

Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset



2022

Kanta-Häme

Kanta-Häme

Välitön matkailutulo

183,05 milj.€



Osuus kaikkien toimialojen
liikevaihdosta

1,84 %

Osuus työllisyydestä

2,61 %



Matkailun
kokonaisvaikutukset

246,39 milj.€

TOTAL

Matkailun aikaansaamat
välittömät
henkilötyövuodet*

940,64

Välittömiä palkkatuloja
matkailun ansiosta
työllistyneille

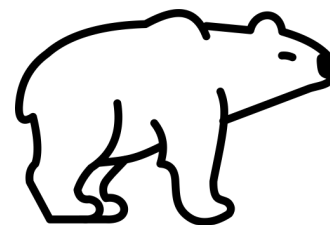
32,15 milj.€

Kunnallisverotulot
välittömistä
palkkatuloista

4 861 160 €

Matkailun
kokonaistyöllisyys-
vaikutukset (htv)*

1 128,77

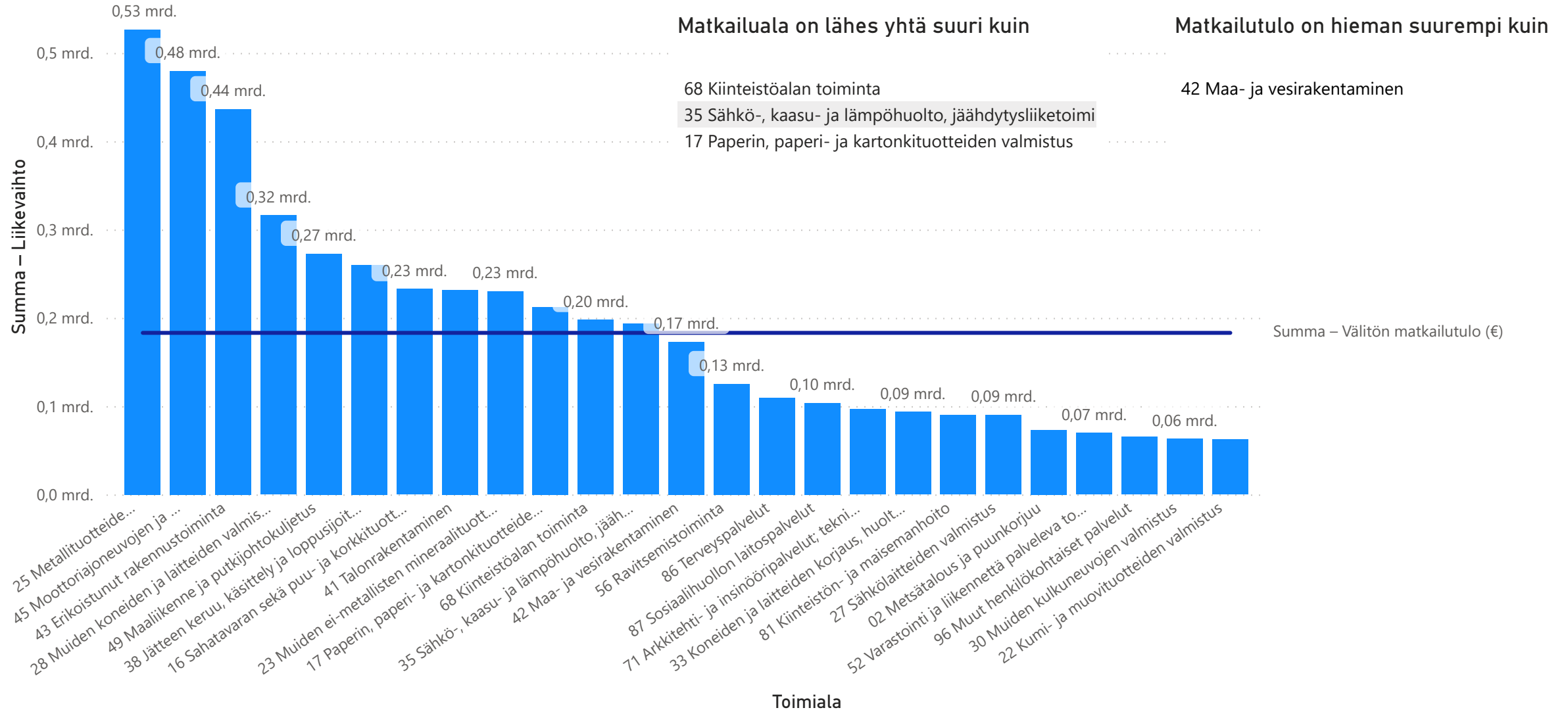


* Henkilötyövuodet eivät ole vertailukelpoisia aiempiin vuosiin Tilastokeskuksen muutettua henkilötyövuosien laskentatapaa vuonna 2022.

Kanta-Häme

Liikevaihto toimialoittain (toimialat, joiden liikevaihto on 0,33 - 3 * välitön matkailutulo) sekä välitön matkailutulo

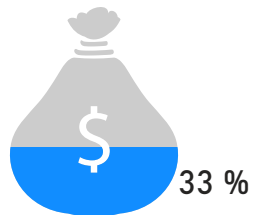
● Summa – Liikevaihto ● Summa – Välitön matkailutulo (€)





Kanta-Häme

Välitön matkailutulo (€)

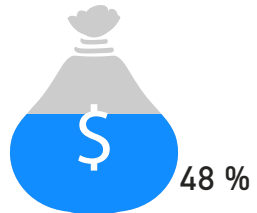


61 milj.

Majoitus- ja
ravitsemistoiminta

Välitön matkailu-
työllisyys (htv)

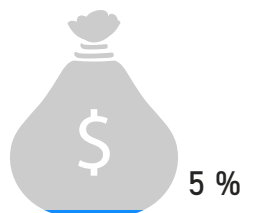
450,10



87 milj.

Polttoaineen myynti ja
vähittäiskauppa

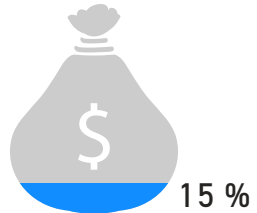
204,21



9 milj.

Liikennepalvelut

108,51



27 milj.

Virkistys- ja muut palvelut

177,83



183 milj. €

Yhteensä

940,64



Selvityksessä käytetyt aineistot

Matkailun alueelliset tulo- ja työllisyysvaikutukset laskettiin tässä tutkimuksessa käyttäen seuraavia tilastoaineistoja:

- Toimipaikkatilastot (Yritysten rakennetilasto) 2015–2021 (Tilastokeskus)
- Majoitustilastot 2012–2022 (Tilastokeskus)
- Suomalaisten matkailu -tutkimus 2012–22 (Tilastokeskus)
- Palkkarakennetilastot 2016–21 (Tilastokeskus)
- TAK Kotimaan matkailu -tutkimus (TAK Research)
- TAK Rajatutkimus 2016–2022 (TAK Research)

Laskentamenetelmät

Niin sanotussa pohjoismaisessa mallissa matkailun taloudellisia vaikutuksia arvioidaan sekä tulomenetelmällä eli tiedustelemalla yrityksiltä matkailijoiden niille tuomaa liikevaihtoa että menomenetelmällä eli kartoittamalla matkailijoiden rahankäyttöä alueella. TAK Researchin mallissa matkailun aluetaloudelliset vaikutukset lasketaan matkailijoiden rahankäytöstä alueella hyödyntämällä olemassa olevia tilasto- ja tutkimusaineistoja.

Suomalaisten matkailu -tutkimuksesta laskettiin kaikissa majoituspaikoissa yöpyneiden suomalaisten matkojen määrä ja rahankäyttö. Rahankäytökeskiarvoja ja erilaisten majoitusmuotojen suhdetta laskettaessa hyödynnettiin tarvittaessa – etenkin pienillä alueilla – useamman vuoden dataa, jolloin havaintomäärät kasvavat riittäviksi. Aineisto kattaa vapaa-ajan ja työmatkat sekä maksullisessa että ilmaismajoituksessa.

Suomalaisten päiväkävijöiden määrä tutkimusalueella laskettiin Suomalaisten matkailu -tutkimuksesta. Koronapandemian aiheuttaman matkailun voimakkaan heilahtelun takia päivämatojen määrien ja rahankäytön laskennassa käytettiin kahden vuoden keskiarvoa, joka päivitettiin vuoteen 2022 TAK Kotimaan matkailu -tutkimuksella.

Ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ja rahankäyttö laskettiin TAK Rajatutkimuksen ja majoitustilastojen avulla. Alueilla, joilla ei ole omia majoitustilastoja, matkailijamäärien laskennassa hyödynnettiin myös kyseisten alueiden majoitusliikevaihtotietoja.

Rahankäyttö jaettiin neljään toimialaryhmään: polttoaineen myyntiin ja vähittäiskauppaan, majoitus- ja ravitsemistoimintaan, liikennepalveluihin sekä virkistys- ja muihin palveluihin. Tämän tutkimuksen aineistona käytetyssä Suomalaisten matkailu -tutkimuksessa käytetyt rahankäyttökohteet poikkeavat hieman näistä toimialaryhmistä. Suomalaisten matkailu -tutkimuksen kulttuuriin sekä urheiluun ja virkistykseen käytetty raha on laskettu tässä virkistys- ja muihin palveluihin. Samoin majoitukseen ja ravitsemispalveluihin käytetty raha on laskettu toimialaryhmään majoitus- ja ravitsemispalvelut. Yksityiskulkuneuvoja käyttäneiden liikenteeseen käyttämä raha luokiteltiin polttoaineeseen ja julkisilla kulkuvälineillä liikkuneiden liikenteeseen.

Suomalaisten matkailu -tutkimus kertoo matkailijoiden rahankäytön liikkumiseen koko matkan ajalta, ei siis matkakohteessa. Tämän vuoksi on tehty oletamus, että 30 prosenttia polttoaineistoista tehdään matkakohteessa ja loput muualla. Liikennepalveluihin (esim. bussit, taksit) kohdistuvat menot on tutkimuksessa laskettu kohdistuvan nyt kokonaan alueelle yhdenmukaisuussyistä. Tämä kasvattaa etenkin kotimaan lentomatkakohteiden liikennetuloa jonkin verran. Tosiasiassa näistä menoista osa vuotaa alueelta ulos liikenneyhtiöiden kotipaikan mukaan, mutta kokonaistuloksissa tämä ei ole merkittävä haitta saavutettuun vertailtavuuteen nähden.

Laskettaessa liikenteen matkailutuloa alueiden lentokenttien arvioidut (Finnairin ja Finavian) kokonaisliikevaihdot ja -henkilötyövuodet poistettiin ensin toimipaikkatilaston vastaavista luvuista, joista lasketaan matkailijakulutuksen osuus. Lopuksi Vantaan osalta Finnairin ulkomaan matkustajaliikenteen ja lisämyynnin liikevaihto ja sama osuus henkilötyövuosista sekä kaikkien lentokenttien osalta Finavian liikevaihto ja henkilötyövuodet lisättiin lukuihin. Lentokenttien laskentatapa on perua pohjoismaisen mallin laskennoista ja jatkossa onkin syytä pohtia, tulisiko tätä käytäntöä muuttaa, koska muuten TAK Researchin mallissa lasketaan pelkästään matkailijoiden alueelle jättämää matkailutuloa eikä esim. satamien tuottaman matkailutulon kohdalla ole perinteisesti toimittu vastaavasti kuin lentokenttien.

Liikenteen osalta Uudenmaan maakunnallinen matkailutulo laskettiin jakamalla se alueen kaupungeille ja kunnille näiden liikennetoimialojen liikevaihdon ja henkilötyövuosien määrän suhteessa. Tämä tehtiin siksi, että Uudellamaalla liikenteessä yhtä henkilötyövuotta varten tarvittavan liikevaihdon määrä vaihtelee erittäin paljon johtuen pitkälti Helsinki-Vantaan lentokentän vaikutuksesta. Näin saatu tulos ottaa paremmin huomioon alueen kuntien ominaispiirteet. Muualla näin ei tarvinnut tehdä.

Matkailun palkkatulovaikutukset on laskettu kertomalla matkailun synnyttämät henkilötyövuodet keskimääräisellä alan kuukausiansiolla (mediaani) 12,5 kertaa, jotta myös lomarahojen vaikutus saadaan mukaan (ks. esim. Kauppila 2017). Välittömät henkilöverotulot on laskettu Kuntaliiton ilmoittamien efektiivisten veroasteiden mukaan eli kyseessä on kunnalle vähennyksien jälkeen oikeasti jäävä verotulo. On tosin huomioitava, että verotulosta on vuotoja myös alueen ulkopuolelle, koska kaikki matkailun parissa työskentelevät henkilöt eivät todellisuudessa ole kirjoilla seudun kunnissa.

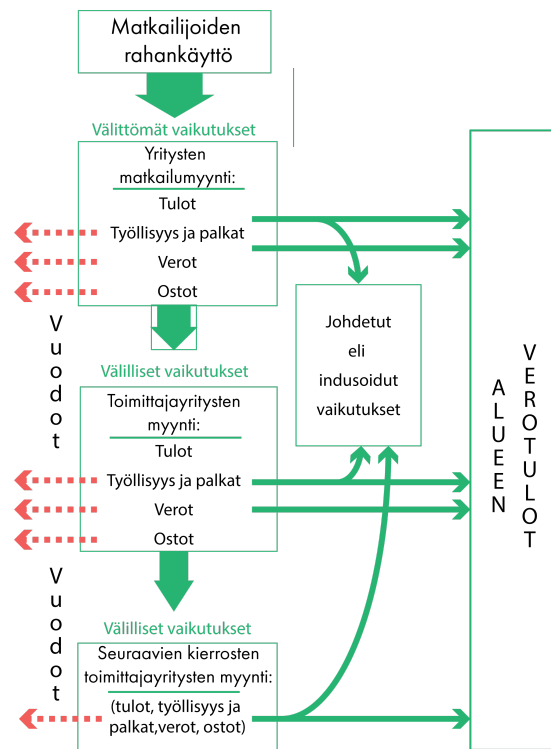
Matkailun kerrannaisvaikutukset laskettiin tulon osalta alueellisista panos-tuotos-taulukoista johdettujen analyysitaulukoiden avulla. Toimialakohtaiset kertoimet kertovat, kuinka paljon matkailutoimialojen liikevaihdon lisäys heijastuu aluetalouteen. Matkailijan tuomat eurot lisäävät yritysten liikevaihtoa ja palkkatuloja alueella mm. alihankintaostojen ja työntekijöiden kulutuksen kautta. Henkilötyövuosien kokonaisvaikutukset laskettiin henkilötyövuosikertoimen (1,2) avulla aiempien tutkimusten pohjalta.

Verrattaessa tämän tutkimuksen tuloksia Tilastokeskuksen matkailutilinpidon lukuihin, on syytä huomioida, että matkailutilinpidossa lasketaan mukaan myös mm. omien vapaa-ajan asuntojen käyttö, joka on kulutusta (mökkien kuluminen), mutta ei rahankäyttöä matkailijan näkökulmasta. Tältä osin siis matkailutilinpidon luvut ovat tässä laskelmassa esitettyjä suurempia.



Lisäksi matkailutilinpitoon lasketaan kaikki alueella tapahtuva matkailukulutus, myös alueen asukkaiden matkatoimistoista tekemät ostot sekä esimerkiksi kaukoliikenteen palveluiden käyttö. Tätä alueen asukkaiden matkailukulutusta ei tässä tutkimuksessa ole huomioitu. Lisäksi Espoossa sijaitsevan Nesteen pääkonttorin liikevaihto ei näy TAK Researchin laskennassa, vaikka Tilastokeskuksen matkailutilinpidossa se suurelta osin lasketaan matkailukulutukseen.

Maakuntien sisällä on mahdollista, että osa maakuntakeskuksissa tapahtuneesta kulutuksesta kirjautuu pienemmille paikkakunnille, kun matkailutulo lasketaan matkan pääkohteen mukaan. Näin voi käydä esimerkiksi mökkimatkoilla, joilla mökkeilypaikkakunta nimetään pääkohteeksi, mutta ostoksia tehdään maakuntakeskuksessa.



Kuva 1: Kuvaus matkailutulon muodostumisesta (Kauppila 2017: kuva 3; muokattuna ja täydennettynä Rinne 1999: kuva 1 sekä Rinne & Saastamoinen 2005: kuva 1)

Keskeiset käsitteet

TAK Researchin matkailutuloluvut kuvaavat kyseessä olevalla alueella vierailijoiden rahankäyttöä alueella ja siitä syntyviä välittömiä sekä välillisiä tulo- ja työllisyysvaikutuksia. Matkailijoiden tietyllä alueella kuluttama raha on matkailun välitöntä vaikutusta. Kun matkailutuloa saavat yritykset tekevät hankintoja alueella muilta yrityksiltä, syntyy välillisiä vaikutuksia. Lisäksi matkailun ansiosta – välittömästi ja välillisesti – työllistyneet käyttävät työskentelyalueellaan rahaa, jolloin puhutaan johdetuista eli indusoiduista vaikutuksista.

Kaikissa vaikutuslajeissa syntyy matkailutuloa, matkailutyöpaikkoja sekä näistä työpaikoista palkkatuloja ja niistä edelleen maksettavia palkkaverotuloja. Välilliset ja johdetut vaikutukset muodostavat yhdessä kerrannaisvaikutukset. Matkailun kokonaisvaikutuksista puhuttaessa tarkoitetaan välittömiä ja kerrannaisvaikutuksia. Keskeisiä käsitteitä ja niiden vaikutusta alueen verotuloihin on havainnollistettu kuvassa 1.

Matkailutulon ja matkailukulutuksen ero on siinä, että matkailutuloluvuissa ei ole arvonlisäveroa mukana kuten joskus ilmoitetussa matkailukulutuksessa. Tästä syystä matkailukulutus on määrällisesti aina matkailutuloa suurempaa. Alueiden kannalta matkailutulo onkin kulutusta keskeisempi mittari, koska se kertoo paremmin alueella tosiasiaassa käytetyn rahamäärän.

TAK Researchin mallissa eri toimialaryhmien saama 'matkailijaliikenvaihto' lasketaan matkailijakulutuksen pohjalta. Tällöin matkailijakulutusta ohjautuu myös 'väärille' toimialoille eli esimerkiksi ravintolapalveluiden käyttö huoltoasemilla ohjautuu majoitus- ja ravitsemispalveluihin. Näin ollen etenkin majoitus- ja ravitsemispalveluiden matkailutulo sisältää myös muiden toimialojen (polttoaineet ja vähittäiskauppa, virkistys- ja muut palvelut) matkailutuloa. Tämä ei kuitenkaan vaikuta alueen yhteenlaskettuun matkailutuloon, vaan on johtuu ainoastaan matkailijakyselyiden ja toimialatietojen kirjautumisen erilaisesta logiikasta.

Huomioitavaa aiempiin tutkimuksiin verrattuna

Verrattaessa tämän tutkimuksen tuloksia TAK Researchin aiempiin tutkimuksiin on syytä huomioida muutama asia:

- Ennen vuotta 2018 koskevissa tutkimuksissa päiväkävijälaskennassa on käytetty henkilöliikennetutkimusta (vuosilta 2016 ja 2011). Tämä tutkimus toteutetaan kuitenkin vain noin viiden vuoden välein, joten sen käyttö ei ole tarkoituksenmukaista. Laskennassa olivat tuolloin mukana yli 100 km:n matkat sekä 30–100 km:n matkoista seutukuntarajat ylittävät matkat, jotka eivät kuuluineet tavanomaiseen elinpiiriin (esim. työ ja kauppatemat).
- Päiväkävijöiden rahankäyttö laskettiin näissä aiemmissä tutkimuksissa osuutena yöpyneiden matkailijoiden rahankäytöstä. Nämä osuudet oli saatu TAK Researchin tekemistä alueellisista matkailijakyselyistä, jotka toteutettiin v. 2017.
- Tilastokeskus aloitti vuonna 2018 omissa Suomalaisten matkailu - tutkimuksessaan päiväkävijätutkimuksen, josta saadaan päiväkävijöiden määrä eri alueilla ja rahankäyttökeskiarvot. Päiväkävijätutkimus toteutetaan kolmen vuoden välein eli tässä raportissa on hyödynnetty vuoden 2021 aineistoa, joka on päivitetty vastaamaan muutosta TAK Researchin oman Kotimaantutkimuksen avulla
- Henkilöliikennetutkimukseen pohjautuviin laskentoihin nähden (ennen v. 2017) tässä tutkimuksessa päiväkävijöiden määrä on huomattavasti pienempi (n. 30 % aiemmasta), sillä Tilastokeskuksen tutkimuksessa päiväkävijäksi huomioidaan vain yli 3 tuntia kohteessa viiptyneet matkailijat, eikä yhdestä matkasta lasketa mukaan kuin yksi kohde. Erityisesti alueet, jolla on paljon tienvarsiliikennettä, 'menettivät' uuden päiväkävijämääritelmän osalta matkailutuloa.
- Liikenteen menot laskettiin tässä tutkimuksessa kokonaisuudessaan alueelle yhdenmukaisuussyistä (ennen vuotta 2021 80 tai 20 prosenttia alueesta riippuen). Tällä ei ole merkittävää vaikutusta kokonaisuuteen, koska liikennekulutuksen osuus on varsin pieni osuus kokonaisuudesta.
- Tilastokeskus uudisti yritysten rakennetilaston henkilötyövuositietoja syksyllä 2022, mikä aiheutti aikasarjakatkoksen vuosien 2020–21 välille. Tämän johdosta matkailun henkilötyövuosimäärät ovat suhteellisesti pienemmät suurella osalla alueista, vaikka matkailutulo olisikin kasvanut ja tästä tilastomuutoksesta johtuen henkilötyövuosiluvut eivät ole enää täysin vertailukelpoisia vuotta 2020 edeltäneeseen aikaan nähden.

- Vuonna 2021 TAK Research päivitti omaa malliaan rahanlaskennan ja matkailijamäärien laskennan parantamiseksi Suomalaisten matkailu - tutkimuksen osalta. Näin ollen ennen tätä tehdyt tutkimukset eivät ole täysin vertailukelpoisia nykyisen laskennan kanssa, vaikka laskentamallin periaatteet ovatkin samat. Aiempiin laskentamalleihin nähden kotimaisten matkailijoiden rahankäyttö lasketaan nyt parannetulla tavalla: rahankäyttökeskiarvot lasketaan painotettuina keskiarvoina rahankäyttökohteittain tarvittaessa useamman vuoden aineistosta, mikä poistaa pienistä havaintoaineistoista aiheutuvia yksittäisen vuoden virhelähteitä.
- Koronavuodet 2020–21 aiheuttivat merkittävän poikkeaman kaikkiin matkailutilastoihin ja matkailun aikasarjoihin. Niinpä tutkimusta tehdessä verrattiin koronavuosien 2020–21 ja osittain vielä vuoden 2022 aineistoa aiempaan kertyneeseen aineistoon, jotta voitiin varmistua havaintoaineiston luotettavuudesta. Tulevissa matkailutulotutkimuksissa on syytä pohtia myös yritysten rakennetilaston päivittämistä suhdannetilaston avulla. Tällöin saataisiin yksi kontrolliaineisto lisää, koska etenkin koronavuosien aikana matkailutoimialojen liikevaihto- ja työllisyystiedoissa on tapahtunut tavallisia vuosia huomattavasti suurempia muutoksia.
- Jatkossa pohdittaneen myös uusien datalähteiden (kuten matkapuhelimien sijaintidatan) mukaan ottamista tutkimukseen. Luotettavaan matkailutulon arviointiin tarvitaan kuitenkin yhä perinteisiä otostutkimuksia havaintoaineiston vääristymisen estämiseksi.

Pohdintaa matkailutulosta vuonna 2022

Vuoden 2022 matkailutulotutkimus tarjoaa alueellisen kattavuutensa ansiosta mahdollisuuden kansalliseen vertailuun. Yleisesti ottaen vuosi 2022 näyttäytyi lähes kaikilla tutkituilla seuduilla kasvun vuotena, jolloin matkailu alkoi palautua koronan jäljiltä.

Uudellamaalla, jossa matkailutulolaskentoja tehtiin myös vuonna 2021, näkyi isojen kaupunkien selvä palautuminen koronapandemian matkailulle aiheuttamista ongelmista. Samalla suurten kaupunkien (Helsinki, Espoo ja Vantaa) kasvu/palautuminen söi hieman esimerkiksi muun Helsingin seutukunnan kuntien matkailutuloa, joka oli lähes vuoden 2021 tasolla. Lohja säilyi kuitenkin kasvu-uralla myös vuonna 2022.

Täysin koronaa edeltävään aikaan ei Uudellamaalla vielä päästy, mutta matkailutulon kasvu oli merkittävää. Uudenmaan voimakkaan kasvun taustalla on osittain Helsinki-Vantaan lentokentän ja Finnairin elpyminen. Näiden merkitys Uudenmaan matkailutuloon on suuri: esimerkiksi Finnairin koko liikevaihto kasvoi 838 miljoonasta 2,36 miljardiin ja ulkomaan toimintojen liikevaihto vielä suhteellisesti enemmän.

Itä-Uudellamaalla Porvoo otti osansa matkailun elpymisestä, mutta Loviisassa vuosi 2022 merkitsi nollakasvun aikaa. Loviisan naapurissa, Kymenlaaksossa, Kotkan ja Haminan matkailutulo kasvoi, vaikka itärajan sulkeminen matkailijoilta todennäköisesti hidasti kasvua.

Pirkanmaalla näkyi etenkin Tampereen seutukunnan osalta voimakas kasvu aiempaan tutkimusajankohtaan nähden (2017), vaikka laskentatavan muutoksesta johtuen luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia. Tampereen kaupungin kasvu näyttää vetäneen myös muun seutukunnan mukaansa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Muun Pirkanmaan muutokset eivät ole kovin dramaattisia, kun laskentaa ei ole korona-aikaan tehty.

Varsinais-Suomesta mukana oli uutena alueena Turku, jonka välitön matkailutulo on lähes yhtä suuri kuin esimerkiksi koko Keski-Suomen matkailutulo. Keski-Suomessakin matkailu on ollut nousujohteista vuodesta 2018, kun koronavuosia ei huomioida. Kasvua on ollut kaikissa seutukunnissa, vaikka yöpymiset eivät olekaan kasvaneet matkailutulon suhteessa. Jyväskylän seutukunta on alueen veturi muodostaen noin kaksi kolmasosaa koko maakunnan matkailutulosta.

Kasvu-uralla oli myös Hämeenlinna, jonka matkailutulo kasvoi merkittävästi edelliseen tutkimukseen (vuosi 2021) nähden. Muiden Kanta-Hämeen seutukuntien osalta nyt saatiin dataa tulevien vertailujen pohjaksi. Hämeenlinnan seutukunta kerää noin 60 prosenttia maakunnan matkailutulosta lopun jakaantuessa melko tasan Forssan ja Riihimäen seutukunnille.

Uusina alueina TAK Researchin tutkimukseen tulivat mukaan Oulu ja Kuusamo. Oulun matkailutulo oli vuonna 2022 suurin piirtein samaa luokkaa kuin koko Jyväskylän seutukunnassa. Kuusamossa huomattavaa on puolestaan se, että matkailutulon muodostumisessa merkittävässä roolissa ovat rekisteröimättömän majoituksen toimijat, joiden liikevaihtotiedot eivät näy yritysten rakennetilastoissa. Näin ollen matkailijoiden kulutukseen perustuvat laskelmat antavat huomattavasti oikeamman tiedon matkailutulon kokoluokasta kuin suoraan toimialatilastosta prosenteilla lasketut luvut. Kuusamo onkin matkailutulon osalta merkittävä toimija Pohjois-Pohjanmaalla.

Matkailutulon seuranta tarjoaa mahdollisuuden havainnollistaa matkailun merkitystä alueella, vaikka matkailulla on toki muitakin kuin taloudellisia vaikutuksia. Ilman taloudellisia mittareita matkailu voi kuitenkin helposti jäädä huomioimatta todellisena elinkeino toimintana, jolla on merkittävää vaikutusta alueiden elinvoimaisuuteen ja palveluiden säilymiseen. Nyt tehdyt laskelmat ja esimerkiksi raporteissa esitelty matkailun osuus kaikkien toimialojen liikevaihdosta/henkilötyövuosista eri alueilla auttavat omalta osaltaan sijoittamaan alueen matkailun oikeaan suuruusluokkaan ja kontekstiin.

Tutkimuksen toteuttaja

Tutkimuksen toteuttaja TAK Research on vuonna 1991 perustettu matkailutulotutkimuksiin erikoistunut tutkimusyriety, joka mm. haastattelee vuosittain yli 10 000 Suomessa vierailevaa ulkomaista matkailijaa ja on toteuttanut lukuisia matkailuun ja matkailutalouteen keskittyneitä tutkimuksia ja selvityksiä.