Helsinki.
- Satokangas, P. (2013). *Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset 12 lappilaisessa kunnassa vuonna 2011*. 44 s. Lapin yliopistopaino, Rovaniemi.
- Satokangas, P. (2014). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kemissä vuonna 2012. Julkaisematon tutkimusraportti. 22 s.

Savela, O., Pirinen, O. & R. Marin (2004). Matkailun satelliittitilinpitohankkeen loppuraportti. *Kauppa- ja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 8/2004*. 112 s.

Smith, S. L. J. (1982). Reflections on the Development of Geographic Research in Recreation: Hey Buddy, can S'Paradigm? *Ontario Geography* 19, 5–28.

Smith, S. L. J. (1988). Defining Tourism: A Supply-Side View. *Annals of Tourism Research* 15: 1, 179–190.

Smith, S. L. J. (1995). *Tourism Analysis: A Handbook*. 2. painos. 326 s. Longman, Harlow.

Smith, S. L. J. (1998). Tourism as an industry: debates and concepts. Teoksessa Ioannides, D. & K. Debbage (toim.): *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-side Analysis*, 31–52. Routledge, London and New York.

Smith, S. L. J. (2004). The Measurement of Global Tourism: Old Debates, New Consensus, and Continuing Challenges. Teoksessa Lew, A. A., Hall, C. M. & A. M. Williams (toim.): *A Companion to Tourism*, 25–35. Blackwell, Malden, Oxford and Carlton.

Sormunen, P., Purhonen, M. & H. Piirainen (2000). Savonlinnan seudun matkailu 1999. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus E*: 86. 54 s.

Suvanto, M. (1991). Ylä-Savon matkailututkimus. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 21. 63 s.

Säkkinen, T. A. (1971). Kuusamon matkailututkimus. *Nordia Tiedonantoja* 2/1971. 106 s.

Södervall, R. (1993). Kuusamon matkailutulo- ja -työllisyys selvitys. Julkaisematon tutkimusraportti. 14 s. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus.

Tahvanainen, N., Vatanen, E. & R. Komppula (2011). Matkailun taloudelliset vaikutukset Savonlinnan seudulla vuonna 2010. Loppuraportti (osa 2). Tulo- ja työllisyysvaikutukset. Julkaisematon tutkimusraportti. 18 s.

Tahvanainen, N., Vatanen, E. & R. Komppula (2012). Matkailun paikallistaloudellisten vaikutusten mittaamismenetelmien yhdistäminen – Savonlinnan seutukunnan matkailu vuonna 2010. *Matkailututkimus* 8: 2, 40–64.

Tekoniemi-Selkälä, T. & R. Södervall (1992). Lapin matkailijat ja matkailutulo 1991/92. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 38. 65 s.

Tohmo, T. (2005). Economic impacts of cultural events on local economics: an input–output analysis of Kaustinen Folk Music Festival. *Tourism Economics* 11: 3, 431–452.

TOL (2008). *Toimialaluokitus (TOL) 2008*. Käsikirjoja 4. 402 s. Tilastokeskus, Helsinki.

Tykkyläinen, E. (1984). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Imatralla vuonna 1983. *Joensuu yliopisto, Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja* no: 56. 37 s.

Tyni, M. (2003). Matkailun taloudelliset vaikutukset Pohjois-Savossa. *Pohjois-Savon ammattikorkeakoulun julkaisusarja A* 3/2003. 115 s.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015a). Matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2011–2013. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, TEM raportteja* 2/2015. 66 s.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015b). Matkailun alueelliset tulo- ja työllisyys selvitykset – suositus käytettävistä määritelmistä ja luokituksista. Suositus 20.5.2013. Viitattu 13.2.2015. http://www.tem.fi/files/36877/Matkailun_alueellisten_TT-selvitysten_suosituks.pdf

United Nations (1990). *Guidelines on Input-Output Analysis of Tourism*. 39 s. United Nations, New York.

United Nations, WTO, Commission of the European Communities & OECD (2010). Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework 2008. *United Nations, Series F: 80/Rev. 1*. 110 s.

Vatanen, E., Pirkonen, J., Ahonen, J., Hyppönen, M. & I. Mäenpää (2006). Luonnon käyttöön perustuvien elinkeinojen paikallistaloudelliset vaikutukset Inarissa. *Metsätieteen aikakauskirja* 4/2006, 435–451.

Vuorela, P., Joki, L., Halonen, K., Antinmaa, K., Kultanen, H. & P. Julin (2013). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutustutkimus Kaakkois-Suomen alueella 2013. Pdf-esitys. 54 s.

Vuoristo, K.-V. (1974). Virolahden matkailu ja sen kehittäminen. *Publications of the Helsinki School of Economics C: II: 17*. 96 s.

Vuoristo, K.-V. (1998). *Matkailun muodot*. 251 s. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, K.-V. (2002). Regional and structural patterns of tourism in Finland. *Fennia* 180: 1–2, 251–259.

Vuoristo, K.-V. & T. Arajärvi (1988). Matkailu-Lohja, Lohjan matkailututkimus. *Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja D–106*. 93 s.

Vuoristo, K.-V. & T. Arajärvi (1990). Methodological problems of studying local income and employment effects of tourism. *Fennia* 168: 2, 153–177.

Vuoristo, K.-V. & M. Paajanen (1991). *Espoon matkailututkimus 1990–91*. 97 s. Espoo.

Vuoristo, K.-V. & N. Vesterinen (2001). *Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede*. 343 s. WSOY, Helsinki.

Wall, G. (1997). Scale Effects on Tourism Multipliers. *Annals of Tourism Research* 24: 2, 446–450.

Wagner, J. E. (1997). Estimating the Economic Impact of Tourism. *Annals of Tourism Research* 24: 3, 592–608.

West, G. & A. Gamage (2001). Macro Effects of Tourism in Victoria, Australia: A Nonlinear Input-Output Approach. *Journal of Travel Research* 40: 1, 101–109.

Zhang, J., Madsen, B. & C. Jensen-Butler (2007). Regional Economic Impacts of Tourism: The Case of Denmark. *Regional Studies* 41: 6, 839–853.

Zhou, D., Yanagida, J., Chakravorty, V. & P. Leung (1997). Estimating Economic Impacts from Tourism. *Annals of Tourism Research* 24: 1, 76–89.

Österlund, P. & P. Ohtonen (2005). Mikkelin seudun matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2003. *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja* E: 5. 39 s.

Tilastot

Asiakastieto.fi (2015). Yrityshaku. Viitattu 28.9.2015. <http://www.asiakastieto.fi/web/fi>

Finavia (2015). Liikennetilastot 2014. Viitattu 26.3.2015. <http://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tilastot/2014/>

Kuntaliitto (2015). Kuntien veroprosentit ja efektiiviset veroasteet. Viitattu 16.2.2015. http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/kuntatalous/veroprosentit/veropros_efektiivinen/Sivut/default.aspx

Tilastokeskus (2014a). Majoitustilaston yöpymiset kunnittain jaettuna matkan tarkoituksen mukaan %-osuuksina. Erillistilaus Tilastokeskukselta, kesä 2014.

Tilastokeskus (2014b). Vastentahtoisesti määräaikaisten palkansaajien määrä kasvoi vuonna 2012. Viitattu 5.10.2014. http://www.stat.fi/til/tyti/2012/13/tyti_2012_13_2013-03-05_kat_004_fi.html

Tilastokeskus (2014c). Taulukot tilastossa: Yritysrekisterin vuositilasto – 2. Toimipaikkatiedot, TOL 2008. Viitattu 11.10.2014. http://193.166.171.75/Database/StatFin/yri/syr/020_top_tol08/020_top_tol08_fi.asp

Tilastokeskus (2015a). Taulukot tilastossa: Alueellinen panos–tuotos. Viitattu 23.2.2015. http://193.166.171.75/database/StatFin/kan/apt/apt_fi.asp

Tilastokeskus (2015b). Majoitustilasto. Viitattu 26.3.2015. <http://www.stat.fi/meta/til/matk.html>

Tilastokeskus (2015c). Taulukot tilastossa: Rakennukset ja Kesämökit. Viitattu 26.3.2015.
http://193.166.171.75/Database/StatFin/Asu/rakke/rakke_fi.asp

Tilastokeskus (2015d). Yritysrekisterin toimialakohtainen kokonaisliikevaihto ja -henkilöstö (=henkilötyövuodet). Tilastokeskus, Asiakaskohtainen suhdannepalvelu, huhtikuu ja syyskuu 2015.

Tilastokeskus (2015e). Alueellinen yritystoimintatilasto. Viitattu 2.4.2015 ja 8.10.2015.
<http://www.stat.fi/til/alyr/index.html>

Tilastokeskus (2015f). PX-Web Statfin. Viitattu 29.9.2015.
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__pal__pra__2013/?tablelist=true

Tilastokeskus (2015g). Liitetaulukko 1. Kokoikaisten palkansaajien keskimääräiset kuukausiansiot ja ansioiden tunnuslukuja maakunnittain vuonna 2013. Viitattu 29.9.2015.
http://www.stat.fi/til/pru/2013/pru_2013_2015-04-08_tau_001_fi.html

Tilastokeskus (2015h). Asiakaskohtainen suhdannepalvelu. Käyttäjän opas. Julkaisematon moniste. 31 s.

Tilastokeskus (2015i). PX-Web Statfin. Viitattu 19.5.2015.
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__hin__khi/?tablelist=true

Tilastokeskus (2015j). PX-Web Statfin. Viitattu 27.5.2015.
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__pav__plv/?tablelist=true

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015c). Yritys- ja toimipaikkatilastot. Viitattu 2.4.2015, 27.5.2015, 8.10.2015 ja 21.10.2015. <http://www2.toimialaonline.fi/>

Verohallinto (2015). Verokannat. Viitattu 18.2.2015. https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Verokannat

VisitFinland (2015a). Majoitusliikkeiden yöpymisvuorokaudet alueittain ja kunnittain. Viitattu 26.3.2015. <http://www.visitfinland.fi/tutkimukset-ja-tilastot/majoitustilastot/alueittain-ja-kunnittain/>

VisitFinland (2015b). Uusi tilastopalvelu, majoitustilastot. Viitattu 26.3.2015, 27.3.2015 ja 7.8.2015. <http://www.visitfinland.fi/tutkimukset-ja-tilastot/uusi-tilastopalvelu/>

Muut lähteet

Leinonen, A. (2009). Henkilökohtainen sähköposti Ahti Leinonen/Pekka Kauppila. 3.2.2009.

Saarinen, L. (2015). Henkilökohtainen sähköposti Lauri Saarinen/Pekka Kauppila. 30.4.2015.

BusinessOulu (2015). Henkilökohtainen sähköposti Jyrki Kemppainen/Pekka Kauppila.
5.8.2015.

LIITE I**(TOL 2008)**

Toimialaluokka	Toimialan numero	Toimialan nimi
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	45201	Moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus (pl. renkaat)
	45403	Moottoripyörien huolto ja korjaus
	473	Ajoneuvojen polttoaineiden vähittäiskauppa
Vähittäiskauppa	471	Vähittäiskauppa erikoistumattomissa myymälöissä
	472	Elintarvikkeiden, juomien ja tupakan vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
	474	Tieto- ja viestintätekniisten laitteiden vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
	475	Muiden kotitaloustarvikkeiden vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
	476	Kulttuuri- ja vapaa-ajan tuotteiden vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
	477	Muiden tavaroiden vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
	478	Tori- ja markkinakauppa
Majoitus- ja ravitsemistoiminta	551	Hotellit ja vastaavat majoitusliikkeet
	552	Lomakylät, retkeilymajat yms. majoitus
	553	Leirintäalueet, asunto- ja matkailuvaunuaalueet
	55902	Maatilamatkailu, bed & breakfast
	55903	Lomamökkien vuokraus
	55909	Muulla luokittelematon majoitustoiminta
	561	Ravintolat ja vastaava ravitsemistoiminta
	5621	Pitopalvelu
	563	Baarit ja kahvilat
Liikenne	491	Rautateiden henkilöliikenne, kaukoliikenne
	4932	Taksiliikenne
	4939	Muulla luokittelematon maaliikenteen henkilöliikenne
	501	Meri- ja rannikkovesiliikenteen henkilökuljetus
	503	Sisävesiliikenteen henkilökuljetus
	511	Matkustajalentoliikenne
	52211	Linja-autoasemat
	52221	Satamat
	5223	Ilmaliikennettä palveleva toiminta
	7711	Autojen ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuokraus ja leasing
	7721	Vapaa-ajan ja urheiluvälineiden vuokraus ja leasing
	7734	Vesiliikennevälineiden vuokraus ja leasing
	7735	Ilmaliikennevälineiden vuokraus ja leasing
Virkistys- ja muut palvelut	79	Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta; va- rauspalvelut
	9001	Esittävät taiteet
	9002	Esittäviä taiteita palveleva toiminta
	9102	Museoiden toiminta
	9103	Historiallisten nähtävyyksien, rakennusten vastaavien kohteiden toiminta
	9104	Kasvitieteellisten puutarhojen, eläintarhojen ja luon- nonpuistojen toiminta
	9311	Urheilulaitosten toiminta
	932	Huvi- ja virkistystoiminta
	9604	Kylpylälaitokset, saunat, solariumit yms. palvelut