



# Hämeenlinnan matkailutulo ja -työllisyys vuonna 2018



**68,4 M €**

+ 2 %

**426 htv**

+ 7 %

## Välitön matkailutulo

## Välitön matkailutyöllisyys



**M €**

**26,4**

**34,4**

**2,8**

**4,8**

Polttoaineen  
myynti ja  
vähittäiskauppa

Majoitus- ja  
ravitsemistoiminta

Liikennepalvelut

Virkistys- ja muut  
palvelut

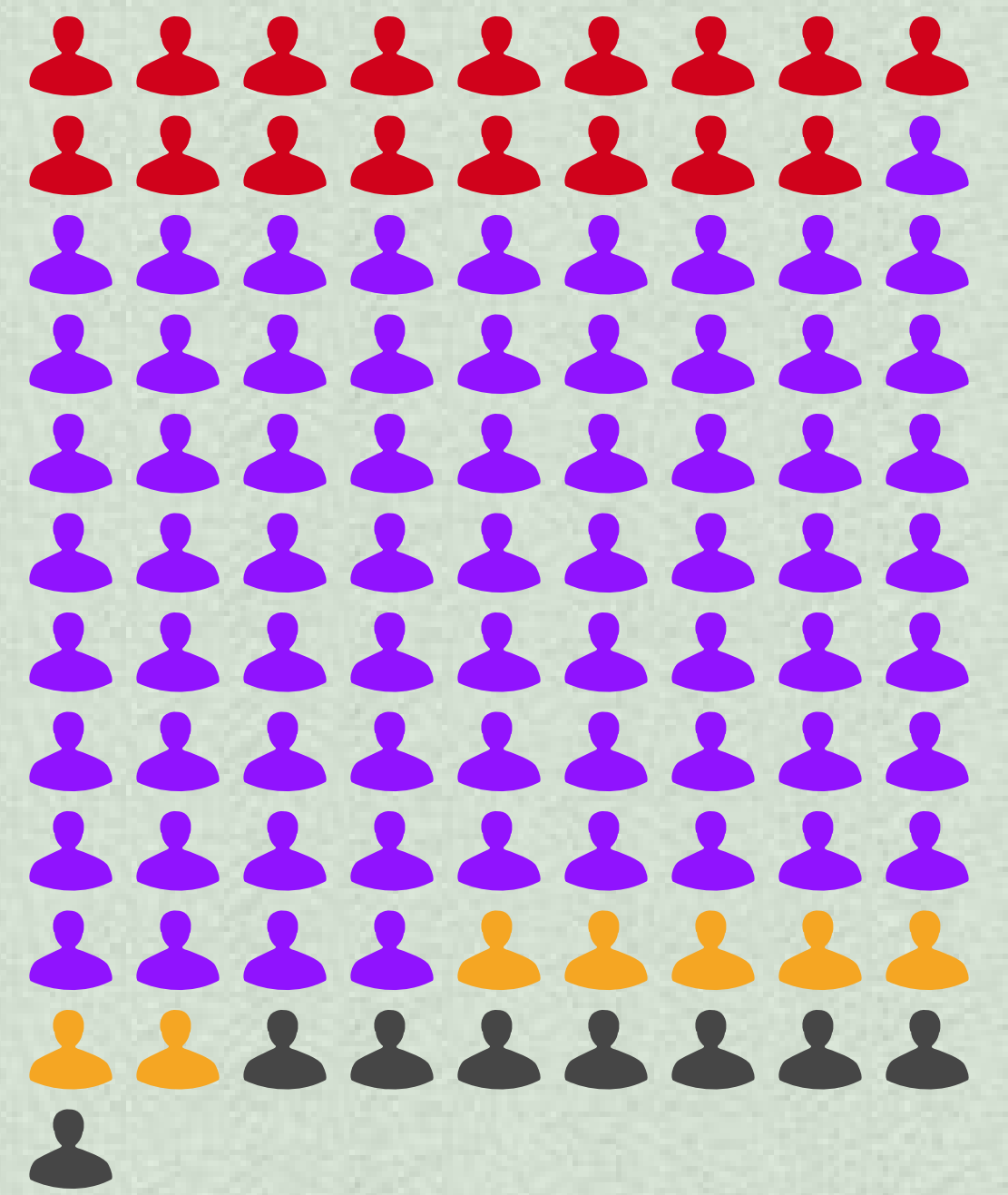
**htv**

**71**

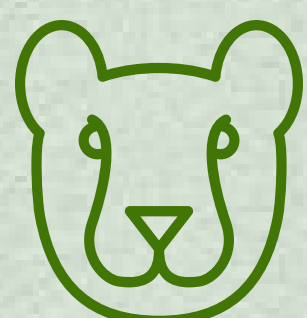
**292**

**28**

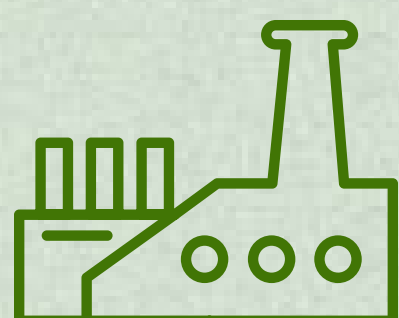
**36**



Välittömiä  
palkkatuloja  
matkailun  
ansiosta  
työllistyneille



Kunnallisvero-  
tuloja alueen  
kunnille  
matkailun  
ansiosta  
työllistyneistä  
(jos kaikki olisivat  
kirjoilla  
Hämeenlinnassa)

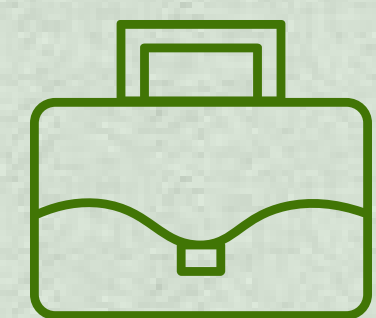


Välittömän  
matkailutulon  
osuus kaikkien  
toimialojen  
liikevaihdosta /  
henkilö-  
työvuosista

**TOTAL**

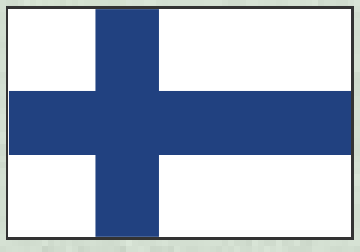


Matkailun  
kokonais-  
vaikutukset  
enintään  
(välittömät +  
kerrannais-  
vaikutukset)



Matkailun  
kokonais-  
työllisyys-  
vaikutukset  
enintään  
(välittömät +  
kerrannais-  
vaikutukset)





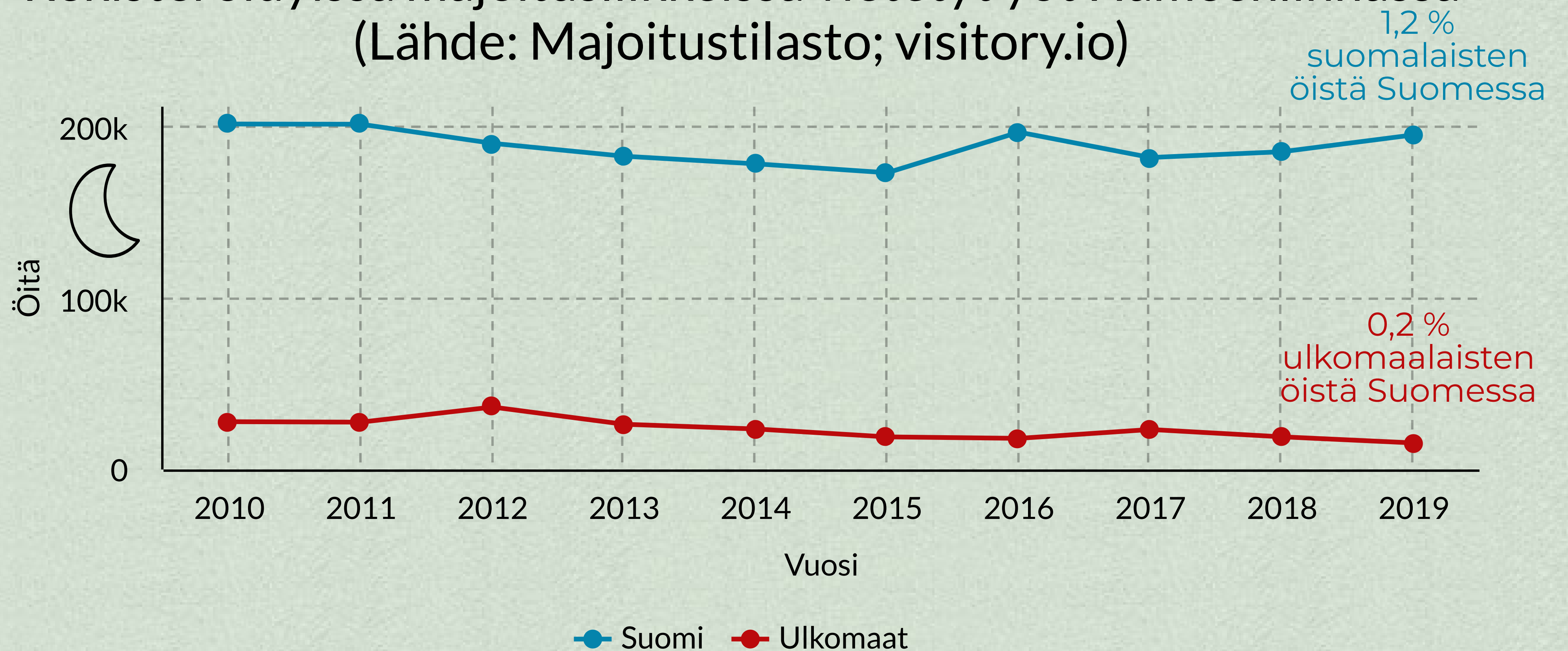
n. 720 000 suomalaista matkailijaa ja päiväkävijää



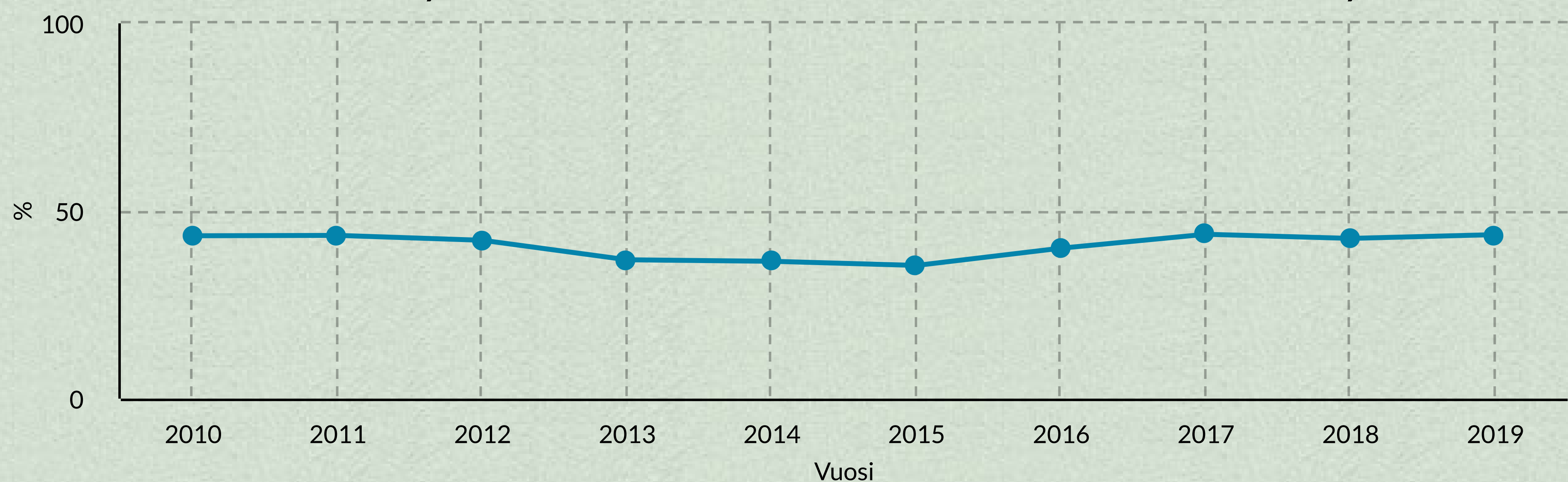
n. 60 000 ulkomaalaista matkailijaa ja päiväkävijää

Ulkomaalaisten osuus Hämeenlinnan matkailukulutuksesta oli n. 11 %.

### Rekisteröidyissä majoitusliikkeissä vietetyt yöt Hämeenlinnassa (Lähde: Majoitustilasto; visitory.io)



### Huoneiden käyttöaste Hämeenlinnassa (Tilastokeskus; visitory.io)



Hämeenlinnassa oli 8 423 kesämökkiä vuonna 2019, mikä oli 39 % Kanta-Hämeen mökeistä. Mökin omistajista n. 38 % asui maakunnassa, 46 % maakunnan ulkopuolella ja lopuista omistustietoa ei ollut saatavilla.



## Selvityksessä käytetyt aineistot

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

- *Toimipaikkatilastot 2015–2018 (Tilastokeskus)*
- *Majoitustilastot 2012–2018 (Tilastokeskus)*
- *Suomalaisten matkailu -tutkimus 2012–18 (Tilastokeskus)*
- *Palkkarakennetilastot 2016–17 (Tilastokeskus)*
- *Henkilöliikennetutkimus 2016 (Liikennevirasto; vertailuaineistona)*
- *TAK Rajatutkimus 2016–2018 (TAK Oy)*

## 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:n luomassa 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. Mikäli havaintoaineisto oli tarkasteluvuonna alle 300, määrä ja rahankäyttö laskettiin keskiarvona edeltäviltä vuosilta siten, että havaintojen määrä ylitti alueella 300. Lisäksi tutkimuksessa hyödynnettiin *Suomalaisten matkailu -tutkimuksen työmatka-aineistoa*. Havaintojen pienestä alueellisesta määrästä johtuen koko Suomen yöpyneiden työmatkailijoiden määrä jyvitettiin eri alueille majoitustilaston avulla.

Suomalaisten vapaa-ajan ja työpäiväkävijöiden määrä tutkimusalueella laskettiin *Suomalaisten matkailu-tutkimuksesta* ja saatua lukua verrattiin vuoden 2016 *henkilöliikennetutkimukseen*, koska päiväkävijöiden osalta Tilastokeskuksen tutkimus perustuu vain yhden vuoden dataan, joka on riittävä isoilla alueilla, kuten Uudellamaalla tai Helsingissä, mutta ei vielä pienemmillä.

Tulevina vuosina sekä alueellisen päiväkävijäaineiston että työmatkalla yöpyneiden aineiston käytettävyys paranee, kun dataa kertyy useammalta vuodelta.

Päiväkävijöiden rahankäyttö laskettiin Suomalaisten matkailu -tutkimuksesta saaduista rahankäyttökeskiarvoista. Mikäli aluekohtainen havaintomäärä oli pieni, keskiarvoja verrattiin maakunnan ja valtakunnallisiin lukuihin ja tarvittaessa käytettiin näitä lukuja. Näin saatuja rahankäyttökeskiarvoja voidaan pitää kohtuullisen luotettavina.

Ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ja rahankäyttö laskettiin *TAK Rajatutkimuksen* ja majoitustilastojen avulla.

Lopuksi 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 -tutkimuksessa* ilmoitettu kulttuuriin sekä urheiluun ja virkistykseen käytetty raha on laskettu 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 olettaus, että 30 prosenttia polttoaineistoista tehdään matkakohteessa ja loput muualla. Liikennepalveluihin kohdistuvista menoista (esim. bussit, taksit) Uudenmaan, Helsingin, Vantaan ja Espoon osalta 80 prosenttia on arvioitu kohdistuvan kohdepaikkakunnalle, muilla alueilla 20 prosenttia. Muu rahankäyttö on laskettu vähittäiskauppaan.



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 tässä laskennassa, vaikka Tilastokeskuksen matkailutilinpidossa se suurelta osin lasketaan matkailukulutukseen.

Uudenmaan osalta liikenteen matkailutuloa laskettaessa Finnairin ja Finavian kokonaisliikevaihdot ja -henkilötyövuodet poistettiin ensin toimipaikkatilaston vastaavista luvuista, joista lasketaan matkailijakulutuksen osuus. Lopuksi Finnairin ulkomaan matkustajaliikenteen ja lisämyynnin liikevaihto ja sama osuus henkilötyövuosista sekä Finavian Helsinki-Vantaan liikevaihto ja henkilötyövuodet lisättiin saatuihin lukuihin. Näin Finnair ja Finavia ovat siis mukana koko Uudenmaan luvuissa. Muualla Suomessa näin ei ole tarvinnut toimia.

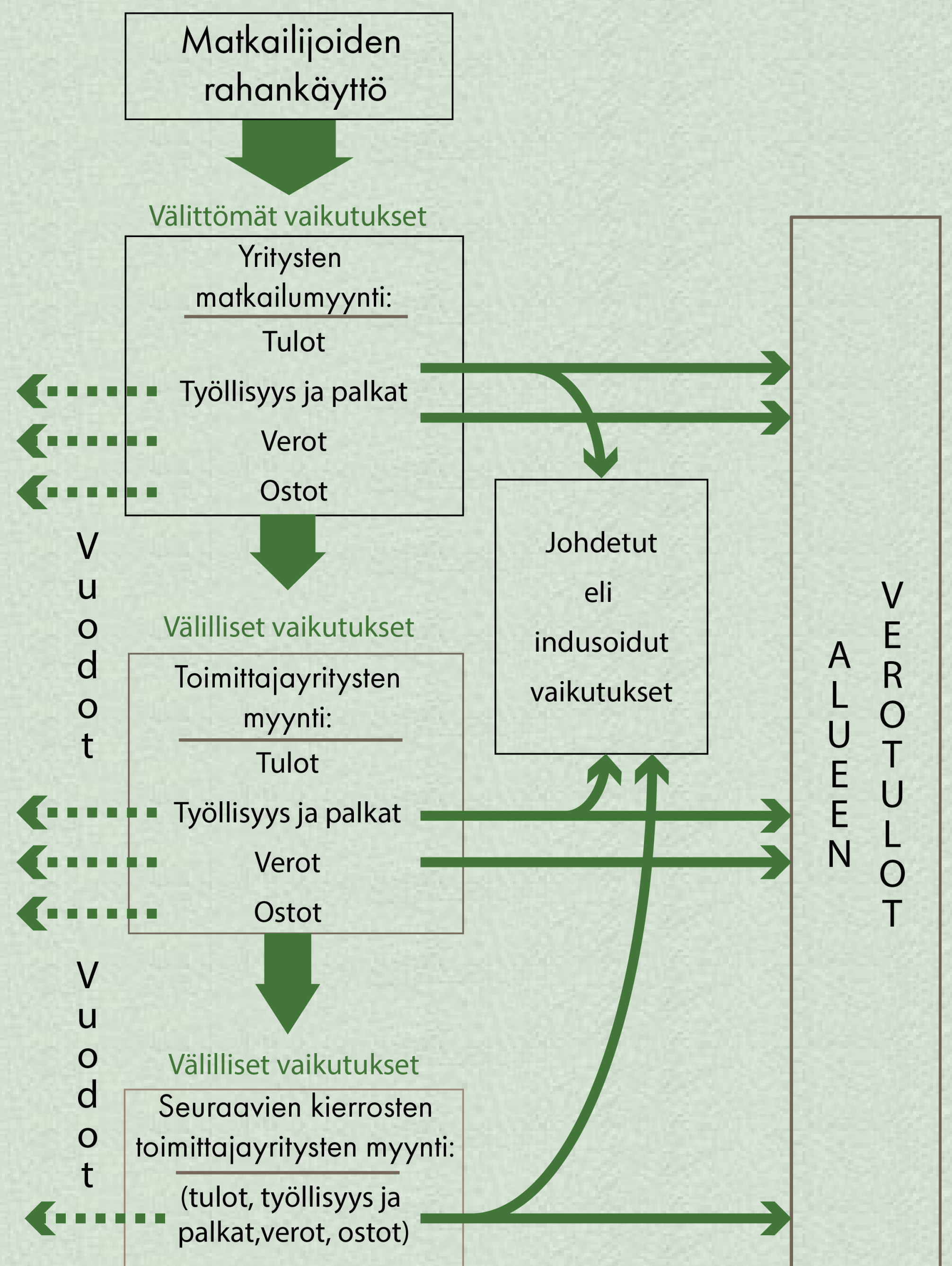
Liikenteen osalta Uudellamaalla laskettiin ensin koko maakunnan saama liikennetulo ja -työllisyys, jotka jaettiin alueen kaupungeille ja kunnille näiden liikennetoimialojen liikevaihdon ja henkilötyövuosien määrän suhteessa. Tämä tehtiin siksi, että Uudellamaalla liikenteessä yhtä henkilötyövuotta varten tarvittavan liikevaihdon määrä vaihtelee erittäin paljon johtuen pitkälti Helsinki-Vantaan lentokentän vaikutuksesta. Näin saatu tulos ottaa paremmin huomioon eri alueiden ominaispiirteet.

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 mukaan.

### Keskeiset käsitteet

Matkailijoiden tietyllä alueella käyttämä raha synnyttää välittömiä vaikutuksia. Kun yritykset puolestaan 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.



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



Palkkatuloaikutukset 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 jonkin verran vuotoja myös alueen ulkopuolelle, koska kaikki matkailun parissa työskentelevät henkilöt eivät todellisuudessa ole kirjoilla seudun kunnissa. (ks. esim. Kauppila 2017). TAK:n matkailutuloluvut kuvaavat siis kyseessä olevalla alueella vierailijoiden rahankäyttöä alueella ja siitä syntyviä välittömiä sekä välillisiä tulo- ja työllisyysvaikutuksia.

### **Erot aiempiin TAK Researchin laskentatapoihin**

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

- Aiemmissä tutkimuksissa päiväkävijälaskennassa on käytetty henkilöliikennetutkimusta (vuosilta 2016 ja 2011). Tämä tutkimus toteutetaan kuitenkin vain noin viiden vuoden välein, joten sitä ei voitu tässä tutkimuksessa käyttää. Laskennassa olivat mukana yli 100 km:n matkat sekä 30–100 km:n matkoista seutukuntarajat ylittävät matkat, jotka eivät kuuluneet tavanomaiseen elinpiiriin (esim. työ ja kauppamatkat).
- Päiväkävijöiden rahankäyttö laskettiin aiemmissä tutkimuksissa osuutena yöpyneiden matkailijoiden rahankäytöstä. Nämä osuudet oli saatu TAK:n tekemistä alueellisista matkailijakyselyistä, jotka toteutettiin v. 2017.
- Tilastokeskus aloitti vuonna 2018 omassa Suomalaisten matkailu -tutkimuksessaan päiväkävijätutkimuksen, josta saadaan päiväkävijöiden määrä eri alueilla ja rahankäyttökeskiarvot.
- Aiempaan tutkimukseen nähden tässä tutkimuksessa **päiväkävijöiden määrä on huomattavasti pienempi** (n. 30 % aiemmasta), sillä Tilastokeskuksen tutkimuksessa päiväkävijäksi huomioidaan vain yli 3 tuntia kohteessa viipyneet matkailijat, eikä yhdestä matkasta lasketa mukaan kuin yksi kohde.

Päiväkävijämääritelmän muutoksella on suuri vaikutus erityisesti kauppaan ja polttoaineen myyntiin, kun lyhyet pysähdykset, esimerkiksi huoltoasemalla, eivät ole enää mukana tämän tutkimuksen lähdeaineistossa. Erityisesti alueet, jolla on paljon tienvarsiliikennettä, 'menettävät' uuden päiväkävijämääritelmän osalta matkailutuloa.

Tiivistelmän alussa esitetty matkailutulon ja -työllisyyden muutosprosentti vuoteen 2016 on kuitenkin laskettu vertailukelpoiseksi tähän tutkimukseen nähden.

Positiivista uudessa laskentatavassa on se, että 'vakioitua' tutkimusaineistoa kertyy koko ajan lisää, joten päiväkävijä- ja yöpyjämäärien ja rahankäyttökeskiarvojen tarkkuus paranee koko ajan etenkin pienempien alueiden osalta, koska niissä yksittäisten vuosien havaintomäärät ovat valitettavan pieniä. Käyttämällä Tilastokeskuksen määritelmiä myös tulosten vertailukelpoisuus esimerkiksi matkailutilinpitoon paranee (aiemmin kuvatut erot huomioiden).

Jatkossa tulo- ja työllisyysvaikutuksia on tarkoitus arvioida myös reaaliaikaisemmin majoitustilastoihin ja uusiin datalähteisiin nojautuen. Vaikutusarvioinnin tueksi saadaan koko ajan lisää dataa ja uusia tiedonlähteitä, jotka parantavat edelleen laskentatarkkuutta.

### **Tutkimuksen toteuttaja**

*Tutkimuksen toteuttaja TAK Research on vuonna 1991 perustettu matkailututkimukseen erikoistunut tutkimusyriety, joka mm. haastattelee vuosittain yli 20 000 Suomessa vierailevaa matkailijaa ja on toteuttanut lukuisia matkailuun ja matkailutalouteen keskittyneitä tutkimuksia ja selvityksiä.*