

Opinnäytetyö (AMK)
Myyntityön koulutusohjelma
Rahoitus- ja vakuutuspalvelut
2012

Markus Peltola

NAANTALIN VIERASVENESATAMAN MATKAILUTULO



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Myyntityön koulutusohjelma | Rahoitus- ja vakuutuspalvelut

2012 | 41 sivua

Ohjaaja: Tarja Heikkilä

Markus Peltola

NAANTALIN VIERASVENESATAMAN MATKAILUTULO

Vierasvenesatamien aiheuttamista matkailutulosta ei ole valmiiksi tietoa, joten tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää keinoja sen mittaamiseen. Matkailutulolla ja sen kerrannaisvaikutuksilla on suuri vaikutus satamien kannattavuuden ja lisäinvestointien arviointiin.

Ensimmäiseksi tutkimuksessa esitellään matkailu ja sen eri muodot. Matkailu on kasvanut kovaa vauhtia jo vuosikymmeniä ja sen vaikutus maailmantaloudessa kasvaa jatkuvasti. Tutkimuksessa kerrotaan myös mitä eri palveluita matkailun ympärille on rakentunut ja mitä venematkailu pitää sisällään.

Seuraavaksi teoriassa paneudutaan matkailun erilaisiin vaikutuksiin, painottaen taloudellisia vaikutuksia. Matkailun taloudellisissa vaikutuksissa matkailutulo ja sen laskentaprosessi on yksi tärkeimmistä aiheista. Tutkimuksessa esitellään matkailutulo, sen muodostuminen ja miten sitä voidaan arvioida. Suomessa yksi tärkeimmistä matkailutulon laskemistavoista on pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä, joka käydään tutkimuksessa läpi kohta kohdalta. Teoriaosuuden on tarkoitus antaa tarpeelliset tiedot empiirisen osion ymmärtämiseen.

Tutkimuksen käytännön osuudessa etsitään teorian pohjalta keinoja Naantalın vanhankaupungin venesataman aluetaloudellisten vaikutusten arviointiin. Aluksi pohjana käytetään pohjoismaista mallia, jota yritetään soveltaa venesatamaan. Soveltamisen jälkeen arvioidaan uutta mallia ja kysellään eri tahojen mielipiteitä luodusta mallista. Tämä malli ei ole tarpeeksi hyvä tehtävänsä, ja tutkija kehittää sovelletun mallin pohjalta vielä uuden mallin, joka täyttää tehtävänsä. Venesataman taloudellisia vaikutuksia ei voida aivan suoraan lähteä arvioimaan lopullisen mallin pohjalta, vaan se pitää vielä jalostaa käytännön tasolle ennen käyttöönottoa.

Naantalın venesatamaan sovellettu malli mittaa venesatamasta aiheutuvan matkailutulon, sekä sen vaikutukset kaupungille ja paikallisille yrityksille. Mallia ei ole testattu käytännössä ja sen toimivuudesta ei ole takeita. Lopullisen mallin tarkoituksena on antaa valmis pohja venesataman aluetaloudellisten vaikutusten arviointiin, sekä kannustaa tekemään tällainen arviointi.

ASIASANAT:

Matkailu, matkailutulo, venesatama, meno- ja tulomenetelmä

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Degree Programme in Professional Sales | Financing and Insurance Services

2012 | 41 pages

Instructor: Tarja Heikkilä

Markus Peltola

TOURISM REVENUE OF NAANTALI'S MARINA

There is no information about marinas' economic impacts in Finland, so the purpose of this thesis is to find out methods to evaluate those impacts. Tourism revenue and its multiplicative effects have big effect on marinas' profitability and on the evaluation of the additional investments.

In the beginning of the thesis, there is the introduction of the tourism and its different forms. Tourism has grown rapidly during the latest centuries and impacts of tourism on the global markets are rising continuously. Thesis also clarifies what different services tourism includes and what is recreational boating.

Next part of theory consists of different impacts of tourism, with emphasis on the economic impacts. One of the most important topics of the economic impact of tourism is tourism revenue and its calculation process. Tourism revenue, its evaluation methods and what it consists are explained in thesis as well. In Finland, one of the most important methods of calculating the economic impact of tourism is Nordic expense and income method, which is reviewed in the thesis step by step. Purpose of the theory part is to give necessary information to understand the empiric part.

On the empiric part of the thesis, there are presented different means to evaluate the economic impact of the Naantali's marina. Nordic model is used first. After editing the model so that it fits for the purpose, the model is evaluated again and opinions are asked from different entrepreneurs and experts. This model is not good enough for the purpose, and a new model is made from the previous model. The new model fills its purpose and that model is the final one. The latest model does not work in practice yet. It still needs some refinement before it can be applied to the field test.

The latest model evaluates tourism revenue that Naantali's marina generates, as well as its impacts on the city and local businesses. The model is not tested and there is no guarantee that it will work on the practice. The purpose of this model is to create basis for the methods to evaluate marinas' economic impacts and encourage doing this kind of research.

KEYWORDS:

Tourism, tourism revenue, marina, expense and income method

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 MATKAILU	7
2.1 Matkailun muodot ja kasvava matkailu	7
2.2 Matkailupalvelut ja matkaveneily	9
3 MATKAILUN ALUEELLISET VAIKUTUKSET	11
3.1 Matkailutulo ja matkailutulon laskenta	11
3.2 Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä	16
4 CASE NAANTALIN VIERASVENESATAMA	22
4.1 Lähtötilanne	22
4.2 Pohjoismaisen mallin soveltaminen ja analysointi	23
4.3 Näkemyksiä tutkimuksen toteuttamisesta pohjoismaisen mallin mukaan	32
4.4 Naantalinn mallin hahmottelu	35
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	39
LÄHTEET	41

KUVIOT

Kuvio 1. Kokonaismatkailijoiden määrä maailmassa kohdealueen mukaan (UNWTO 2012).	8
Kuvio 2. Matkailutulon muodostuminen (Hemmi & Vuoristo 1993).	12
Kuvio 3. Välittömän matkailutulon synty (Hemmi ym. 1986).	14
Kuvio 4. Välillisen matkailutulon synty (Hemmi ym. 1986).	15
Kuvio 5. Menomenetelmä pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).	17
Kuvio 6. Menomenetelmän yhteenveto pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).	18
Kuvio 7. Tulomenetelmä pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).	18
Kuvio 8. Kerrannaisvaikutukset ja yhteenveto pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).	19
Kuvio 9. Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä kokonaisuudessaan (MEK 1983).	20
Kuvio 10. Menomenetelmä sovellettuna (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)	23
Kuvio 11. Menomenetelmän yhteenveto (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)	25
Kuvio 12. Tulomenetelmä sovellettuna (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)	25
Kuvio 13. Kerrannaisvaikutusten osuus yrityksissä.	27
Kuvio 14. Kerrannaisvaikutukset sekä meno- ja tulomenetelmän yhteenveto (MEK 1983.)	28
Kuvio 15. Lopullisen yhteenvedon taulukko (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)	29
Kuvio 16. Sovelletut taulukot yhdistettynä kokonaiseksi prosessiksi (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)	31
Kuvio 17. Matkailijoiden taloudelliset vaikutukset toimialoittain.	37

1 JOHDANTO

Vaikean taloudellisen tilanteen takia monet kunnat etsivät nykyään vaihtoehtoisia ratkaisuja ja toimintamalleja venesatamilleen. Tällä hetkellä monet kunnat omistavat itse venesatamansa, eivätkä ne yleensä tuota kunnalle voittoja. Joissain tapauksissa kunnat ylläpitävät venesatamia, vaikka ne tekevät tappiota. Tämän vuoksi kunnat ovat pikkuhiljaa alkaneet nostaa hintoja, vuokranneet venesatamia muille tahoille tai yksityistäneet niitä. Matkailu on jälleen kasvussa vaikka taloudellisen taantuman pahimmasta vaiheesta vasta selvittiin. Rannalla sijaitseville kunnille veneily on tärkeä matkailuvaltti, jonka takia kuntien olisi hyvä tietää venesatamiensa taloudelliset vaikutukset, sekä näiden vaikutusten arviointimenetelmät. Näiden tietojen avulla kunta pystyy helpommin arvioimaan venesataman tämänhetkistä tilannetta ja tekemään mahdollisia jatkotoimenpiteitä.

Työn toimeksiantajana toimivan Futuma-hankkeen tutkimusryhmään kuuluu Turun ammattikorkeakoulu, Tekniikka, ympäristö ja talous, Tutkimus ja kehitystoiminta sekä Turun yliopisto, BID innovaatiot ja yrityskehitys. Hanke tekee yhteistyötä useiden toimijoiden ja verkostojen kanssa, joista yksi on Naantalin kaupunki. Hankkeen tavoitteena on kartoittaa uusia liiketoimintamalleja venesatamille, sekä kehittää malleja ja konsepteja satamien palveluklusterien kehittämiseksi. Hanketta rahoittaa Tekesin Vapaa-ajan palvelut.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää miten Naantalin kaupunki voisi tutkia venesataman aluetaloudellisia vaikutuksia, ja millä menetelmillä tämä voitaisiin toteuttaa. Tutkimus tehdään Naantalin kaupungin keskustassa sijaitsevalle venesatamalle ja alueellisia vaikutuksia tarkastellaan vain Naantalin kaupungin alueella. Keskustan lisäksi Naantalin kaupunkiin kuuluu Rymättylä, Merimasku ja Velkua. Näissä jokaisessa paikassa sijaitsee myös vierasvenesatama. Tutkimus antaa hankkeelle välineen, jolla voidaan arvioida venesatamien aluetaloudellisia vaikutuksia nyt, sekä mahdollisten investointien jälkeen.

2 MATKAILU

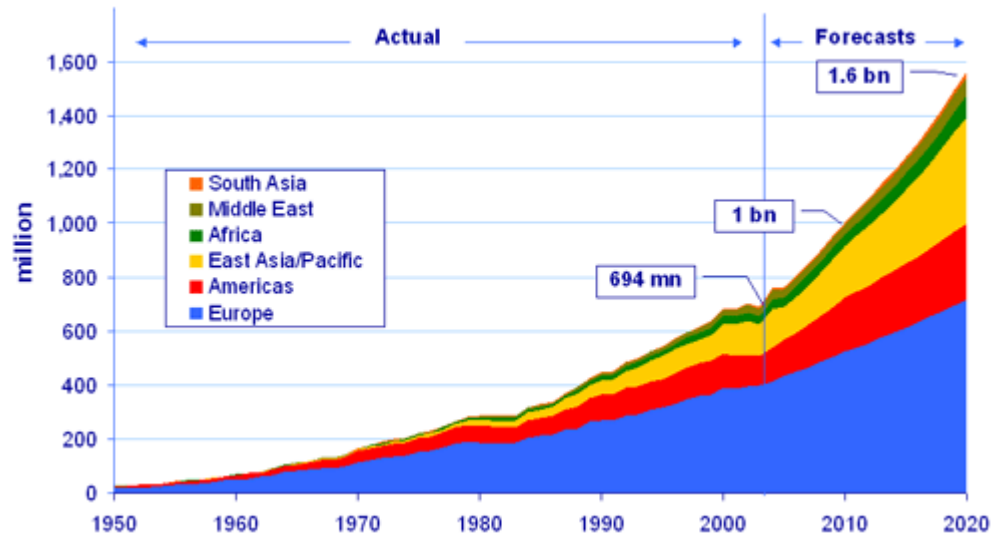
Matkailu tarkoittaa matkustamista, viipymistä ja kuluttamista oman vakinaisen asuinpaikan ulkopuolella. Matkailija on siis sellainen henkilö, joka tilapäisesti matkustaa kotipaikkakuntansa ulkopuolelle, kuitenkin enintään vuodeksi. Tavallista työmatkaa asunnon ja työpaikan välillä ei lasketa matkailuksi vaikka työpaikka sijaitsisikin toisella paikkakunnalla. Sen sijaan työmatkat kotipaikkakunnan ulkopuolelle, jotka kestävät kauemmin kuin yhden päivän, lasketaan matkailuksi. (Heikkilä & Viljanen 2000, 1.)

2.1 Matkailun muodot ja kasvava matkailu

Matkailumuodon määrittää se, milloin matkalla ollaan. Vapaa-aikana matkustaminen on vapaa-ajan matkailua, työaikana matkustaminen on työmatkailua ja loma-aikana matkustaminen on lomamatkailua. Näiden lisäksi usein puhutaan kotimaan matkailusta, ulkomaan matkailusta ja päivämatkailusta. Matkailu voidaan myös ryhmitellä muilla tavoilla, kuten muun muassa asumismuodon, kohdemaan, motiivin, viipymisajan, majoituksen tai liikennevälineen perusteella. Muodot eivät ole toisensa poissulkevia, vaan matka koostuu aina useammasta eri vaihtoehdosta. (Hemmi & Vuoristo 1993, 12.)

Matkailijoiden jakamisesta alatyyppeihin on erityisesti hyötyä silloin, jos tutkitaan matkailun alueellisia vaikutuksia. Sen avulla voidaan esimerkiksi havaita tuoko jokin tietty matkailumuoto suurimman osan matkailutulosta alueelle. Monelle alueelle suuret tapahtumat ovat yleisiä matkailutulontuojia, kun taas joillekin alueelle esimerkiksi mökki- ja veneilykausi tuo enemmän tuloja kuin muina aikoina. Loma-asumisesta ei ole tilastoissa päästy yksimielisyyteen, sillä kaikki eivät miellä tätä matkustukseksi. Erityisesti Pohjoismaissa loma-asuminen toisella paikkakunnalla on yleistä. (Vuoristo 1998, 25–26.)

Matkailu on kasvanut huomattavasti viime vuosikymmeninä. Se on ollut yksi viime vuosisadan voimakkaimmista trendeistä. Ennusteen mukaan kasvu jatkuu jyrkkänä ainakin vuoteen 2020 asti. (UNWTO 2012.) Vuonna 2009 talouskriisin seuraamuksena matkailussa tapahtui notkahdus, joka kuitenkin kääntyi jälleen nousuun seuraavana vuonna (ETC 2011).



Kuvio 1. Kokonaismatkailijoiden määrä maailmassa kohdealueen mukaan (UNWTO 2012).

Kuten kuviosta 1 näkyy, maailman matkailu on kasvanut tasaista tahtia ja se jatkaa ennusteiden mukaan entistä jyrkemmin kasvuaan. Matkailun suosiota on nostanut liikennevälineiden kehitys, matkustamisen helppous, varallisuuden kasvu sekä vapaa-ajan lisääntyminen. Nykyajan hektinen työkuulttuuri lisää rentoutumisen tarvetta, jota usein tyydytetään matkustamisella. (Hemmi & Vuoristo 1993, 42.)

Matkailun kokonaiskysyntä Suomessa on lähes tuplaatunut vuodesta 1995 vuoteen 2006. Sen lisäksi, että matkailun kysyntä kasvaa jatkuvasti, myös matkoilla käytetty rahamäärä kasvaa, jolloin kasvulla on suuri merkitys taloudelle. (Tilastokeskus 2012.)

2.2 Matkailupalvelut ja matkaveneily

Matkailupalvelulla tarkoitetaan matkailuyritysten ja ammattilaisten harjoittamaa, matkailijoiden tarpeista syntyvää toimintaa. Matkailualan yritykset ovat palveluyrityksiä, joiden tuotteet ovat aineettomia, ja niitä kulutetaan ja tuotetaan samanaikaisesti. Majoitus- ja liikennepalvelut ovat hyvä esimerkki matkailualan yrityksistä, sillä suurin osa niiden asiakkaista on matkailijoita. (Hemmi & Vuoristo 1993, 167–169.)

Matkailu vaikuttaa suorasti tai epäsuorasti myös moniin muihin yrityksiin. Suoranaisimmin se vaikuttaa tietenkin varsinaisiin matkailuyrityksiin, eli yrityksiin joiden pääasiallinen asiakaskunta koostuu matkailijoista. Tällaisia yrityksiä ovat esimerkiksi lentoyhtiöt, hotellit ja matkayhtiöt. Epäsuorasti matkailu vaikuttaa yrityksiin, joiden pääasiakaskunta ei koostu matkailijoista mutta joiden palveluja matkailijat käyttävät. Tällaisia ovat esimerkiksi vähittäiskaupat, huoltoasemat ja ravintolat. Välillisesti matkailu vaikuttaa siten myös yrityksiin, jotka toimittavat palveluita tai tuotteita edellä mainituille yrityksille. (Heikkilä & Viljanen 2000, 2.)

Veneily on aina ollut tärkeää suomalaisille. Suomessa riittää rantaviivaa lähes 500 000 kilometriä, joten sitä on noin 100 metriä asukasta kohden. Suomalaisten innokas mökkeily lisää veneilyä ja sen merkitystä. Monilla mökeillä on vene matka-, hovi- tai kalastuskäyttöön, ja jotkut mökit sijaitsevat saarilla, joille ei ole kesäisin muuta pääsykeinoa kuin vene. Näiden lisäksi monet omistavat isompia matkaveneitä, joissa on yöpymismahdollisuudet. (Perälä & Perälä 2004, 7.)

Venesatamia on pääasiallisesti kolmea eri tyyppiä: kotisatama, käyntisatama ja turvasatama. Kotisatamassa säilytetään veneitä veneilykauden aikana ja vuokra-aika on yleensä koko vuosi. Kotisatamissa ei välttämättä aina ole palveluja, koska sen tarkoitus on vain säilyttää veneitä. Käyntisatamissa tai niiden läheisyydessä sen sijaan on aina palveluita. Vierasvenesatama on käyntisatamista monipuolisempi, ja se sisältää yleensä elintarvikkeiden myyntiä, mahdollisuutta peseytyä, jätehuollon, polttoainejakelun ym. Palvelusatamat ovat

lähinnä tarkoitettu elintarvike-, polttoaine- ja vesitäydennyksiin. Vieraslaituri on yleensä pieni satama, josta voi löytyä vieraspaikkoja mutta ei yleensä palveluja. Turvasatamat ovat tarkoitettu suojan, ensiavun tai korjausavun saamiseen. Suojasatamia on mahdollista käyttää, kun matkan jatkaminen ei ole enää turvallista esimerkiksi merenkäynnin tai väsymyksen takia. Tällaisia satamia ovat esimerkiksi luotsisatamat, merivartiosatamat, kyläsatamat tai rakennetut suojasatamat. Hätäsatamaa saa käyttää vain hätätilanteessa ja niihin on yleensä muuten pääsy kielletty. Tällaisia satamia ovat esimerkiksi puolustuslaitoksen satamat tai teollisuussatamat. (Suomen purjehdus ja veneily 2012.)

3 MATKAILUN ALUEELLISET VAIKUTUKSET

Matkailun vaikutukset kohdealueella voidaan jakaa kolmeen eri osa-alueeseen: taloudellisiin vaikutuksiin, ympäristövaikutuksiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Vaikutukset voivat olla joko negatiivisia tai positiivisia. Rajanveto eri osa-alueiden välillä voi olla vaikeaa, koska matkailusta saatuja verotuloja voidaan käyttää markkinoinnin, ympäristön tai sosiaalisten palvelujen parantamiseen. (Hemmi & Vuoristo 1993, 272.)

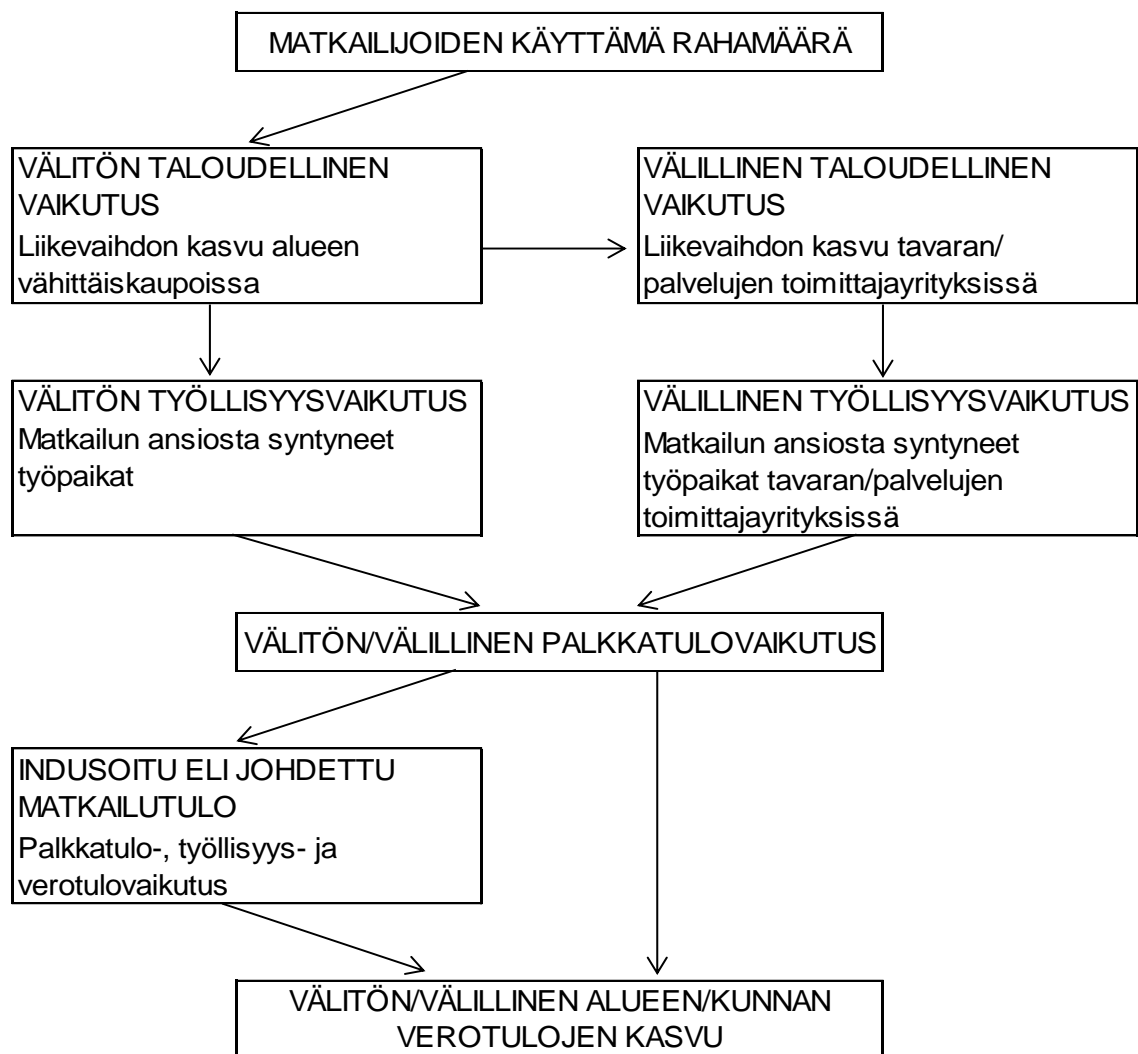
Sosiaalisilla vaikutuksilla tarkoitetaan matkailun ja matkailijoiden vaikutusta kohdealueen ihmisiin, heidän kulttuuriinsa ja elämäntapoihinsa. Keskeisin matkailun aiheuttama sosiaalinen vaikutus on akkulturaatio, joka tarkoittaa sitä, että turistikohteissa paikallinen väestö alkaa vähitellen omaksua turistien kulttuureja ja tapoja. Turismilla on kuitenkin kohdealueen kulttuuria vahvistaviakin vaikutuksia. Monet matkamunistokaupat myyvät paikalliseen kulttuuriin liittyvää tavaraa, mikä lisää kyseisen kulttuurin kiinnostusta. Monissa turistikohteissa myös esitetään vanhoja kulttuuriin liittyviä tapoja, tai valmistetaan ja tarjoillaan perinteisiä ruokia. (Hemmi ym. 1986, 52.)

Matkailun ympäristöhaittoja kohdealueella on muun muassa uudisrakennukset, roskaamisen lisääntyminen, alkuperäisen kasvillisuuden häviäminen, maisemien pilaaminen sekä rantojen ja vesien saastuminen (Hemmi ym. 1986, 52). Matkailulla on myös hyviäkin vaikutuksia luontoon, sillä se motivoi suojelemaan luonnonkohteita ja -nähtävyyksiä. Matkailu synnyttää myös päästöjä, ja koko matkan osuudesta jopa 70–90 prosenttia syntyy itse matkustamisesta. (Turunen 2012.)

3.1 Matkailutulo ja matkailutulon laskenta

Matkailu on yksi suurimmista toimialoista maailmassa. Sillä on esimerkiksi suuri työllistävä vaikutus. Matkailu kattaa 9 % maailman bruttokansantuotteesta, ja se työllistää 260 miljoonaa ihmistä suorasti tai epäsuorasti. (WTTC 2011.)

Matkailun tuottamiin alueellisiin vaikutuksiin vaikuttaa eniten itse alueen vetovoimaisuus. Matkailuun liittyy yleensä kausiluonteisuus ja voimakas alueellinen keskittyminen. Matkailutulo koostuu matkailijoiden käyttämästä rahamäärästä ja sen kerrannaisvaikutuksista. Suoranaisimmin matkailutulot vaikuttavat primaarisiin yrityksiin eli niihin yrityksiin, joissa matkailijat asioivat, kuten esimerkiksi majoitus- ja ravitsemisliikkeitä. Työllisyysvaikutuksella tarkoitetaan sitä, kuinka paljon matkailun vaikutuksesta on tullut alueelle lisää työpaikkoja. Tulo- ja työllisyysvaikutusten laskeminen on melko monimutkainen prosessi, koska siihen sisältyy välittömien ja välillisten vaikutusten lisäksi myös johdettuja tulo- ja työvaikutuksia. (Hemmi & Vuoristo 1993, 154.)

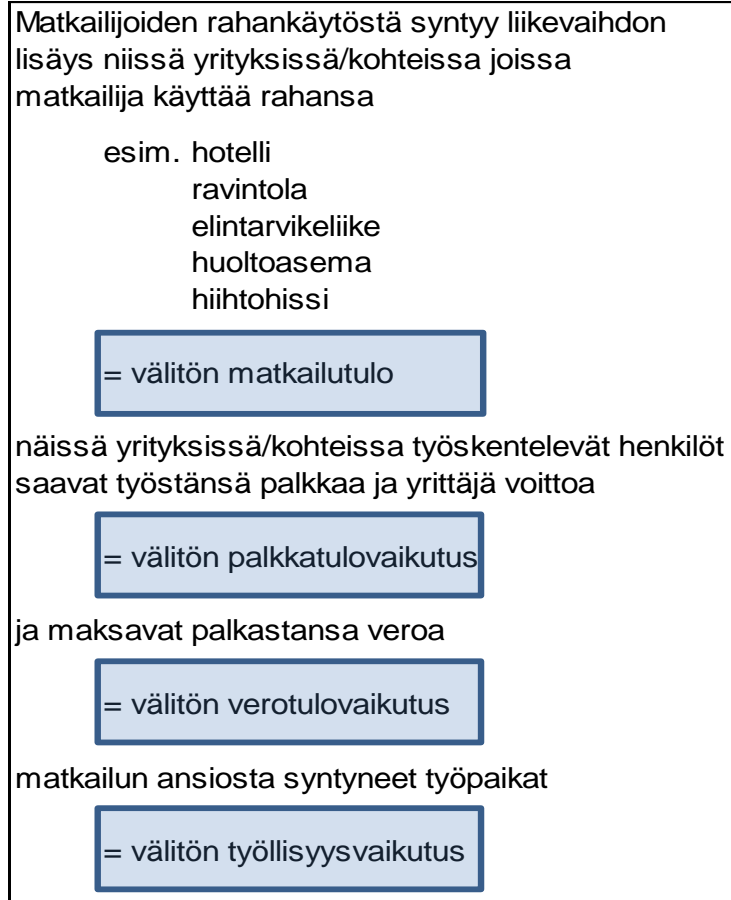


Kuvio 2. Matkailutulon muodostuminen (Hemmi & Vuoristo 1993).

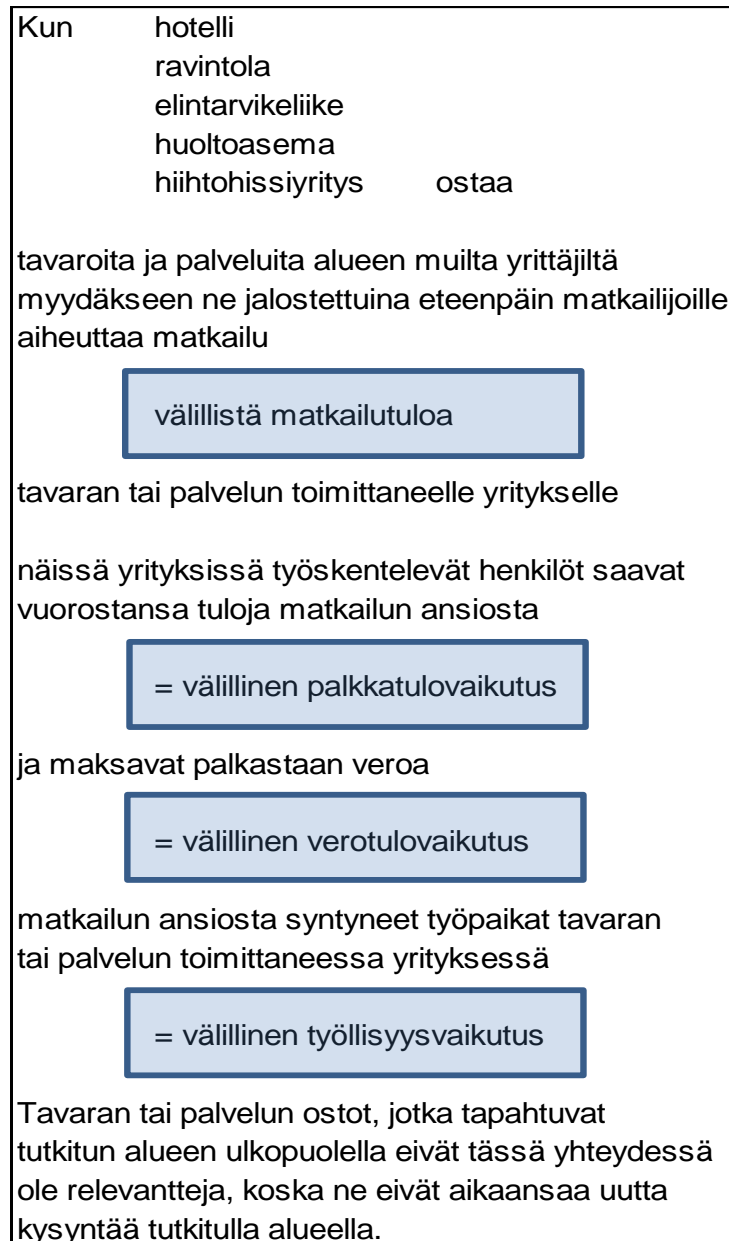
Kuten kuviosta 2 käy ilmi, matkailijoiden käyttämä rahamäärä menee ensimmäisenä yrityksille ja niiden työntekijöille. Näin yritykset kasvavat ja voivat palkata lisää henkilökuntaa. Yritykset ja työntekijät taas maksavat veroja, jotka menevät kunnalle tai valtiolle. Johdettu matkailutulo tarkoittaa sitä, jos matkailutulojen ansiosta saatuja palkka- tai verotuloja käytetään kunnan sisällä, tai jos matkailutulojen ansiosta syntyy uusia työpaikkoja.

Matkailulla on myös hyvin moninaiset kerrannaisvaikutukset alueelliseen talouteen. Primaariset yritykset hankkivat usein tuotteita tai palveluja muilta yrityksiltä, jolloin myös nämä yritykset sekä niiden työntekijät hyötyvät matkailutulosta. Yritykset ja työntekijät maksavat veroja, jolloin osa matkailutulosta menee myös kunnalle ja valtiolle. Matkailutuloja saavan yrityksen työntekijä voi kuluttaa palkkaansa paikallisiin yrityksiin tai kunta voi sijoittaa yrityksiltä saatuja verotuloja alueen palveluihin tai ostaa palveluja paikallisilta yrityksiltä, jolloin alue hyötyy jälleen. Edellä mainittuja johdettuja vaikutuksia on vaikea laskea tarkasti, ja niiden vaikutukset ovat pienillä alueilla hyvin marginaalisia. (Hemmi & Vuoristo 1993, 154–156.) Matkailuelinkeinon parissa toimivat yritykset ovat usein hyvin työvoimavaltaisia, joten myös työllisyys paranee alueella ja houkuttelee samalla uusia asukkaita alueelle (Heikkilä & Viljanen 2000, 4).

Kuviot 3 ja 4 selventävät, mikä ero matkailutulon välittömällä ja välillisillä kerrannaisvaikutuksilla on. Yritykset, jonne matkailijat kuluttavat rahaansa, tuottavat välittömiä kerrannaisvaikutuksia. Näille yrityksille matkailijoiden tuoma matkailutulo on myös välitöntä. Välillinen matkailutulo ja sen vaikutukset kuuluvat kerrannaisvaikutusten piiriin, koska se ei synny samalla hetkellä, kun matkailija tuo välitöntä matkailutuloa johonkin primaariseen yritykseen, vaan vasta silloin kuin kyseinen yritys ostaa palveluita ja tuotteita joltakin toiselta yritykseltä. Jos yritysten työllistämät henkilöt käyttävät palkkaansa tai yritysvoittojaan tavaroihin tai palveluihin alueella, siitä syntyy johdettua matkailutuloa. Yritykset, jotka saavat johdettua matkailutuloa, tuovat myös johdettua palkkatuloa, johdettua verotuloa ja johdettua työllisyysvaikutusta. (Hemmi ym. 1986, 106–112.)



Kuvio 3. Välittömän matkailutulon synty (Hemmi ym. 1986).



Kuvio 4. Välillisen matkailutulon synty (Hemmi ym. 1986).

Olennaisin ero välittömän ja välillisen matkailutulon välillä on se, että kuka ostaa palveluita tai tavaroita, ja keneltä. Jos matkailija ostaa yritykseltä, kyseessä on välitön matkailutulo, mutta jos matkailuyritys ostaa joltakin toiselta yritykseltä, kyseessä on välillinen matkailutulo.

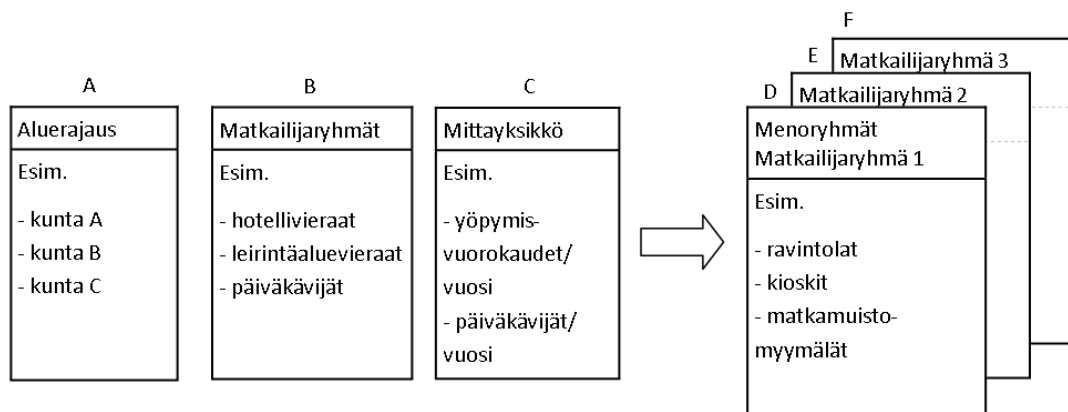
Matkailun alueelliset vaikutukset selvitetään yleensä tutkittavan alueen tulevia ja meneviä rahavirtoja seuraamalla. Tavoitteena on saada tietoa matkailun tuottamasta tulosta, matkailun vaikutuksista vaihtotaseeseen ja työllisyyteen, kerrannaisvaikutuksista ja matkailuun osoitetuista investoinneista. (Hemmi ym. 1986, 15.) Menomenetelmässä on siis tarkoitus tiedustella matkailijoilta tietoa heidän käyttämästään rahamäärästä, kun taas tulomenetelmän tarkoitus on tiedustella primaarisilta yrityksiltä matkailijoiden tuomaa rahaa yritykselle. Molemmista menetelmistä saadaan tulokseksi välitön matkailutulo, joten niitä voidaan verrata toisiinsa ja tarkastaa kuinka hyvin ne korreloivat keskenään. Matkailutulon pohjalta voidaan laskea kerrannaisvaikutukset ja johdetut vaikutukset, joka tehdään usein jonkun tietyn kertoimen avulla. Välillisiä vaikutuksia voidaan kuitenkin selvittää myös yrityshaastatteluilla, mikäli tutkittava alue ei ole erityisen suuri. Tällöin saatava tulos on luotettavampi, mutta työmäärä on suurempi.

3.2 Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä

Malli sai alkunsa vuonna 1978, kun pohjoismaiden ministerineuvosto myönsi varoja projektiin, jonka tarkoituksena oli kehittää menetelmä, jolla voitaisiin mitata matkailun taloudellista merkitystä sekä välittömiä ja välillisiä työllisyysvaikutuksia alueellisella ja kunnallisella tasolla. Projektiryhmä koostui eri pohjoismaiden jäsenistä. Suomea oli edustamassa Heikki Artman ja Tom Ylkänen matkailun edistämiskeskuksesta. Projektiryhmän tavoitteena oli luoda sellainen malli, joka soveltuisi käytettäväksi kaikissa pohjoismaissa ja jota pystytään soveltamaan yksittäisten tutkimusprojektien eri vaatimustasoihin. Mallista oli tarkoitus tehdä teknisesti helposti ymmärrettävä, jotta tutkimusmenetelmiin tottumatonkin ymmärtäisi mallin toiminnan. Erityistä huomiota kiinnitettiin kerrannaisvaikutusten huomioimiselle. Malli valmistui useiden testausten ja parantelujen jälkeen vuonna 1981, jolloin se luovutettiin pohjoismaiselle ministerineuvostolle. Suomessa mallia testattiin vielä Jyväskylässä ja Kuusamossa, kunnes se julkaistiin vuonna 1983. (MEK 1983, 1–2.)

Menetelmä soveltuu alueen kokonaismatkailun ja muun elinkeinoelämän välisen yhteyden tutkimiseen. Sen avulla voidaan myös tutkia jonkin tietyn ilmiön, kuten lisääntyneen kulttuurimatkailun, vaikutusta alueeseen. Malli on rakennettu jo tunnetuista eri menetelmistä, joten sitä varten ei ole kehitetty uusia tieteellisiä menetelmiä. Malli on pyritty tekemään sellaiseksi, että tutkimusmenetelmiä tuntematonkin henkilö pystyy ymmärtämään yhteyksiä ja tekemään arvioiteja menetelmän avulla. Kerrannaisvaikutusten arvioimiseen on kiinnitetty erityishuomiota. Tämän vuoksi niitä ei lasketa vain kertoimilla, vaan kerrannaisvaikutukset perustuvat matkailuyritysten ostoketjun 2–3 ensimmäisen kierroksen yritysten analyysiin. (MEK 1983, 3–4.)

Prosessi alkaa alueen ja matkailijaryhmien rajauksella sekä mittayksikön valitsemisella. Laatikkoon A merkitään alue, jota tutkimus koskee, ja laatikkoon B matkailijaryhmät, jotka halutaan ottaa huomioon tutkimuksessa. Laatikossa C päätetään, minkälaista mittayksikköä tutkimuksessa halutaan käyttää. Seuraava vaihe (laatikot D–F) suoritetaan menomenetelmällä, eli kartoitetaan eri matkailijaryhmien menot eri toimialoihin tai yrityksiin. Tulot saadaan selville yleensä erilaisilla matkailijoille kohdistetuilla kyselyillä. (MEK 1983, 5–8.)



Kuvio 5. Menomenetelmä pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).

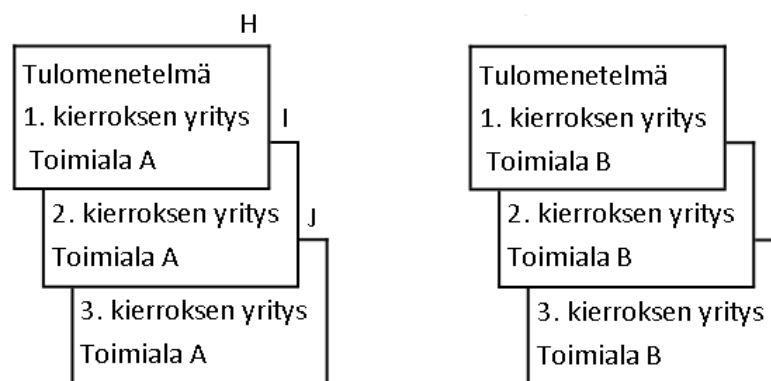
Laatikoissa A–C valitaan erilaiset rajaukset ja kriteerit, jonka jälkeen voidaan suorittaa vaiheet D–F kyselyn avulla. Vaiheen A–F tulokset käyvät ilmi laatikosta G, johon matkailijoiden kulutus jaetaan matkailijaryhmien ja menoryhmien mukaan. (MEK 1983, 5–8.)

G

Suora kulutus (matkailuliikevaihto) menomenetelmän mukaan		
	Menoryhmät	
	Toimiala 1	Toimiala 2
Matkailijaryhmät		

Kuvio 6. Menomenetelmän yhteenveto pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).

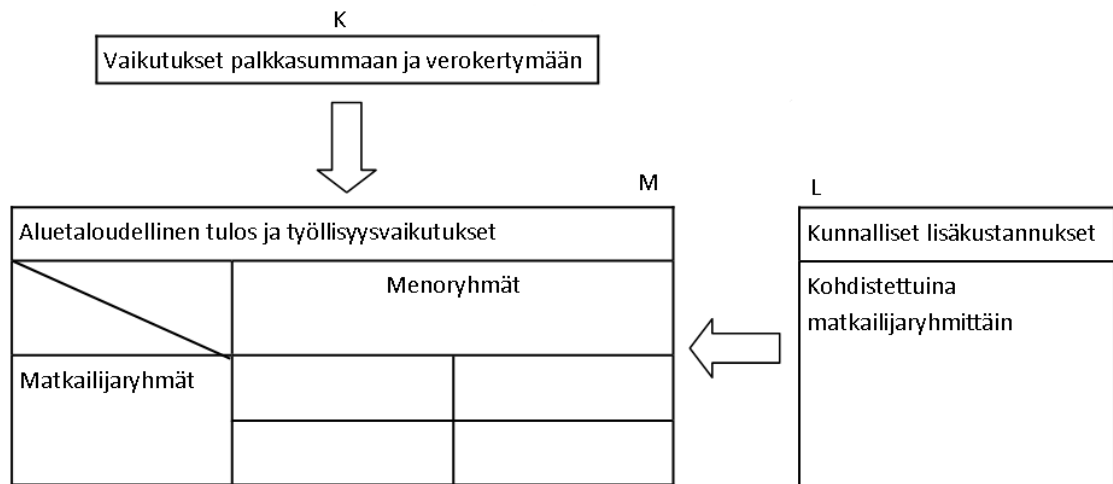
Laatikosta G näkee selvästi mitkä matkailijaryhmät ovat käyttäneet rahaa mihinkin toimialaan. Jos tutkimuksen tavoitteena on vain selvittää matkailun aiheuttaman bruttoliikevaihdon lisääntyminen menomenetelmän keinoin, tutkimus päättyy tähän. Mikäli tutkimusta jatketaan ottamalla mukaan tulomenetelmä, kerätään seuraavaksi tietoa yritysten tuloista (kuvio 7). Yritykset on järkevää jakaa toimialoittain, mikäli kyseessä ei ole erittäin pieni paikkakunta. (MEK 1983, 5-8.)



Kuvio 7. Tulomenetelmä pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).

Laatikko H kuvaa yritystä, johon matkailijoiden menot kohdistuvat suoraan. Laatikot I ja J kuvaavat toisen ja kolmannen kierroksen yrityksiä, eli yrityksiä, joiden asiakas ensimmäisen kierroksen yritys on. Kierrosten lukumäärä riippuu alueen koosta ja siellä sijaitsevista yrityksistä. Pienellä alueella ei tarvita välttämättä kolmatta kierrosta lainkaan, ja isolla alueella voi kierroksia tulla jopa

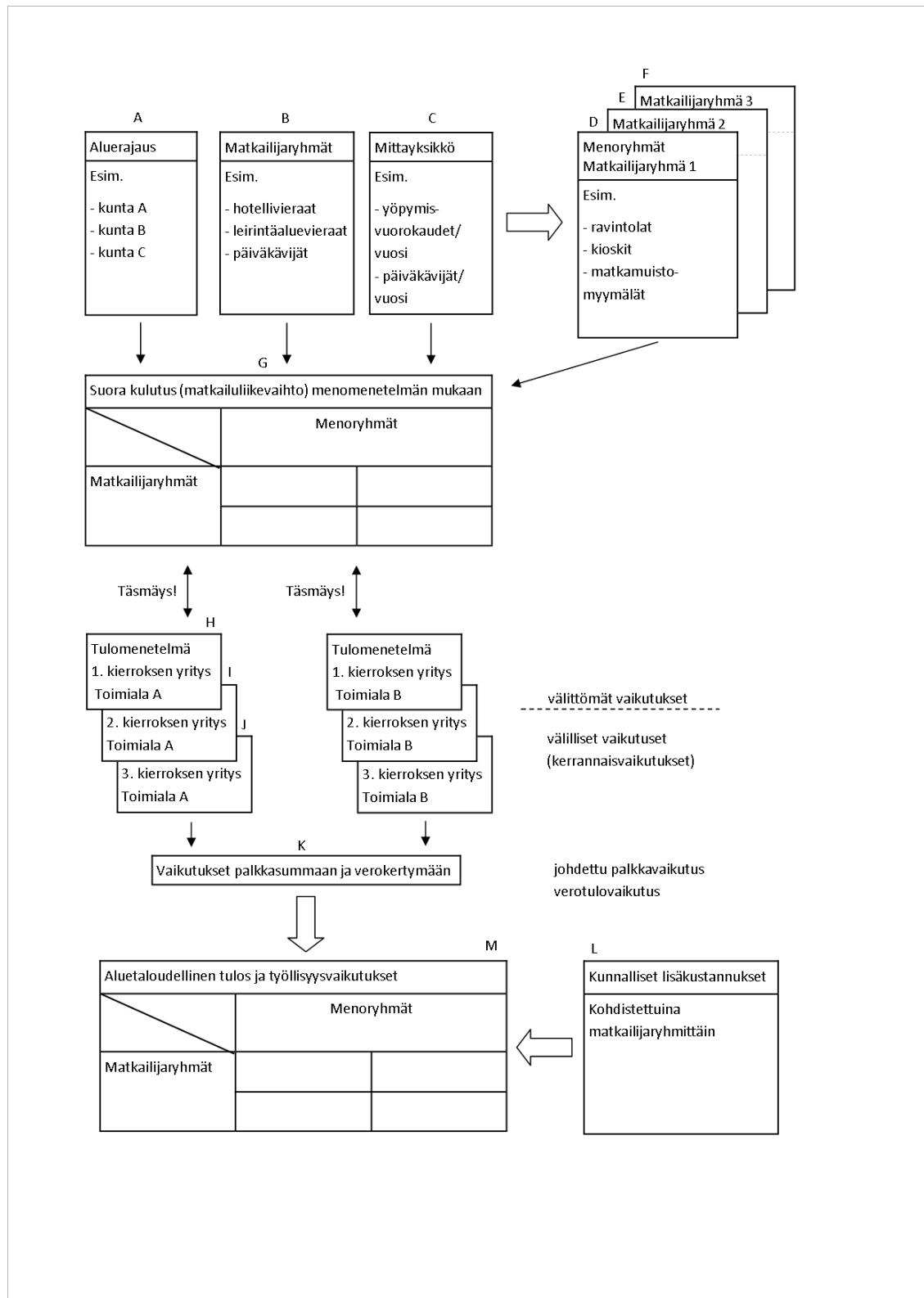
neljä tai enemmän. Tulokset kerätään yrityshaastattelulla. Välittömät vaikutukset päättyvät laatikkoon H, ja siitä eteenpäin alkavat välilliset eli kerrannaisvaikutukset. Viimeisenä vaiheena kerätään data lopuistakin kerrannaisvaikutuksista ja tehdään yhteenveto tuloksista. (MEK 1983, 5–8.)



Kuvio 8. Kerrannaisvaikutukset ja yhteenveto pohjoismaisessa mallissa (MEK 1983).

Vaikutukset työllisyyteen ja verotuloihin saadaan laatikoista H–K, eli yritysten haastatteluista ja niiden tuloksista. Lisäksi laatikossa L otetaan huomioon kunnalliset lisäkustannukset, eli kustannukset, joita kunnalle aiheutuu matkailun edistämisestä. Kaiken kerätyn tiedon tulokset ja johtopäätökset päätyy matriisiin M analyysiin aluetaloudellisista tuloksesta ja matkailun työllisyysvaikutuksesta. Analyysissa on kuva matkailun kokonaistaloudellisista vaikutuksista ryhmiteltyinä kulutusryhmiin ja matkailijaryhmiin. (MEK 1983, 5–8.)

Kaikki ylempänä kuvatut vaiheet (kuviot 5–8) kuuluvat yhteen, yhdeksi kokonaiseksi prosessiksi (kuvio 9). Kaikkia vaiheita ei tarvitse tehdä, mikäli tutkimus ei sitä vaadi. Voidaan esimerkiksi tutkia ainoastaan matkailijoiden kulutusta menomentelemän avulla, tai vaikka pelkästään matkailijoista aiheutuneita tuloja ja menoja kunnalle tai kaupungille.



Kuvio 9. Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä kokonaisuudessaan (MEK 1983).

Vaiheet A–G muodostavat mallin menomenetelmän, ja vaiheet H–K mallin tulomenetelmän. Meno- ja tulomenetelmä voidaan täsmäyttää keskenään, ja näin menomenetelmä voidaan tarkistaa tulomenetelmän avulla. Matkailutulon välittömät vaikutukset koostuvat laatikoista A–H ja välilliset vaikutukset laatikoista I–K. (MEK 1983, 5–8.)

4 CASE NAANTALIN VIERASVENESATAMA

4.1 Lähtötilanne

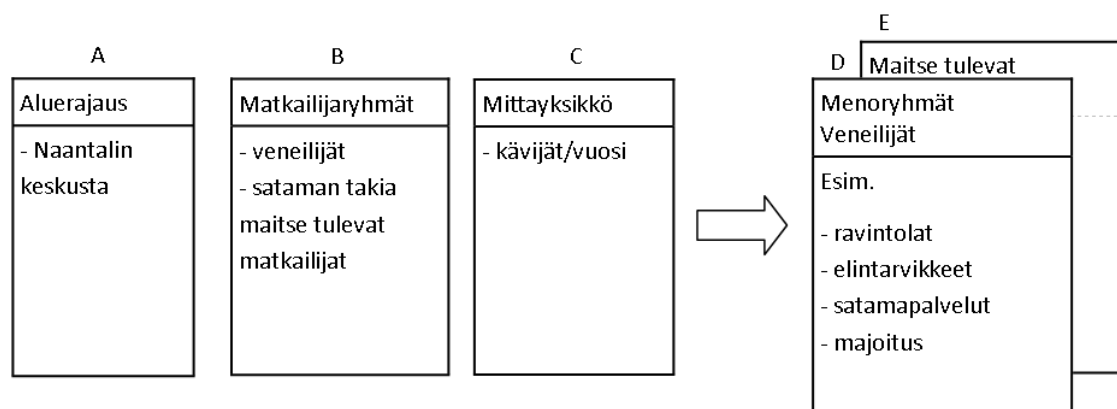
Naantalin asukasmäärä oli vuoden 2011 päätyttyä 18 871, ja näistä kaksi kolmasosaa asuu Naantalin keskustan ympäristössä. Naantalissa on 1 330 kaupungin ylläpitämää venepaikkaa, joista 130 sijaitsee keskustassa vanhankaupungin vierasvenesatamassa. (Naantalin kaupunki 2012.) Naantalia kutsutaan usein kesäkaupungiksi ja kesäisin sinne saapuu paljon ulkopaikkakuntalaisia nauttimaan kaupungista ja sen antimista. Yksi tärkeä tulokanava on juuri venesatama, joka sijaitsee aivan keskustassa. Tämän huomaa myös idyllisestä sataman ympäristöstä. Vaikka Naantalissa on kesäisin paljon muutakin nähtävää, kuten Kultaranta ja Muumimaailma, on vanhan kaupungin alue satamineen ja merimaisemineen kuitenkin sen yksi suurimmista vetovoimista. Venesatama ja sen ympäristö on monessa muussakin järven tai meren rannalla sijaitsevassa kunnassa suosittu kohde, joten yleinen malli venesataman matkailutulon arviointiin olisi tarpeellinen väline.

Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus teki Naantalille tutkimuksen matkailun taloudellisista vaikutuksista vuodelta 2011. Tutkimus valmistui helmikuussa 2012 ja se julkaistiin maaliskuun lopussa. Tutkimus toteutettiin pohjoismaisen meno-tulomenetelmän keinoin. Naantalin saama välitön matkailutulo vuonna 2011 oli lähes 54 miljoonaa euroa. Tästä summasta suurimman osan tuotti majoitus- ja ravitsemistoiminta (58 %), vähittäiskauppa (22 %) ja ohjelmalvelut (16 %). Vuodesta 2005 matkailutulo on reaaliarvoltaan kasvanut 6,3 miljoonaa euroa eli 14,7 prosenttia. Niin sanotun vanhan Naantalin matkailutulo oli 49,4 miljoonaa euroa. Tähän summaan ei siis ole laskettu Merimaskun, Rymättylän tai Velkuan osuutta. Naantalin keskustan alue tuottaa siis yli 90 prosenttia kaikesta matkailutulosta ja on näin kaikkein tärkein alue Naantalin matkailulle. Tämän vuoksi tässä tutkimuksessa tarkastellaan vain keskustan vierasvenesatamaa. Naantalin matkailutulotutkimuksessa selvitettiin

myös tulevaisuuden näkymiä kysymällä yrityksiltä liikevaihdon sekä työvoiman kehitystä ja investointiaikomuksista. Suurin osa arvioi liikevaihdon ja työvoiman kysynnän kasvavan. Positiivista on se, että lähes jokainen toimiala aikoo kasvattaa tai pitää ennallaan investointejaan. Yritysten kaupungille suunnatuissa kehitysehdotuksissa oli selkeästi esillä venesatama ja saaristo. Monet yritykset halusivat, että venesatamaan investoitaisiin ja saaristoa tuotaisiin enemmän esille muun muassa markkinoinnin keinoin. (Matkailun taloudelliset vaikutukset Naantalissa vuonna 2011.)

4.2 Pohjoismaisen mallin soveltaminen ja analysointi

Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä on helpoin esitellä kuviossa 9 esitetyn kaavion avulla. Kaavio on jaettu osiin, jotka on täytetty tarvittavilla tiedoilla. Ensimmäiseksi päätetään rajaukset ja tehdään niiden perusteella kysely matkailijoiden rahankäytöstä menomenetelmää käyttäen.



Kuvio 10. Menomenetelmä sovellettuna (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)

Kuviossa 10 laatikkoon A syötetään alueen rajaus, laatikkoon B matkailijaryhmät ja laatikkoon C mittayksikkö. Tutkimuksen alueena on Naantalin kaupungin keskusta ja matkailijaryhminä veneilijät sekä maitse tulevat matkailijat, jotka tulevat Naantaliin nimenomaan venesataman ympäristön vuoksi. Ensimmäinen matkailijaryhmä on helppo rajata, mutta jälkimmäinen matkailijaryhmä on mutkikkaampi. Moni matkailija voi tulla käymään Naantalissa

osittain venesataman ympäristön takia ja osittain jonkin muun seikan takia, joten rajanveto joissain tapauksissa voi olla hankalaa. Lisäksi ainoa keino saada selville, onko matkailija tullut maitse venesataman takia, on kysyä sitä suoraan matkailijalta. Kyselyn toteuttaminen matkailijoille on sikäli helppoa, että se voidaan toteuttaa venesataman lähistöllä, koska molemmat matkailijaryhmät liikkuvat tällä alueella. Veneilijöiden on pakko tulla maihin venesataman kautta ja sataman ympäristön takia maitse tulevat matkailijat viettävät tietenkin aikaansa sataman lähistöllä. Mittayksiköksi on kätevintä valita kävijät/vuosi, jolloin tulokset saadaan vuositasolla. Tulokset voidaan tämän lisäksi jakaa kausittain, jolloin voidaan esimerkiksi tarkastella, kuinka paljon enemmän kesäkuukausina tulee tuottoa verrattuna muihin kuukausiin.

Kysely voidaan suorittaa monin eri tavoin, mutta Naantalın tapauksessa suositeltavaa olisi tehdä haastattelukysely venesataman lähistöllä. Toinen vaihtoehto olisi lomakekysely, jossa lomakkeet jaettaisiin, kun matkailijat saapuvat paikalle. Heitä pyydetäisiin täyttämään lomake ja palauttamaan se joko heti takaisin, tai johonkin ennalta sovittuun paikkaan myöhempanä ajankohtana. Jälkimmäisessä tapauksessa lomakkeen palautuksesta pitäisi saada joku pieni palkkio, tai lomakkeet jää helposti palauttamatta. Kyselyn pitäisi sisältää kysymyksiä matkailijan tideoista, motiiveista ja matkailumenoista. Matkailijan pitää siis vastata kuka hän on, miksi hän on täällä ja kuinka paljon hän kuluttaa rahaa matkansa aikana. Lisäksi kysymyslomakkeiden avulla lasketaan tai arvioidaan matkailijoiden määrä ja heidän osuus kokonaismatkailusta. Kausiluonteisuuden vuoksi, vuosittaisten matkailijamäärien arvioiminen voi olla hankalaa, koska venekautena matkailijamäärät ovat huomattavasti suurempia kuin muina aikoina vuodesta. Tässä tapauksessa olisi parasta tutkia vain venekauden matkailijoita, ja tehdä arviot vuoden loppuista matkailijoista. Vaihtoehtoisesti venekauden ulkopuoliset matkailijat voidaan jättää kokonaan tutkimatta, sillä heidän osuus on marginaalinen.

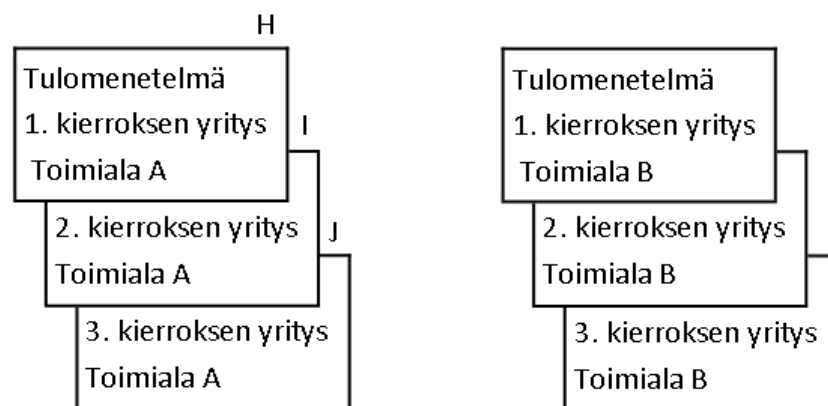
Laatikot D ja E edustavat eri toimialoja tai yrityksiä, joihin matkailijat kuluttavat rahojansa. Tässä tutkimuksessa tällaisia toimialoja ovat muun muassa satama-,

elintarvike-, majoitus- ja ravintolapalvelut. Nämä tulokset saadaan myös matkailijoille kohdistetun kyselyn avulla. Naantalin tapauksessa yrityksiä on juuri sen verran, että ne kannattaa jakaa toimialoihin eikä tarkastella yksittäisinä yrityksinä. Kun tiedossa on alueen matkailun laajuus ja matkailijoiden kulutus toimialoittain, niistä voidaan tehdä kuvion 11 esittämä taulukko. Taulukossa esitetään matkailijoiden suora kulutus matkailija- ja menoryhmittäin.

Suora kulutus (matkailuliikenvaihto) menomenetelmän mukaan			
Menoryhmä Matkailijaryhmä	(Toimiala 1) Ravintolat	(Toimiala 2) Satamapalvelut	(Toimiala 3) Majoitus
Veneilijät			
Maitse tulleet			

Kuvio 11. Menomenetelmän yhteenveto (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)

Tulokset merkitään euroina vuodessa, mikäli mittayksikkönä on käytetty vuosittaisia kävijöitä. Matkailijoille kohdistetussa kyselyssä matkailijat arvioivat kulutustansa vuorokausitasolla tai koko matkan yhteiskulutuksena käytännöllisyyden vuoksi, mutta taulukossa ne on parempi esittää vuositasolla. Tähän vaiheeseen siis päättyy menomenetelmä ja tutkimusta jatketaan tästä eteenpäin tulomenetelmän avulla.



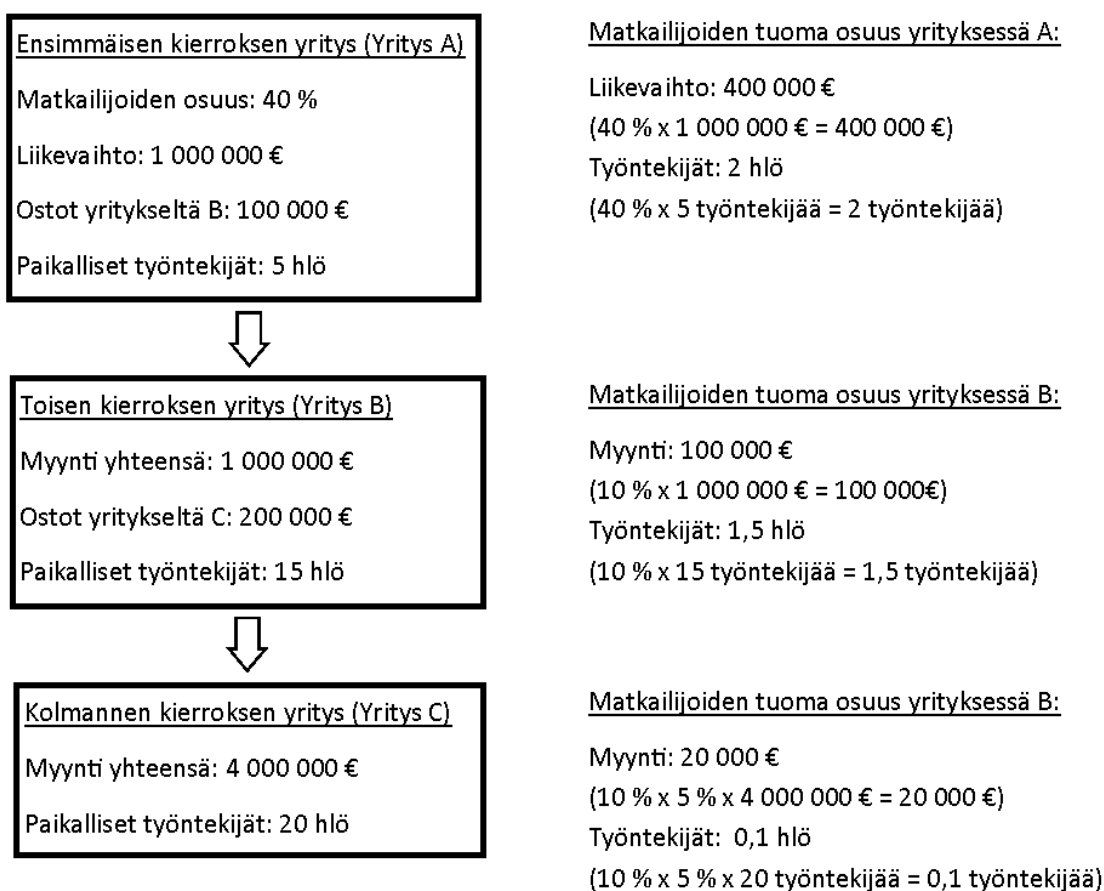
Kuvio 12. Tulomenetelmä sovellettuna (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)

Tulomenetelmä perustuu yritysten matkailijoilta saatuihin tuloihin. Nämä tiedot saadaan selville yrityshaastatteluilla, jonka tulokset merkitään laatikoihin H–J. Haastattelussa kysytään yrittäjien arvioita siitä, kuinka iso osa liikevaihdosta tulee kohderyhmänä olevista matkailijoista. Lisäksi yrittäjiltä kysytään kohdealueella asuvan henkilöstön määrä ja kohdealueella olevien palvelujen ja tavaroiden toimittajia. Näiden kysymysten avulla saadaan selville kuinka ison rahamäärän kohderyhmä tuo yrityksille ja kuinka moni työntekijöistä maksaa veronsa kohdealueelle. Lisäksi ensimmäisen kierroksen yrityksiltä saadaan selville näiden ostot toisen kierroksen yrityksiltä. Vastaavanlainen kysely tehdään toisen kierroksen yrityksille ja tarvittaessa vielä kolmannen ja neljännen kierroksen yrityksille.

Yrittäjien pitää itse arvioida kohderyhmän osuutta koko asiakasmäärästään, ja se voi olla hankalaa, mikäli minkäänlaista seurantaa ei ole järjestetty. Tässä tutkimuksessa kohderyhmänä on veneilijät ja maitse venesataman ympäristön takia tulleet matkailijat. Tällainen kohderyhmä voi olla vaikea arvioitava yrittäjälle. Veneilijät voi olla vielä kohtalaisen helppo tunnistaa, mutta maitse tulevat ovat jo selkeästi vaikeammin tunnistettava ryhmä. Vaikeasti tunnistettavien kohderyhmien arvioiminen johtaa helposti karkeisiin arvioihin, jolloin tutkimuksen luotettavuus kärsii. Menomenetelmällä saadaan kuitenkin samat tulokset, joten tutkimus pystytään suorittamaan loppuun, vaikka yrityksiltä ei tarkkaa tietoa matkailijoiden kulutuksesta saataisikaan. Henkilöstön määrä ja ostot muilta yrityksiltä on sen sijaan helpompi arvioida. Yrityshaastattelujen jälkeen voidaan laskea vaikutukset palkkasummaan ja verokertymään. Tämän lisäksi huomioon pitää ottaa kunnalliset lisäkustannukset, jonka jälkeen voidaan laskea lopulliset tulokset.

Kysely on paras tehdä haastatteleamalla, joko paikan päällä tai puhelimitse. Yritykset jaotellaan toimialojen mukaan ja ensimmäiseksi lasketaan kohderyhmien osuus yrityksen liikevaihdosta. Tämän jälkeen voidaan laskea, kuinka ison osuuden kohderyhmät aiheuttavat yrityksen veroista ja työllisyydestä. Jos kohderyhmän osuus liikevaihdosta on esimerkiksi 20 prosenttia, yrityksen veroista viidesosa aiheutuu kohderyhmien takia. Jos

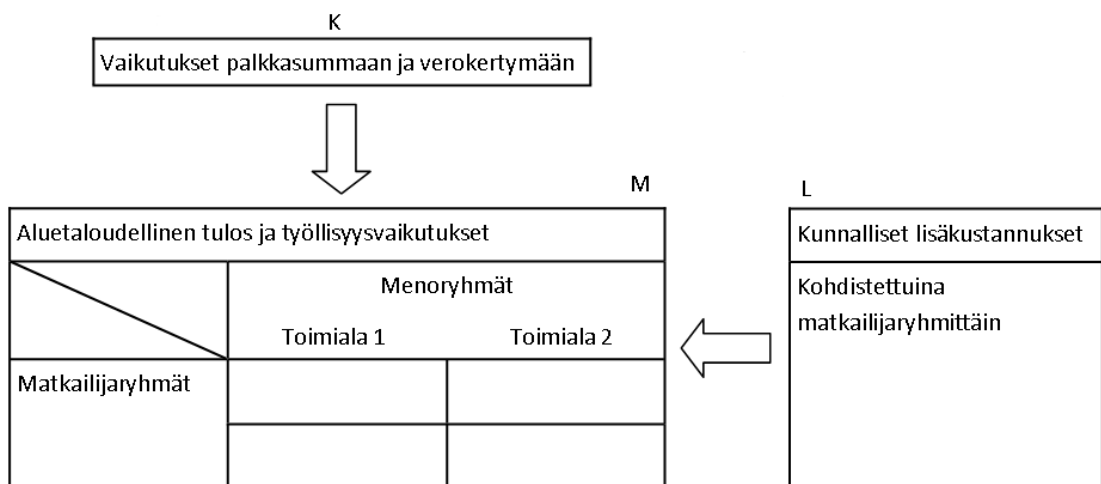
yrityksessä on kymmenen työntekijää, kaksi niistä on työllistetty kohderyhmän takia. Ostot muilta yrityksiltä taas kysytään sen vuoksi, että tiedetään toisen kierroksen yritykset. Toisen kierroksen yrityksille tehdään samanlainen kysely kuin ensimmäisen kierroksen yritykselle, mutta tällä kertaa osuuksia liikevaihdosta ei tietenkään lasketa matkailijoiden, vaan ensimmäisen kierroksen yrityksen ostojen perusteella. Seuraavassa esimerkissä kuvataan sitä, miten toisen ja kolmannen kierroksen osuudet lasketaan.



Kuvio 13. Kerrannaisvaikutusten osuus yrityksissä.

Kuvion 13 esimerkissä Yrityksessä A matkailijoiden osuus on 40 %, joten myös matkailijoista aiheutuva liikevaihto ja paikallisten työntekijöiden määrä lasketaan saman prosentin mukaan. Yrityksessä B matkailijoiden osuus lasketaan myynnin osuudesta Yritykselle A, eli tässä tapauksessa 10 prosenttia. Yrityksen C osuuden laskeminen on jo monimutkaisempaa. Yrityksen B ostot Yrityksen C

myynnistä on 5 prosenttia, mutta koska Yrityksen B osuus Yrityksen A ostoista oli 10 prosenttia, pitää nämä prosentit kertoa keskenään. Tästä laskutoimituksesta tulee tulokseksi enää vain puoli prosenttia, joten Yrityksen C kokonaismyynnin osuudesta 0,5 % on matkailijoiden aiheuttamaa. Tietenkin todellisuudessa Yritys C voi myydä tavaraa myös muille yrityksille, joiden asiakkaina on matkailijoita, jolloin myös ne pitää ottaa huomioon. Kuten esimerkistä käy ilmi, kolmannen kierroksen yritysten osuudet ovat jo todella pieniä. Yritysten jälkeen kerätään lisää tietoa kerrannaisvaikutuksista ja tehdään kaikista saaduista tuloksista yhteenveto.



Kuvio 14. Kerrannaisvaikutukset sekä meno- ja tulomenetelmän yhteenveto (MEK 1983.)

Kuviossa 14 lasketaan matkailijoiden vaikutus palkkasummaan ja verokertymään (laatikko K), eli toisin sanoen se kertoo, kuinka paljon tutkimuksen kohderyhmän matkailutulo vaikuttaa Naantalın verokertymään ja työllisyyteen. Verokertymä lasketaan yritysten maksamista yhteisöveroista ja Naantalissa asuvien työntekijöiden palkoista. Nämä lasketaan yrityshaastatteluiden saatujen tuloksien perusteella. Ennen kuin lopulliset tulokset saadaan koottua yhteen, pitää vielä ottaa huomioon kunnalliset lisäkustannukset laatikossa L. Nämä tarkoittavat niitä kustannuksia, joita Naantalille aiheutuu kohderyhmän matkailijoiden takia. Tässä tutkimuksessa satamakulut ovat erittäin hyvä esimerkki, sillä kaikki kaupungin satamaan

kohdistuvat kulut ovat tällaisia. Mikäli vanhan kaupungin venesatamaa ei olisi, ei olisi myöskään tutkittavaa matkailijaryhmää. Näissä kuluissa otetaan huomioon niin materiaaliset kustannukset kuin työtunnit ja niiden kustannukset. Nämä jäävät Naantalın kaupungin arvioitaviksi.

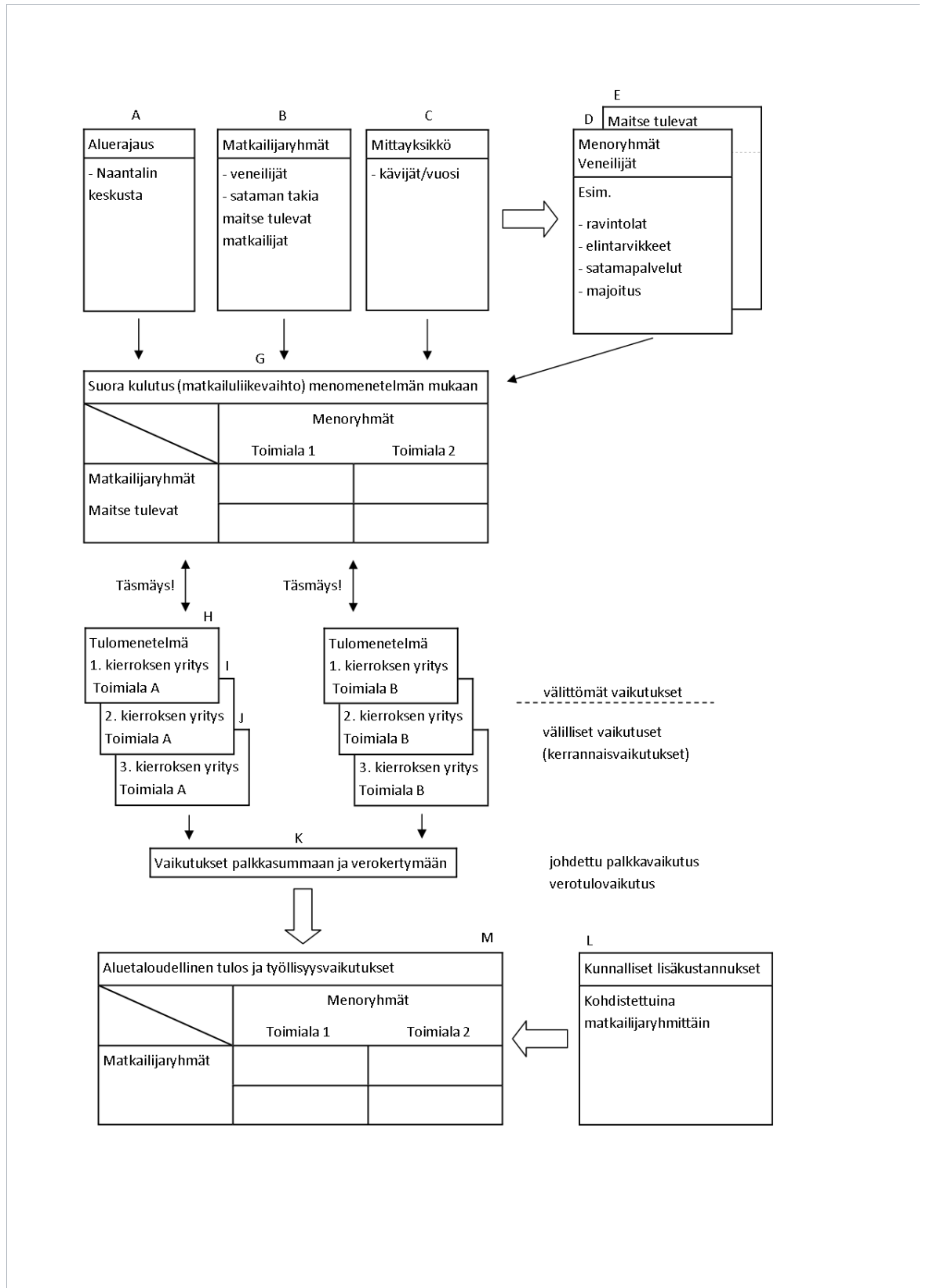
Kun laatikon L tulokset on saatu, voidaan tehdä yhteenveto venesatamasta aiheutuvan matkailun vaikutuksista toimialoittain. Tässä yhteenvedossa on mukana välittömät ja välilliset matkailutulot, palkkatulot ja verotulot toimialoittain jaoteltuna. Lopullinen yhteenveto ottaa huomioon kaikki vaikutukset, jota tutkimuksen aikana on tutkittu. Siitä tehdään samantyyppinen taulukko kuin mitä menomenetelmän päättyessä tehtiin, mutta se vain sisältää enemmän tietoa.

Menoryhmä Matkailija- ryhmät	Ravintola		Satama- palvelut		Yhteensä		Työllisyys
	a	c	a	c	a	c	
Veneilijät	a	c	a	c	a	c	e
	b	d	b	d	b	d	
Maitse tulleet	a	c	a	c	a	c	e
	b	d	b	d	b	d	
Yhteensä	a	c	a	c	a	c	f
	b	d	b	d	b	d	
Työllisyys	g		g		h		i

Kuvio 15. Lopullisen yhteenvedon taulukko (kuvaa muokattu) (MEK 1983.)

Lopullinen yhteenvetotaulukko näyttää kuviossa 15 esitetyltä taulukolta. Esimerkkitaulukosta on karsittu osa toimialoista pois. Ruutuihin a merkitään suorat matkailumenot, eli matkailijoiden kulutus paikallisiin yrityksiin. Nämä luvut tulevat suoraan kuviossa 13 esitetyistä taulukosta. Ruutuihin b merkitään matkailijoiden Naantalille tuomat tulot, eli kuinka paljon Naantali on tienannut

verotuloina sen jälkeen, kun kunnan omat kulut on vähennetty summasta. Ruutu c saadaan kun ruutu b jaetaan ruudulla a, joten se kertoo siis nettotuloksen prosentteina. Tällöin voidaan vertailla eri matkailijaryhmien kesken matkailun aiheuttamaa liikevaihtoa aluetaloudelliseen ”voittomarginaaliin”. Ruutuun d merkitään nettotulos mittayksikköä kohden, eli tässä tapauksessa vuosittainen nettotulos. Ruutuihin e lasketaan Naantalin käyttämä työvoima kutakin matkailijaryhmää kohden ja ruutuihin g lasketaan yritysten käyttämä työvoima kaikkia matkailijaryhmiä kohden. Ruutuihin f ja h lasketaan Naantalin ja yritysten käyttämä työvoima yhteen ja ne summataan vielä ruutuun i, josta siis nähdään kyseisten matkailijaryhmien työllisyysvaikutus Naantalissa. Kaikki vaiheet kerätään jälleen yhdeksi prosessiksi, jolloin Naantaliin sovellettu malli näyttäisi kuviossa 16 esitettyä mallilta.



Kuvio 16. Sovelletut taulukot yhdistettynä kokonaiseksi prosessiksi (kuva muokattu) (MEK 1983.)

Tällä tutkimuksella saataisiin monipuoliset tulokset vanhankaupungin venesataman vaikutuksista Naantalın talouteen. Matkailun edistämiskeskuksen tutkimusmenetelmä, jonka pohjalta tämä sovellettu tutkimusmalli on tehty, sisältää ohjeet ja lomakkeet tutkimuksen tekoon. Tutkimus pitäisi suorittaa ehdottomasti kesäkuukausina, jolloin matkailukausi on parhaimmillaan Naantalissa. Tällöin saadaan kerättyä parhaiten dataa tutkimusta varten.

Ongelmakohtia mallin käyttämisestä kyseiseen tutkimukseen kuitenkin löytyy. Alkuperäinen malli on suunniteltu kunta ja aluetasolle, joten jos aluerajaus tehdään pienemmälle alueelle kuin kunta, voi kunnalla olla vaikeuksia arvioida käyttämiään resursseja tähän tiettyyn alueeseen. Tässä tutkimuksessa alueena on kuitenkin venesatama ja sen ympäristö, joten Naantalilla voi olla tarkat tiedot alueeseen käyttämisestä resursseista. Matkailijaryhmistä maitse tulleiden vuosittaista määrää voi olla hankala mitata, kun tästä ryhmästä ei ole mitään tilastollista tietoa. Ainoa keino on vain arvioida matkailijaryhmän vuosittaista määrää. Toisaalta kyseinen matkailijaryhmä voi osoittautua sen verran pieneksi, ettei sillä ole suurta vaikutusta tutkimuksen tuloksiin. Yritysten voi olla hankala arvioida kyseisten matkailijaryhmien osuutta koko asiakaskunnasta, jolloin ei saada tarkkaa arviota siitä, kuinka suuren osan liikevaihdosta kyseiset matkailijaryhmät tuottavat. Tällöin ei saada tarkkoja tuloksia siitä, kuinka ison osan matkailijaryhmät verotuloista tuottavat ja kuinka ison osan työvoimasta työllistävät.

4.3 Näkemyksiä tutkimuksen toteuttamisesta pohjoismaisen mallin mukaan

Tutkimuksessa haastateltiin asiantuntijaa ja Naantalın vanhan kaupungin venesataman vieressä sijaitsevia yrityksiä. Asiantuntija on Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskuksen tutkija. Hän on tehnyt muun muassa matkailutulotutkimuksen Naantalın kaupungille vuoden 2012 alussa. Yrityksistä haastattelussa olivat mukana Kahvila-Hotelli A, Ravintola B, Ravintola C ja Ravintola D. Ravintola B ja Ravintola C ovat saman yrittäjän omistuksessa. Kyseiset yritykset valittiin haastateltaviksi siksi, että kaikki niistä sijaitsevat aivan

venesataman vieressä, joten tutkimuksessa oleville matkailijaryhmille nämä yritykset sijaitsevat parhaalla paikalla. Ravintola D ei kuitenkaan tällä kertaa vastannut haastatteluun. Kaikki haastattelut suoritettiin puhelimen välityksellä. Haastattelujen tarkoituksena oli yleisesti kartoittaa onko pohjoismaista meno- ja tulomenetelmää mahdollista käyttää venesataman aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen. Asiantuntijalta kysyttiin mallin toimivuudesta Naantalin venesataman vaikutusten mittaamiseen ja yrityksiltä selvitettiin pystyisivätkö ne tarkasti arvioimaan tulomenetelmää varten tarvittavat tiedot.

Yrityksiltä kysyttiin ensimmäisenä satamamatkailijoiden osuutta koko asiakaskunnasta. Tällä kysymyksellä haluttiin hieman kartoittaa sitä kuinka iso tutkimuksessa esitettyjen matkailijaryhmien osuus on. Arviointi osoittautui yllättävän hankalaksi. Molemmat yrittäjät antoivat lopulta arvioidun prosenttiluvun, mutta rahamääriä ei osattu kertoa. Kahvila-Hotelli A arvioi satamamatkailijoiden osuudeksi noin 10 prosenttia sekä Ravintola B ja Ravintola C noin 15 prosenttia. Molemmat yrittäjät kuitenkin painottivat että arviot ovat näppituntumalta tehtyjä, joten niihin ei voi täysin luottaa. Kahvila-Hotelli A oli yrittänyt saada lisää veneilijöitä asiakkaakseen tarjoilemalla veneilijöille aamiaista, mutta idea ei ollut lähtenyt liikkeelle yhtä hyvin kuin oli toivottu. Kahvila-Hotelli A perusteli vähäistä satamamatkailijoiden asiakaskuntaansa sillä, ettei kahvila tarjoile ruokaa laisinkaan tällä hetkellä. Majoituksen veneilijät hoitavat yleensä omissa veneissään, joten hotellillekaan ei tule näistä matkailijaryhmistä kovin helposti asiakkaita.

Seuraavaksi kysyttiin sitä miten hyvin yritykset pystyvät arvioimaan satamamatkailijoiden osuutta asiakaskunnastaan. Tällä kysymyksellä oli tarkoitus saada selville onko yritysten mahdollista arvoida edellä esitetyn mallin tulomenetelmää varten tarvittavaa tietoa. Kummatkin yrittäjät joutuivat antamaan summittaisen arvioinnin asiakasmääristä. Syyksi osoittautui vaikea asiakaskunnan ryhmitteleminen. Tämän tyyppisissä yrityksissä asiakkaita tulee ja menee eikä asiakkaiden alkuperää seurata millään mittareilla. Molemmat ehdottivatkin että satamamatkailijoiden kulutusta mitattaisiin suoraan matkailijoilta kysymällä. Tämä olisi heidän mielestä parasta hoitaa joko

lomakekyselyllä tai satamassa suoraan haastatteluilla. Tämä keino olisi siis sama kuin edellä esitetyn mallin menomenetelmän tiedonkeruukeinot.

Kolmantena kysymyksenä oli naantalilaisen työvoiman osuus koko työvoimasta. Tässä oli jo enemmän eroja yritysten välillä. Ravintola B:ssä ja Ravintola C:ssä paikallisia työntekijöitä oli noin viidesosa kun taas Kahvila-Hotelli A:ssa lähes kaikki. Ravintola B ja Ravintola C työllistää noin satakunta työntekijää ja Amandis noin kymmenkunta työntekijää. Työntekijöiden määrä oli molemmilla isompi kesäisin. Paikallisten työntekijöiden määrä oli huomattava, joten työllisyysvaikutukset ja niistä aiheutuvat verotulot Naantalille ovat jo merkittäviä.

Viimeiseksi kysyttiin kuinka paljon yritykset ostavat palveluita tai tavaroita paikallisilta yrityksiltä. Molemmat yrittäjät kertoivat lähinnä ostavansa elintarvikkeita paikallisilta yrityksiltä. Suuremmat tukut sijaitsevat muilla paikkakunnilla, mutta torilta ja pieniltä elintarviketuottajilta, kuten kalastajilta, ostetaan tuotteita. Näiden osuus kokonaisuudesta ovat kuitenkin melko vähäiset ja riippuvat osaksi sadon määrästä ja kaudesta. Mallin tulomenetelmässä ei kannata siis kolmannen kierroksen yritysten arviointia ottaa huomioon, koska jo toisen kierroksen yritysten osuudet tuloksista ovat marginaalisia. Kahvila-Hotelli A kertoi lisäksi suosittlevansa asiakkailleen muita paikallisia yrityksiä mikäli heillä oli tarvetta tiettyjen palveluiden tai tuotteiden perään.

Haastatteluista saatiin myös muuta hyvää informaatiota. Molemmat yrittäjät muun muassa olivat sitä mieltä että tällainen tutkimus olisi hyvä tehdä. Erityisesti veneilijät ovat iso asiakaskunta, ja heitä haluttaisiin lisää venesataman viereisiin yrityksiin. Tämän vuoksi Kahvila-Hotelli A:n yrittäjä halusi tietää mitä palveluja veneilijät kaipaisivat, jotta yritys voisi kehittyä siihen suuntaan, että veneilijöiden määrä asiakaskunnassa lisääntyisi. Hän oli myös sitä mieltä että venesataman ympäristössä sijaitsevat yritykset ovat pudonneet kehityksen kelkasta ja palveluja pitäisi parantaa roimasti. Tämä varmasti toisi lisää veneilijöitä Naantalin vanhaan kaupunkiin.

Asiantuntija oli sitä mieltä, ettei tutkimuksen tavoitteita saavuteta yrityskyselyillä. Hänen mielestään ainoa keino saada luotettavat ja tarpeelliset tiedot on tehdä

kysely matkailijoille. Lisäksi hän painotti kenttätyön ja menomenetelmän tärkeyttä matkailutulon tutkimuksessa.

Näkemykset tukevat sitä ettei tulomenetelmä ole järkevä tutkimusvaihtoehto venesataman vaikutusten arviointiin. Yrityksillä ei ole tarpeeksi tarkkoja arvioita tarvittavista tiedoista. Ilman tarkkaa arviota satamamatkailijoiden osuudesta kokonaisasiakasmäärästä, häviää luotettavuus muusta tiedosta, joka sen pohjalta lasketaan. Tämän vuoksi ei ole mahdollista saada tarpeeksi luotettavia tuloksia yrityskyselyjen avulla. Tieto matkailijoiden menoista saadaan selville menomenetelmänkin avulla, joten tulomenetelmä voidaan jättää pois käytettävästä mallista. Kuten aiemmin esitettyjen tietojen perusteella huomataan, kolmannen kierroksen yritysten osuudet ovat niin marginaalisia ettei niiden huomioon ottaminen ole välttämätöntä, varsinkin Naantalissa kokoisessa kaupungissa.

4.4 Naantalissa mallin hahmottelu

Pohjoismainen meno- ja tulomenetelmä ei ole tarkoitettu pelkän venesataman aluetaloudellisten vaikutusten arviointiin, joten sitä joudutaan muokkaamaan melko paljon. Malli on kuitenkin hyvä lähtökohta tutkimuksen toteuttamiselle. Menomenetelmää voidaan käyttää sellaisenaan ja kerrannaisvaikutusten laskentaan mallista saa vinkkejä ja laskutapoja. Menomenetelmän avulla saadaan selville kuinka paljon sataman takia tulleet matkailijat kuluttavat rahaa eri menoihin. Tällä saa siis selville kuinka paljon lisää liikevaihtoa matkailijat tuovat paikallisille yrityksille. Bruttoliikevaihdon lisäys ei ole kuitenkaan läheskään ainoa vaikutus jonka matkailijat aiheuttavat. Kerrannaisvaikutusten arvioiminen onnistuu kuitenkin ilman tulomenetelmääkin. Venesataman vaikutuksia olisi hyvä selvittää niin Naantalissa kaupungin kuin yritystenkin kannalta. Tämän vuoksi pitäisi saada selville, kuinka paljon lisäarvoa satama tuo paikallisille yrityksille, sekä kuinka paljon hyötyä ja kustannuksia siitä aiheutuu kaupungille. Yrityksille matkailijat tuovat lisätuottoa, joten yritysten kannalta suurempi matkailijamäärä on parempi. Kaupungille asia on

monimutkaisempi. Kaupunki hyötyy siitä, että yritysten kasvaessa työllisyys lisääntyy ja kaupungin verotulot kasvavat palkkaverojen kautta. Kuluja taas aiheutuu sataman ylläpidosta. Kerrannaisvaikutukset ovat kaupungille erityisen tärkeitä, jotta se pystyy arvioimaan kuinka paljon satama tuottaa rahaa kulujen jälkeen. Tutkimuksen pitäisi siis kertoa vähintään välitön matkailumeno, välitön työllisyysvaikutus, välitön palkkatulovaikutus ja palkoista johdettu verotulovaikutus. Näillä tiedoilla pystytään arvioimaan jo melko hyvin venesataman aluetaloudellisia vaikutuksia.

Välitön matkailumeno lasketaan samoin kuin pohjoismaisessa meno- ja tulomenetelmässä. Data kerätään suoraan matkailijoilta kyselemällä. Kyselyssä on huomioitava erityisesti matkailijan tulon syy, jotta tiedetään kuinka moni matkailija tulee Naantaliin venesataman vuoksi. Menot kohdistetaan toimialoittain. Ainoastaan ne matkailijat, jotka ovat tulleet Naantaliin ensisijaisesti venesataman takia, otetaan huomioon matkailumenon laskennassa.

Työllisyysvaikutus selvitetään matkailumenosta saadun bruttoliikevaihdon avulla. Se saadaan kun lasketaan matkailijoiden tuoman liikevaihdon osuus toimialan yhteenlasketusta liikevaihdosta. Jos toimialan yhteenlaskettu liikevaihto on 50 miljoonaa euroa ja matkailijoiden tuottama osuus on 10 miljoonaa euroa, on matkailijoiden tuoma osuus 20 % toimialan yhteenlasketusta liikevaihdosta. Jos toimialalla työskentelee 350 työntekijää, on matkailijoiden työllistämä osuus 70 työntekijää, josta syntyy 70 henkilötyövuotta mikäli kaikki työntekijät ovat kokopäivätyössä. Työllisyysvaikutukseen lasketaan mukaan myös Naantalin kaupungin venesatamaan käyttämät henkilötyövuodet. Palkkavaikutus ja palkoista johdettu verovaikutus voidaan laskea henkilötyövuosien avulla. Avuksi tarvitaan toimialan keskipalkka ja kunnallisveroprosentti. Palkka- ja verovaikutukseen lasketaan mukaan vain naantalilaisten työntekijöiden palkat, koska tutkimuksessa tutkitaan vain Naantalin alueella aiheutuvia vaikutuksia. Mikäli toimialakohtaisista työntekijöiden määrästä ei ole tilastollista tietoa, joudutaan ne selvittämään

suoraan yrityksiltä. Tiedoista saadaan koottua seuraavanlainen taulukko, johon eri vaikutukset on koottu toimialoittain.

	Matkailumeno	Työllisyysvaikutus	Palkkavaikutus	Verovaikutus
Toimiala 1	10 000 000 €	70 htv	1 680 000 €	250 000 €
Toimiala 2				
Toimiala 3				
Toimiala 4				
Toimiala 5				
Yhteensä	matkailumeno euroa/vuosi	henkilötyövuosina	maksetut palkat/vuosi	palkkojen verot/vuosi

Kuvio 17. Matkailijoiden taloudelliset vaikutukset toimialoittain.

Aluetaloudellisista vaikutuksista tulee jo melko laaja käsitys kuvion 17 avulla. Siitä puuttuu vielä kuitenkin kaupungin satamaan käyttämät menot ja välillinen matkailutulo. Satamaan käytetyt kulut saadaan selville Naantalissa kaupungilta ja välilliset matkailutulot voidaan laskea yritysten ostoista. Välillistä matkailutuloa ei ole pakko laskea. Sen osuus on kuitenkin sen verran merkittävä, että sen mukaan ottaminen on suositeltavaa. Naantalissa vuoden 2011 välillinen matkailutulo oli summaltaan noin 36 % välittömästä matkailutulosta (Matkailun taloudelliset vaikutukset Naantalissa vuonna 2011). Mikäli Naantali haluaa mahdollisimman laajan käsityksen venesataman taloudellisista vaikutuksista kaupungille, pitää myös yritysten verotulot laskea mukaan. Kun lasketaan palkkojen ja yritysten verotulot yhteen ja vähennetään siitä kaupungin omat venesataman kulut, saadaan venesatamasta aiheutuva nettotulos kaupungille. Lisäksi kaupungin hyvinvointi ja imago hyötyy matkailun, yritysten ja työllisyyden kasvusta.

Kaikki tähän malliin kerätyt tiedot saadaan selville melko tarkasti eikä karkeita arvioita tarvitse tehdä. Koko tutkimus perustuu matkailijoiden menoihin, joten epätarkkuudet niissä vaarantavat loppututkimuksen luotettavuuden. Matkailijat osaavat kuitenkin riittävän tarkasti arvioida menonsa muutaman päivän matkaltaan. Loput tiedot mallia varten otetaan pitkälti tilastoista ja kirjanpidoista

joten nekin ovat tarkkoja lukuja. Mallin suurimpana ongelmana on se, että saadaanko tutkimuksessa olevan matkailijaryhmän vuosittainen määrä arvioitua tarpeeksi tarkasti. Mikäli lukua ei saada arvioitua tarpeeksi tarkasti, se vääristää välitöntä matkailutuloa ja näin koko loppututkimusta.

Kun malli on kokonaisuudessaan saatu laskettua ja aluetaloudelliset vaikutukset ovat selvillä, siitä saa oivan välineen satamainvestointien vaikutusten arviointiin. Investointiarvioista saatujen uusien arvioiden luvut voidaan syöttää taulukoihin ja laskea miten paljon yritykset ja kaupunki hyötyisi mahdollisista investoinneista.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Matkailulla on hyvin monialaiset vaikutukset taloudellisesti. Matkailu vaikuttaa paikallisesti lähes jokaiseen toimialaan, kuntaa ja valtiota unohtamatta. Sen taloudelliset vaikutukset ulottuvat myös pitkälle alueen ulkopuolelle. Tämä tekee vaikutusten arvioimisesta monimutkaisen ja vaikean prosessin. Valmista mallia venesatamien matkailutulon toteuttamiseen ei ollut, joten tässä tutkimuksessa täytyi hyödyntää yleisen matkailutulon laskentaan tarkoitettuja tutkimuksia. Tutkimuksen vaikein osa oli sopivan valmiin mallin löytäminen ja sen soveltaminen. Soveltamisessa ongelmallisin osuus oli venesataman takia tuleet matkailijat, jotka osoittautuivat vaikeasti arvioitavaksi matkailijaryhmäksi. Mallin soveltaminen ei olisi onnistunut ilman kunnollista taustatyötä matkailun vaikutuksista.

Lopputuloksen mallista tuli odotettua yskinkertaisempi, joka on hyvä asia siinä mielessä, että yksinkertaiset mallit antavat yleensä tarkempia tuloksia. Lopullinen malli antaa pohjan venesataman taloudellisten vaikutusten arvioinnin toteuttamiselle ja esittelee ongelmakohtia sen toteuttamisessa. Mallista pystyy myös valitsemaan eri osa-alueita riippuen siitä, mistä haluaa tietoa. Lopullisesta mallista ei tullut käytäntöön valmista mallia, vaan tarkemmat tiedonkeräys- ja laskentamenetelmät jäivät uupumaan. Lopputuloksesta on kuitenkin helppo tehdä pohjoismaisen meno- ja tulomenetelmän avulla lopulliset lomakkeet ja laskentakaavat. Laskennassa ei ole käytetty kertoimia, joten mallin lopullinen tarkkuus riippuu siitä, kuinka hyvin tiedot saadaan kerättyä matkailijoilta, yrityksiltä ja kaupungilta.

Tutkimuksessa sovelletun mallin mahdollisessa käytössä kannattaa paneutua kunnolla meno- ja tulomenetelmään, sillä mallin järkevä käyttäminen vaatii mentelmän kunnollista ymmärrystä. Tiedonhankintaan, eli niin sanottuun kenttätyöhön, kannattaa panostaa kaikkein eniten, koska eri osapuolilta kerätty data on koko tutkimuksen perusta. Mikäli tutkimus onnistutaan toteuttamaan tarpeeksi hyvin, se antaa hyvät tiedot Naantalın venesataman aluetaloudellisista

tiedoista. Tämän tiedon avulla voidaan helpommin pohtia venesataman mahdollisten investointien rahallisia vaikutuksia. Se antaa myös arvion siitä miten lisääntyneet tulot jakautuvat yritysten ja kaupungin kesken. Tämän ansiosta voidaan pohtia kuinka paljon kenenkin pitäisi investointeihin osallistua.

LÄHTEET

- European Travel Commission. European Tourism Insights 2009-10. Viitattu 23.2.2012
http://www.etc-corporate.org/resources/uploads/ETC_ETI_2009-10_with-cover.pdf
- Heikkilä, P. & Viljanen, R. 2000. Yritystoiminta hotelli-, ravintola ja matkailualalla. Helsinki: WS Bookwell Oy.
- Hemmi, J.; Lehtinen J.R. & Vuoristo K-V. 1986. Matkailu ja matkailijat. Porvoo: WSOY.
- Hemmi, J. & Vuoristo, K-V. 1993. Matkailu. Porvoo: WSOY.
- Matkailun edistämiskeskus 1983. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset kunta/aluetasolla.
- Matkailun taloudelliset vaikutukset Naantalissa vuonna 2011. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus 2012. Savonlinna.
- Naantalın kaupunki. Naantali pähkinänkuoressa. Viitattu 16.4.2012 http://www.naantali.fi/Kunta-info/fi_FI/naantali_pahkinankuoressa/
- OECD 2011. Economic Impact of Tourism. Viitattu 23.2.2012
http://www.oecd.org/document/2/0,3746,en_2649_34389_1826114_1_1_1_1,00.html.
- Perälä, O. & Perälä, R. 2004. Pienveneet ja veneily. Helsinki: Alfamer Kustannus Oy.
- Suomen purjehdus ja veneily. Luokitellut käyntisatamat. Viitattu 5.3.2012
<http://www.purjehdusjaveneyly.fi/index.php?sivu=35069>
- Tilastokeskus 2012. Matkailutilinpito. Viitattu 15.3.2012. <http://www.stat.fi/til/matp/tau.html>.
- Turunen, A. 2012. Kestävän matkailun infopaketti ammattilaisille. Viitattu 17.3.2012.
<http://www.smal.fi/index.php?430>
- Vuoristo, K-V. 1998. Matkailun muodot. Porvoo: WSOY.
- World Tourism Organization. Historical perspective of world tourism. Viitattu 23.2.2012
<http://www.unwto.org/facts/menu.html> > Historical perspective of world tourism.
- World Tourism Organization. Tourism 2012 vision. Viitattu 23.2.2012
<http://www.unwto.org/facts/menu.html> > Tourism 2020 Vision.
- World Travel & Tourism Council 2011. Progress & Priorities 2010 - 2011