

B

Pekka Kauppila

Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset ja strateginen suunnitteluprosessi: esimerkkejä paikallistasolta Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta



**KAJAANIN
AMMATTIKORKEAKOULU**
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Kajaanin ammattikorkeakoulu

University of Applied Sciences

Pekka Kauppila

Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset
ja strateginen suunnitteluprosessi:
esimerkkejä paikallistasolta
Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta

Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B

Raportteja ja selvityksiä 84

Yhteystiedot:

Kajaanin ammattikorkeakoulun kirjasto

PL 240, 87101 KAJAANI

Puh. 044 7157042

Sähköposti: amkkirjasto@kamk.fi

<http://www.kamk.fi>

Kannen kuva:

Kajaanin ammattikorkeakoulu

ISBN 978-952-7219-31-7

ISSN 1458-915X

Kajaani 2018

SISÄLLYSLUETTELO

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | JOHDANTO | 3 |
| 1.1 | Raportin taustaa, tarkoitus ja rakenne | 3 |
| 1.2 | Keskeiset käsitteet | 6 |
| 2 | MATKAILUN ALUETALouden TUTKIMINEN JA STRATEGINEN SUUNNITTELUPROSESSI | 8 |
| 2.1 | Matkailun aluetaloudelliset vaikutustutkimukset: menetelmäkatsaus..... | 8 |
| 2.2 | Menetelmällisiä innovaatiota ja uusia näkökulmia matkailun aluetalouden tutkimiseen..... | 11 |
| 2.3 | Matkailun strateginen suunnitteluprosessi | 15 |
| 3 | ESIMERKKEJÄ PAIKALLISTASOLTA POHJOIS-POHJANMAALTA JA KAINUUSTA..... | 18 |
| 3.1 | Tutkimusalueet Suomen ja maakunnan matkailun aluerakenteessa | 18 |
| 3.2 | Mittaamismalli | 23 |
| 3.3 | Seurantamalli | 27 |
| 3.4 | Ennuste- ja arviointimalli..... | 30 |
| 4 | YHTEENVETO JA POHDINTA..... | 34 |
| | KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET | 41 |

1 JOHDANTO

1.1 Raportin taustaa, tarkoitus ja rakenne

Matkailun kehittämisellä on sekä myönteisiä että kielteisiä ympäristöllisiä, sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia paikallistasolla (Murphy 1985; Mathieson & Wall 1987; Vuoristo 1998; Hall & Page 2006). Nykyään matkailua käytetään aluekehityksen välineenä erityisesti perifeerisellä maaseudulla (ks. Saarinen 2003, 2007; Hall & Boyd 2005; Hall 2007; Hall ym. 2009; Kauppila ym. 2009). Kun matkailua käytetään aluekehityksen välineenä, matkailun kehittämishankkeiden ja investointien tarkoituksena on ennen muuta positiivisten sosiotaloudellisten vaikutusten lisääminen kohdealueella. Viitaten myönteisiin sosiaalis-taloudellisiin vaikutuksiin matkailu onkin valittu Pohjois-Pohjanmaan (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2018a) ja Kainuun (Kainuun liitto 2017) maakuntaohjelmissa yhdeksi keskeiseksi kehitettäväksi elinkeinoksi ja kasvualaksi. Sen avulla pyritään vireyttämään elinkeinoelämää ja yrittäjyyttä sekä luomaan työpaikkoja ja toimeentuloa maakunnan hyvinvoinnin edistämiseksi.

Matkailu aikaansaa huomattavia taloudellisia vaikutuksia eri aluetasoilla, esimerkiksi kansallisella tasolla. Matkailutilinpidon (Nurmi 2018a) mukaan vuonna 2016 matkailun merkitys Suomen kansantaloudelle oli 2,5 prosenttia bruttokansantuotteesta. Vuonna 2015 matkailun kokonaiskysyntä oli maassamme 13,8 miljardia euroa, josta ulkomainen matkailukysyntä muodosti 3,6 miljardia euroa, kotimainen vapaa-ajan matkailukysyntä 7,8 miljardia euroa ja muu kotimainen matkailukysyntä 2,3 miljardia euroa. Kyseisenä vuonna matkailutoimialoilla työskenteli yhteensä 137 400 henkilöä, mikä oli 5,5 prosenttia kaikista työllisistä. Vuoden 2016 ennakkotietojen mukaan matkailun kokonaiskysyntä pysyi vuoden 2015 tasolla eli 13,8 miljardissa eurossa. Ulkomainen matkailukysyntä ei muuttunut, kotimainen vapaa-ajan matkailukysyntä kasvoi 1,2 prosenttia ja muu kotimainen matkailukysyntä väheni 3,1 prosenttia. Työllisyydessä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuonna 2016, sillä heitä oli yhteensä 137 800 henkilöä. On huomattava, että matkailutoimialojen työllisyys sisältää myös paikallisen kysynnän, ei pelkästään matkailun aikaansaamaa työllisyyttä. Lisäksi kaupan alan työpaikat jäävät kokonaan työllisyyslaskelmien ulkopuolelle.

Maantieteellisen matkailu- ja virkistystutkimuksen voidaan katsoa alkaneen Pohjois-Amerikassa 1920–1930-luvulla (Pearce 1979; Carlson 1980; 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. Free-

man 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 Suomessa vaativat kuitenkin kehittämistyötä. 1970–1980-luvun taitteessa tapahtui menetelmällinen läpimurto, kun luotiin pohjoismainen malli matkailun aluetaloudelliseen tutkimukseen (ks. Matkailun edistämiskeskus 1983). Suomessa mallin testauspaikkakuntia olivat Jyväskylä (Holopainen 1981) ja Kuusamo (Jyväskylä 1981). Samanaikaisesti mallia sovellettiin Suomen lisäksi Ruotsin Falunissa, Norjan Bergenissä ja Tanskan Bornholmilla (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 1999, 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 tarkasteluun on maassamme käytetty myös matkailun kansainvälistä satelliittilinpitoa. Tästä on esimerkkejä valtakunnantasolta (Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 2001; Savela ym. 2004; Työ- ja elinkeinoministeriö 2015a; Nurmi 2016, 2017, 2018a) ja alueelliselta tasolta (Konttinen 2005, 2006; Nurmi & Okkonen 2017; Nurmi 2018b).

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 1999, 2001; 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.

Tutkimuksissa kaivataan myös pitkittäistutkimusten eli **seurannan** mahdollisuutta ilman jatkuvaa uuden empirian keräämistä (ks. Kauppila 1999; Karppinen & Vähäsantanen 2011; Tahvanainen ym. 2012). Tämä tarve viittaa matkailun talousvaikutusten seurantajärjestelmään, joka on systemaattinen, helposti toteutettava, dynaaminen ja kustannustehokas. Seuranta liittyy olennaisesti matkailun strategiseen suunnitteluprosessiin (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016).

Kun Suomi liittyi Euroopan unioniin, strateginen suunnittelu ja hankkeet, projektit, vyöryivät alueellisen kehittämisen keskiöön: aluekehitystä ohjataan strategioilla ja toimeenpannaan käytännössä hankkeilla. Myös matkailun edistämistä toteutetaan tänä päivänä erilaisilla julkista tukea saavilla (alue)kehityshankkeilla. Työ- ja elinkeinoministeriön (Kyyrä 2018) mukaan vuosina 2007–2013 Suomessa myönnettiin matkailullisin perustein julkista tukea (maakuntien liitot, ELY-keskukset, Business Finland, Finnvera Oyj., ministeriöiden myöntämät suorat avustukset) noin 500 miljoonaa euroa. Tämä kattaa yritystuet, matkailun operatiivisen toiminnan sekä matkailua tukevat palvelut ja infrastruktuurin. Tuorein tarve liittyykin matkailun kehittämishankkeiden ja investointien (alue)talousvaikutusten **ennustamiseen ja arviointiin** osana matkailun strategista suunnitteluprosessia.

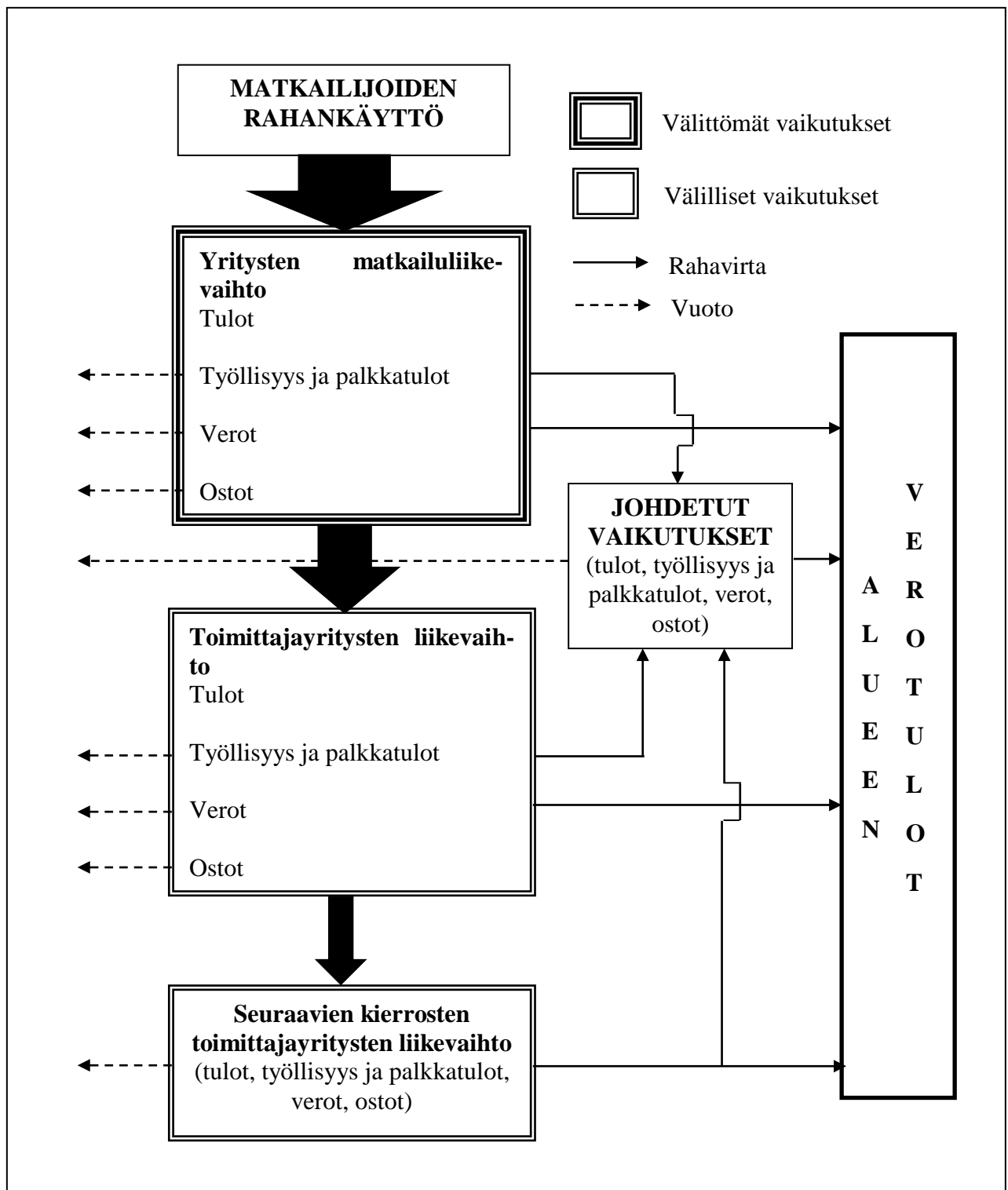
Tämän raportin tarkoituksena on vastata edellä mainittuihin tarpeisiin – mittaamiseen, seurantaan sekä ennustamiseen ja arviointiin – esittelemällä menetelmällisiä innovaatioita ja uusia näkökulmia matkailun aluetalouden tutkimiseen. Kirjoituksessa tuodaan julki työkaluja matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tarkasteluun ja kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen strategisen suunnitteluprosessin viitekehyksessä. Empiiriset esimerkit ovat paikallistasolta Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta. Raportti perustuu Kajaanin ammattikorkeakoulun yhteistyökumppaneiden kanssa toteuttamiin tutkimus- ja kehittämishankkeisiin, CoReFor-hankeeseen (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016) sekä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hankeeseen (ks. Kauppila 2017a). Aihepiiri on tärkeä tutkimuskohde myös elinkeinoelämän näkökulmasta, sillä esimerkiksi Tapanisen (2017) mukaan Lapin matkailuyritykset kaipaavat tietoa matkailun alueellisista talousvaikutuksista.

Raportti etenee siten, että keskeisten käsitteiden jälkeen tarkastellaan erityisesti Suomessa toteutettujen matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimisessa käytettyjä menetelmiä ja niiden keskeisiä periaatteita sekä nostetaan esille menetelmällisiä innovaatioita ja uusia näkökulmia matkailun aluetalouden tutkimiseen. Seuraavaksi käydään läpi matkailun strateginen suunnitteluprosessi matkailun aluetaloudellisten vaikutustutkimusten näkökulmasta. Tämän jälkeen esitellään tutkimusalueet Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta ja tuodaan julki viimeaikaisia keskeisiä empiirisiä tutkimustuloksia mainituista maakunnista paikallistasolta.

Kirjoitus päättyy yhteenvedon keskeisistä tutkimustuloksista, niiden kriittiseen pohdintaan ja esimerkkeihin tutkimustulosten hyödyntämisestä (matkailun) alueellisessa suunnittelu- ja kehittämistyössä käytännössä.

1.2 Keskeiset käsitteet

Matkailun aluetaloudellisissa tutkimuksissa sovelletaan muutamia peruskäsitteitä. Näitä ovat välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset (Murphy 1985; Mathieson & Wall 1987; Vuoristo & Arajärvi 1990; Hall & Page 2006). Matkailu tuo aluetalouteen ja sen kiertokulun uutta, alueen ulkopuolista rahaa (kuva 1). Matkailijat kuluttavat kohdealueella rahaa erilaisiin palveluihin, kuten majoitus-, ravitsemis-, liikenne- ja ohjelmapalveluihin sekä vähittäiskauppaan ja huoltamotoimintaan. 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**. 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 palkkaverotulot vuotavat kohdealueen ulkopuolelle, suuntautuu työpaikkakunnalle ja siten aikaansaa johdettuja vaikutuksia aluetaloudessa. Matkailun kerrannaisvaikutuksista on laadittu aikaisemmissa raporteissa laaja katsaus tutkimuskirjallisuuden ja tilastotiedon pohjalta (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c, 2016d, 2016e; Kauppila & Järviluoma 2016). Näitä tuloksia voidaan hyödyntää pohdittaessa matkailun alueellisia kerrannaisvaikutuksia laajemminkin.



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

2 MATKAILUN ALUETALouden TUTKIMINEN JA STRATEGINEN SUUNNITTELUPROSESSI

2.1 Matkailun aluetaloudelliset vaikutustutkimukset: menetelmäkatsaus

Suomessa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimisessa on sovellettu useita erilaisia menetelmällisiä ratkaisuja. 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 määrittää 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).

Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus, myöhemmin Matkailun Kehitys Oy ja Haaga Tutkimus/Haaga-Perho, on luonut *MTT-mallin*, jota on sovellettu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen. Malliin liittyviä yksityiskohtaisia toiminta- ja toteutusperiaatteita ei ole tuotu julki, mutta selvityksissä on kuitenkin liitteenä kaaviokuva mallista. MTT-malli perustuu kohdealueelta kerättyyn yritys-, matkailija- ja kotitalouskyselyyn (esim. Haaga-Perho 2008, 2009a, 2009b). Mallilla voidaan määrittää 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 (Södervall 1993) tapauksessa 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.

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 tuotannon tekijät (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 määrittää matkailun välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset.

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 edelleen kehitetty ja täsmennetty *Koillismaan mallissa*, joka perustuu Koillismaan (Hätälä & Kauppila 1999) ja Kuusamon (Kauppila 1999) 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 määritetään pohjoismaisesta mallista poiketen laskennallisesti ja erilaisiin tilastoihin tukeutuen. Koillismaan malli keskittyy tulomenetelmään eli yrityskyselyyn, mutta siitä on myös menomenetelmä- eli (kalastus)matkailijasovellus. Tästä ovat esimerkkeinä Iijoen valuma-alueen kuntien (Kauppila ym. 2011; Kauppila & Karjalainen 2012) sekä Oulanka-, Kitka- ja Kuusinkijoen (Kuosku ym. 2014) kalastusmatkailun aluetaloudelliset vaikutustutkimukset.

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. Suomessa maakuntatason tarkastelussa matkailun alueellisessa tilinpidossa kansantalouden tilinpidon ja aluetilinpidon tietoihin yhdiste-

tään alueellisen yritystoimintatilaston, matkustustaseen, Suomalaisten matkailu -tutkimuksen, majoitustilaston, Rajatutkimuksen/Matkailijatutkimuksen ja Henkilöliikennetutkimuksen tietoja (Nurmi & Okkonen 2017). Valtakunnantason matkailutilinpidon tarkastelussa 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 satelliittilinpidon periaatteet on esitetty Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework (2001) -asiakirjassa (Commission of the European Communities ym. 2001), jota on täsmennetty myöhemmin suosituksilla matkailun alueellisen vaikuttavuuden mittaamisen ja maakohtaisten satelliittilinpi-tojärjestelmän kehittämiseen (ks. United Nations ym. 2010). Matkailun satelliittilinpidon 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 satelliittilinpidolla.

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–tuotosmallia ja pohjoismaista mallia. Savonlinnan seutukunnan matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimuksessa (Tahvanainen ym. 2012) puolestaan yhdistettiin pohjoismaisen mallin, matkailun kansainvälisen satelliittilinpidon ja panos–tuotos-mallin menetelmällisiä osioita.

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 satelliittilinpito. MTT-malli ja Koillismaan malli pohjautuvat pohjoismaiseen malliin. Yleisesti ottaen on todettava, että on mahdotonta sanoa, mikä malleista on paras, koska jokaisella on omat vahvuutensa ja heikkoutensa (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016). Tutkimuksen tavoitteet, käytettävissä olevat aineelliset ja aineettomat resurssit sekä aika määrittävät pitkälti sen, mikä on tarkoituksenmukaisin ja toteutettavissa oleva malli kussakin tapauksessa. Matkailun satelliittilinpitoa lukuun ottamatta malleja on sovellettu paikallistasolle.

2.2 Menetelmällisiä innovaatiota ja uusia näkökulmia matkailun aluetalouden tutkimiseen

Esitettyjen mallien kritiikki kohdistuu ennen muuta niiden vaatimaan raskaaseen empiriaan matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamisessa (ks. Kauppila 1999, 2001; Karppinen & Vähäsantanen 2011; Tahvanainen ym. 2012). Esimerkiksi tulomenetelmässä empiirisen yritysaineiston kerääminen kentältä vie runsaasti aikaa edellyttäen huomattavan määrän resursseja ja siten pidentää tutkimusprosessin kestoja sekä nostaa kustannuksia. Tulomenetelmässä matkailusta välittömästi hyötyviä yrityksiä on perinteisesti lähestytty kyselyllä, jolloin kyselylomake on lähetetty yrityksille postitse vastauskirjekuoren kera tai sähköisesti. Tämä tapa on kuitenkin osoittautunut liian raskaaksi, ja yritysten vastausaktiivisuus kyselyyn on jäänyt hyvinkin alhaiseksi. Tästä ovat esimerkkeinä Lapin kuntien (Satokangas 2013), Tampereen seutukunnan (Manka & Wallenius 2014) ja Kolin matkailukeskuksen (Mikkonen & Lahovuori 2014) tutkimukset. Lisäksi on havaittu, että kyselyyn vastaavat aktiivisesti sellaiset yritykset, joiden liikevaihtoon matkailulla on suuri merkitys (Kauppila 1999). Kun näiden yritysten tiedot yleistetään koko toimialaa koskevaksi, tämä johtaa helposti kyseisen toimialan matkailuliikevaihdon yliarviointiin. Empirian kerääminen on kuitenkin välttämätöntä, mikäli halutaan ottaa huomioon matkailun talousvaikutusten alueelliset piirteet. Empirian keräämistä koskeva kritiikki liittyy myös käsitteiden määrittelyyn (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016). Esimerkiksi tulomenetelmän yritystutkimuksessa toimialaluokat ovat sisällöltään vaihtelevia eikä niitä ole standardoitu.

Tutkimuksissa kaivataan myös pitkittäistutkimusten eli seurannan mahdollisuutta ilman jatkuvaa uuden empirian keräämistä (ks. Kauppila 1999; Karppinen & Vähäsantanen 2011; Tahvanainen ym. 2012). Matkailun talousvaikutusten seurantajärjestelmän on oltava systemaattinen, helposti toteutettava, dynaaminen ja kustannustehokas. Seuranta liittyy olennaisesti matkailun strategiseen suunnitteluprosessiin (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016). Seurantatiedon täytyy olla alueellisesti ja ajallisesti yhtäläinen. Mikäli näissä tapahtuu muutoksia, tiedonkäyttö ja soveltaminen pitkittäistarkasteluun on tulkinnanvaraista.

Tuorein tarve liittyy matkailun kehittämishankkeiden ja investointien aluetaloudellisten vaikutusten ennustamiseen ja arviointiin osana matkailun strategista suunnitteluprosessia. Kun Suomi liittyi Euroopan unioniin, strateginen suunnittelu ja hankkeet, projektit, vyöryivät alueellisen kehittämisen keskiöön: aluekehitystä ohjataan strategioilla ja toteutetaan käytännössä hankkeilla. Hankkeet ovat luonteeltaan ainutlaatuisia, kestoiltaan rajallisia ja niillä on suunnitelma, jossa esitetään tavoitteet, toimenpiteet, aikataulut, resurssit, budjetti ja

rahoitus (Keränen 2001, 2012). Myös matkailun kehittämistä toteutetaan tänä päivänä pitkälti erilaisilla (alue)kehityshankkeilla. Hankkeet koskevat esimerkiksi markkinointia, tuotekehitystä ja osaamista, kuten tutkimusta ja koulutusta. Hankkeilta odotetaan strategista sopivuutta ja osuvuutta, toteutettavuutta, tuloksellisuutta, vaikuttavuutta ja kehittävyttä (Keränen 2001, 2012). Erityisesti tuloksellisuuden, vaikuttavuuden ja kehittävyden näkökulmasta hankkeiden talousvaikutuksia on pystyttävä ennustamaan ja arvioimaan sekä simuloimaan vaihtoehtoisia vaikutusennusteita. Ennustetietoa tarvitsevat niin hankkeiden hakijat ja investoijat kuin niiden rahoittajat taloudellista arviointia silmällä pitäen.

CoReFor-hankkeessa sekä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hankkeessa otettiin huomioon edellä esitettyjä haasteita ja haettiin niihin ratkaisuja. CoReFor-hankkeessa luotiin uusi menetelmä matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen, **mittaamismalli**. Siinä yksinkertaistetaan ja kevennetään yritysaineiston empiiristä hankintaa kentältä luopumalla vastauskirjekuoren kera tai sähköisesti lähetettävästä kyselylomakkeesta. Tämä osa korvataan yrityksille suunnatulla sähköpostikyselyllä, puhelinhaastattelulla ja/tai toimialaryhmätapaamisella, joissa tarkastellaan vain yhtä kysymystä: *mikä on matkailun (=matkailijoiden) merkitys prosentuaalisesti vuositasolla toimialan kokonaisliikevaihtoon?* Toimialalla tarkoitetaan tarkastelun kohteena olevan yrityksen toimialaa, jota lähestytään oman yritystoiminnan kautta. Avainasemassa ovat kyseisen toimialan suurimmat yritykset liikevaihdolla mitattuna. Lisäksi hyödynnetään Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin toimialoittaisia tietoja, Tilastokeskuksen palkkarakennetilastoja, Kuntaliiton tilastoja ja tutkimuskirjallisuutta.

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 tulomenetelmässä ei paljasteta käytettyjen matkailutoimialojen (esim. majoitus- ja ravitsemistoiminta) sisältöä yksityiskohteisesti, mutta CoReFor-menetelmässä toimialat avataan sisältöineen ja toimialakoodeineen: toimialaluokat standardoidaan. Päätoimialat jaetaan alatoimialoihin, joiden tulo- ja työllisyysvaikutukset lasketaan erikseen ennen kuin ne yhdistetään päätoimialalle. Esimerkiksi majoitus- ja ravitsemistoiminta on päätoimiala, kun majoitus ja ravitsemus ovat puolestaan alatoimialoja.

Vuonna 2016 mittaamismallin tutkimuskohteina olivat Pohjois-Pohjanmaalla Kuusamo (Kauppila 2016a), Oulu (Kauppila 2016b) ja Pudasjärvi (Kauppila 2016c) sekä Kainuussa Sotkamo (Kauppila & Järviluoma 2016). Kyseisenä vuonna Pohjois-Pohjanmaan liitto työsti julkituodulla mallilla Kalajoen matkailun aluetaloudelliset vaikutukset -selvityksen (Näpänkangas

2016). Samana vuonna mittaamismallilla tarkasteltiin Kainuussa Hyrynsalmen ja Puolangan (Kauppila 2016d) sekä Pohjois-Pohjanmaalla Rokua Geopark -alueen (Kauppila 2016e) matkailun taloudellisia vaikutuksia. Työ- ja elinkeinoministeriön tilaamassa Koulujen kesälomien siirron vaikutukset matkailuelinkeinolle -selvityksessä (WSP Finland Oy 2018) sovellettiin CoReFor-menetelmän periaatteita ja toimintamallia kansallisella tasolla. CoReFor-menetelmän periaatteet ja toimintamalli ovat käyttökelpoisia myös laajemmin kuin pelkästään matkailun talousvaikutusten mittaamisessa. Tästä on esimerkkinä Suomen liikunta-alan työpaikkoja ja talousvaikutuksia sekä niiden kehitystä tarkasteleva tutkimusraportti (Kauppila 2016f).

CoReFor-hankkeessa luotiin myös matkailun aluetaloudellisten vaikutusten **seurantamalli**. Siinä sovelletaan empiirisen tutkimuksen toimialoittaisia matkailuliikevaihtoprosenttilukuja, Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin toimialoittaisia tietoja, Tilastokeskuksen palkkarakennetilastoja, Kuntaliiton tilastoja ja tutkimuskirjallisuutta. Seurantamalli on luonteeltaan dynaaminen, sillä siinä hyödynnetään aina tuoreimpia tilastoaineistoja. Toimialat ”lukitaan” TOL (2008) toimialaluokitukseen niin, että ne ovat yhtäläisiä mittaamismallissa ja seurantamallissa, mikä on seurannan perusedellytys.

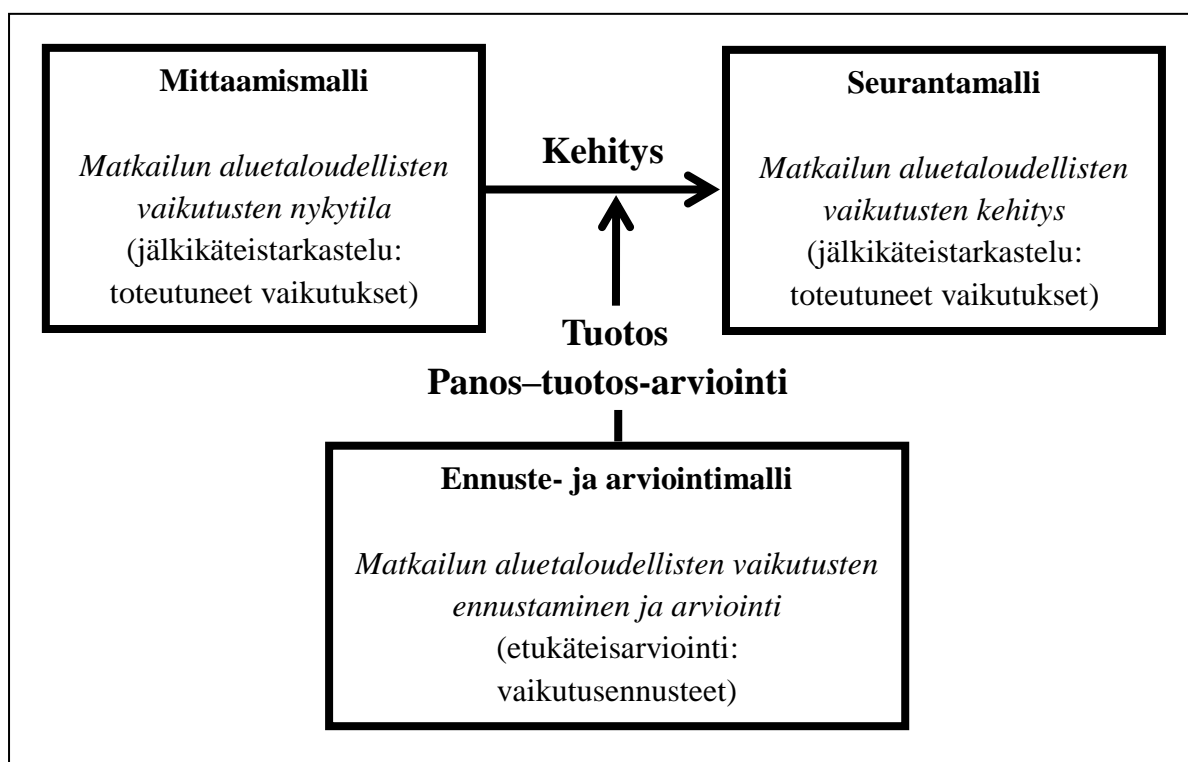
Vuonna 2016 Kainuusta Sotkamosta julkaistiin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalliin pohjautuva raportti (Kauppila 2016g), samoin kuin Pohjois-Pohjanmaalta Kalajoelta, Kuusamosta, Oulusta ja Pudasjärveltä (Kauppila 2016h). Vuonna 2017 seurantamallin mukaiset matkailutalouden päivitykset toteutettiin Kainuussa Hyrynsalmelta, Puolangalta ja Sotkamosta (Kauppila 2017b) sekä Pohjois-Pohjanmaalla Kalajoelta, Kuusamosta, Oulusta, Pudasjärveltä ja Rokua Geopark -alueelta (Kauppila 2017c).

CoReFor-hankkeessa hahmoteltiin myös matkailun aluetaloudellisten vaikutusten **ennuste- ja arviointimallia**, mutta lopulliseen muotoon malli viimeisteltiin empirian kera Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hankkeessa. Ennuste- ja arviointimallin lähtökohtana ovat paikallisten matkailutoimijoiden ilmoittamat matkailijamäärätavoitteet tietyinä ajankohtana. Matkailijamäärätavoitteet ilmoitetaan kotimaisina ja kansainvälisinä yöpymisvuorokausitavoitteina, ja kansainväliset yöpymiset ryhmitellään vielä kansallisuuksittain. Tämän jälkeen hyödynnetään kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden rahankäyttötutkimuksia, Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin toimialoittaisia tietoja, Tilastokeskuksen palkkarakennetilastoja, Kuntaliiton tilastoja ja tutkimuskirjallisuutta. Ennuste- ja arviointimallia voidaan soveltaa niin yksittäisten hankkeiden tai investointien kohdalla kuin näiden yhteisvaikutuksen tarkastelussa.

Vuonna 2017 ennuste- ja arviointimallin tutkimuskohteina olivat Pohjois-Pohjanmaalla Kalajoki, Kuusamo, Oulu ja Pudasjärvi (Kauppila 2017d). Vuonna 2018 vastaava malli tuotettiin Kainuuseen Hyrynsalmelle, Puolangalle ja Sotkamoon (Kauppila 2018).

Kaikkiaan seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli nojaavat mittaamismallin periaatteisiin ja toimintatapaan. Mittaamismallin (Kauppila 2016a, 2016b, 2016c, 2016d, 2016e; Kauppila & Järviluoma 2016), seurantamallin (Kauppila 2016g, 2016h, 2017b, 2017c) sekä ennuste- ja arviointimallin (Kauppila 2017d, 2018) metodologiset ratkaisut on esitetty julkaistuissa tutkimusraporteissa yksityiskohtaisesti. Malleilla voidaan määrittää matkailun välittömät vaikutukset, kerrannaisvaikutukset (välilliset + johdetut vaikutukset) ja kokonaisvaikutukset (välittömät + välilliset + johdetut vaikutukset). Kyse on tulo-, työllisyys-, palkkatulo- ja palkkaverotulovaikutuksista.

On huomattava, että mittaamismallilla, seurantamallilla sekä ennuste- ja arviointimallilla on erilainen aika-käsite. Mittaamismallilla ja seurantamallilla työstetyt vaikutustutkimukset ovat luonteeltaan ex post -tutkimuksia, jälkikäteistarkasteluita, jo toteutuneista vaikutuksista. Ennuste- ja arviointimallilla tuotetut vaikutustutkimukset ovat puolestaan ex ante -tutkimuksia, etukäteisarvioiteja, ja niissä pyritään ennustamaan vielä toteutumattomia vaikutuksia (ks. Jyvälä 1981: 10). Jälkikäteistarkasteluiden viive on hieman yli vuosi johtuen tilastojen tuottamiseen ja viralliseen julkistamiseen vaadittavasta ajasta. Etukäteisarvioinneissa on kyse vaikutusennusteista, joita voidaan myöhemmin tarkastella seurantamallin avulla. Kuvassa 2 esitetään edellä mainitut mallit matkailun aluetaloudellisten vaikutusten viitekehksessä. Tuotoksella tarkoitetaan tässä yhteydessä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia ja panoksella näiden vaikutusten aikaansaamiseksi tarvittavia resursseja.



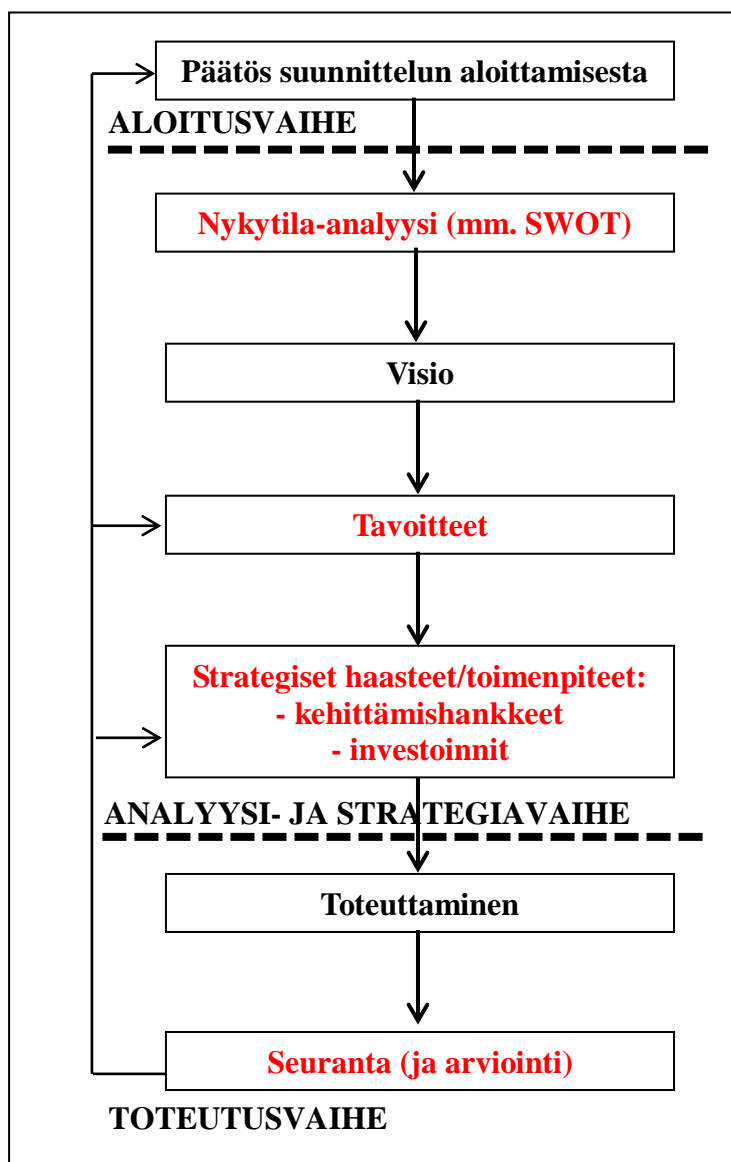
Kuva 2. Mittaamismalli, seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli matkailun aluetaloudellisten vaikutusten viitekehyksessä (muokaten ja täydentäen Kauppila 2016a: kuva 1, 2016b: kuva 1, 2016c: kuva 1; Kauppila & Järviluoma 2016: kuva 1).

2.3 Matkailun strateginen suunnitteluprosessi

Matkailusuunnittelulla, joka tähtää aina tulevaisuuteen, pyritään maksimoimaan alueelle koituvat hyödyt ja minimoimaan siitä aiheutuvat haitat. Nykyään matkailun suunnittelussa ja kehittämisessä eri aluetasoilla noudatetaan strategista suunnitteluprosessia. Esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2015) ja Kainuun (Kainuun liitto 2018a) matkailustrategiat myötäilevät strategista suunnitteluprosessia. Myös hankesuunnittelussa voidaan soveltaa strategista suunnitteluprosessia (ks. Keränen 2001, 2012).

Strategia on keino saavuttaa haluttu lopputulos. Strategia ilmaistaan strategisella suunnitelmalla, dokumentilla, joka syntyy strategisen suunnitteluprosessin tuotoksena. Matkailun strateginen suunnitteluprosessi koostuu Hallin (2000) mukaan seuraavista vaiheista: päätös suunnittelun aloittamisesta, nykytila-analyysi, vision määrittäminen, tavoitteiden asettaminen, strategisten haasteiden (toimenpiteiden) tunnistaminen, toimenpiteiden toteuttaminen ja strategian toteutumisen seuranta (ja arviointi) (kuva 3). Matkailun strateginen suunnitteluprosessi

nittelu on jatkuva, iteratiivinen prosessi, jossa otetaan huomioon (matkailu)alueen sisäiset ja ulkoiset tekijät sekä niiden alati muuttuvat keskinäiset vuorovaikutussuhteet. Matkailun strategisessa suunnitteluprosessissa tarkastellaan monipuolisesti kohdealuetta ympäristöllisestä, sosiokulttuurisesta ja taloudellisesta näkökulmasta suhteessa toimintaympäristöön pitäen mielessä kestävä kehitys (Hall 2000). Tässä raportissa keskitytään kuitenkin vain matkailun aluetaloudellisten vaikutustutkimusten hyödyntämiseen strategisen suunnitteluprosessin eri vaiheissa. Nämä vaiheet kattavat analyysi- ja strategiavaiheen (nykytila-analyysi, tavoitteet, strategiset toimenpiteet/haasteet) ja toteutusvaiheen (seuranta).



Kuva 3. Matkailun strategisen suunnitteluprosessi (mukaillen Hall 2000: kuva 4.5).

Strategisen suunnitteluprosessin **nykytila-analyysissa** voidaan hyödyntää matkailun aluetaloudellisia vaikutustutkimuksia. Tässä vaiheessa tarvitaan tietoa matkailun absoluuttisesta ja suhteellisesta merkityksestä kohdealueen talouteen, ja talousvaikutuksia on mahdollista tarkastella myös toimialoittain. Lisäksi analyysi koskee työpaikoista kertyviä palkkatuloja ja palkkaverotuloja. Viimeksi mainitulla tarkoitetaan kunnallisverotuloja. *Nykytila-analyysi paljastaa "tilan, jossa ollaan tällä hetkellä"*.

Strategisen suunnitteluprosessin **tavoitteiden asettamisessa** voidaan määrittää kohdealueelle matkailun aluetaloudellisia tavoitteita valitulle suunnitteluajanjaksolle tulevaisuuteen. Kun nykytila-analyysissa on selvitetty alueen matkailutalouden tämänhetkinen tila, tavoitteita peilataan näitä lukuja vasten. On vaikea asettaa tavoitteita tulevaisuuteen, jos matkailuelinkeinon nykytilaa ei tiedetä. Yleisesti ottaen tavoiteindikaattoreiden on oltava mittareita, joita voidaan mitata kvantitatiivisesti. *Tavoite ilmaisee "suunnan, mihin halutaan mennä"*.

Strategisen suunnitteluprosessin **toimenpiteiden valinnassa** määritetään ne haasteet, jotka ovat kehittämisen esteitä, "pullonkauloja": strategialla linjataan kehittämistoiminnan suuntaviivat ja niitä toimeenpannaan kehittämishankkeilla ja investoinneilla. Toteutettavilla toimenpiteillä pyritään muun muassa osuvuuteen, voittamaan kohdealueen matkailun kehittymistä vaikeuttavat tekijät, ja vaikuttavuuteen, mahdollisimman suureen myönteiseen matkailu- ja edelleen aluekehitysvaikutukseen kohdealueella. Tässä vaiheessa tarvitaan tietoa erilaisten hankkeiden ja investointien aluetaloudellisista vaikutusennusteista, ja niiden avulla voidaan simuloida erilaisia tulevaisuudennäkymiä. Vaikutusennusteet auttavat hahmottamaan ja arvioimaan tavoitellun tuotoksen suhdetta aluetaloudellisiin panoksiin. Tuotoksella tarkoitetaan tässä yhteydessä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia ja panoksella näiden tuotosten aikaansaamiseksi vaadittavia resursseja. Kehittämishankkeiden ja investointien talousvaikutusennusteet tuovat järkevyyttä ja systemaattisuutta matkailusuunnitteluun. *Toimenpiteillä valitaan "keinot, kuinka haluttuun suuntaan päästään"*.

Strategisen suunnitteluprosessin **seurannassa** monitoroidaan kohdealueen matkailun kehitystä. Seurannassa on syytä kiinnittää huomiota asetettuihin tavoitteisiin, eli seurantaindikaattoreiden täytyy olla yhtäläiset tavoiteindikaattoreiden kanssa. Itse asiassa nykytila-tavoitteet-toimenpiteet-seuranta muodostavat indikaattoreiden näkökulmasta jatkumon. Systemaattinen seuranta mahdollistaa tehtyjen toimenpiteiden ja havaittujen vaikutusten välisen yhteyden analysoinnin. *Seurannalla varmistetaan, että "olla menossa haluttuun suuntaan"*.

3 ESIMERKKEJÄ PAIKALLISTASOLTA POHJOIS-POHJANMAALTA JA KAINUUSTA

3.1 Tutkimusalueet Suomen ja maakunnan matkailun aluerakenteessa

Tutkimusalueet kattavat Pohjois-Pohjanmaan maakunnasta Kalajoen, Kuusamon, Oulun, Pudasjärven ja Rokua Geopark -alueen sekä Kainuun maakunnasta Hyrynsalmen, Puolangan ja Sotkamon. Rokua Geopark -alue sisältää Muhoksen, Utajärven ja Vaalan kunnat eli lähinnä seututason, kun muut tarkasteltavat alueet ovat paikallistason alueyksiköitä, kuntia.

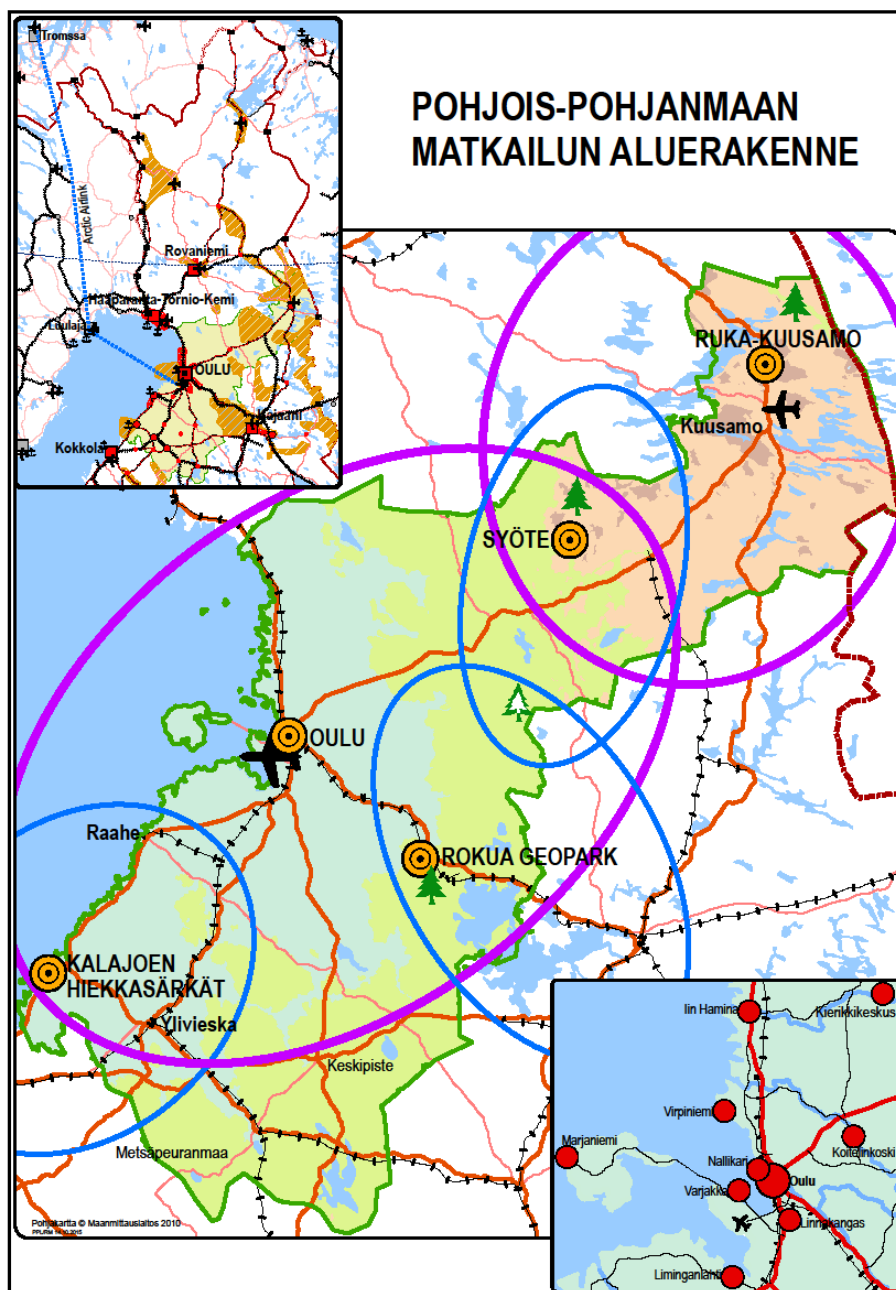
Suomi on jaettu matkailumaantieteellisesti viiteen suuralueeseen: Kulttuurialue, Järvialue, Pohjanmaa, Vaara-alue ja Lappi (Artman ym. 1978; Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Suuralueet on muodostettu luonnonmaantieteellisten tekijöiden perusteella, erityisesti luonnonvetovoimatekijöihin nojaten. Matkailumaantieteellisessä suuraluejaossa Kalajoki ja Oulu kuuluvat Pohjanmaahan, kun Kuusamo ja Pudasjärvi ovat osa Vaara-alueita. Rokua Geopark -alueesta Muhos ja Utajärvi sisältyvät Pohjanmaahan ja Vaala kuuluu Vaara-alueeseen. Yksityiskohtaisemmassa, toiminnallisessa matkailumaantieteellisessä aluejaotellussa Kuusamo ja Pudasjärvi Syötteen matkailukeskuksen osalta ovat Koillismaa–Sallamatkailualueita (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Kalajoella sijaitsee Hiekasärkkien, Kuusamossa Rukan ja Pudasjärvellä Syötteen matkailukeskus.

Kansainvälisessä matkailumarkkinoinnissa Suomi on jaettu neljään osaan: Helsinki, Lappi, Järvi-Suomi sekä rannikko- ja saaristoalueet. Kalajoki ja Oulu sisältyvät rannikko- ja saaristo-alueeseen, kun Kuusamo ja Pudasjärvi ovat osa Lappia. Rokua Geopark -alueesta Muhos ja Utajärvi kuuluvat rannikko- ja saaristoalueeseen mutta Vaala Järvi-Suomeen (Visit Finland 2018a).

Suomen kuntien matkailutarjontaa voidaan selvittää Suomen matkailun aluerakenteen tutkimuksen (Leinonen ym. 2007) avulla. Selvityksessä tarjonta koostuu neljästä elementistä: luonnonvetovoimasta, kulttuurivetovoimasta, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluista sekä ohjelmalveluista ja tapahtumista. Mainitut tarjontatekijät sisältävät puolestaan useita indikaattoreita, ja jokainen tekijä on jaettu hierarkkisesti neljään luokkaan. Tarkastelu korostaa kunkin tekijän monipuolisuutta. Tarjontatekijöiden synteisin lopputulemana kunnat on ryhmitelty hierarkkisesti neljään luokkaan: A-, B-, C- ja D-tason matkailukuntiin. Kalajoki ja Pudasjärvi ovat matkailutarjonnan mukaan B-tason matkailukuntia, kun Kuusamo ja

Oulu ovat A-tason matkailukuntia. Rokua Geopark -alueen kunnat – Muhos, Utajärvi ja Vaala – ovat puolestaan C-tason matkailukuntia. Kaikkiaan raportissa on määritetty 20 kuntaa A-tason matkailukunnaksi.

Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategiassa (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2015) maakunta jaetaan viiteen matkailualueeseen: Ruka-Kuusamo, Oulun kaupunki ja kaupunkiseudun kohteet, Kalajoki, Syöte ja Rokua Geopark -alue (kuva 4). Näiden matkailualueiden kärkimatkailukeskukset, joilla tarkoitetaan kuntia, ovat Kuusamo, Oulu, Kalajoki, Pudasjärvi ja Rokua Geopark -alueen kunnat. Tämän raportin esimerkit kattavat siis kaikki Pohjois-Pohjanmaan kärkimatkailukeskukset.



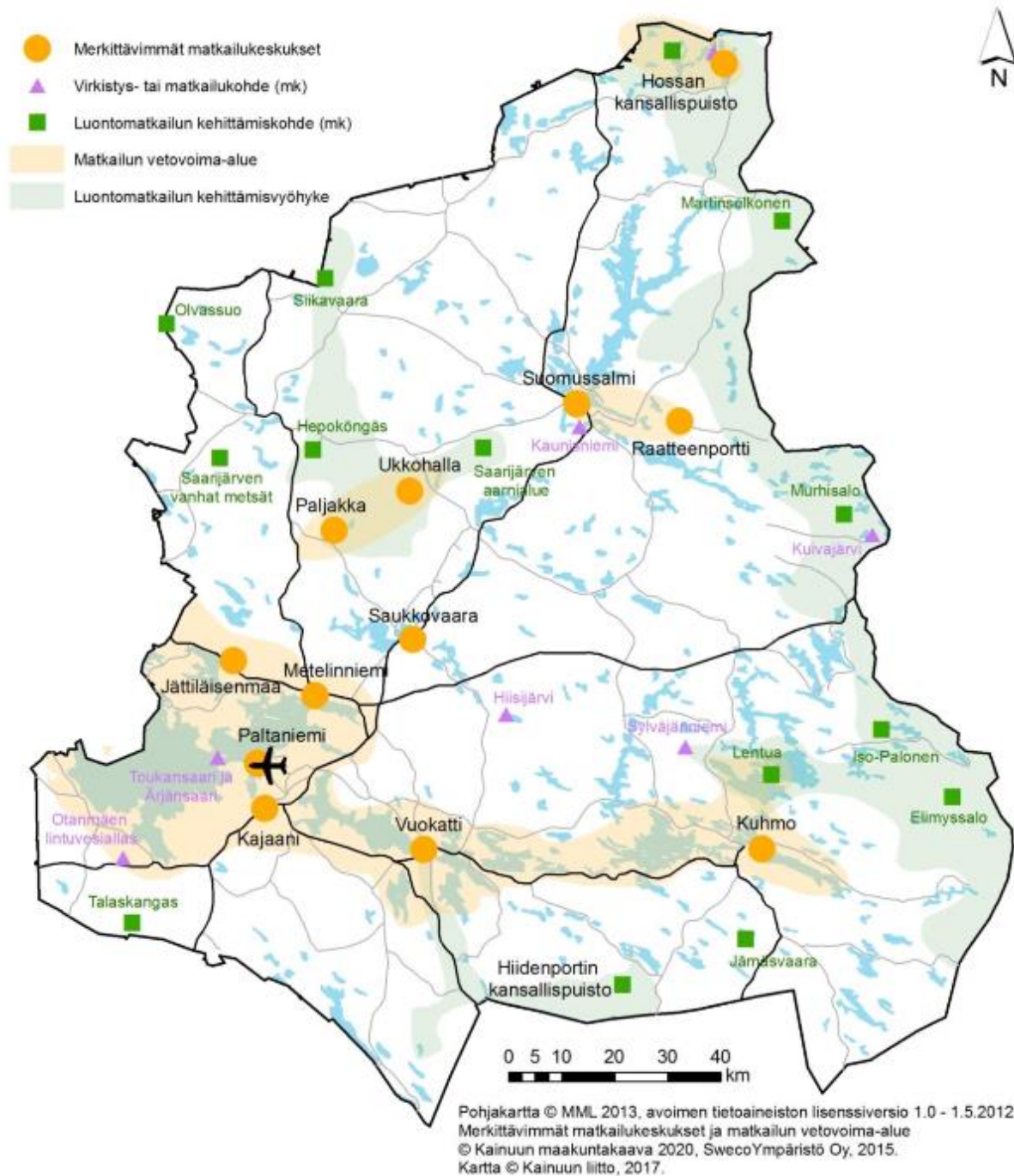
Kuva 4. Pohjois-Pohjanmaan matkailun aluerakenne (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2015: kuva 4).

Matkailumaantieteellisessä suuraluejaossa Hyrynsalmi, Puolanka ja Sotkamo kuuluvat Vaara-alueeseen (Artman ym. 1978; Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Yksityiskohtaisemmassa, toiminnallisessa matkailumaantieteellisessä aluejaottelussa tutkimuskohteet sisältyvät Kainuun matkailualueeseen (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Hyrynsalmella sijaitsee Ukkohallan, Puolangalla Paljakan ja Sotkamossa Vuokatin matkailukeskus.

Suomen kansainvälisen matkailumarkkinoinnin aluejaossa Hyrynsalmi, Puolanka ja Sotkamo sisältyvät Järvi-Suomeen (Visit Finland 2018a). Suomen matkailun aluerakenne -tutkimuksen (Leinonen ym. 2007) perusteella Hyrynsalmi ja Puolanka ovat matkailutarjonnan mukaan C-tason matkailukuntia ja Sotkamo B-tason matkailukunta.

Kainuun matkailustrategiassa (Kainuun liitto 2018a) maakunta jaetaan seuraaviin matkailu-alueisiin: Vuokatti-Sotkamo, Oulujärven ja Kajaanin matkailualue, Ukkohalla-Paljakka-Ristijärvi, Hossan matkailupalvelut, Kuhmo ja Wild Taigan matkailupalvelut (kuva 5). Tämän raportin esimerkit koskevat Vuokatti-Sotkamo ja Ukkohalla-Paljakka-Ristijärvi-aluetta, sillä edellinen sisältää Sotkamon ja jälkimmäinen Hyrynsalmen ja Puolangan.

Tutkimusalueet ovat keskeisimpiä matkailualueita ja -kuntia Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun matkailun aluerakenteessa. Esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusalueet kattoivat Tilastokeskuksen virallisista yöpymisvuorokausista Pohjois-Pohjanmaalla noin 90 prosenttia (Visit Finland 2018a). Lisäksi tutkimusalueiden on arvioitu muodostavan – laskentatavasta riippuen – 81–90 prosenttia Pohjois-Pohjanmaan matkailun taloudellisista vaikutuksista (Kauppila 2017c). Vastaavasti vuonna 2017 tutkimusalueet kerryttivät Tilastokeskuksen virallisista yöpymisvuorokausista Kainuussa yli 80 prosenttia (Tilastokeskus 2018a). Tutkimusalueet toimivat matkailun kehittämisen noodeina, solmukohtina, vaikutusalueillaan.



Kuva 5. Kainuun matkailun aluerakenne (Kainuun liitto 2018a: kuva 2).

Esitetyt matkailumaantieteelliset ja kansainvälisen matkailumarkkinoinnin aluejaot osoittavat, että Pohjois-Pohjanmaa ei ole maakuntana homogeeninen eikä toiminnallinen matkailualue – se on ennen muuta hallinnollinen alue. Pohjois-Pohjanmaan heterogeenisuus voi-

daan nähdä myös myönteisenä ominaispiirteenä, sillä maakunta näyttäytyy vaihtelevana ja monipuolisena matkailualueena.

Seuraavaksi esitettävät empiiriset tutkimustulokset paikallistasolta Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta perustuvat Kajaanin ammattikorkeakoulun yhteistyökumppaneiden kanssa toteuttamiin tutkimus- ja kehittämishankkeisiin, CoReFor-hankkeeseen (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016) sekä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hankkeeseen (ks. Kauppila 2017a). Tutkimustulokset ovat keskenään vertailukelpoisia, sillä ne on tuotettu yhtäläisillä aineistopohjilla ja samanlaisilla menetelmillä. Aluksi käydään läpi mittaamismallin keskeisiä tuloksia, sitten seurantamallin ja lopuksi ennuste- ja arviointimallin. Rokua Geopark -alueelta ei ole saatavilla ennuste- ja arviointimallin empiirisiä tutkimustuloksia.

3.2 Mittaamismalli

Matkailun absoluuttiset aluetaloudelliset vaikutukset vaihtelevat huomattavasti tutkimusalueiden välillä (taulukko 1). Ne ovat suurimmat Oulussa ja pienimmät Puolangalla. Yleisesti ottaen matkailulla on mittavat absoluuttiset vaikutukset kaupungeissa ja maaseutukunnissa, joissa on suuri matkailukeskus. Kun matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia tarkastellaan toimialoittain, Kalajoella, Oulussa, Rokua Geopark -alueella ja Puolangalla ne kohdistuvat ennen muuta majoitus- ja ravitsemistoimintaan sekä vähittäiskauppaan (Kauppila 2017b, 2017c). Suuri vapaa-ajanasuntojen määrä (Kalajoki, Rokua Geopark, Puolanka) (ks. Tilastokeskus 2018b) ja ostosmatkailu (Oulu) vaikuttavat matkailun taloudellisten vaikutusten suuntautumiseen vähittäiskauppaan. Kalajoella ei ole onnistuttu tuotteistamaan kesää yhtä tehokkaasti kuin talvikohteissa talvi, mikä ilmenee Kalajoella virkistys- ja muissa palveluissa vain kohtalaisina talousvaikutuksina. Kuusamon, Pudasjärven, Hyrynsalmen ja Sotkamon matkailun aluetaloudelliset vaikutukset kohdistuvat majoitus- ja ravitsemistoiminnan ja vähittäiskaupan ohella virkistys- ja muihin palveluihin (Kauppila 2017b, 2017c). Edellä mainituissa kunnissa on runsaasti vapaa-ajanasuntoja (ks. Tilastokeskus 2018b), mikä merkitsee talousvaikutusten ohjautumista vähittäiskauppaan. Lisäksi näissä kohteissa on onnistuttu tuotteistamaan erityisesti talvimatkailu virkistys- ja ohjelmapalveluilla. Tämä ilmenee virkistys- ja muissa palveluissa mittavina talousvaikutuksina. Välitön matkailutyöllisyys suuntautuu ennen muuta henkilökohtaista palvelua vaativille, työvoimaintensiivisille toimialoille (majoitus- ja ravitsemistoiminta, virkistys- ja muut palvelut), joissa liikevaihto/henkilötyövuosi-suhde alhainen. Sen sijaan itsepalvelutoimialoilla (esim. vähittäiskauppa) liikevaihto/henkilötyövuosi-suhde korkea, mikä tarkoittaa sitä, että näillä toimialoilla tarvi-

taan runsaasti välitöntä matkailutuloa yhtä välitöntä matkailuhenkilötyövuotta kohti (Kauppila 2017b, 2017c).

Taulukko 1. Välitön matkailutulo (milj. euroa), kokonaismatkailutulo (milj. euroa), välitön matkailutyöllisyys (htv.) ja kokonaismatkailutyöllisyys (htv.) Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa vuonna 2015 (Kauppila 2017b, 2017c).

| Kunta/alue | Välitön matkailutulo (milj. euroa) | Kokonaismatkailutulo (milj. euroa) | Välitön matkailutyöllisyys (htv.) | Kokonaismatkailutyöllisyys (htv.) |
|---------------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Kalajoki | 29,6 | 37,0 | 212,8 | 255,4 |
| Kuusamo | 100,7 | 126,9 | 599,0 | 724,8 |
| Oulu | 165,7 | 223,7 | 999,4 | 1 249,3 |
| Pudasjärvi | 25,1 | 30,2 | 140,7 | 161,8 |
| Rokua Geopark | 16,0 | 19,2 | 79,0 | 88,4 |
| Hyrnsalmi | 6,6 | 7,7 | 29,9 | 32,0 |
| Puolanka | 3,6 | 4,2 | 16,0 | 17,0 |
| Sotkamo | 52,7 | 73,2 | 335,2 | 382,2 |

Matkailutyöllisyys aikaansaa tutkimusalueilla palkkatulo- ja palkkaverotulovaikutuksia. Taulukossa 2 esitetään palkkaverotulokertymä, joka on absoluuttisesti suurin Oulussa ja pienin Puolangalla. Luonnollisesti palkkaverotulo heijastelee matkailun työllisyysvaikutuksia kokonaisuudessa ja toimialoittain. Kyseessä on kunnallisverotulo, jossa ei ole otettu huomioon mahdollisia vuotoja aluetaloudesta.

Taulukko 2. Välittömän matkailutyöllisyyden (htv.) ja kokonaismatkailutyöllisyyden (htv.) aikaansaamat palkkaverotulovaikutukset (euroa) Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa vuonna 2015 (Kauppila 2017b, 2017c).

| Kunta/alue | Välitön matkailutyöllisyys (euroa) | Kokonaismatkailutyöllisyys (euroa) |
|---------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Kalajoki | 874 646 | 1 085 253 |
| Kuusamo | 2 608 402 | 3 237 241 |
| Oulu | 4 651 550 | 6 034 105 |
| Pudasjärvi | 549 948 | 649 157 |
| Rokua Geopark | 326 162 | 373 516 |
| Hyrnsalmi | 133 161 | 143 123 |
| Puolanka | 66 226 | 70 936 |
| Sotkamo | 1 523 960 | 1 763 009 |

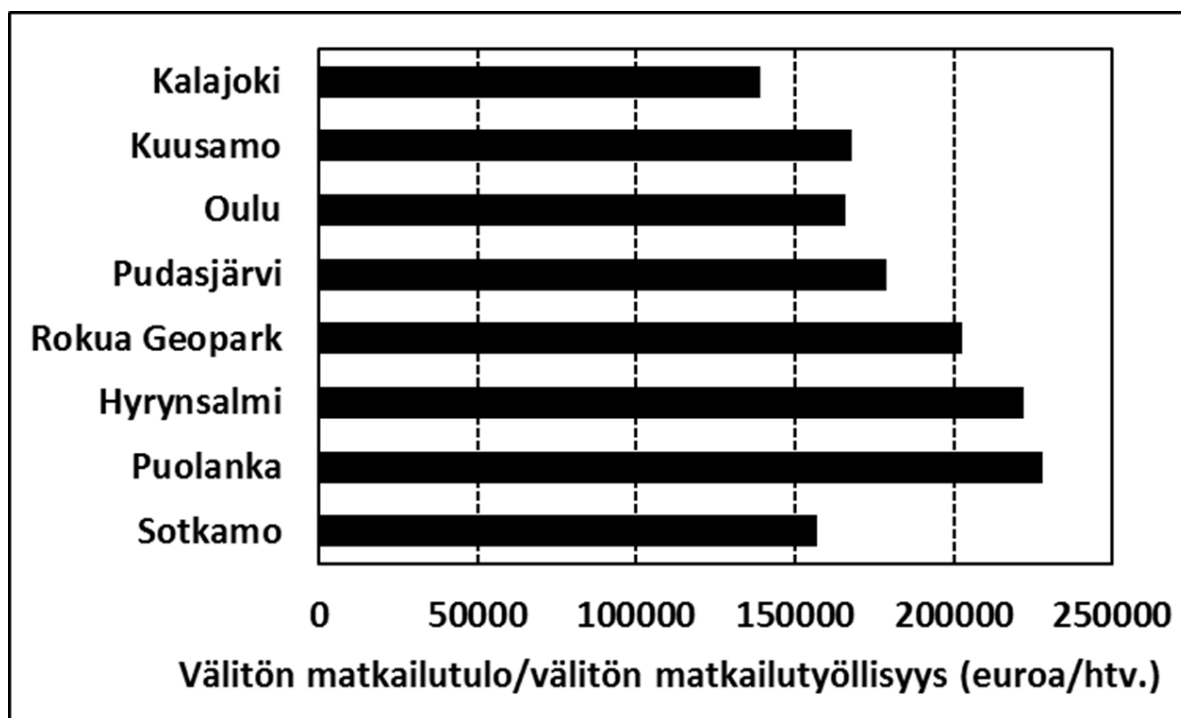
Matkailun suhteelliset vaikutukset tutkimusalueiden elinkeinoelämään vaihtelevat suuresti (taulukko 3). Matkailu on suhteellisesti tärkeä elinkeino Kuusamolle ja Sotkamolle, kun Oulussa matkailun osuus elinkeinoelämästä on vähäinen. Suhteellinen osuus mittaa alueiden matkailuriippuvuutta. Yleisesti ottaen matkailulla on mittavat suhteelliset vaikutukset maaseutukunnissa, joissa on aluetalouden kokoon nähden suuri matkailukeskus. Kaupungit ovat monipuolisten toimintojen keskuksia, ja niissä matkailu on vain yksi kehitettävä elinkeino muiden joukossa. Matkailu on siten sekundaarinen aluekehityksen väline. Se on usein seurausta muun elinkeinoelämän vireydestä, mikä näkyy esimerkiksi työperäisenä matkailuna (kokous- ja kongressimatkailu, asiointi- ja liikematkailu). Kaupungit hyötyvät työperäisessä matkailussa myös korkeasta keskushierarkia- asemasta. Sen sijaan perifeerisille maaseutukunnille matkailu on usein primaarinen aluekehityksen väline, jonka kautta pyritään edistämään alueen elinkeinoelämää ja luomaan hyvinvointia. Nykyään maaseudun mahdollisuudet pelkistyvät pitkälti luonnon ja luonnonvarojen aineelliseen ja aineettomaan hyödyntämiseen matkailun edustaessa jälkimmäistä. Kaikkiaan matkailun kehittämisellä pyritään hallitsemaan alueiden rakennemuutosta ja luomaan uutta taloudellista aktiviteettia. Erityisesti

tämä koskee savupiipputeollisuuspaikkakuntia sekä perifeerisiä maa- ja metsätalouspaikkakuntia.

Taulukko 3. Matkailuelinkeinon osuus (%) koko yritystoiminnan liikevaihdosta ja työllisyydestä (htv.) Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa vuonna 2015 (Kauppila 2017b, 2017c).

| Kunta/alue | Välitön matkailutulo (%) | Kokonaismatkailutulo (%) | Välitön matkailutyöllisyys (%) | Kokonaismatkailutyöllisyys (%) |
|---------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Kalajoki | 6 | 7 | 7 | 8 |
| Kuusamo | 14 | 18 | 16 | 19 |
| Oulu | 1,4 | 1,9 | 2,0 | 2,5 |
| Pudasjärvi | 11 | 14 | 10 | 12 |
| Rokua Geopark | 4 | 5 | 4 | 4 |
| Hyrnsalmi | 17 | 19 | 10 | 11 |
| Puolanka | 9 | 10 | 4 | 4 |
| Sotkamo | 14 | 20 | 15 | 17 |

Tutkimusalueilla tarvitaan tietty määrä välitöntä matkailutuloa yhtä välitöntä matkailuhenkilötyövuotta kohti (kuva 6). Vaadittu välitön matkailutulo vaihtelee huomattavasti alueittain. Suurin välitön matkailutulo yhtä matkailuhenkilötyövuotta kohti tarvitaan Puolangalla ja pienin Kalajoella. Tähän on syynä alueiden erilainen välittömän matkailutulon toimialoitainen rakenteellinen jakautuminen, mikä käytiin läpi jo aikaisemmin. Esimerkiksi vähittäiskaupassa tarvitaan noin 300 000 euroa välitöntä matkailutuloa yhtä välitöntä matkailuhenkilötyövuotta kohti. Sen sijaan majoitus- ja ravitsemistoiminnassa, liikenteessä sekä virkistys- ja muissa palveluissa välitön matkailutulo vaatimus on vain noin 100 000 euroa. *Tutkimustulosten perusteella yhden miljoonan euron välitön matkailutulo aikaansaa 5–7 välitöntä matkailuhenkilötyövuotta* (Kauppila 2017b, 2017c). Tätä tietoa on mahdollista hyödyntää matkailuelinkeinon talousvaikutusten mittaamisessa, seurannassa sekä ennustamisessa ja arvioinnissa.



Kuva 6. Yhtä välitöntä matkailuhenkilötyövuotta kohti tarvittava välitön matkailutulo Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa vuonna 2015 (Kauppila 2017b, 2017c).

3.3 Seurantamalli

Pohjois-Pohjanmaalla tutkimusalueiden matkailun aluetaloudellisten vaikutusten muutokset ovat olleet tarkastelujaksoilla maltillisia, erityisesti suhteellisesti tarkasteltuna (taulukko 4). Vuosina 2013–2015 Kalajoen, Kuusamon ja Pudasjärven matkailutulo lisääntyi mutta Oulun hieman väheni. Rokua Geopark -alueella matkailutulon kehityssuunta oli negatiivinen vuodesta 2014 vuoteen 2015. Matkailutyöllisyys kasvoi Kalajoella ja Pudasjärvellä vuosina 2013–2015. Sen sijaan kyseisellä aikavälillä matkailutyöllisyys väheni Kuusamossa ja Oulussa. Rokua Geopark -alueella matkailutyöllisyys lisääntyi vuodesta 2014 vuoteen 2015.

Taulukko 4. Välittömän matkailutulon (1 000 euroa), kokonaismatkailutulon (1 000 euroa), välittömän matkailutyöllisyyden (htv.) ja kokonaismatkailutyöllisyyden (htv.) kehitys Pohjois-Pohjanmaalla vuosina 2013/2014–2015 (Kauppila 2017c: taulukko 29). Matkailutulo ilmoitetaan vuoden 2015 rahanarvossa.

| Indikaattori ja kunta/alue | 2013 | 2014 | 2015 | 2013/2014–2015 | |
|--|---------|---------|---------|----------------|-----|
| | | | | Abs. | % |
| <u>Välitön matkailutulo</u> | | | | | |
| Kalajoki | 29 019 | 31 018 | 29 563 | +544 | +2 |
| Kuusamo | 94 015 | 91 246 | 100 703 | +6 688 | +7 |
| Oulu | 169 760 | 168 161 | 165 697 | -4 063 | -2 |
| Pudasjärvi | 23 803 | 23 638 | 25 127 | +1 324 | +6 |
| Rokua Geopark | | 17 604 | 16 025 | -1 579 | -9 |
| <u>Kokonaismatkailutulo</u> | | | | | |
| Kalajoki | 36 274 | 38 773 | 36 954 | +680 | +2 |
| Kuusamo | 118 459 | 114 970 | 126 886 | +8 427 | +7 |
| Oulu | 229 176 | 227 017 | 223 691 | -5 485 | -2 |
| Pudasjärvi | 28 563 | 28 365 | 30 152 | +1 589 | +6 |
| Rokua Geopark | | 21 052 | 19 152 | -1 900 | -9 |
| <u>Välitön matkailutyöllisyys</u> | | | | | |
| Kalajoki | 211,4 | 227,7 | 212,8 | +1,4 | +1 |
| Kuusamo | 647,5 | 591,4 | 599,0 | -48,5 | -7 |
| Oulu | 1 035,3 | 1 019,4 | 999,4 | -35,9 | -3 |
| Pudasjärvi | 125,1 | 150,3 | 140,7 | +15,6 | +12 |
| Rokua Geopark | | 74,9 | 79,0 | +4,1 | +5 |
| <u>Kokonaismatkailutyöllisyys</u> | | | | | |
| Kalajoki | 253,7 | 273,3 | 255,4 | +1,7 | +1 |
| Kuusamo | 785,5 | 715,6 | 724,8 | -58,7 | -7 |
| Oulu | 1 294,1 | 1 274,2 | 1 249,3 | -44,8 | -3 |
| Pudasjärvi | 143,9 | 172,8 | 161,8 | +17,9 | +12 |
| Rokua Geopark | | 83,6 | 88,4 | +4,8 | +6 |

Kainuussa tutkimusalueiden matkailun aluetaloudellisten vaikutusten muutokset ovat olleet tarkastelujaksolla joidenkin kuntien osalta merkittäviä, erityisesti suhteellisesti (taulukko 5). Hyrynsalmella matkailutalouden tunnusluvut olivat selvästi suuremmat vuonna 2015 kuin vuonna 2014. Matkailutulo- ja matkailutyöllisyysluvut tuntuvat olevan linjassa toisiinsa nähdessä. Puolangalla matkailutulon osalta luvut kehittyivät myönteiseen suuntaan tarkastelujaksolla. Sen sijaan matkailutyöllisyyden kohdalla tilanne oli päinvastainen. Tässä on

kuitenkin huomattava, että vuonna 2015 virkistys- ja muut palvelut jäivät analyysin ulkopuolelle Tilastokeskuksen salassapitovelvollisuuksien vuoksi (Kauppila 2017b). Myös vuonna 2014 Puolangan virkistys- ja muiden palveluiden välittömässä matkailutulossa ja välittömässä matkailutyöllisyydessä oli epäselvyyksiä. Tilastokeskuksesta arvioitiin, että vuonna 2014 virkistys- ja muiden palveluiden liikevaihtotieto olisi virheellinen mutta henkilötöyvuosien oletettiin pitävän paikkaansa (Kauppila 2016d). Sotkamon tapauksessa vuosina 2013–2014 matkailun aluetaloudellisten vaikutusten muutokset olivat maltillisia: matkailutulo hieman väheni mutta matkailutyöllisyys lisääntyi. Vuosina 2014–2015 Sotkamon matkailun talousvaikutukset pienenivät. Sotkamon matkailutyöllisyyden merkittävä negatiivinen kehitys selittyi sillä, että muutaman majoitustoiminnan sekä virkistys- ja muiden palveluiden avainyri-tysten toimipaikkojen henkilötöyvuosissa havaittiin huomattavaa vähenemistä vuodesta 2014 vuoteen 2015 (Kauppila 2017b).

Taulukko 5. Välittömän matkailutulon (1 000 euroa), kokonaismatkailutulon (1 000 euroa), välittömän matkailutyöllisyyden (htv.) ja kokonaismatkailutyöllisyyden (htv.) kehitys Kai- nuussa vuosina 2013/2014–2015 (Kauppila 2017b: taulukko 23). Matkailutulo ilmoitetaan vuoden 2015 rahanarvossa.

| Indikaattori ja kunta | 2013 | 2014 | 2015 | 2013/2014–2015 | |
|--|--------|--------|--------|----------------|-----|
| | | | | Abs. | % |
| <u>Välitön matkailutulo</u> | | | | | |
| Hyrnsalmi | | 4 633 | 6 633 | +2 000 | +43 |
| Puolanka | | 3 300 | 3 647 | +347 | +11 |
| Sotkamo | 56 692 | 53 377 | 52 654 | -4 038 | -7 |
| <u>Kokonaismatkailutulo</u> | | | | | |
| Hyrnsalmi | | 5 374 | 7 694 | +2 320 | +43 |
| Puolanka | | 3 796 | 4 158 | +362 | +10 |
| Sotkamo | 78 802 | 74 194 | 73 189 | -5 613 | -7 |
| <u>Välitön matkailutyöllisyys</u> | | | | | |
| Hyrnsalmi | | 27,2 | 29,9 | +2,7 | +10 |
| Puolanka | | 26,5 | 16,0 | -10,5 | -40 |
| Sotkamo | 431,6 | 445,6 | 335,3 | -96,3 | -22 |
| <u>Kokonaismatkailutyöllisyys</u> | | | | | |
| Hyrnsalmi | | 29,1 | 32,0 | +2,9 | +10 |
| Puolanka | | 28,1 | 17,0 | -11,1 | -40 |
| Sotkamo | 492,0 | 508,0 | 382,2 | -109,8 | -22 |

On huomattava, että matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten kehitys saattaa olla päinvastainen. Tästä ovat esimerkkeinä Pudasjärvi, Rokua Geopark -alue, Puolanka ja Sotkamo. Yhtenä syynä tähän ovat yritystilastointiin liittyvät haasteet ja epävarmuustekijät (Kauppila 2017b, 2017c). Kyse voi olla myös tuottavuuden muutoksesta. Mikäli matkailutulo kasvaa mutta matkailutyöllisyys vähenee, tällöin tuottavuus lisääntyy – tuotos, matkailutulo, suhteessa panokseen, matkailutyöllisyyteen, paranee. Tämä on yksittäisen yrityksen ja toimialan näkökulmasta usein myönteinen piirre. Sen sijaan aluetalouden kannalta haasteena on uusien työpaikkojen luominen. Toisaalta mikäli yksittäisen yrityksen kannattavuus (tuottojen ja kustannusten erotus) paranee, tämä mahdollistaa myös yrityksen investoinnit alueelle tulevaisuudessa.

3.4 Ennuste- ja arviointimalli

Ennuste- ja arviointimallin matkailijamäärätavoitteet ja tavoitteiden aikajänteen päättymisajankohta saatiin tutkimusalueiden paikallisilta matkailutoimijoilta. Matkailijamäärätavoitteet ilmaistaan kotimaisina ja kansainvälisinä yöpymisvuorokausitavoitteina tiettyä ajankohtana. Mikäli mahdollista, kansainväliset yöpymisvuorokaudet jaetaan vielä lähtöalueittain kansallisuuksiin. Tavoitteita peilattiin alueiden Tilastokeskuksen virallisiin yöpymisvuorokausiin lähtötason ollessa vuosi 2016 (Kauppila 2017d, 2018).

Esitetyt yöpymisvuorokausitavoitteet muunnetaan luodulla ennuste- ja arviointimallilla matkailun aluetaloudelliseksi vaikutusennusteiksi, jotka käsittävät välittömän matkailutulon, välittömän matkailutyöllisyyden (htv.), välittömän palkkatulon, välittömän palkkaverotulon, kokonaismatkailutulon, kokonaismatkailutyöllisyyden (htv.) ja kokonaispalkkaverotulon. Tavoitteiden oletetaan muodostuvan kohdealueella toteutettavien kehittämishankkeiden ja investointien yhteisvaikutuksena. Ennuste- ja arviointimallilla on mahdollista tarkastella myös yksittäisten hankkeiden tai investointien vaikutusennusteita. On korostettava, että tutkimusalueiden paikallisten matkailutoimijoiden ilmoittamien tavoitteiden – ja siten myös talousvaikutusennusteiden – aikajänteet poikkeavat huomattavasti toisistaan. Luonnollisesti aikajänteen pidentyessä tavoitteiden epävarmuus kasvaa, mikä heijastuu edelleen vaikutusennusteisiin. Seuraavassa esitetään vain yöpymisvuorokausien ja matkailun aluetaloudellisten vaikutusten suhteellisia, vuotuisia tavoitteita ja ennusteita. Tutkimusraporteissa (Kauppila 2017d, 2018) tuodaan julki myös matkailun absoluuttiset talousvaikutusennusteet (matkailutulo, matkailutyöllisyys, palkkatulo ja palkkaverotulo).

Paikallisten matkailutoimijoiden ilmoittamat kotimaisten matkailijoiden yöpymisvuorokausien vuotuiset, suhteelliset kasvutavoitteet ovat suurimmat Pudasjärvellä ja pienimmät Kuu-

samossa (taulukko 6). Kansainvälisten matkailijoiden kohdalla ne ovat puolestaan suurimmat Pudasjärvellä ja Sotkamossa ja pienimmät Oulussa, Hyrynsalmella ja Puolangalla. Vuosina 2015–2020 Pohjois-Pohjanmaalla (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2015) tavoitellaan kotimaisissa yöpymisissä kahden prosentin vuotuista kasvua ja kansainvälisissä viittä prosenttia. Tavoiteluvut ovat samat kuin valtakunnantasolla on asetettu vuosiksi 2014–2025 (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015c). Sen sijaan vuosina 2018–2021 Kainuussa (Kainuun liitto 2018a) tavoitteena on kummassakin segmentissä viiden prosentin vuotuinen kasvu. Tutkimusalueilla kansainvälistä kasvua haetaan lähialueelta (Venäjä), Euroopasta (Saksa, Sveitsi, Iso-Britannia) ja Aasiasta (Kiina, Japani). Kalajoella ja Oulussa korostuvat edellisten lisäksi Pohjoismaat (Norja, Ruotsi) (Kauppila 2017d, 2018). Kaikkiaan paikallisten matkailutoimijoiden ilmoittamat yöpymisvuorokausien vuotuiset, suhteelliset kasvutavoitteet ovat tutkimusalueilla poikkeuksetta suuremmat kuin Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun tai valtakunnantason tavoitteet. Erityisesti tämä koskee kansainvälisiä yöpymisiä. On huomattava, että tutkimusalueiden absoluuttiset yöpymisvuorokaudet koostuvat huomattavassa määrin kotimaisista yöpymisistä (ks. Visit Finland 2018b). Tästä johtuen kotimaisten ja kansainvälisten yöpymisten yhteenlasketut vuotuiset kasvuprosentit myötäilevät pitkälti kotimaisten yöpymisvuorokausitavoitteiden suhteellisia lukuarvoja.

Matkailutulon ja matkailutyöllisyyden vuotuiset, suhteelliset kasvuennusteet poikkeavat merkittävästi tutkimusalueiden välillä (ks. taulukko 6). Suurimmat ne ovat Hyrynsalmella ja Puolangalla ja pienimmät Kuusamossa ja Oulussa. Vuotuiset kasvuennusteprosentit ovat merkittäviä matkailukunnissa, joiden matkailun absoluuttiset aluetaloudelliset vaikutukset ovat vaatimattomimmat. Sen sijaan ne ovat pienimmät matkailukunnissa, joissa matkailun absoluuttiset aluetaloudelliset vaikutukset ovat suurimmat. On korostettava, että pienikin suhteellinen kasvu on absoluuttisesti huomattavaa, jos alueen lähtötaso on jo valmiiksi korkea. Tästä ovat esimerkkeinä Oulu ja Kuusamo. Yleisesti ottaen, kun lähtötaso on korkea, vuotuiset kasvuprosentit ovat usein maltillisia. Kuten aikaisemmin on todettu, ennusteiden lähtötiedot, matkailijamäärätavoitteet, perustuvat paikallisten matkailutoimijoiden näkemyksiin.

Taulukko 6. Kotimaisten yöpymisvuorokausien vuotuinen kasvutavoite (%), kansainvälisten yöpymisvuorokausien vuotuinen kasvutavoite (%), kotimaisten ja kansainvälisten yöpymisvuorokausien yhteenlaskettu vuotuinen kasvutavoite (%), matkailutulon vuotuinen kasvuennuste (%), matkailutyöllisyyden (htv.) vuotuinen kasvuennuste (%) ja matkailun talousvaikutusten (matkailutulo, matkailutyöllisyys) kasvuennusteen (%) suhde yhteenlaskettujen yöpymisvuorokausien kasvutavoitteeseen (%) Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa (Kauppila 2017d, 2018). Lähtötaso on vuosi 2016. Suluissa esitetään tutkimusalueen kasvutavoitteen ja kasvuennusteen aikajänteen päättymisajankohta.

| Kunta | Kotimaiset (%) | Kansainväliset (%) | Kotimaiset ja kv. yhteensä (%) | Matkailutulo (%) | Matkailutyöllisyys (%) | Talousvaikutukset/ yöpymisvrk. yhteensä |
|-------------------|----------------|--------------------|--------------------------------|------------------|------------------------|---|
| Kalajoki (2027) | 5 | 10 | 6 | 5 | 4 | 0,83 (tulo) 0,67 (työll.) |
| Kuusamo (2018) | 2 | 15 | 5 | 2 | 2 | 0,4 (tulo ja työll.) |
| Oulu (2023) | 3 | 8 | 4 | 2 | 2 | 0,5 (tulo ja työll.) |
| Pudasjärvi (2020) | 25 | 28 | 26 | 7 | 9 | 0,27 (tulo) 0,35 (työll.) |
| Hyrnsalmi (2025) | 8 | 8 | 8 | 6 | 10 | 0,75 (tulo) 1,25 (työll.) |
| Puolanka (2025) | 8 | 8 | 8 | 6 | 9 | 0,75 (tulo) 1,13 (työll.) |
| Sotkamo (2019) | 5 | 28 | 7 | 5 | 6 | 0,71 (tulo) 0,86 (työll.) |

Ennuste- ja arviointimallilla yöpymisvuorokausitavoitteet siis muunnetaan matkailun aluetaloudelliseksi vaikutusennusteiksi. Tutkimustulokset paljastavat mielenkiintoisen seikan. Paikallisten matkailutoimijoiden ilmoittamat yöpymisvuorokausitavoitteiden vuotuiset kasvu-

prosentit ovat poikkeuksetta selvästi suuremmat kuin ennuste- ja arviointimallilla lasketut matkailun taloudellisten vaikutusennusteiden vuotuiset kasvuprosentit (ks. taulukko 6). Näin ollen matkailun aluetaloudellisten vaikutusten suhteellinen kasvu näyttäisi olevan huomattavasti maltillisempaa kuin yöpymisvuorokausien suhteellinen kasvu. Joillakin alueilla matkailun talousvaikutukset lisääntyvät suhteellisesti alle puolet verrattuna yöpymisvuorokausien suhteelliseen kasvuun. *Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että yhden prosentin kasvu Tilastokeskuksen virallisissa yöpymisvuorokausissa merkitsee tutkimusalueilla poikkeuksetta alle prosentin kasvua matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa.* Tätä tietoa voidaan hyödyntää matkailuelinkeinon talousvaikutusten mittaamisessa, seurannassa, ennustamisessa ja arvioinnissa.

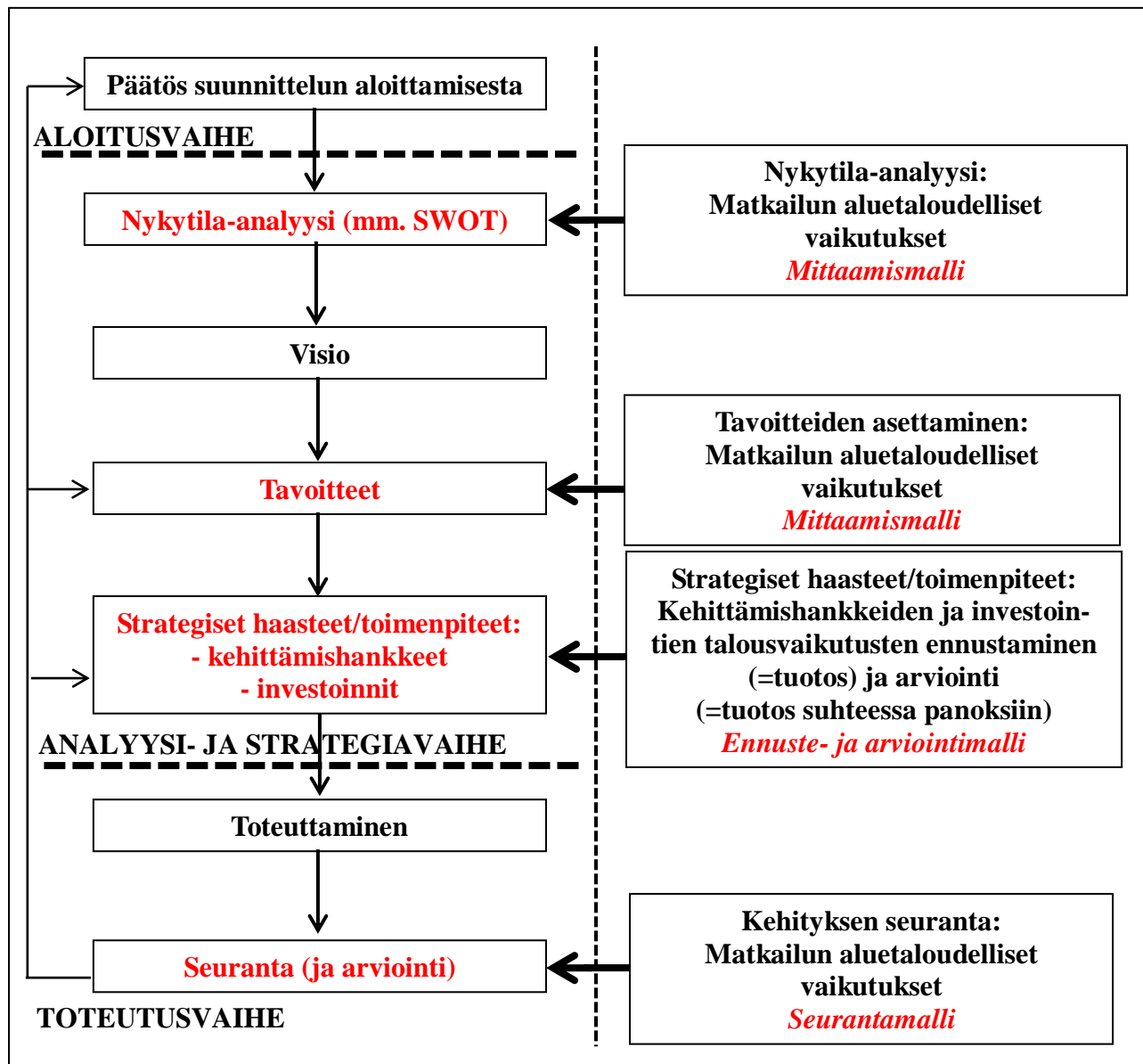
Yöpymisvuorokausien ja aluetaloudellisten vaikutusten keskinäiseen suhteeseen vaikuttavat kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden yöpymisvuorokausien jakautuminen, kansainvälisten yöpymisvuorokausien kansallisuusjakauma ja edellä mainittujen segmenttien rahankäyttö toimialoittain ja kokonaisuudessaan. Esimerkiksi kotimaisten matkailijoiden rahankäytössä havaitaan alueellisia eroja Kalajoen (Järviluoma 2017a), Kuusamon (Järviluoma 2017b), Oulun (Järviluoma 2017c) ja Sotkamon (Järviluoma 2017d) välillä. Myös kansainvälisten matkailijoiden rahankäyttö poikkeaa kotimaisten vastaavasta, samoin kuin eroja esiintyy kansallisuuksittain (ks. Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy 2018). Lisäksi toimialoittaiset liikevaihto/henkilötyövuosi-suhteet vaihtelevat alueellisesti (ks. Tilastokeskus 2018c), mikä vaikuttaa matkailutyöllisyyden suhteelliseen muutokseen. Nämä seikat on syytä pitää mielessä, kun tarkastellaan yöpymisvuorokausien ja talousvaikutusten muutoksia ja niiden välistä suhdetta. Yöpymisvuorokausitavoitteet ja niiden jakautuminen (kotimaiset, kansainväliset kansallisuuksittain), matkailijoiden rahankäyttö (kotimaiset, kansainväliset kansallisuuksittain) ja toimialoittaiset liikevaihto/henkilötyövuosi-suhteet ovat myös dynaamisia, joten yöpymisvuorokausien ja matkailun aluetaloudellisten vaikutusten suhde on jatkuvassa muutoksessa. Edelliseen viitaten taulukossa 6 esitetyt suhdeluvut ovatkin tapauskohtaisia ja relevantteja vain aikaisemmissa tutkimusraporteissa (Kauppila 2017d, 2018) esitetyillä parametreilla. Lopuksi syytä painottaa, että tavoitteet ovat tavoitteita, ennusteet ennusteita ja lopulta aika näyttää, kuinka tavoitteet ja ennusteet toteutuvat. Toteutumista voidaan myöhemmin tarkastella seurantamallilla.

4 YHTEENVETO JA POHDINTA

Tämän raportin tarkoituksena oli esitellä menetelmällisiä innovaatiota ja uusia näkökulmia matkailun aluetalouden tutkimiseen mittaamista, seurantaa sekä ennustamista ja arviointia silmällä pitäen. Empiiriset esimerkit olivat paikallistasolta Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta. Kirjoitus perustui Kajaanin ammattikorkeakoulun yhteistyökumppaneiden kanssa toteutamiin tutkimus- ja kehittämishankkeisiin, CoReFor-hankkeeseen (ks. Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016) sekä Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hankkeeseen (ks. Kauppila 2017a).

Mittaamismallissa yksinkertaistettiin ja kevennettiin empirian keräämistä kentältä sekä hyödynnetään olemassa olevaa tilastoaineistoa ja tutkimuskirjallisuutta luopumatta kuitenkaan matkailutalouden alueellisista piirteistä. Seurantamallissa sovellettiin empiiristen tutkimuksen toimialoittaisia matkailuliikevaihtoprosentteja, olemassa olevaa tilastoaineistoa ja tutkimuskirjallisuutta. Seurantamalli on luonteeltaan dynaaminen, sillä siinä käytetään aina tuoreimpia tilastoaineistoja. Toimialat avataan sisältöineen ja toimialakoodeineen tukeutumalla TOL (2008) toimialaluokitukseen. Ennuste- ja arviointimallin lähtökohtana olivat paikallisten matkailutoimijoiden matkailijamäärätavoitteet, yöpymisvuorokausitavoitteet, tietynä ajankohtana. Tämän lisäksi hyödynnettiin kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden rahankäyttötutkimuksia, tilastoaineistoa ja tutkimuskirjallisuutta.

Mittaamismalli, seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli voidaan sijoittaa Hallin (2000) matkailun strategiseen suunnitteluprosessiin (kuva 7). Suunnitteluprosessin analyysi- ja strategiovaiheessa on tärkeää määrittää **mittaamismallilla** kohteen matkailun aluetaloudelliset vaikutukset, mikä antaa tietoa matkailun absoluuttisesta ja suhteellisesta merkityksestä kohdealueella. Viimeksi mainitulla tarkoitetaan matkailuelinkeinoja suhteessa muihin elinkeinoihin ja toimialoihin. Tämä tieto on hyödyllistä silloin, kun alueella punnitaan kehittämisresurssien kohdentamista eri elinkeinon ja toimialojen välillä. Nykytila-analyysissä mittaamismallin avulla määritetyt matkailun aluetaloudelliset vaikutukset voidaan käyttää perustasona suunnitteluprosessissa tavoitteen asettamisessa, kun pohditaan matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia tulevaisuuteen valitulla suunnitteluajanjaksolla. On haasteellista asettaa tavoitteita tulevaisuuteen, jos ei tiedetä matkailuelinkeinon nykytilaa.



Kuva 7. Matkailun strateginen suunnitteluprosessi (mukaillen Hall 2000: kuva 4.5) ja mitaamismallin, seurantamallin sekä ennuste- ja arviointimallin hyödyntäminen suunnittelu-prosessin eri vaiheissa (muokaten ja täydentäen Kauppila 2017d: kuva 8, 2018: kuva 8).

Matkailun edistäminen edellyttää erilaisia toimenpiteitä – kehittämishankkeita ja investointeja – ja raportissa esitettyä **ennuste- ja arviointimallia** on mahdollista hyödyntää suunnitteluprosessin tässä vaiheessa. Vaikutusennusteilla voidaan simuloida vaihtoehtoisia tulevaisuudennäkymiä niin yksittäisten hankkeiden tai investointien tapauksessa kuin niiden yhteisvaikutuksen tarkastelussa. Matkailun kehittämishankkeiden ja investointien tavoiteltuja aluetalousvaikutuksia on pohdittava myös kriittisesti. Vaikutusennusteet auttavat hahmot-

tamaan ja arvioimaan tavoitellun tuotoksen suhdetta aluetaloudellisiin panoksiin. Tuotoksella tarkoitetaan tässä yhteydessä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia ja panoksella näiden tuotosten aikaansaamiseksi vaadittavia resursseja. Hankkeiden ja investointien talousvaikutusennusteet tuovat järkevyyttä ja systemaattisuutta matkailusuunnitteluun.

Suunnitteluprosessin toteutusvaiheessa on puolestaan tärkeää kehityksen seuranta. **Seurantamallia** voidaan soveltaa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten systemaattisessa seurannassa. Esimerkiksi tässä raportissa esitettyjä matkailun aluetaloudellisia vaikutusennusteita on myöhemmin mahdollista tarkastella seurantamallia hyödyntäen. Kun kohdealueella toteutetaan matkailun kehittämishankkeita ja investointeja, näiden toimenpiteiden vaikutuksia on seurattava ja verrattava niitä asetettuihin tavoitteisiin. Systemaattinen seuranta mahdollistaa tehtyjen toimenpiteiden ja havaittujen vaikutusten välisen yhteyden analysoinnin. On kuitenkin varottava tulkitsemasta alueella tapahtuneiden muutosten johtuvan vain yhdestä yksittäisestä kehittämistoimenpiteestä. Matkailussa on runsaasti kohdealueen sisäisiä ja ulkoisia tekijöitä, jotka vaikuttavat elinkeinoon ja sen kehitykseen (ks. Kauppila 2004).

Kaikkiaan mittaamismalli, seurantamalli sekä ennuste- ja arviointimalli muodostavat työkalupakin matkailutalouden kokonaisvaltaiseen hahmottamiseen ja ymmärtämiseen sekä tuovat systemaattisuutta talousvaikutusten analysointiin. Mallit ovat keskenään yhteensopivia, sillä ne perustuvat samaan Tilastokeskuksen TOL (2008) toimialaluokituksen: toimialaluokat on standardoitu.

On huomattava, että malleilla on erilainen aika-käsite. Mittaamismallilla ja seurantamallilla työstetyt vaikutustutkimukset ovat luonteeltaan *ex post* -tutkimuksia, jälkikäteistarkasteluita, jo toteutuneista vaikutuksista. Ennuste- ja arviointimallilla tuotetut vaikutustutkimukset ovat puolestaan *ex ante* -tutkimuksia, etukäteisarviointeja, ja niissä pyritään ennustamaan vielä toteutumattomia vaikutuksia (ks. Jyvälä 1981: 10). Jälkikäteistarkasteluiden viive on hieman yli vuosi johtuen tilastojen tuottamiseen ja viralliseen julkistamiseen vaadittavasta ajasta. Suunnittelutoiminta tähtää aina tulevaisuuteen, joten erityisesti etukäteisarvioinnit, vaikutusennusteet, ovat mielenkiintoisia suunnittelun näkökulmasta. Toisaalta suunnittelu kaipaa myös jälkikäteistarkasteluita ilmiön nykytilasta ja jo toteutuneesta kehityksestä, kun tulkitaan tehtyjen toimenpiteiden ja havaittujen vaikutusten välisiä yhteyksiä. Nämä tulokset ja niiden johtopäätökset on syytä ottaa huomioon suunnittelussa.

Tässä raportissa esitettyihin menetelmällisiin ratkaisuihin on suhtauduttava myös kriittisesti. **Mittaamismallin ja seurantamallin** kriittiset kohdat ovat seuraavat:

Ensimmäiseksi, matkailun osuuden arviointi toimialoittaisesta kokonaisliikevaihdosta perustuu paikallisten yritysten näkemyksiin. Toisaalta tulomenetelmässä, yritystutkimuksessa, tukeudutaan nimenomaan paikallisten yritysten asiantuntemukseen matkailun osuuden arvioinnissa (ks. Matkailun edistämiskeskus 1983; Paajanen 1993a, 1993b, 1993c; Vuoristo & Arajärvi 1990).

Toiseksi, matkailun aluetaloudelliset vaikutukset koskevat vain Tilastokeskuksen yritysrekisteriin kuuluvia yrityksiä ja toimipaikkoja, jolloin esimerkiksi julkisen sektorin matkailutyöpajat (henkilötyövuodet) jäävät kokonaan tarkastelun ulkopuolelle.

Kolmanneksi, matkailun aluetaloudellisissa vaikutuksissa ei oteta kantaa aluetaloudellisiin vuotoihin. Esimerkiksi vuonna 2003 työllisyysvuoto oli Kuusamossa noin kahdeksan prosenttia ja palkkaverotulovuoto noin 16 prosenttia (Juntheikki & Korhonen 2005).

Neljänneksi, palkkarakennetilastot ovat valtakunnallisia ja osittain alueellisia, eivät paikallistasolta.

Viidenneksi, verotulovaikutuksissa huomio kiinnittyy ainoastaan kunnalliseen palkkaverotuloon. Näin ollen kuntien verotulon näkökulmasta esimerkiksi matkailukiinteistöjen, kuten vapaa-ajanasuntojen, kiinteistöverotulo ja yritysten yhteisöverotulo jäävät kokonaan tarkastelun ulkopuolelle.

Kuudenneksi, yritystoimipaikkojen toimialakoodit aiheuttavat epäselvyyksiä. Yritykset ilmoittavat toimialakoodit TOL (2008) luokituksen mukaisesti. Jos toimialakoodi jää matkailutoimiala-määrittelyn ulkopuolelle mutta toiminta liittyy matkailuun, kyseinen toimipaikka ei sisälly matkailun aluetalousvaikutusten tarkasteluun.

Seitsemänneksi, yritystoimipaikkojen mahdolliset toimialaluokkamuutokset vaikuttavat toimialakohtaisiin ja edelleen yhteenlaskettuihin matkailun aluetaloudellisiin vaikutuksiin. Lisäksi yrityksiä perustetaan ja lopetetaan, millä on luonnollisesti vaikutusta toimialakohtaisiin matkailun aluetaloudellisiin vaikutuksiin.

Kahdeksanneksi, vuosittaisiin tilastoihin voi liittyä myös virhemahdollisuuksia, ja erityisesti pienissä aluetalouksissa niillä saattaa olla suuriakin vaikutuksia. Pitkittäistutkimukset paljastavat ajan myötä mahdolliset vuositasen tilastointivirheet.

Yhdeksänneksi, Tilastokeskuksen yritystilastojen salassapitovelvollisuudet aiheuttavat ongelmia erityisesti pienissä aluetalouksissa. Niissä yrityspohja on ohut, minkä vuoksi toimialoittaisissa tarkasteluissa ei aina täyty toimipaikkojen vähimmäismäärä (3 kpl). Tämä tarkoittaa sitä, että toimialoittaisia liikevaihto- ja henkilöstömäärätietoja ei julkaista, mikä vaikuttaa alueen matkailutalouden tunnuslukuihin. Jos nämä toimipaikat ovat matkailutulon ja -työllisyyden kannalta merkittäviä toimipaikkoja, tällä on suuri merkitys alueen matkailun talousvaikutuksiin.

Matkailutalouden tunnuslukujen rinnalla on syytä soveltaa myös muita matkailun muutosta ilmentäviä indikaattoreita. Näin saadaan tietoa esimerkiksi mahdollisista virheistä yritystilastoissa ja vältetään vääriä tulkinnoita. Muita mittareita ovat esimerkiksi matkailutoimialojen indeksiluvut (Kauppila 2016a, 2016b, 2016c; Kauppila & Järviluoma 2016), matkailuklusterin talousluvut (Kainuun liitto 2018b; Pohjois-Pohjanmaan liitto 2018b), matkailutoimialojen talousluvut (Visit Finland 2018b) ja viralliset yöpymisvuorokaudet (Visit Finland 2018b). Toisaalta tutkimuksissa (Kauppila 2017b, 2017c) on havaittu, että esimerkiksi Tilastokeskuksen virallisten yöpymisvuorokausien muutos voi olla päinvastainen suhteessa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitykseen paikallistasolla.

Ennuste- ja arviointimallin kriittiset kohdat ovat puolestaan seuraavat:

Ensimmäiseksi, tavoitteet perustuvat paikallisten matkailutoimijoiden arvioihin. Toisaalta nimenomaan paikalliset matkailutoimijat asettavat oman alueensa tavoitteet, eivät ulkopuoliset toimijat.

Toiseksi, sovelletut kansainvälisten matkailijoiden rahankäyttötiedot ovat valtakunnallisia, eivät paikallistasolta. Optimitalanteessa sekä kotimaisten että kansainvälisten matkailijoiden empiiriset rahankäyttötiedot kerätään tutkimusalueelta. Kansainvälisten matkailijoiden rahankäyttötietoja on syytä tarkastella kansallisuuksittain.

Kolmanneksi, mallissa keskitytään vain kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden tavoiteltujen Tilastokeskuksen virallisten yöpymisvuorokausien lisäyksiin ja niiden ennustettuihin talousvaikutuksiin. Virallisten yöpymisvuorokausien ohella alueilla kertyy yöpymisiä myös majoituskohteista, jotka eivät kuulu kyseisen tilastoinnin piiriin. Lisäksi päiväkävijät ja kauttakulkijat jäävät yöpymisvuorokausitilastoinnin ulkopuolelle. Esitetyt matkailun talousvaikutusennusteet ovat siten vain osatotuus matkailun taloudellisista vaikutuksista tavoitteeksi asetettuna ajankohtana. Toisaalta mikäli on käytettävissä ennuste- ja arviointimalliin vaadit-

tavat tiedot, mallin periaatteita ja toimintatapaa noudattaen on mahdollista laskea vaikutusennusteita myös muille matkailijasegmenteille.

Neljänneksi, tavoitteet ovat tavoitteita, ennusteet ovat ennusteita ja lopulta aika näyttää, kuinka tavoitteet ja ennusteet toteutuvat. Tähän tarvitaan seurantamallia.

Tässä raportissa esitetyt tutkimustulokset voidaan hyödyntää monipuolisesti (matkailun) alueellisessa suunnittelu- ja kehittämistyössä käytännössä (taulukko 7). Alueilla työskentään erilaisia kehittämistoimenpiteitä ja niillä on erilaiset tiedontarpeet. On syytä korostaa, että kaikkia kolmea näkökulmaa – mittaaminen, seuranta sekä ennustaminen ja arviointi – tarvitaan systemaattisessa, tietopohjaisessa matkailun alueellisessa suunnittelu- ja kehittämistyössä tulevaisuudessa yhä enemmän. Samalla tämä mahdollistaa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kokonaisvaltaisen haltuunoton ja ymmärtämisen.

Jatkotutkimuksissa olisi mielenkiintoista testata mallien periaatteiden ja toimintatapojen soveltuvuutta matkailu-ilmiön eri osa-alueille. Näitä voisivat olla esimerkiksi matkailullisen vapaa-ajanasumisen (ulkopaikkakuntalaisten omistamat vapaa-ajanasunnot), vuokramökien ja tapahtumien talousvaikutusten analysointi. Mittaamisen ja seurannan lisäksi kokonaisvaltaiseen tarkasteluun pitäisi sisällyttää myös ennustamisen ja arvioinnin näkökulma.

Taulukko 7. Matkailun aluetaloudellisten tutkimusten hyödyntäminen (matkailun) alueellisessa suunnittelu- ja kehittämistyössä käytännössä.

| Toimenpide | Tiedontarve |
|--|--|
| Matkailustrategioiden laatiminen | Strateginen suunnitteluprosessi: nykytila-analyysi, tavoitteen asettaminen, toimenpiteiden vaikutusennusteet ja seuranta Matkailuelinkeinon absoluuttinen ja suhteellinen merkitys aluetaloudessa Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitys |
| Aluekehitysstrategioiden laatiminen | Matkailuelinkeinon absoluuttinen ja suhteellinen merkitys aluetaloudessa Matkailun aluetaloudelliset vaikutusennusteet Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitys |
| Matkailuhankkeet ja hanke-suunnittelu, investoinnit | Matkailuelinkeinon absoluuttinen ja suhteellinen merkitys aluetaloudessa Matkailun aluetaloudelliset vaikutusennusteet Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitys |
| Yritysrahoituksen hankkiminen matkailuhankkeisiin ja investointeihin | Matkailuelinkeinon merkitys toimialoittain Matkailun aluetaloudelliset vaikutusennusteet toimialoittain Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitys toimialoittain |
| Matkailuelinkeinon edunvalvonta | Matkailuelinkeinon absoluuttinen ja suhteellinen merkitys aluetaloudessa Matkailun aluetaloudelliset vaikutusennusteet Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten kehitys |
| Matkailuhankkeiden ja investointien vaikutusten ennustaminen | Hankkeiden ja investointien vaikutukset matkailutalouteen ja aluetalouteen Hankkeiden ja investointien vaikutukset kapasiteetin ja palvelutarpeiden mitoittamiseen Hankkeiden ja investointien vaikutukset työvoimatarpeen mitoittamiseen |
| Matkailuhankkeiden ja investointien ennustaminen ja arviointi (panos-tuotos-arviointi) | Hankkeiden ja investointien rahoituspäätökset (esim. maakuntien liitot, ELY-keskukset) Aluetaloudellisen tuotoksen (=matkailun aluetaloudelliset vaikutukset) ja aluetaloudellisen panoksen (=resurssit) suhteen arviointi |

KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET

Archer, B. H. (1977). Tourism Multipliers: the State of the Art. *Bangor Occasional Papers in Economics, Number 11*. 85 s.

Archer, B. (1996). Economic Impact Analysis. *Annals of Tourism Research* 23: 3, 704–707.

Artman, H., Helle, R. & K.-V. Vuoristo (1978). Suomen matkailun aluerakenne. *Matkailun edistämiskeskus A*: 12. 75 s.

Auvinen, E. (1965). *Tutkimus Saimaan alueen matkailusta kesällä 1964*. 135 s. Hämeenlinna.

Briassoulis, H. (1991). Methodological Issues: Tourism Input-Output Analysis. *Annals of Tourism Research* 18: 3, 485–495.

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.

Comission of the European Communities, OECD, WTO & UN (2001). Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework. *United Nations, Series F*: 80. 136 s.

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.

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

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.

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.

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.

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

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

Hall, C. M. (2007). North-South Perspectives on Tourism, Regional Development and Peripheral Areas. Teoksessa Müller, D. K. & B. Jansson (toim.): *Tourism in Peripheries: Perspectives from the Far North and South*, 19–39. CAB International, Wallingford.

Hall, C. M. & S. W. Boyd (toim.) (2005). *Nature-based Tourism in Peripheral Areas. Development or Disaster?* 296 s. Channel View Publications, Clevedon, Buffalo and Toronto.

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., Müller, D. K. & J. Saarinen (2009). *Nordic Tourism. Issues and Cases*. 293 s. Channel View Publications, Clevedon.

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.

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

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

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

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

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

Järviluoma, J. (2017a). Kalajoen matkailijat 2016–2017. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja D* Muut julkaisut. 30 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/132842> (Viitattu 14.9.2018).

Järviluoma, J. (2017b). Kuusamon matkailijat 2016–2017. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja D Muut julkaisut*. 31 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/132841> (Viitattu 14.9.2018).

Järviluoma, J. (2017c). Oulun matkailijat 2016–2017. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja D Muut julkaisut*. 32 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/133298> (Viitattu 14.9.2018).

Järviluoma, J. (2017d). Vuokatin matkailijat 2016. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja D Muut julkaisut*. 29 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/123428> (Viitattu 14.9.2018).

Kainuun liitto (2017). Kainuu-ohjelma. Maakuntasuunnitelma 2035. Maakuntaohjelma 2018–2021. *Kainuun liitto A*: 10. 66 s. Saatavilla osoitteesta: https://issuu.com/viestintakainuu/docs/kainuu_ohjelma_netti (Viitattu 17.9.2018).

Kainuun liitto (2018a). Kainuun matkailustrategia 2018–2021. *Kainuun liitto Sarja B: selvitykset ja tutkimukset B*: 13. 22 s. Saatavilla osoitteesta: https://issuu.com/viestintakainuu/docs/matkailustrategia_netijulkaisu_kev (Viitattu 21.8.2018).

Kainuun liitto (2018b). Kainuun yritykset kasvavat vahvasti – kaivostoiminta kasvun kärjessä. Kainuun suhdannetiedot, kesäkuu 2018. 22 s. Saatavilla osoitteesta: http://kuiskintaa.fi/wp-content/uploads/2018/06/SuhdannetiedotKainuu_kes%C3%A4kuu2018.pdf (Viitattu 17.8.2018).

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.

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

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. (2016a). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kuusamossa. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 45. 92 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/103974> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016b). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Oulussa. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 46. 94 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/103973> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016c). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Pudasjärvellä. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 47. 87 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/103972> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016d). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: Hyrynsalmi ja Puolanka. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 63. 48 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/116972> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016e). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: Rokua Geopark -alue. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 64. 59 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/121261> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016f). Liikunta-alan työpaikat ja talousvaikutukset Suomessa vuosina 2006–2014. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 51. 34 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/105945> (Viitattu 18.9.2018).

Kauppila, P. (2016g). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli: Sotkamo. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 60. 28 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/114974> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2016h). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli: Kalajoki, Kuusamo, Oulu ja Pudasjärvi. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 61. 41 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/115150> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2017a). Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan matkailutieto -hanke. Teoksessa Keränen, V. & J. Järviluoma (toim.): *Aktiviteettimatkailu Kainuuta kehittämässä: Esimerkkejä TKI-toiminnasta*, 25–34. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä 80. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/139251> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2017b). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli: Hyrynsalmi, Puolanka ja Sotkamo. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 76. 45 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/132939> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2017c). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantamalli: Kalajoki, Kuusamo, Oulu, Pudasjärvi ja Rokua Geopark -alue. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 77. 61 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/133243> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2017d). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli: Kalajoki, Kuusamo, Oulu ja Pudasjärvi. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 79. 73 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/139143> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. (2018). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten ennuste- ja arviointimalli: Hyrynsalmi, Puolanka ja Sotkamo. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 81. 64 s. Saatavilla osoitteesta: <https://www.theseus.fi/handle/10024/140828> (Viitattu 21.8.2018).

Kauppila, P. & J. Järviluoma (2016). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Sotkamossa. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B Raportteja ja selvityksiä* 48. 83 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/103975> (Viitattu 21.8.2018).

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 lijoen valuma-alueen kunnat. *Riista- ja kalatalouden tutkimuksia ja selvityksiä* 12/2011. 36 s.

Kauppila, P., Saarinen, J. & R. Leinonen (2009). Sustainable Tourism Planning and Regional Development: a Nordic View. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 9: 4, 424–435.

Keränen, H. (2001). Hankesuunnittelun idea ja projektisyklin hallinta aluekehittämisessä. *University of Oulu, Research and Development Centre of Kajaani, REDEC Kajaani, Working Papers* 39. 173 s.

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

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.

Kyyrä, S. (2018). Julkista tukea matkailun kehittämiseen. Saatavilla osoitteesta: <https://tem.fi/julkista-tukea-matkailun-kehittamiseen> (Viitattu 1.11.2018).

Leinonen, R., Kauppila, P. & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: Tutkimusraportti. *Matkailun edistämiskeskus* A: 155. 116 s.

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/aluetasolla. *Matkailun edistämiskeskus* A: 36. 52 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. *Geo-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.

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

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

Nurmi, O. (2016). Matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2013–2014. *Visit Finland tutkimuksia* 4. 37 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2016/04/4-Matkailutilinpito-2013-2014.pdf?dl> (Viitattu 21.8.2018).

Nurmi, O. (2017). Matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2014–2015. *Visit Finland tutkimuksia* 8. 37 s. Saatavilla osoitteesta: http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2017/10/Matkailutilinpito_2014-2015.pdf?dl (Viitattu 21.8.2018).

Nurmi, O. (2018a). Matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2015–2016. *Visit Finland tutkimuksia* 8. 37 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2018/03/Matkailutilinpito-2015-2016.pdf?dl> (Viitattu 21.8.2018).

Nurmi, O. (2018b). Alueellinen matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset maakunnittain 2015. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja TEM raportteja* 16/2018. 56 s. Saatavilla osoitteesta: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160906/TEMrap_16_2018_Alueellinen_matkailutilinpito.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Viitattu 21.8.2018).

Nurmi, O. & T. Okkonen (2017). Alueellinen matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset maakunnittain 2013–2014. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja TEM raportteja* 21/2017. 62 s. Saatavilla osoitteesta: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79859/TEMrap_21_2017_verkko_julkaisu.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Viitattu 21.8.2018).

Näpänkangas, A. (2016). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kalajoella. *Pohjois-Pohjanmaan liitto* B: 88. 14 s.

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.

Pearce, D. G. (1979). Towards a Geography of Tourism. *Annals of Tourism Research* 6: 3, 245–272.

Piirala, T. (1997). Kainuun kesämatkailija 1996 sekä Kainuun matkailun tulo- ja työllisyys selvitys. *Kainuun matkailun kehittämiskeskus* A: 4. 67 s.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2015). Pohjois-Pohjanmaan matkailuelinkeinon kehittämisstrategia 2020 – Yhteistyöllä matkailuelinkeinosta kasvua ja kansainvälisyyttä! *Pohjois-Pohjanmaan liitto* A: 57. 26 s. Saatavilla osoitteesta: <https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/aluesuunnittelu/matkailu/ajankohtaista> (Viitattu 17.9.2018).

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2018a). Pohjois-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2018–2021. *Pohjois-Pohjanmaan liitto* A: 59. 27 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.e-julkaisu.fi/pohjois-pohjanmaan-liitto/maakuntaohjelma-2018-2021/> (Viitattu 17.9.2018).

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2018b). Pohjois-Pohjanmaan suhdanteet. Suhdannetiedot toukokuulle 2018 saakka – mukana Pohjois-Pohjanmaan TE-toimiston katsaus toimialojen näkymiin. 13 s. Saatavilla osoitteesta: https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/index.php?id=88&cat_ids=#cat107 (Viitattu 15.10.2018).

Saarinen, J. (2003). The Regional Economics of Tourism in Northern Finland: The Socio-economic Implications of Recent Tourism Development and Future Possibilities for Regional Development. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 3: 2, 91–113.

Saarinen, J. (2007). Tourism in Peripheries: The Role of Tourism in Regional Development in Northern Finland. Teoksessa Müller, D. K. & B. Jansson (toim.): *Tourism in Peripheries: Perspectives from Far North and South*, 41–52. CAB International, Wallingford.

Satokangas, P. (2013). *Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset 12 lappilaisessa kunnassa vuonna 2011*. 44 s. Lapin yliopistopaino, Rovaniemi.

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.

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 (2012). Matkailun paikallistaloudellisten vaikutusten mittaamismenetelmien yhdistäminen – Savonlinnan seutukunnan matkailu vuonna 2010. *Matkailututkimus* 8: 2, 40–64.

Tapaninen, M. (2017). Lapin matkailutoimijoiden tilastotarpeet. Teoksessa Ilola, H., Satokangas, P. & M. Tapaninen (toim.): *Tilastoja tutkimassa – lukuja Lapin matkailusta*, 14–18. Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja. Rovaniemi. Saatavilla osoitteesta: <http://lauda.ulapland.fi/handle/10024/63143> (Viitattu 15.10.2018).

Tilastokeskus (2018a). Yöpymiset Kainuussa vuosina 2007–2017. Julkaisematon taulukko.

Tilastokeskus (2018b). Rakennukset ja kesämökit. Saatavilla osoitteesta: <https://www.stat.fi/til/rakke/index.html> (Viitattu 22.8.2018).

Tilastokeskus (2018c). Kunnittainen toimipaikkatilasto. Saatavilla osoitteesta: http://yrittystietopalvelu2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Kunnittainen_toimipaikkatilasto/ (Viitattu 1.10.2018).

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

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy (2018). Visit Finland matkailijatutkimus 2017. *Visit Finland tutkimuksia* 9. 38 s. Saatavilla osoitteesta: <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2018/06/T2018-Visit-Finland-matkailijatutkimus-2017.pdf?dl> (Viitattu 14.9.2018).

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015a). Matkailutilinpito. Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2011–2013. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja TEM raportteja* 21/2015. 66 s. Saatavilla osoitteesta: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75077/TEMrap_21_2015_web.pdf?sequence=1 (Viitattu 21.8.2018).

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

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015c). Yhdessä enemmän – kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. *TEM Raportteja* 2/2015. 50 s. Saatavilla osoitteesta: <http://tem.fi/documents/1410877/2735818/Matkailun+tiekartta+2015-2025.pdf/95521a94-5230-47c2-8dd7-bc7ff5bede04> (Viitattu 20.8.2018).

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.

Visit Finland (2018a). Markkinointiteemat ja aluejako. Saatavilla osoitteesta: <http://www.visitfinland.fi/markkinointi/haastajabrändi/markkinointiteemat-ja-aluejako/> (Viitattu 1.10.2018).

Visit Finland (2018b). Tilastotietokanta Rudolf. Saatavilla osoitteesta: <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland> (Viitattu 17.8.2018, 5.10.2018).

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 (1990). Methodological problems of studying local income and employment effects of tourism. *Fennia* 168: 2, 153–177.

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

WSP Finland Oy (2018). Koulujen kesälomien siirron vaikutukset matkailuelinkeinolle. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja TEM raportteja 13/2018*. 105 s. Saatavilla osoitteesta: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160819/TEMrap_13_2018_Verkkojulkaisu.pdf (Viitattu 5.9.2018).