

Nordia
Tiedonantoja

Numero 1/2008

Inarin matkailueurot ja -työpaikat

Pekka Kauppila & Jarkko Saarinen (toim.)

Nordia Tiedonantoja

Pohjois-Suomen maantieteellisen seuran
ja
Oulun yliopiston maantieteen laitoksen
julkaisuja

Osoite: Maantieteen laitos
PL 3000
90014 OULUN YLIOPISTO
juho.luukkonen@oulu.fi

Toimittajat: Juho Luukkonen, Marja Anttonen & Matti-Pekka Karikko

Nordia Tiedonantoja
ISBN 978-951-42-8747-3
ISSN 1238-2078

Multiprint
Oulu 2008

Sisällys

Esipuhe <i>Jarkko Saarinen</i>	1
Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005 <i>Heini Rosqvist</i>	3
Johdanto	3
Tutkimusalue	6
Tutkimusaineisto	12
Tutkimusmenetelmät	15
Matkailun tulovaikutukset	21
Matkailun työllisyysvaikutukset	25
Matkailun palkkatulovaikutukset	31
Matkailun kunnallistaloudelliset vaikutukset	34
Matkailun taloudellisten vaikutusten kehitys 1997–2005	36
Matkailun kehittäminen	40
Yhteenveto	47
Lähteet	50
Liitteet I–IV	53
Inarin kunnan matkailun kehittäminen: näkökulmia keskus–periferia-asetelmasta <i>Pekka Kauppila</i>	69
Inarin kunta Lapin matkailun aluerakenteessa: matkailutarjonnan ja -kysynnän tarkastelu <i>Riikka Leinonen</i>	89
Inarin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä <i>Kaisa Herranen & Tanja Vallo</i>	103

Esipuhe

Matkailun aluetalouden tutkimus Inarissa

Matkailun kehittämiseen on viime vuosina kohdistunut kasvavassa määrin odotuksia. Näille odotuksille on monessa suhteessa katetta, sillä matkailu on Suomessa ja erityisesti Pohjois-Suomessa edelleen kasvava elinkeino, joka työvoimavaltaisena alana ylläpitää monia syrjäseutujen kyliä, yhteisöjä ja niiden palvelurakenteita. Pohjois-Suomen aluekehitystyössä matkailun tarjoamiin mahdollisuuksiin myös uskotaan. Lapista ei juuri löydy kuntaa, joka ei nostaisi matkailua esille kehittämissstrategiassaan. Monissa Lapin kunnissa matkailu saattaa myös edustaa lähes ainoaa varteenotettavaa elinkeinoa, jolla on realistisia toiminta- ja kehittämismahdollisuuksia myös tulevaisuudessa; perinteisten elinkeinojen roolin kaventuessa, tuotannollisen toiminnan ja väestön huvetessa keskuksiin on matkailusta monin paikoin muodostunut 'viimeinen oljenkorsi' johon tarttua.

Kaikilla alueilla ei kuitenkaan ole edellytyksiä nousta merkittäviksi matkailukohteiksi, eivätkä nykyisessä kansainvälisessä kilpailutilanteessa pelkät 'luontaiset mahdollisuudet' yksinomaan riitä. Lisäksi tarvitaan tehokasta uusien tuotteiden kehittämistyötä, saavutettavuuden parantamista ja sitä paljon puhuttua markkinointia, mutta kasvavassa määrin myös tietoa muun muassa siitä, miten alueen matkailutalous toimii, millaisia vaikutuksia sillä on ja miten matkailun aluetalousvaikutuksia olisi mahdollista parantaa.

Tämä Oulun yliopiston maantieteen laitoksen ja Inarin kunnan yhteistutkimushanke pyrkii tuottamaan vastauksia koskien matkailun aluetalouden toimintaa Inarin kunnassa. Inari on tunnettu ja tunnustettu matkailukunta, joka kuuluu uusimman Suomen matkailun aluerakennetutkimuksenkin perusteella maamme korkeimpaan A-luokkaan. Pitkäjänteinen matkailun kehitystyö onkin tuottanut kunnassa hyvää tulosta ja matkailun kehittäminen on alueella priorisoitu korkealle. Matkailutalous on monin osin riippuvainen julkisesta tuesta ja tämän tuen mitoittaminen, tehokas kohdentaminen ja perustelu tarvitsevat luotettavaa tausta- ja seurantatietoa aluetalousvaikutuksista. Tässä julkaisussa Heini Rosqvistin osaraportti päivittää tietoja Inarin kunnan matkailun aluetalousvaikutuksista ja niiden toimialakohtaisesta jakautumisesta. Samassa yhteydessä on lisäksi tuotettua tietoa yritysten ja kunnan eri osa-alueiden välisestä yhteistyöstä. Tämä luo pohjaa matkailutalouden alueellisen verkottumisen ja matkailun aluetalouden toimintamallien arvioinnille. Raportin toisessa osassa FT Pekka Kauppila tarkastelee matkailun ja aluekehityksen suhdetta keskittyen erityisesti matkailukeskusten rooliin. Tämän jälkeen FL Riikka Leinonen asemoi Inarin osaksi Lapin matkailun aluerakennetta hyödyntäen tuoretta valtakunnallista Suomen matkailun aluerakennetutkimusta. Lopuksi fil. yo. Kaisa Herranen ja fil. yo. Tanja Vallo esittelevät seurantajärjestelmän, jonka avulla on mahdollista selvittää Inarin kuntaan suuntautuvan matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia vuositasolla.

Käsillä oleva raportti on jatkoa Inarin kunnan ja Oulun yliopiston maantieteen laitoksen pitkäaikaiselle yhteistyölle. Yhteistyöhankkeen ohjausryhmään kuuluivat Elinkeinoyhtiö InLike Oy:n edustajina Terho Kinisjärvi, Teuvo Katajamaa ja toimitusjohtaja Jaana Seipiharju, Pohjois-Lapin Matkailu Oy:stä toimitusjohtaja Sanna Kortelainen, Inarin kunnan edustajina Kari Tammela, Sisko-Mirja Jefremoff ja kunnanjohtaja Reijo Timperi sekä Ou-

lun yliopiston maantieteen laitokselta professori Jarkko Saarinen, tutkimusasiainjohtaja Pekka Kauppila, tutkija Riikka Leinonen ja fil. yo Heini Rosqvist. Ohjausryhmän puheenjohtaja oli Terho Kinisjärvi ja sihteeri Heini Rosqvist. Uskon, että Inarin matkailun aluetaloutta käsittelevä raportti antaa paitsi tietoa myös luottamusta matkailun pitkäjänteiseen kehittämistyöhön Inarin kunnassa ja laajemmin Ylä-Lapissa.

Oulussa 31.1.2008

Jarkko Saarinen
Maantieteen professori
Tutkimushankkeen vastuullinen johtaja

Heini Rosqvist

Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005

Johdanto

Matkailun taloudelliset vaikutukset

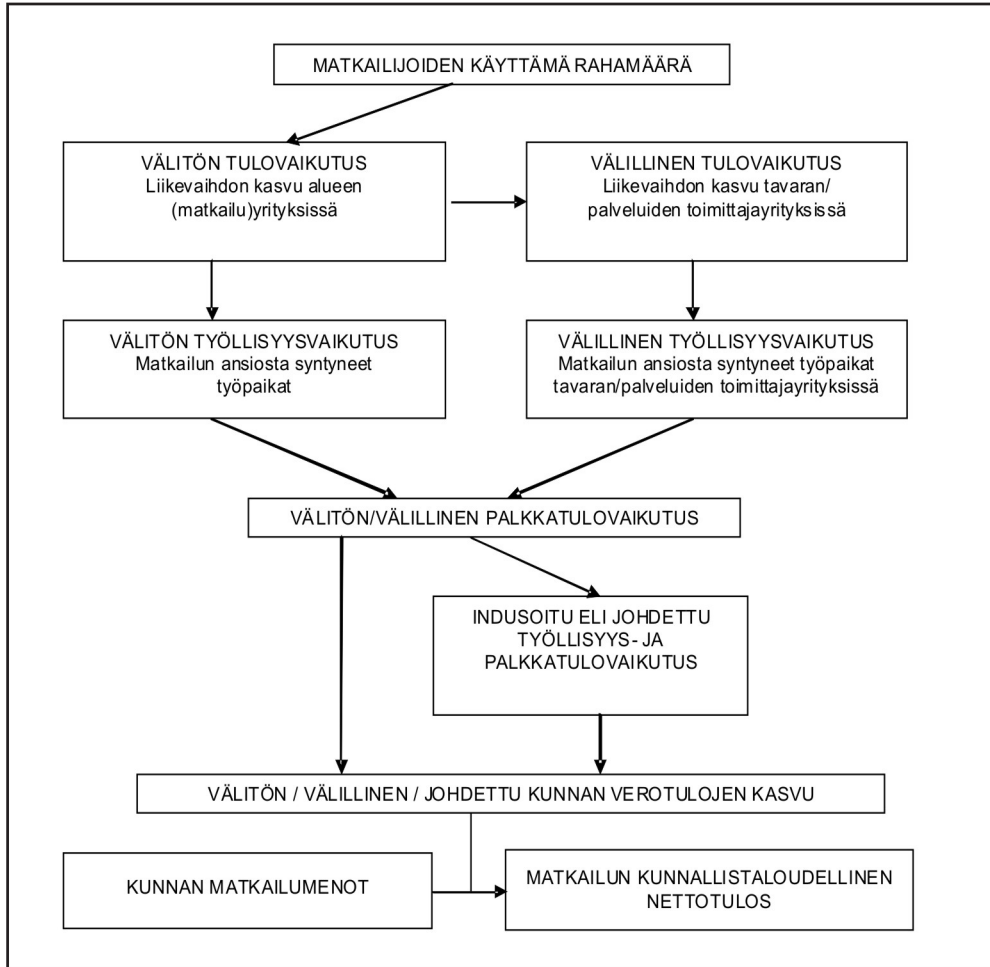
Matkailu on yksi maailman nopeimmin kasvavista elinkeinoista. Maailman matkailujärjestön (World Tourism Organization, UNWTO) mukaan kansainvälisten matkojen määrä ylitti 800 miljoonaa vuonna 2005. Samana vuonna Suomen ulkomailta saama matkailutulo oli 1,8 miljardia euroa ja kasvua edellisvuoteen verrattuna oli viisi prosenttia (SVT 2006a: 5, 7).

Matkailu on alueellinen ilmiö, joka on Suomessa keskittynyt suurimpiin kaupunkeihin ja matkailukeskuksiin. Valtakunnallisesti matkailutulo ja -työllisyys ovat korkeimmat juuri näillä alueilla, mutta myös maaseudulla ja perifeerisillä alueilla matkailun suhteellinen osuus aluetaloudesta voi olla suuri. Matkailu on paikoin tärkeä aluekehityksen väline ja elinvoimaisuuden ylläpitäjä (Järviluoma 1997: 129; Konttinen 2005: 9–10). Matkailu edistää elinkeinotoimintaa toisaalta vapaa-ajan asutuksen ja toisaalta suurten investointien, esimerkiksi hotellien, kautta. Matkailu työllistää erityisesti naisia ja nuoria, jotka syrjäseuduilla ovat useammin työttömänä ja muuttavat herkemmin pois alueelta kuin muu väestö (Järviluoma 1997: 129; Hemmi 1993: 219).

Tutkimustietoa matkailuelinkeinon vaikutuksista paikallistalouteen tarvitaan

kunnan päätöksenteossa sekä suunnittelu- ja kehittämistyössä. Tieto matkailun taloudellisesta merkityksestä on tärkeää muun muassa elinkeinopolittisten strategioiden ja hankkeiden suunnittelussa. Julkinen sektori, kuten kunta, käynnistää ja rahoittaa usein matkailuun perustuvaa aluekehittämistä (Riipinen 2005: 11). Jos matkailun suhteellinen merkitys aluetaloudessa on suuri, sen kehittämiseen myös ohjataan resursseja (Kauppila 2000: 4).

Matkailun myönteisistä talousvaikutuksista voidaan erottaa välittömät, välilliset ja johdetut vaikutukset (kuva 1). Matkailijoiden käyttäessä rahaa tavaroihin ja palveluihin kohdealueella aluetalouteen kohdistuu välittömiä tulo- ja työllisyysvaikutuksia. Matkailun välilliset tulo- ja työllisyysvaikutukset aiheutuvat välitöntä matkailutuloa saavien yritysten tavara- ja palveluostoista kohdealueelta. Indusoidut eli johdetut vaikutukset tarkoittavat rahamäärän lisääntymistä aluetaloudessa, kun matkailun ansiosta työllistyneet käyttävät osan palkastaan tavaroiden ja palveluiden ostoon alueella. Välillisiä ja johdettuja vaikutuksia kutsutaan kerrannaisvaikutuksiksi. Aluetalous hyötyy matkailusta lisäksi verotulojen kautta (MEK 1983: 5; Kauppila 1999a: 88). Kun matkailun kokonaisverotulolisäyksestä ja muista alueen matkailusta kertyneistä tuloista vähennetään alueen matkailumenot, saadaan matkailun aluetaloudellinen (esim.



Kuva. 1. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten muodostuminen kunnan aluetaloudessa (Vuoristo 1998: 124; Juntheikki & Korhonen 2005: 4, omin lisäyksin).

kunnallistaloudellinen) nettotulos (ks. MEK 1983: 5).

Tutkimuksen yksityiskohtaiset tavoitteet ovat selvittää Inarin kunnan matkailun

Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Työn tarkoituksena on selvittää Inarin kunnan matkailun aluetaloudelliset vaikutukset vuonna 2005. Tutkimuksessa tarvittavat tiedot kerättiin vuodelta 2005, sillä se oli tuorein Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkaräkisteristä saatavilla oleva tilastointivuosi.

- välittömät ja välilliset tulovaikutukset,
- välittömät, välilliset ja johdetut työllisyys- ja palkkatulovaikutukset,
- välittömät, välilliset ja johdetut verotulovaikutukset,
- kunnallistaloudellinen nettotulos ja

- taloudellisten vaikutusten kehitys vuoteen 1997 verrattuna.

Lisäksi tutkitaan

- yritysten ja julkistahojen välisen matkailuyhteistyön toimivuutta Inarin kunnassa,
- yritysten keskinäistä matkailuyhteistyötä eri toimialojen ja kunnan eri osa-alueiden välillä Inarin kunnassa sekä
- inarilaisten yritysten muille alueille suuntautuvia matkailuun liittyviä ostoja ja myyntiä.

Tutkimus on osa Inarin kunnan ja Oulun yliopiston maantieteen laitoksen hanketta ”Inarin matkailueurot ja -työpaikat”. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään laadittaessa matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmää, jonka avulla on mahdollista mitata jatkossa vuosittain matkailun taloudellisia vaikutuksia Inarin kunnassa. Tässä tutkimuksessa esitetyjä tunnuslukuja käytetään oletusarvoina taloudellisten vaikutusten päivittämisessä.

Käsitteet

Matkailu on matkustamista henkilön tavanomaisen elinympäristön ulkopuolelle ja korkeintaan yhden vuoden oleskelua siellä vapaa-ajan, työn tai muun toiminnan vuoksi, josta henkilö ei saa rahallista korvausta vierailusta paikasta (TSA in depth... 2002).

Matkailija on henkilö, joka matkustaa tavanomaisen elinympäristön ulkopuolelle edellä kuvatun kaltaisesti (TSA in depth... 2002). Täten esimerkiksi Inarissa säännöllisesti työssäkäyviä henkilöitä ei luokitella matkailijoiksi.

Matkailuyritys saa välitöntä matkailutuloa matkailijoilta. Primaarinen matkailuyritys, esimerkiksi hotelli, saa tulonsa lähes yksinomaan matkailusta. Sekundaarinen matkailuyritys, esimerkiksi huoltoasema, palvelee pääasiassa paikallisia asiakkaita mutta myös matkailijoita (Vuoristo 1998: 123).

Matkailuliikevaihto on matkailijoiden aiheuttama osuus yrityksen liikevaihdosta (Jyväälä 1981: 9). Usein matkailuliikevaihdosta ei ole saatavilla tarkkaa tietoa, joten se perustuu yrittäjän omaan arvioon.

Taloudelliset vaikutukset syntyvät tuotettaessa sellaisia tavaroita ja palveluita, jotka vaativat panosten, työvoiman ja pääoman käyttöönottoa, aikaansaavat suoraan valtion tuloja ja vaikuttavat valtion taseeseen (TSA in depth... 2002). Määritelmä soveltuu myös muihin alueyksiköihin, kuten kuntaan.

Kerrannaisvaikutus on matkailijoiden paikakunnalle jättämää rahaa, joka saa aikaan uutta kulutusta, tuotantoa, palkkatuloja ja verotuloja (Vuoristo 1998: 123).

Matkailutulo on se bruttotulo, jonka yritykset tai yksityiset henkilöt saavat taloudellisen toimintansa tuloksena matkailijoilta (Jyväälä 1981: 9). Se koostuu välittömistä, välillisistä ja johdetuista matkailutuloista (Vuoristo 1998: 123).

Välitön tulovaikutus tarkoittaa liikevaihdon kasvua matkailu- ja muissa yrityksissä, kun matkailijat hankkivat alueelta tavaroita ja palveluita (MEK 1983: 5).

Välillinen tulovaikutus tarkoittaa liikevaihdon kasvua yrityksissä, jotka toimittavat tavaroita tai palveluita suoraan matkailutuloa saaville yrityksille (MEK 1983: 5).

Välitön työllisyysvaikutus tarkoittaa matkailuyritysten työllistämien henkilöiden määrää (Vuoristo 1998: 123).

Välillinen työllisyysvaikutus syntyy, kun matkailuyritykset ostavat tavaraa tai palveluita alihankkijayrityksiltä, jotka työllistävät ihmisiä. Esimerkiksi hotellit työllistävät pesuloita tai vähittäiskaupat elintarvikkeiden jalostajia. Nämä yritykset voivat edelleen työllistää muita yrityksiä, jolloin puhutaan toisesta ja sitä seuraavista yritys kierroksista (Vuoristo 1998: 124).

Palkkatulovaikutukset ovat matkailun ansiosta työllistyneiden kuntalaisten saamia palkkatuloja (MEK 1983: 5; Hemmi 1993: 219).

Indusoidut eli johdetut vaikutukset syntyvät matkailu- ja toimittajayritysten työntekijöiden kulutuksen seurauksena alueen muissa yrityksissä. Kulutus kasvattaa yritysten liikevaihtoa ja sitä kautta syntyy johdettua työllisyyttä sekä palkka- ja verotuloja (MEK 1983: 5, 23).

Verotulovaikutus tarkoittaa kunnan saamia verotuloja matkailun ansiosta välittömästi, välillisesti tai johdetusti työllistyneiltä ihmisiltä (MEK 1983: 5).

Tutkimusalue

Sijainti

Inarin kunta sijaitsee Pohjois-Suomessa, Lapin läänissä Ylä-Lapin alueella. Inari on 17 321 km² laajuinen ja pinta-alaltaan Suomen suurin kunta (Inarin kunta 2006). Sen naapurikuntia ovat pohjoisessa Utsjoki,

etelässä Sodankylä ja Kittilä sekä lännessä Enontekiö. Rajanaapureita ovat Norja ja Venäjä.

Luonto

Inarin kunnan pinta-alasta 12,4 prosenttia (2 148 km²) peittyy vesistöistä, josta noin puolet muodostaa Suomen kolmanneksi suurin järvi, Inarijärvi (1 043 km²). Pisimmät joet ovat Ivalojoeki ja Juutuanjoki. Maisemaa hallitsevat metsä- ja tunturimaastot. Inarin kunta kuuluu pohjoisborealiseen metsäkasvillisuusvyöhykkeeseen, ja vallitseva puulaji sen metsissä on mänty. Kunnan pohjoisosassa vastaan tulevan kuusen pohjoisrajan jälkeen havumetsät vaihtuvat koivumetsiksi ja tunturikoivikoiksi (Suomen kartasto 1988: 5, kuvat 5a, 5b, 5c). Korkeimmat huiput ovat Sokosti (718 m), Kiilopää (546 m) ja Kaunisää (438 m). Kunnan pinta-alasta 72 prosenttia luokitellaan suojelualueiksi, joihin kuuluvat Euroopan suurin kansallispuisto Lemmenjoen kansallispuisto ja osa Urho Kekkosen kansallispuistosta sekä muun muassa Hammastunturin, Muotkatunturin, Sarmitunturin ja Vätsärin erämaa-alueet (Luhta 2002: 172; Inarin kunta 2006).

Sääolot Pohjois-Lapissa vaihtelevat usein ja äkillisesti. Keskilämpötila Inarin kunnan alueella on kesällä 10 – 14 ja talvella -12 – -14 astetta. Koko vuoden keskilämpötila, 0 – -2 astetta, on Suomen alhaisin. Pysyvä lumipeite sataa Inariin yleensä lokakuun lopussa ja sulaa toukokuussa (Ilmatieteen laitos 2007). Kaamos kestää Ivalon korkeudella 39 päivää. Kesällä aurinko ei laske yli kahteen kuukauteen. Ruskan väriloistosta voidaan nauttia yleensä elokuun lopulta syyskuun puoliväliin (Luhta 2002: 17–21).

Inarin maaperän erikoisuutena on siitä löytyvä kulta. Peruskallion eroosion myötä miljoonien vuosien aikana esiin tullut kulta

kulkeutui jääkauden aikana ja sulamisvesien mukana puroihin ja jokiin, joista sitä nykyäänkin huuhdotaan Ivalojoella, Saariselällä ja Lemmenjoella (Luhta 2002: 17).

Väestö

Inarin kunnan väkiluku oli 7 043 henkilöä vuonna 2005. Inarin kunnan tärkeimmät taajamat ovat Ivalon kuntakeskus (3 379 asukasta vuoden 2005 lopussa), Inari (459 asukasta) ja Saariselän matkailukeskus (331 asukasta). Kunnan muuttotappio vuonna 2005 oli 55 henkilöä ja väestö väheni yhteensä 41 henkilöllä edellisvuoteen verrattuna (SVT 2006b: 180). Vuonna 2006 väkiluku laski alle 7 000 asukkaaseen, ja väestön ennustetaan edelleen vähenevän. Väestön ikärakenne vuonna 2005 oli Lapin kunnille tyypillinen: kunnan asukkaista 15,5 prosenttia oli lapsia, 69,1 prosenttia nuoria ja työikäisiä ja 15,4 prosenttia yli 65-vuotiaita (SVT 2006b: 136). Väestön keski-ikä oli yli 41 vuotta (Tilastokeskus 2006: 27). Inarin kunta kuuluu saamelaisalueeseen, johon luetaan lisäksi Enontekiö, Utsjoki ja Sodankylän pohjoisosa. Inarissa puhutaan inarinsaamea, kolttasaamea ja jonkin verran pohjoissaamea. Saamea äidinkielenään puhui 5,8 prosenttia Inarin väestöstä vuonna 2005 (Tilastokeskus 2006: 31).

Inarin kunnan elinkeinorakenne painottui palveluihin vuonna 2006. Työpaikoista alkutuotannossa oli 10 prosenttia, jalostuksessa 8 prosenttia ja palveluissa 79 prosenttia. Palveluista noin puolet tuotettiin yksityisellä sektorilla. Suurimpiin työnantajiin kuuluivat Inarin kunta, Rajavartiolaitos ja Metsähallitus. Työttömyysaste kunnassa oli 17,8 prosenttia (Inarin kunta 2006).

Matkailulliset edellytykset ja matkailun piirteet

Inarin kunta sijoittuu tuoreimmassa Suomen matkailun aluerakenne 2005 -tutkimuksessa (Leinonen ym. 2007) ylimmälle A-tasolle 19 muun kunnan kanssa. Tutkimuksessa luokitellaan Suomen kunnat niiden matkailutarjonnan ja -kysynnän mukaan. Matkailutarjonta on jaettu luonnonvetovoimaan, kulttuurivetovoimaan, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluihin sekä ohjelmapalveluihin ja tapahtumiin. Kunnat on sijoitettu matkailutarjonnan määrän ja monipuolisuuden mukaan hierarkkisesti neljään matkailukuntaluokkaan. Vetovoi-
matekijöiden pääryhmissä Inari sijoittuu ylimmälle tasolle majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden, luonnonvetovoiman sekä ohjelmapalveluiden ja tapahtumien osalta mutta kulttuurivetovoiman osalta toiseen luokkaan. Inarin kunnan suuri pinta-ala vaikuttaa osaltaan vetovoimaisuuteen, sillä luonnonvetovoimaisia kohteita mahtuu laajalle alueelle enemmän kuin pieneen kuntaan. Kulttuurivetovoimaa mitattiin aineellisten indikaattorien avulla, joten esimerkiksi saamelaiskulttuuri tuli mukaan ainoastaan saamelaismuseo Siidan kautta. Muut A-tason kunnat ovat Lapin ja Järvi-Suomen vahvoja matkailukuntia sekä Etelä- ja Länsi-Suomen suuria kaupunkeja.

Leinosen ym. (2007) tutkimuksessa tarkasteltiin myös kuntien matkailun kysyntää Kauppilan (1998) matkailualueiden rakenneanalyysillä. Menetelmä perustuu yöpymisvuorokausitilastoista laadittuun nelikenttään, jonka avulla määritellään alueen matkailurakennetyyppi matkan tarkoituksen ja matkailijoiden lähtöalueen mukaan. Inarin kunta luokiteltiin kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun alueeseen. Vuonna 2005 kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun

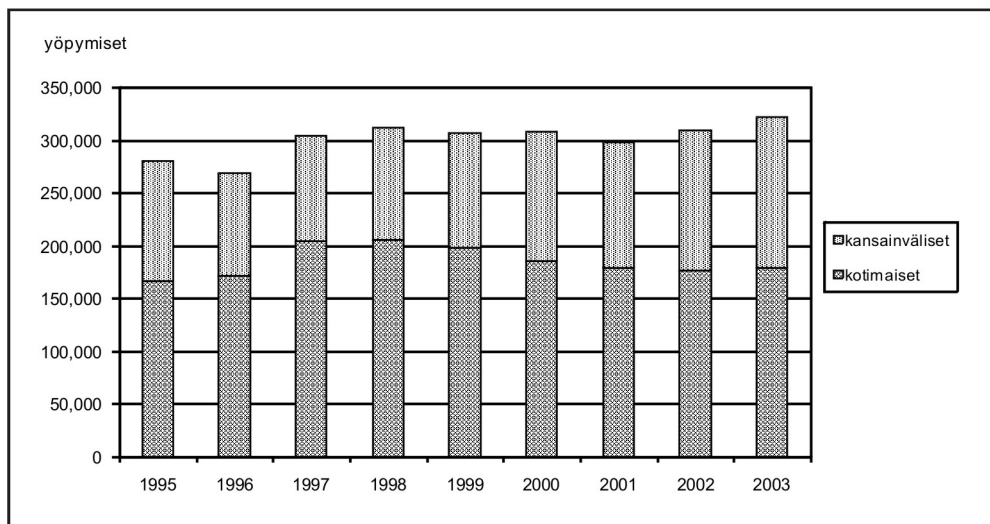
yöpymisvuorokausien määrä oli Inarissa merkittävä sekä absoluuttisesti että suhteellisesti tarkasteltuna.

Inarin kunnassa rekisteröidyt yöpymiset vuosina 1995–2003 on esitetty kuvassa 2. Tilastokeskuksella toteutetun menetelmäuudistuksen vuoksi vuodesta 2004 lähtien matkailutilastojen tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia sitä aikaisempiin tilastoihin. Inarin kunnassa rekisteröityjen yöpymisten määrä ylitti ensimmäisen kerran 300 000 vuonna 1997. Vuoden 2001 pienen notkahduksen jälkeen määrä on kääntynyt kasvuun. Vuonna 2004 Inarin majoitusliikkeissä kirjattiin 353 105 yöpymistä, joista 45,8 prosenttia oli kansainvälisiä matkailijoita (SVT 2005a: 50). Vuonna 2005 Inari oli Lapin kuntien kärjessä 375 451 yöpymisellä. Kansainvälisten matkailijoiden suhteellinen osuus Inarin kunnan yöpymisistä on kasvanut vuodesta 1997 lähtien. Vuonna 2005 yöpyneistä 48,1 prosenttia oli kansainvälisiä matkailijoita. Lapissa vastaava luku oli 39,5

prosenttia ja koko maassa 26,1 prosenttia (SVT 2006a: 52).

Vuonna 2005 Inarin kunnan noin 13 500 vuodepaikasta lähes 80 prosenttia oli Saariselällä, jonka osuus kunnassa rekisteröidyistä yöpymisistä oli 74 prosenttia (Inarin kunta 2005: 39, 2006). Saariselkä on rakennettu matkailukeskittymä, jossa on runsaasti majoitusliikkeitä ja lomakiinteistöjä sekä monipuolinen palvelurakenne sisältäen muun muassa kokous-, kylpylä- ja liikuntatiloja, ravintoloita, ohjelmajärjestelyitä ja kauppiaita. Hiihto-, laskettelu- ja retkeilymahdollisuudet ovat runsaat (Vuoristo 1998: 102; Saariselkä 2020 2004: 2, 13). Saariselän matkailualueeseen kuuluvat Laanila, Kiilopää, Kakslauttanen, Tankavaara, Urho Kekkosen kansallispuiston länsiosat sekä lähellä sijaitsevat virkistysalueet (Saarinen 1997: 21).

Inarin kunnan hotellikapasiteetin käyttöasteen vuoden 2005 keskiarvo, 49,9 prosenttia, oli korkeampi kuin Lapin lää-



Kuva 2. Matkailijoiden rekisteröidyt yöpymiset Inarin kunnassa 1995–2003 (SVT 1996: 30–31; SVT 1997: 41–42; SVT 1998: 44–45; SVT 1999: 46–47; SVT 2000: 46–47; SVT 2001: 42–43; SVT 2002: 48–49; SVT 2003: 48–49; SVT 2004: 48–49).

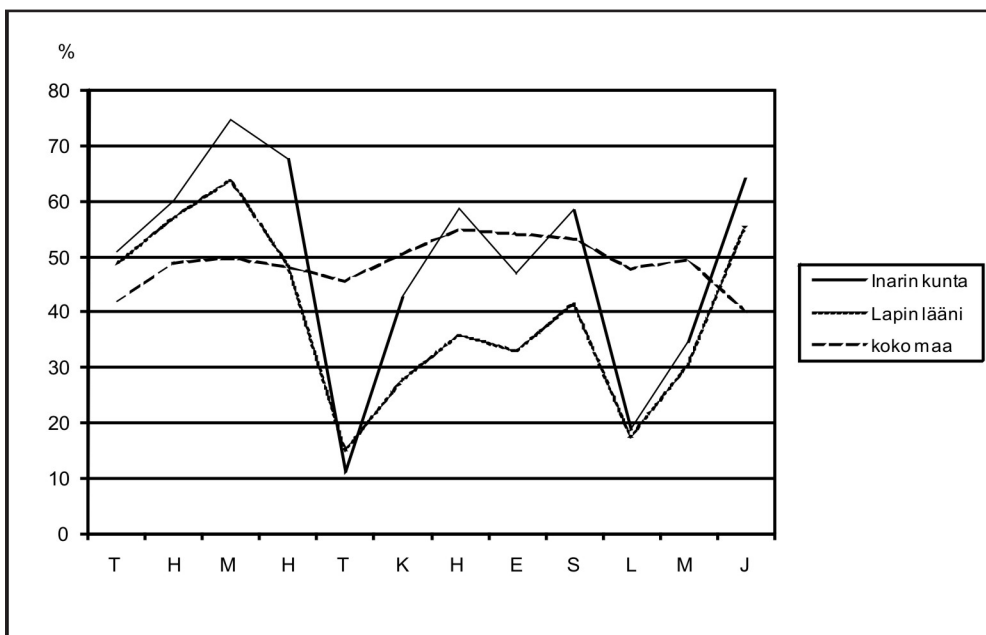
nissä (41,2 %) mutta lähes sama kuin koko maassa (49,1 %). Eniten hotellihuoneita Inarissa oli käytössä maaliskuussa ja joulukuussa (kuva 3). Pienimmät käyttöasteet mitattiin touko- ja lokakuussa. Kevätseisonki erottui Inarissa vielä selvemmin kuin Lapin läänissä keskimäärin, sillä lumi- ja hiihtokausi kestävät pohjoisessa pitempään. Myös kesä-heinäkuussa sekä ruskasesongin aikaan (syyskuu) käyttöasteet nousivat Lapin keskiarvoa korkeammalle. Koko maahan verrattuna talvikauden (joulukuusta) käyttöasteet olivat Inarissa korkeampia, kun taas touko- ja lokakuussa voidaan havaita selvä pudotus, kuten koko Lapin läänissä.

Yöpymistilastojen perusteella matkailijoiden suurimmat kansallisuusryhmät Inarissa vuonna 2005 olivat saksalaiset ja ranskalaiset, jotka kattoivat noin kaksi viidesosaa kaikista kansainvälisten matkailijoiden yöpymisistä (kuva 4). Seuraavaksi

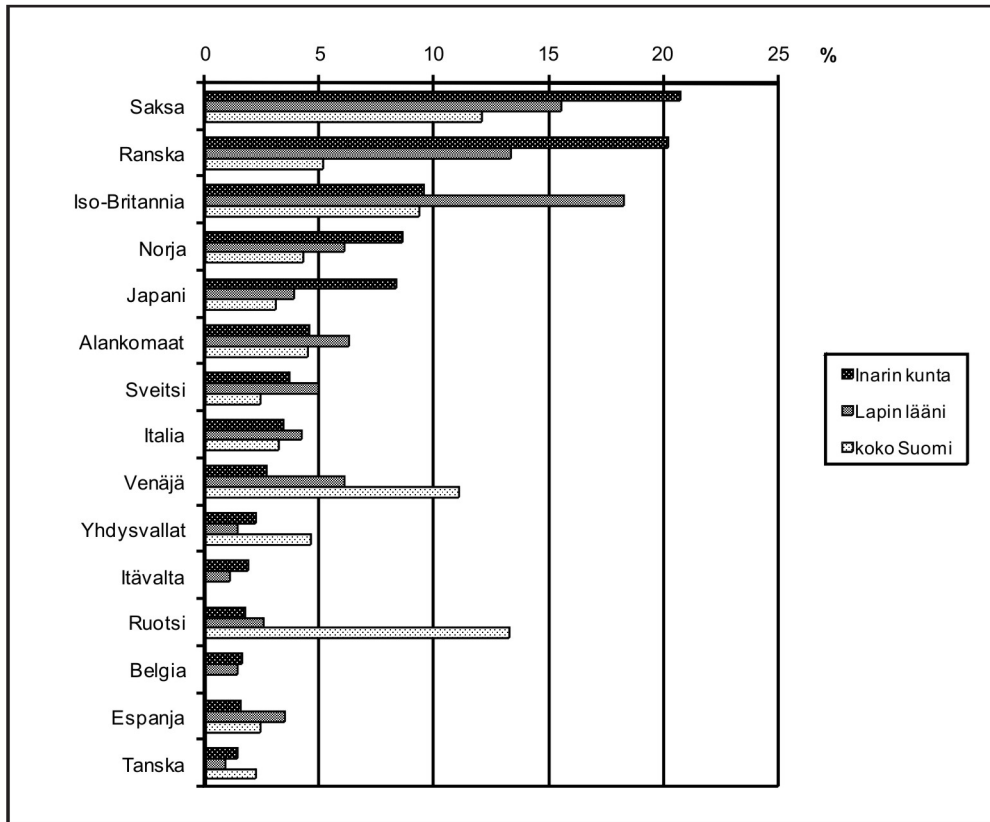
eniten Inarissa vieraili brittejä, norjalaisia ja japanilaisia. Koko Lapissa kävi eniten brittimatkailijoita, toiseksi eniten saksalaisia ja seuraavaksi ranskalaisia. Inarin kunnassa ja Lapissa ruotsalaisia ja venäläisiä matkailijoita yöpyi selvästi koko maan keskiarvoa vähemmän.

Inarin kunnassa sijaitsee kaksi kansainvälistä rajanylityspaikkaa: Raja-Jooseppi Venäjän rajalla ja Näätämö Norjan rajalla. Rajanylityspaikkojen kautta matkasi vuonna 2005 yhteensä 363 797 henkilöä, joista 87 prosenttia ylitti rajan Näätämössä. Eniten rajanylityksiä tehtiin heinä-elokuussa (Oja 24.7.2007). Inarin läpi kulkevan E75-tien kautta liikkuu runsaasti matkailijoita pohjoiseen, muun muassa Nordkappiin.

Ivalon lentoaseman matkustajamäärä oli 152 211 henkilöä vuonna 2005. Matkustajista kotimaisia oli 81 prosenttia. Kansainvälisten lentomatkustajien osuus on kasvanut



Kuva 3. Hotellihuoneiden käyttöasteet kuukausittain Inarin kunnassa, Lapin läänissä ja koko maassa vuonna 2005 (SVT 2005b: 4; SVT 2005c: 4; SVT 2005d: 4; SVT 2005e: 4; SVT 2005f: 4; SVT 2005g: 4; SVT 2005h: 4; SVT 2005i: 4; SVT 2005j: 4; SVT 2005k: 4; SVT2006c: 4; SVT 2006d: 4).



Kuva 4. Eri kansallisuuksien suhteelliset osuudet kaikista kansainvälisistä yöpymisistä Inarin kunnassa, Lapin läänissä ja koko Suomessa vuonna 2005 (SVT 2006a: 53–61).

Ivalossa 2000-luvun alun muutamasta prosentista nykyiseen lähes viidennekseen (Ilmailulaitos 2002:16, 2003:22, 2004, 2005, 2006, 2007).

Matkailuelinkeinon kehittäminen

Inarin kunnan vuosille 2006–2007 laadittu elinkeinopoliittinen ohjelman mukaan kärkitoimialoja ovat matkailu, kylmätekniologia ja luonnonvarojen hyödyntäminen (Inarin kunta 2005: 19). Ohjelmassa todetaan tavoitteeksi kehittää Inarista arktisen luontomatkailun johtava alue Euroopassa. Elinkeinojen kehittämisessä mainitaan

kolme erityistä painopistettä. Ensiksi asemaa pohjoisimman Euroopan johtavana matkailualueena pyritään vahvistamaan kaavoituksen avulla, panostamalla yhdyskuntatekniikkaan, kehittämällä liikunta- ja wellness-matkailua sekä parantamalla ohjelmalveluiden toimintaedellytyksiä. Toiseksi edistetään kansainvälistymistä Matkailun Pohjoinen Ulottuvuus -hankkeiden avulla Northernmost Europe -alueella, johon kuuluvat Pohjois-Lapin, Pohjois-Norjan ja Luoteis-Venäjän alueet. Kolmanneksi kehitetään E75-tien varren taajamia: Saariselkää johtavana matkailukeskuksena, Ivaloa hallinnollisena ja kaupallisena keskuksena

sekä Inarin kirkonkylää saamelaiskulttuurin keskuksena ja järvimatkailun tukikohtana. Matkailukalastusta kehitetään muun matkailun osana. Lisäksi yritysten kansainvälistymistä ja asukkaiden kielitaitoa pyritään edesauttamaan (Inarin kunta 2005: 2–3, 9, 12–14).

Elinkeinopoliittisessa ohjelmassa on kartoitettu kunnan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia elinkeinotoiminnan kannalta (taulukko 1). Matkailuelinkeinoa ajatellen tärkeimpinä vahvuksina pidetään luontoa ja ympäristöä, liikenneyhteyksiä ja inhimillisiä voimavaroja. Heikkouksiin luettaisiin pieni asukasmäärä, yksipuolinen elinkeinorakenne ja pitkät etäisyydet. Matkailu nähdään tärkeänä mahdollisuutena ja sen määrän ja merkityksen uskotaan kasvavan. Matkailijoiden kasvava kiinnostus pohjoi-

seen luontomatkailuun ja matkailijoiden määrän lisääntyminen halutaan hyödyntää. Uhkina pidetään erityisesti vaikeutuvaa työvoimansaantia, lentoliikenteen suhdannevaihteluita sekä maanomistukseen ja alueiden käyttöön liittyviä mahdollisia ongelmia. Erityisesti luontomatkailuun ja ohjelmapalveluihin tarvitaan tulevaisuudessa lisää ammattitaitoisia työntekijöitä, mihin kunta varautuu muun muassa koulutustarjonnallaan. Vuosille 2006–2009 on lisäksi suunniteltu useita infrastruktuurin ja ympäristön kehittämishankkeita, joista suuri osa palvelee matkailua (Inarin kunta 2005: 16, 23). Vapaa-ajanasumisen odotetaan lisääntyvän kaikkialla, mutta kesämatkailun kehittämistä ei mainita ohjelmassa tarkemmin.

Taulukko 1. Inarin matkailun nelikenttäanalyysi (Inarin kunta 2005: 16).

<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ympäristö: hiljaisuus, puhdas luonto, laajat eräma-alueet • Maantieteellisesti kansainvälinen sijainti • Olemassa olevat liikenneyhteydet • Kunnan imago tunnettu ja hyvämaineinen • Monikulttuurisuus • Osaavat ja kehittämishaluiset ihmiset 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pieni väestöpohja • Elinkeinorakenteen yksipuolisuus • Elinkeinoelämän pääomien puute • Tietyillä aloilla ammattitaitoisen työvoiman puute • Pitkät etäisyydet kunnan sisällä ja sen ulkopuolelle
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kasvava kiinnostus arktiseen luontomatkailuun • Pohjoisen sijainnin, pakkasen ja kaamoksen hyödyntäminen • Mahdollisuus matkailijavirtojen voimakkaaseen kasvattamiseen nykyisestä • Saariselän kehittyminen kunnallisteknisten investointien ja kaavoituksen myötä • Matkailuyöpymisten ja vapaa-ajan asumisen lisääntyminen koko kunnan alueella • Lento- ja raideliikenteen kehittyminen kohti pohjoista 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Väestön poismuutto • Kuntatalouden ongelmat • Lentoliikenteen häiriötekijät • Epävarmuus maanomistusolosuhteiden järjestämisessä ja alueiden käytössä • Voimakas eläköityminen ja ammattitaitoisen työvoiman saanti tulevaisuudessa

Tutkimusaineisto

Tutkimuksen pääasiallinen aineisto kerättiin postikyselyinä Inarissa toimivilta yrityksiltä (liite I). Kyselylomakkeella selvitettiin muun muassa yritysten liikevaihto ja sen jakautuminen paikallisten asiakkaiden ja matkailijoiden välillä, työntekijöiden lukumäärä ja rakenne, palkkamenot ja niiden jakautuminen työntekijöiden asuinpaikkakunnan mukaan sekä yrityksen ostomenot ja niiden toimialoitteinen kohdentuminen alueellisesti. Lisäksi selvitettiin hankintaketjujen muodostumista ja yritysten yhteistyötä eri tahojen kanssa kunnan eri osa-alueilla.

Tutkimuksen toimialaluokitus on Koillismaan mallin mukainen ja perustuu Tilastokeskuksen vuonna 2005 voimassa olleeseen toimialaluokitukseen (TOL 2002) (ks. Kauppila 1999b: 140–141). Luokitus on esitetty liitteessä II. Välitöntä matkailutuloa saavat yritykset jaettiin kuuteen eri toimialaan: korjaamo- ja huoltamotoiminta, yleisvähittäiskauppa, muu vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemispalvelut, liikenne sekä virkistys- ja muut palvelut. Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisteristä (IP15) tilattiin toimialoitteiset kokonaisliikevaihto- ja kokonaisenhenkilöstötiedot Inarin kunnasta vuodelta 2005. Aineistoa käsiteltäessä yleisvähittäiskauppa ja muu vähittäiskauppa yhdistettiin yhdeksi luokaksi, vähittäiskaupaksi (ks. Kauppila 1999b: 141). Muun vähittäiskaupan matkailumyyntiosuudesta ja yleistyskertoimesta muodostui erittäin suuri, jolloin riskinä on liiallinen yleistäminen ja tulosten vääristyminen. Kyselyyn vastasi vain muutama muun vähittäiskaupan yritys, joista osalla oli merkittävä matkailuliikevaihto. Toimialat yhdistämällä tulokset vastaavat paremmin oletettua todellista tilannetta. Toimiala 6323 ”Muu ilmailiikennettä palveleva toiminta” ei ollut mukana

Inarin tutkimuksessa 1999. Toimiala lisättiin tutkimusmenetelmään vasta vuonna 2002 (vrt. Alakiuttu & Juntheikki 1999: liite II; ks. Juntheikki 2002: liite II). Periaatteessa vertailtavuuden vuoksi toimialojen tulisi olla täsmälleen samat, mutta kyseisen toimialan mukaan ottaminen on perusteltua sen matkailullisen merkittävyyden takia.

Kyselylomakkeita lähetettiin yhteensä 235 toimipaikkaan. Kun määrästä vähennettiin yritykset, joilla ei ollut toimintaa Inarin kunnassa vuonna 2005, toimipaikkojen määräksi muodostui 193. Mikäli yritys oli Tilastokeskuksen listauksessa kahden eri toimialoihin kuuluvan toimialakoodin kohdalla (esim. huoltamotoiminta ja kahvilatoiminta), yrittäjältä tarkistettiin jälkikäteen liikevaihdon jakautuminen kyseisten toimialojen kesken. Vuoden 2005 jälkeen toimintansa aloittaneiden yritysten vastaukset eivät ole mukana taloudellisten vaikutusten laskennassa, mutta niitä on hyödynnetty yhteistyöosion analyysissä. Tilastokeskuksesta saatava yrityslista ei kata kaikkia Inarissa toimivia matkailuyrityksiä. Inarin kunta tarkisti yrityslistan ennen lomakkeiden lähettämistä, jotta tärkeitä yrityksiä ei jäisi pois. Yrityslistan täydentäminen vaatisi erikoistoimenpiteitä Tilastokeskuksesta saatavien kokonaisliikevaihtotietojen osalta. Myös tutkimuksen toistettavuus ja vertailtavuus voisivat heikentyä.

Tutkimuksesta tiedotettiin lehdistössä ennen kyselyiden lähettämistä tavoitteena motivoida yrittäjiä vastaamaan. Kyselylomakkeet postitettiin hankkeen ohjausryhmän hyväksynnän jälkeen toukokuussa 2007 ja vastaamatta jättäneille yrityksille uudelleen kesäkuussa. Alhaisesta vastausprosentista ja puutteellisista vastauksista johtuen aineistoa täydennettiin puhelimitse. Syiksi vastaamatta jättämiseen yrittäjät mainitsivat muun muassa ajan puutteen, väsymyksen erilaisiin

kyselyihin vastaamiseen, yrityksensä pienen painoarvon sekä sen, että yrityksen toiminta ei liittynyt matkailuun tai matkailumyynnin osuus oli hyvin pieni. Muutamat yrittäjät eivät periaatteesta halunneet ilmoittaa taloustietojaan. Osaa yrittäjistä ei tavoitettu lainkaan. Samankaltaisia ongelmia on havaittu muissakin vastaavissa yritystutkimuksissa (esim. Paajanen 1993: 85; Juntheikki & Korhonen 2005: 13; Helén ym. 2006: 17).

Tutkimukseen soveltuvia vastauksia saatiin 69 kappaletta, ja vastausprosentti oli 36 prosenttia (taulukko 2). Tavanomainen vastausprosentti vastaavanlaisissa kyselytutkimuksissa on noin 30 prosenttia (ks. Juntheikki 2002: 16; Juntheikki & Korhonen 2005: 14). Suurimmat vastausprosentit olivat odotetusti primaarisilla matkailutoimialoilla majoitus- ja ravitsemistoiminnassa sekä virkistys- ja muissa palveluissa. Myös korjaamo- ja huoltamotoiminnan vastausprosentti oli korkea. Liikenteen ja vähittäiskaupan vastausprosentit jäivät alle 30 prosentin.

Tutkimukseen osallistuneiden yritysten toimipaikoista noin kolmasosa sijaitsi Ivalon kuntakeskuksessa ja toinen kolmannes Saariselän matkailualueella (taulukko 3).

Noin 16 prosenttia vastauksista tuli Inarin kirkonkylästä ja vajaa viidesosa Inarin kunnan muilta alueilta.

Vastanneiden yritysten lukumäärää tärkeämpi kattavuuden mittari on itse asiassa yritysten liikevaihdon osuus toimialan kokonaisliikevaihdosta (Päärä 1997: 40 Alakiutun & Juntheikin 1999: 11 mukaan). Osoyrytysten ilmoittamat tiedot yleistettiin koko toimialaa koskeviksi yleistyskertomella, jona käytettiin toimialan kokonaisliikevaihdon ja osoyrytysten yhteenlasketun liikevaihdon suhdetta (taulukko 4). Mitä lähempänä lukua yksi suhde on, sitä vähemmän tuloksia joudutaan laskennallisesti yleistämään. Lähimmäksi lukua yksi yleistyskerroin tuli virkistys- ja muut palvelut-toimialalla. Suurimmaksi se muodostui vähittäiskaupassa.

Vastausten luotettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon, että osa kysymyksistä, kuten matkailijoiden tuottama osuus liikevaihdosta, perustuu yrittäjien omaan arvioon. Lomakkeen muihin kysymyksiin osa yrittäjistä on vastannut käyttäen apunaan kirjanpitoa, osa pelkästään arvioita. Tarkkojen tietojen löytäminen koettiin usein hankalaksi. Etenkin liikevaihdoltaan suurten

Taulukko 2. Tutkimuksen vastausprosentit ja osallistuneet yritykset toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2007.

Toimiala	Vastausprosentti	n	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	42	5	7,3
Vähittäiskauppa	29	15	21,7
Majoitus- ja ravitsemistoiminta	40	23	33,3
Liikenne	26	8	11,6
Virkistys- ja muut palvelut	43	18	26,1
Yhteensä	36	69	100,0

Taulukko 3. Tutkimukseen osallistuneiden yritysten toimipaikkojen sijainti Inarin kunnassa vuonna 2007.

Sijainti	n	%
Inarin kirkonkylä	11	15,7
Ivalon kuntakeskus	24	34,3
Saariselän matkailualue	22	31,4
Kunnan muut alueet	13	18,6
Yhteensä	70	100,0

Taulukko 4. Kyselyyn osallistuneiden yritysten liikevaihtojen osuudet toimialojen kokonaisliikevaihdosta ja toimialakohtaiset yleistyskertoimet vuonna 2005.

Toimiala	Liikevaihto %	Kerroin
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	51,0	1,96
Vähittäiskauppa	40,6	2,47
Majoitus- ja ravitsemistoiminta	64,1	1,56
Liikenne	45,5	2,20
Virkistys- ja muut palvelut	77,0	1,30

yritysten arviot saattavat vääristää koko toimialan matkailutuloa, koska niiden osuudet kokonaisliikevaihdosta ovat merkittäviä (Kauppila 1999b: 134). Lisäksi kyselyyn vastaavat yleensä innokkaimmin yrittäjät, joille matkailulla on suuri merkitys. Yrittäjät, jotka eivät koe hyötyvänsä matkailusta, jättävät helpommin vastaamatta mutta saattavat kuitenkin edustaa suurta osaa toimialan yrityksistä ja kokonaisliikevaihdosta. Tällöin tutkimuksessa saadut arvot eivät välttämättä kuvaa ”todellista” matkailutuloa (ks. Kauppila 1999b: 134; Juntheikki & Korhonen 2005: 16–17). Tutkimukseen osallistuvien yritysten sijainnilla on myös väliä. Jos suurin osa on vahvalta matkailualueelta, matkailun merkitys muodostuu yleistettäessä liian suureksi (Kauppila 1999b: 134). Tässä tut-

kimuksessa noin kolmasosa vastanneista yrityksistä sijaitsi Saariselällä, mutta toimialojen sisällä aluejakauma oli tasaisempi, joten tulokset eivät ole liioiteltuja.

Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksista kerättiin tietoja vuodelta 2005 myös julkiselta sektorilta. Metsähallituksen Lapin luontopalveluista ja Lapin Ympäristökeskukselta kysyttiin niiden matkailua palvelevien toimintojen työntekijä- ja palkkatiedot sekä matkailusta mahdollisesti saatujen tulojen määrä. Metsähallitus ja Ympäristökeskus tekevät Inarin alueella ympäristörakentamiseen sekä ulkoilu- ja virkistyskäyttöön liittyviä töitä, jotka palvelevat sekä matkailijoita että paikallisia asukkaita. Metsähallitus vastaa muun muassa retkeilyä ja matkailua tukevien rakenteiden (esim. reitit ja opas-

teet) rakentamisesta ja ylläpidosta. Metsähallituksen alaisuuteen kuuluvat lisäksi Villi Pohjola ja Laatumaa LKV. Villiltä Pohjolta ei saatu vastaavia tietoja kuin aikaisemmissa tutkimuksissa, koska linjauksensa mukaan se ei myönnä tietoja yksittäisten henkilöiden palkoista tai pidä kirjaa mökkivuokrauksen tuloista maantieteellisiltä alueilta (puhelin-keskustelu Tolonen 22.10.2007). Laatumaa toimii Rovaniemellä, eikä sillä ole tulo- tai työllisyysvaikutuksia Inarin kunnassa. Ilmailulaitokselta kysyttiin Ivalon lentoaseman työntekijä- ja palkkatiedot. Lentoaseman maapalveluiden työntekijät tulivat mukaan yrityskselyn kautta.

Inarin kunnalta kysyttiin veroprosentti, matkailun kehittämisestä aiheutuneet tulot ja menot sekä kunnan palveluksessa matkailun vuoksi olleiden henkilöstö- ja palkkatiedot vuodelta 2005. Tiedot matkailun kehittämishankkeiden työllisyydestä, palkoista, menoista ja tuloista saatiin kunnan hallinto-osastolta (Tarvainen 7.8.2007; Huhtamella 12.9.2007). Lisäksi Pohjois-Lapin verotoimistosta kysyttiin Inarin kunnassa vapaa-ajan asunnoista maksettujen kiinteistöverojen määrä.

Tutkimusmenetelmät

Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten selvittämiseen käytetään tässä tutkimuksessa Koillismaan malliksi kutsuttua tutkimusmenetelmää. Menetelmä on kehitetty niin sanotun pohjoismaisen mallin (MEK 1983) pohjalta matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimuksissa Koillismaalla (Hätälä & Kauppila 1999) ja Kuusamossa (Kauppila 1999b). Koillismaan malliin perustuen on laadittu myös matkailun taloudellisten vaikutusten päivittämisen mahdollistava

seurantajärjestelmä (Kauppila & Ervasti 2001). Koillismaan mallia on sovellettu matkailun taloudellisten vaikutusten tutkimuksissa eri aluetasoilla muun muassa Inarissa (Alakiuttu & Juntheikki 1999), Kainuussa (Juntheikki 2002, 2003, 2004), Pohjois-Savossa (Tyni 2003), Kalajoella (Kutilainen 2004) ja Koillis-Suomessa (Juntheikki & Korhonen 2005).

Pohjoismaainen malli syntyi Pohjoismaiden Ministerineuvoston vuonna 1978 rahoittamasta projektista, jonka tarkoituksena oli kehittää malli matkailun välittömien ja välillisten taloudellisten ja työllisyysvaikutusten mittaamiselle, jota voitaisiin soveltaa alue- ja kuntatasolla kaikissa Pohjoismaissa. Menetelmä koostuu meno- ja tulomenetelmästä. Menomenetelmä mittaa matkailijoiden rahankäyttöä, tulomenetelmä puolestaan matkailun osuutta yritysten liiketoiminnassa (tulot, työpaikat). Tulomenetelmässä kyselylomakkeella yrityksiltä saadut tiedot yleistetään koskemaan koko toimialaa toimialakohtaisten yleistyskerroimien avulla, jotka saadaan jakamalla toimialan kokonaisliikevaihto otosyritysten liikevaihdolla (MEK 1983: 1, 4, 22).

Pohjoismaiseen malliin verrattuna Koillismaan mallissa matkailun taloudelliset vaikutukset tulevat kattavammin otettua huomioon. Kauppilan (1999b: 133–139) esittämän yksityiskohtaisen kritiikin mukaan muun muassa välittömien ja välillisten työllisyysvaikutusten aiheuttamien johdettujen ja toisen ja sitä seuraavien yrityskierrosten työllisyysvaikutusten laskematta jättäminen voi aiheuttaa huomattavankin työpaikkojen määrän vajuksen. Lisäksi kunnallistaloudellisten vaikutusten arvioinnissa on käytetty pelkästään yritysten ja kunnan matkailutyöntekijöiden palkka- ja verotulovaikutuksia, mutta muun julkisen sektorin, esimerkiksi luonto- ja ympäristö- tai kehittämisorga-

nisaatioiden, verotulovaikutuksia sekä vapaa-ajan asunnoista kertyvien kiinteistövero- ja osuutta kunnan matkailutuloista ei ole selvitetty. Kunnan elinkeinotoimen ja markkinoinnin lisäksi tulisi huomioida myös kunnan erilaiset matkailua edistävät kehittämistoimet ja -projektit, vaikka näiden menojen arvioiminen onkin hankalaa, koska ne sijoittuvat hajalleen budjetissa (Kauppila 1999b: 139).

Tässä tutkimuksessa käytetään vain tulomenetelmää. Matkailijoiden kulutuksen mittaamiseksi olisi suoritettava erillinen tutkimus. Seuraavaksi tutkimusmenetelmä esitellään yksityiskohtaisesti. Menetelmä ja tarvittavat aineistot on esitetty yksinkertaisesti kaaviona kuvassa 5.

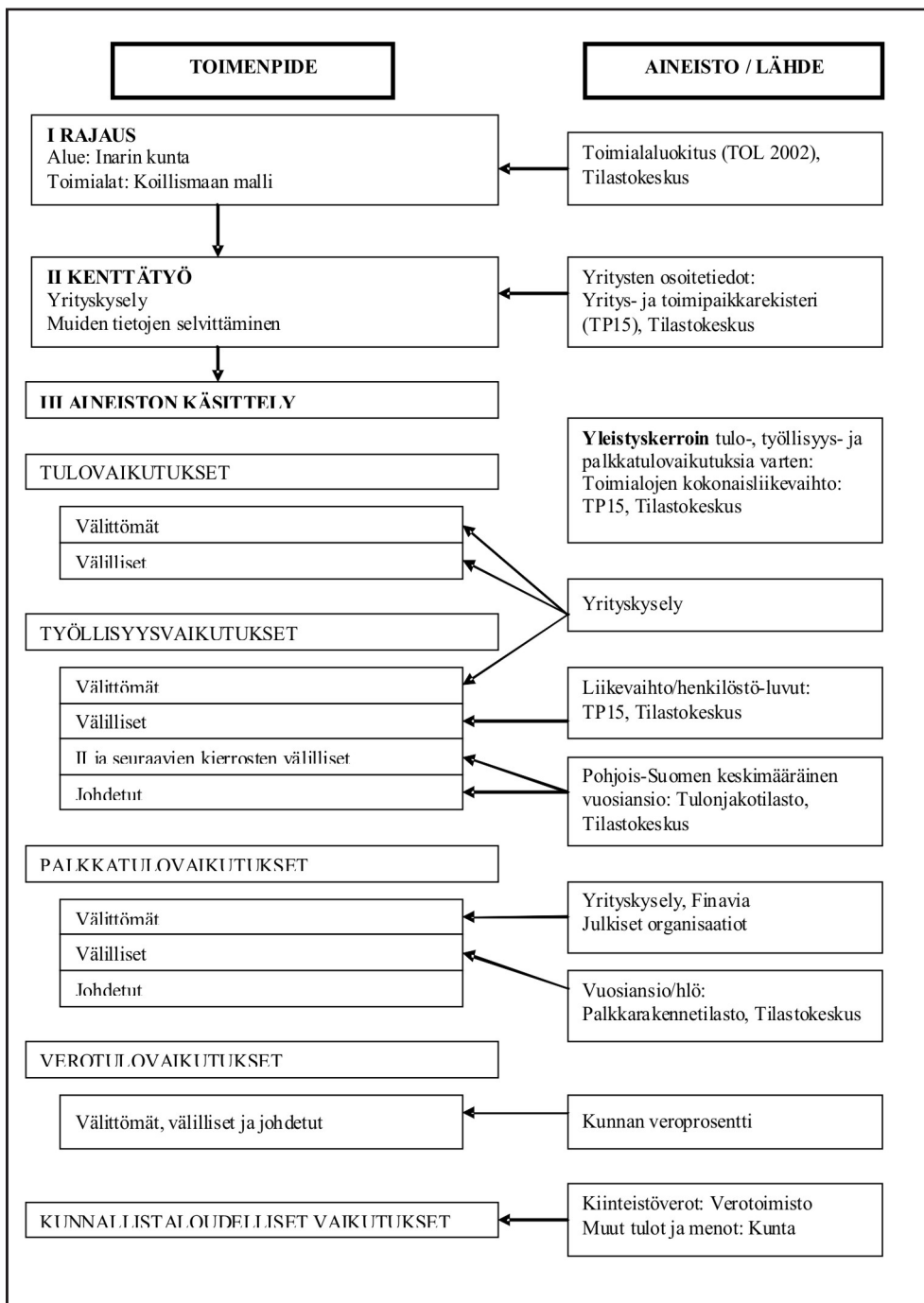
Välittömät tulovaikutukset saatiin laskemalla matkailijoiden aiheuttama osuus yritysten liikevaihdosta toimialoittain yhteen ja yleistämällä tiedot toimialakohtaisen yleistyskertoimen avulla. Yleistyskertoimenä käytettiin toimialan kokonaisliikevaihdon (tilattiin Tilastokeskukselta) ja otosyritysten yhteenlasketun liikevaihdon suhdetta (ks. Juntheikki 2002: 23; Juntheikki & Korhonen 2005: 19).

Matkailutulo laskettiin sekä arvonlisäverollisena että arvonlisäverottomana. Arvonlisävero lisättiin jälkikäteen liikevaihtoon. Arvonlisäverollinen tulo on matkailijoiden kuluttama ja arvonlisäveroton yrityksille jäävä rahamäärä. Arvonlisäverollinen tulo lasketaan, jotta tulomenetelmän eli matkailijakyselyn tulokset ovat verrattavissa menomenetelmän tuloksiin, jotka sisältävät arvonlisäveron (Kauppila 1999b: 141). Arvonlisäveroprosentit olivat korjaamo- ja huoltamotoiminnassa 22, yleisvähittäiskaupassa 17, muussa vähittäiskaupassa 22, liikenteessä 8 ja virkistys- ja muissa palveluissa 22 prosenttia. Majoitus- ja ravitsemispalveluissa käytettiin majoituspal-

veluiden (8 %) ja ravitsemispalveluiden (22 %) arvonlisäveroprosenttien keskiarvoa 15 prosenttia. Yhdistetyssä vähittäiskaupassa sovellettiin yleisvähittäiskaupan ja muun vähittäiskaupan arvonlisäveroprosenttien keskiarvoa 19,5 prosenttia. Vähittäiskaupaa lukuun ottamatta prosentit ovat samat kuin Koillis-Suomen tutkimuksessa vuonna 2003 (ks. Juntheikki & Korhonen 2005: 20), koska niissä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia kokonaisia toimialoja ajatellen. Arvonlisäveroprosentit määräytyvät myytävien palveluiden tai tuotteiden eivätkä esimerkiksi toimialakoodin mukaan, joten yleistyskäytännön on tehtävä.

Mökkimajoitusta välittävien yritysten liikevaihdossa otettiin huomioon vain mökkien vuokrauksesta syntyneet tulot. Yrityksiä pyydettiin ilmoittamaan mökkien välityksestä saadut tulot ilman Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisteriin sisältyneiden muiden majoitusyritysten osuutta. Näin Tilastokeskuksen rekisteriin sisältyvien yritysten liikevaihto ei tule laskettua kahden kertaan ja saadaan selville se tulo, joka syntyy matkailijoiden yöpyessä rekisteriin kuulumattomissa mökeissä ja majoitusyrityksissä. Lisäksi tiedusteltiin matkailijoiden osuutta mökkien vuokrauksesta, jolloin saatiin mökkien vuokraamiseen erikoistuneen yrityksen kautta kulkevat matkailuun liittyvät majoitustulot. Mökkimajoitusta välittävät yritykset kuuluvat toimialaan virkistys- ja muut palvelut (Kauppila 1999b: 140). Näiden ”ylimääräinen” matkailutulo on lisätty suoraan toimialan välittömään matkailutuloon käyttämättä yleistyskerrointa.

Ivalon lentoaseman liikevaihtoa ei huomioitu tässä tutkimuksessa, koska lipputuloista on vaikea erottaa paikallisten ja matkailijoiden aiheuttamaa osuutta (ks. Juntheikki & Korhonen 2005: 19). Lento-



Kuva 5. Tutkimusmenetelmän eteneminen ja tarvittavat aineistolähteet.

aseman työntekijä- ja palkkatiedot (Finavia I. Ilmailulaitos) kuitenkin selvitetään ja lisätään liikennetoimialaan yleistämättä.

Välilliset tulovaikutukset saatiin kertomalla yrityksen Inarin kunnassa suorittamat ostot matkailijoiden osuudella yrityksen liikevaihdosta. Saadut tiedot laskettiin yhteen toimialoitain ja yleistettiin yleistyskertoimella koko toimialaa koskevaksi. (ks. Juntheikki 2002: 23; Juntheikki & Korhonen 2005: 22). Välilliset tulovaikutukset laskettiin vain arvonlisäverottomana, koska yritykset saavat verovelvollisina vähentää ostamansa tavaran tai palvelun veron, joka myyjän tulee suorittaa (Verohallitus 2004: 33).

Välittömät työllisyysvaikutukset saatiin kertomalla kokopäiväisten, osapäiväisten ja kausityöntekijöiden määrät erikseen yrityksen matkailuliikevaihto-osuudella, kuten pohjoismaisessa mallissa tehdään (Kauppila 1999b: 141). Tiedot laskettiin yhteen toimialoitain ja yleistettiin yleistyskertoimella koko toimialaa koskevaksi. Työntekijätiedot muutettiin ympärivuotisiksi ja kokoaikaisiksi, eli henkilötyövuosiksi, kertomalla osa-aikaisten työntekijöiden määrä 0,5:llä ja kausityöntekijöiden määrä 0,25:llä ja laskettiin yhteen (Hätäla & Kauppila 1999: 55–56). Ivalon lentoasemalla työskennelleet Finavian työntekijät lisättiin liikennetoimialan työllisyysvaikutuksiin yleistämättä, muutettuna yhteismitalliseksi, sillä Finavia ei sisälly Koillismaan mallin toimialaluokitukseen (ks. Juntheikki & Korhonen 2005: 19). Vuoden 1999 tutkimuksessa (Alakiuttu & Juntheikki 1999) Ivalon lentoaseman Finnairin työntekijät sijoitettiin kunnan työntekijöiden kanssa samaan kategoriaan. Muutos tulee ottaa huomioon vuosien 1997 ja 2005 tuloksia vertailtaessa.

Majoitus- ja ravitsemispalveluiden välittömät työllisyysvaikutukset laskettiin muista toimialoista poiketen Koillismaan mallin mukaan, jota yleensä käytetään vain

tulo- ja työllisyysvaikutusten päivityksessä. Koillismaan mallissa välitön matkailutyöllisyys lasketaan kertomalla toimialan kokonaistyöllisyys (Tilastokeskukselta) toimialan matkailuliikevaihto-osuudella (Kauppila 1999b: 141). Majoitus- ja ravitsemispalveluiden matkailuliikevaihto-osuus oli 90,6 prosenttia, mutta yleistyskertoimella laskettuna matkailun vuoksi palkattujen työntekijöiden osuus toimialan kokonaistyöllisyydestä oli vain 70 prosenttia. Paikallinen kulutus kattaisi siis lähes kolmanneksen toimialan työllisyydestä, vaikka kyseessä ovat primaariset matkailuyritykset. Menettelyn perusteena voidaan käyttää myös välittömän arvonlisäverottoman matkailutulon ja välittömän matkailutyöllisyyden suhdetta. Mikäli välitön työllisyys lasketaan yleistyskerrointa hyödyntäen, edellä mainittu suhdeluku on 30 000 suurempi kuin Koillismaan mallin avulla saatu tulos. Lisäksi vuonna 1997 majoitus- ja ravitsemispalvelut -toimialan matkailuliikevaihto-osuus, 92 prosenttia, oli lähes sama kuin tässä tutkimuksessa. Vuonna 2005 mainitun toimialan matkailuliikevaihtoprosentti olisi voinut olla suurempikin, sillä muutama suuri majoitusalan yritys jätti vastaamatta kyselyyn. Osa tutkimukseen osallistuneista yrittäjistä on myös mahdollisesti merkinnyt työntekijämäärät puutteellisesti kyselylomakkeeseen. Ilmoittamatta jääneet työntekijät ovat saattaneet olla esimerkiksi vuokratyövoimaa (ks. Alakiuttu & Juntheikki 1999: 20). Huolimatta siitä, että työllisyysvaikutukset laskettiin eri tavalla, oletetaan, että palkkatiedot on merkitty kyselylomakkeisiin oikein, joten palkka- ja verotulovaikutukset laskettiin kaikilla toimialoilla samalla tavalla.

Välittömät palkkatulovaikutukset laskettiin kertomalla yritysten työntekijöilleen maksamat palkat matkailijoiden osuudella yrityksen liikevaihdosta. Mukaan ei laskettu ulkopaikkakuntalaisten palkkoja, koska vain

inarilaisten työntekijöiden saamat palkat vaikuttavat kunnan verotuloihin. Tiedot laskettiin yhteen toimialoittain ja yleistettiin yleistyskertoimella koko toimialaa koskeväksi. Finavian palkkatiedot lisättiin liikennetoimialaan yleistämisen jälkeen. Väliittömien palkkojen kerrannaisvaikutuksina syntyneet muut palkat ovat johdettuja palkkoja. Johdettu palkkatulovaikutus arvioitiin palkkatulon kulutuskertoimen avulla,

$$\frac{1}{1 - MPC} - 1$$

missä MPC (Marginal Propensity to Consume, rajakulutuserroin) kuvaa sitä osaa matkailumyynnin aiheuttamasta palkkatulolisäyksestä, joka käytetään yksityiskulutukseen kyseessä olevalla alueella. Rajakulutuskertoimelle annetaan arvo 0,10, jolloin kertoimen arvoksi saadaan

$$1/(1-0,10)-1 = 0,11 \approx 0,10$$

(Jyvälä 1981: 14–15; MEK 1983: 23).

Välilliset työllisyys- ja palkkatulovaikutukset laskettiin välitöntä matkailutuloa saaneiden yritysten matkailun vuoksi Inarin kunnasta tekemien ostomenojen perusteella. Yritysten oli vaikea ilmoittaa kyselylomakkeessa tarkkoja lukuja tai arvioita ostomenojen kohdentumisesta eri toimialoille, joten välilliset työllisyys- ja palkkatulovaikutukset selvitettiin laskennallisesti. Näin on menetelty aikaisemmin muun muassa Koillismaan (Hätälä & Kauppila 1999), Inarin (Alakiuttu & Juntheikki 1999), Kainuun (Juntheikki 2002), Kalajoen (Kutilainen 2004) ja Koillis-Suomen (Juntheikki & Korhonen 2005) matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimuksissa.

Välilliset työllisyysvaikutukset laskettiin jakamalla kunkin toimialan välillinen mat-

kailutulo työllisyyskertoimella. Kertoimena käytettiin Tilastokeskuksen TP15 toimipaikkaluettelon toimialoittaisia liikevaihto/henkilöstö -tietoja Inarin kunnassa niiltä toimialoilta, joilta välitöntä matkailutuloa saavat yritykset tekivät yhteensä euromääräisesti eniten hankintoja (Hätälä & Kauppila 1999: 59). Tiedot poimittiin KunTo-tietokannasta (Tilastokeskus 2007a). Liikevaihto/henkilöstö -luku kertoo, paljonko yrityksessä tarvitaan liikevaihtoa työllistämään yksi henkilö.

Välilliset palkkatulovaikutukset laskettiin kertomalla välilliset työllisyysvaikutukset kyseisten toimialojen (joilta tehtiin eniten ostoja) keskimääräisillä vuosiansio/henkilö -tiedoilla, jotka saatiin Tilastokeskuksen julkaisemasta palkkarakennetilastosta (SVT 2007a: 105, taulukko 56). Laskennalliset vuosiansiot on ilmoitettu tilastossa toimialan pääluokan mukaan valtakunnallisina keskiarvoina. Samaa tilastoa on käytetty muun muassa Inarin aikaisemmassa tutkimuksessa (Alakiuttu & Juntheikki 1999: 15) sekä Kalajoella vuonna 2001 (Kutilainen 2004: 9). Palkkarakennetilaston toimialajako on tarkempi kuin tulonjakotilaston, josta toisaalta löytyvät alueelliset keskiarvopalkat. Tulonjakotilastoa on käytetty viimeisimmässä Koillis-Suomen tutkimuksessa (ks. Juntheikki & Korhonen 2005: 22). Seuraavan kierroksen (toimittajayritysten toimittajayritykset jne.) palkkatulo laskettiin kaavalla,

$$\frac{C}{C - D} - 1 \times E$$

missä C on välitön palkkatulovaikutus, D on välillinen palkkatulovaikutus ja E on edellisen kierroksen välillinen palkkatulovaikutus (Hätälä & Kauppila 1999: 60).

Myös välillisten palkkatulovaikutusten johdetut palkkatulovaikutukset laskettiin

palkkatulon kulutuskertoimen (MPC) 0,10 avulla (Jyvälä 1981: 15). Toisen ja sitä seuraavien kierrosten välilliset työllisyysvaikutukset sekä välittömän ja välillisen työllistävyyden aiheuttamat johdetut työllisyysvaikutukset laskettiin jakamalla toimialoitteiset seuraavan kierroksen johdetut palkkatulot keskimääräisellä vuosiansiolla, koska johdettu kulutus kohdistuu useille toimialoille (ks. Kauppila 1999b: 145–146). Suomen alueellisten erojen huomioon ottamiseksi keskimääräisenä vuosiansiona käytettiin Pohjois-Suomen keskiarvoa, joka saatiin tulonjakotilastosta (SVT 2007b: 95, taulukko 25a; ks. Juntheikki & Korhonen 2005: 22–23).

Verotulovaikutukset laskettiin kertomalla välittömät, välilliset ja johdetut palkkatulovaikutukset kunnan verotuloprosentilla, joka oli 19 prosenttia Inarin kunnassa vuonna 2005 (ks. Hätälä & Kauppila 1999: 67). Lisäksi laskettiin palkkatulo- ja verotulovuodot, joilla tarkoitetaan ulkopaikkakuntalaisille maksettuja palkkoja ja niiden johdosta kunnan menettämiä verotuloja.

Kunnallistaloudellisten vaikutusten selvittämiseksi tarkasteltiin Inarin kunnan matkailusta saamia vero- ja muita tuloja sekä kunnan matkailumenoja. Matkailun kunnallistaloudellinen nettotulos saatiin vähentämällä matkailutuloista matkailumenot (ks. Hätälä & Kauppila 1999: 74; Juntheikki 2002: 64–65). Kunnan matkailutulot ja -menot on esitetty tarkemmin tulosten yhteydessä.

Matkailun tulo- ja työllisyyskertoimet

Inarin matkailun aluetaloudelliset vaikutukset on tulevaisuudessa mahdollista päivittää vuosittain ilman työlästä kyselytutkimusta hyödyntämällä Koillismaan mallia (Kauppila 1999b; ks. Juntheikki 2002: 68–70, 2004:

16–17; Juntheikki & Korhonen 2005: 55–57). Matkailun aikaansaamat kerrannaisvaikutukset lasketaan tällöin tulo- ja työllisyyskertoimien avulla, jotka ovat yleistetyistä tuloksista laskettuja suhdelukuja. Tulokerroin ilmaisee matkailun kokonaistulovaikutukset kohdealueelle. Työllisyyskertoimella saadaan alueen elinkeinoelämään kohdistuvat työllisyysvaikutukset (Kauppila 1999b: 119, 122). Kertoimet lasketaan kaavalla,

$$\frac{p + s}{p}$$

missä p kuvaa primaarisia eli välittömiä ja s sekundaarisia tulo- tai työllisyysvaikutuksia (Vuoristo & Arajärvi 1990: 174–175; Kauppila 1999b: 118–119). Sekä tulo- että työllisyyskertoimia voidaan laskea kaksi kappaletta.

Matkailun kokonaistulovaikutukset kunnassa lasketaan kertomalla välitön matkailutulo tulokertoimella I (ks. Kauppila & Ervasti 2001: 10). Tulokerroin sisältää yrityksen ja kunnan matkailusta aiheutuvan vaikutuksen eli välittömän matkailutulon (arvonlisäveroton) ja kerrannaisvaikutukset I. Kerrannaisvaikutuksiin kuuluvat vain Inariin kohdistuvat ja inarilaisista työntekijöistä aiheutuvat vaikutukset: välillinen matkailutulo, välitön palkkatulo ja siitä johdettu palkkatulo, välillinen (sis. seuraavan kierroksen) palkkatulo ja siitä johdettu palkkatulo, kunnan työllistämien inarilaisten palkkatulot ja niistä johdettu palkkatulo sekä kunnallistaloudellinen nettotulos I (Vuoristo & Arajärvi 1990: 174–175; Kauppila 1999b: 118; Hätälä & Kauppila 1999: 99–101; Juntheikki 2002: 68). Tulokerroin II sisältää lisäksi muun julkisen sektorin vaikutuksen. Kerrannaisvaikutuksiin sisältyy tällöin edellisten lisäksi muun julkisen sek-

torin välitön ja johdettu palkkatulovaikutus sekä muun julkisen sektorin verotulovaikutus, joka sisältyy kunnallistaloudelliseen nettotulokseen II.

Työllisyyskerroin I sisältää välittömän työllisyyden (vain inarilaiset työntekijät) ja välillisen työllisyyden. Työllisyyskertoimella I lasketaan pelkästään kuntalaisiin kohdistuva työllisyysvaikutus (Kauppila 1999b: 122). Kun kertoimella lasketusta luvusta vähennetään välitön matkailutyöllisyys, saadaan kuntaan kohdistuva I kierroksen välillinen työllisyysvaikutus (Juntheikki 2004: 17). Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset kunnassa selvitetään kertomalla välitön matkailutyöllisyys työllisyyskertoimella II (ks. Kauppila & Ervasti 2001: 12). Kerroin ottaa huomioon myös johdetut ja sitä seuraavien yrityskierrosten työpaikat. Työllisyyskerroin II sisältää välittömän työllisyyden ulkopaikkakuntalaiset mukaan lukien ja kerrannaisvaikutukset II, joita ovat välillinen työllisyys (Inariin kohdistuva), välittömästä ja välillisestä työllistävyyydestä johdetut työllisyysvaikutukset sekä II ja sitä seuraavien kierrosten välillinen työllisyys (ks. Kauppila 1999b: 142; Juntheikki 2002: 69, 2004: 17–18). Työllisyyskertoimet sisältävät pelkästään elinkeinoelämän – eivät kunnan ja muun julkisen sektorin – vaikutuksen.

Matkailun tulovaikutukset

Välittömät tulovaikutukset

Inarin kunnassa toimivien yritysten arvonlisäveroton matkailutulo oli vuonna 2005 noin 60,6 miljoonaa euroa (taulukko 5). Arvonlisäverollinen matkailutulo oli noin 71,3 miljoonaa euroa. Absoluuttisesti eniten välitöntä matkailutuloa saivat majoitus- ja ravitsemistoiminnan yritykset, noin 26,7 miljoonaa euroa (arvonlisäveroton). Majoitus- ja ravitsemispalveluiden osuus kunnan arvonlisäverottomasta matkailutulosta oli suurin, 44 prosenttia. Toimiala koostuu pääasiassa primaarisista matkailuyrityksistä. Toiseksi eniten eli vajaan kolmanneksen matkailutulosta saivat vähittäiskaupan yritykset. Toimialaan kuuluvat sekä yleisvähittäiskauppa että erikoistunut vähittäiskauppa. Virkistys- ja muiden palveluiden yritysten osuus matkailutulosta oli hieman alle viidennes. Mökkimajoitusta välittävien yritysten matkailutulo on mukana virkistys- ja muut palvelut toimialan matkailutulossa (Kauppila 1999b: 140). Välitöntä tulovaikutusta laskettaessa on huomioitu vain yritysten matkailutulo mutta ei julkisen sektorin kautta kertynyttä matkailutuloa. Esimerkiksi Metsähallituksen Villin Pohjolan kautta tai

Taulukko 5. Välitön matkailutulo arvonlisäverottomana ja arvonlisäverollisena toimialoitain sekä toimialojen osuudet välittömästä matkailutulosta.

Toimiala	Välitön matkailutulo (alv:ton)	%	Välitön matkailutulo (alv:nen)	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	3 814 682	6,3	4 653 911	6,5
Vähittäiskauppa	17 068 122	28,2	20 396 406	28,6
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	26 722 768	44,1	30 731 183	43,1
Liikenne	2 351 357	3,9	2 539 466	3,6
Virkistys- ja muut palvelut	10 625 581	17,5	12 963 209	18,2
Yhteensä	60 582 510	100,0	71 284 175	100,0

suoraan mökinomistajalta ilman välittäjää varattujen mökkien vuokraustulot eivät sisälly lukuun (ks. Hätälä & Kauppila 1999: 51; Alakiuttu & Juntheikki 1999: 16).

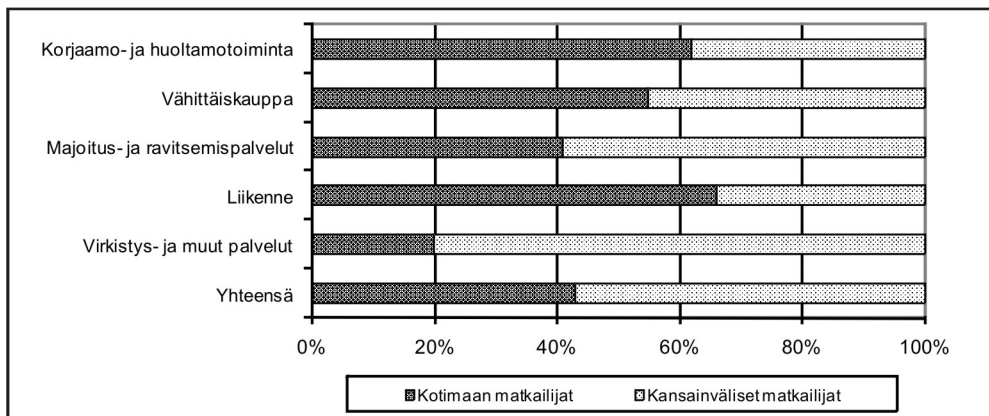
Kotimaan matkailijat aiheuttivat noin 26,4 miljoonan ja kansainväliset matkailijat noin 34,1 miljoonan arvonlisäverottoman matkailutulon (kuva 6). Inarin kunnan välittömästä matkailutulosta yhteensä yli puolet tuli siis kansainvälisiltä matkailijoilta. Toimialoittain tarkasteltuna kotimaan matkailijat aiheuttivat enemmän matkailutuloa korjaamo- ja huoltamotoiminnan, vähittäiskaupan ja liikenteen yrityksille. Kansainvälisten matkailijoiden aikaansaama osuus oli suurin virkistys- ja muissa palveluissa, joissa se kattoi neljä viidesosaa toimialan koko matkailutulosta.

Sesongeittain tarkasteltuna sekä talvi-, kevät- että kesäsesonkien aikana syntyi noin kolmasosa koko vuoden matkailutulosta (kuva 7). Vähiten matkailutuloa syntyi ruska-aikana, mutta se on myös ajallisesti lyhin kausi. Matkailusesongit on määritelty samoin kuin vuoden 1999 tutkimuksessa (ks. Alakiuttu & Juntheikki 1999: 16–17). Yksittäisillä toimialoilla matkailutulo jakautui epätasaisemmin sesonkien välillä.

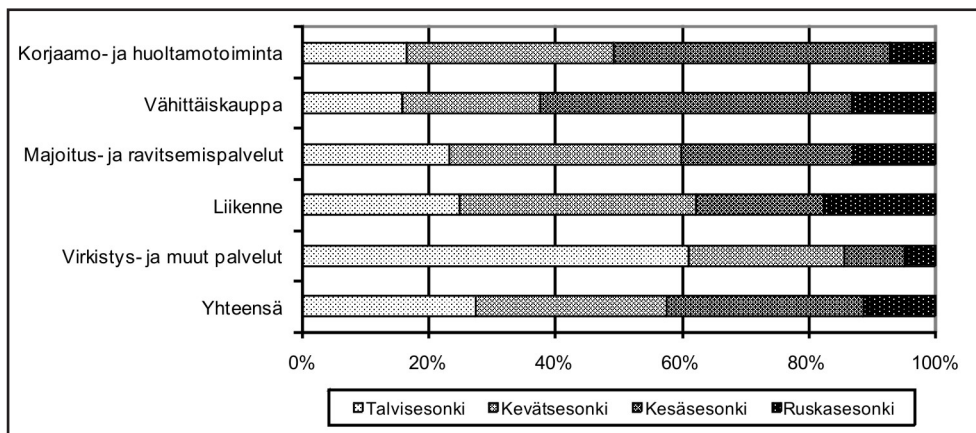
Korjaamo- ja huoltamotoiminnassa suurin osa matkailutulosta kertyi kesällä, jolloin esimerkiksi automatkailua harrastetaan eniten. Sama tilanne oli vähittäiskaupassa. Majoitus- ja ravitsemispalveluissa eniten matkailutuloa kertyi kevätsesongin aikana. Talvi- ja kesäkausi vastasivat molemmat noin neljänneksestä toimialan koko matkailutulosta. Liikenteen yritykset saivat myös eniten matkailutuloa keväällä, mutta loput tuloista jakautuivat tasaisemmin loppuvuodelle. Virkistys- ja muiden palveluiden matkailutulosta lähes kaksi kolmasosaa kertyi talvikautena ja neljännes kevätsesongin aikana. Ohjelmapalveluiden tarjonta on keskittynyt lumiseen vuodenaikaan.

Välilliset tulovaikutukset

Inarin kunnassa toimivat yritykset saivat välillistä matkailutuloa yhteensä noin 4,4 miljoonaa euroa vuonna 2005 (taulukko 6). Virkistys- ja muut palvelut toimialan yritysten ostoista aiheutui yli 60 prosenttia kaikista välillisistä tulovaikutuksista. Seuraavaksi eniten välillisiä tuloja aiheuttivat majoitus- ja ravitsemistoiminnan sekä vähittäiskaupan yritykset.



Kuva 6. Välittömän arvonlisäverottoman matkailutulon jakautuminen kotimaan ja kansainvälisten matkailijoiden kesken Inarin kunnassa vuonna 2005.



Kuva 7. Välttömän arvonlisäverottoman matkailutulon jakautuminen sesonkien kesken toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Talvisesonki = loka-tammikuu, kevättesonki = helmi-toukokuu, kesäsesonki = kesä-elokuu, ruskasesonki = syyskuu.

Inarin kunnasta tehtyjen ostojen osuus toimialan kaikista (matkailun vuoksi tehdyistä) ostoista oli useimmilla toimialoilla alle 10 prosenttia (taulukko 7). Vain virkistys- ja muut palvelut suorittivat suurimman osan ostoistaan, lähes 70 prosenttia, Inarin kunnasta. Majoitus- ja ravitsemispalveluiden sekä liikenteen toimialalla Inarin kunnasta tehtyjen ostojen osuus oli noin kymmenesosa. Korjaamo- ja huoltamatoiminnan sekä

vähittäiskaupan suorittamat ostot Inarin kunnasta olivat vaatimattomat.

Yritykset tekivät virkistys- ja muita palveluyrityksiä lukuun ottamatta suurimman osan matkailuun liittyvistä ostoistaan oman kunnan ja Lapin läänin ulkopuolelta muualta Suomesta (kuva 8). Muualle Lapin läänin kuin omaan kuntaan kohdistui keskimäärin 15 prosenttia toimialojen matkailuostoista. Ulkomailta tehtiin hyvin vähän ostoja.

Taulukko 6. Matkailun välilliset tulovaikutukset toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005.

Toimiala	Välillinen matkailutulo (alv:ton) €	%
Korjaamo- ja huoltamatoiminta	150 455	3,4
Vähittäiskauppa	609 375	13,9
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	711 125	16,2
Liikenne	179 953	4,1
Virkistys- ja muut palvelut	2 740 239	62,4
Yhteensä	4 391 147	100,0

Korjaamo- ja huoltamotoiminnan oman kunnan alueelta tekemät ostot kohdistuivat pääasiassa sähkö-, kaas- ja vesihuoltoon sekä rakentamiseen (kuva 9). Vähittäiskaupan yritykset ostivat eniten kalan- ja lihanjalostajilta. Myös majoitus- ja ravitsemispalvelut tekivät suurimman osan hankinnoistaan sähkö-, kaas- ja vesihuollon yrityksiltä. Seuraavaksi eniten niiden ostoja suuntautui vähittäiskauppaan ja pesulapalveluihin. Liikenteen yritykset suorittivat eniten hankintoja huoltamoilta, korjaamoilta ja varaosamyijiltä. Virkistys- ja muiden palveluiden yritykset ostivat eniten

tavaroita tai palveluita oman toimialansa yrityksiltä, mutta tekivät paljon ostoja myös majoitus- ja ravitsemisalan ja liikenteen yrityksistä sekä korjaamoista, huoltamoista ja varaosaliikkeistä.

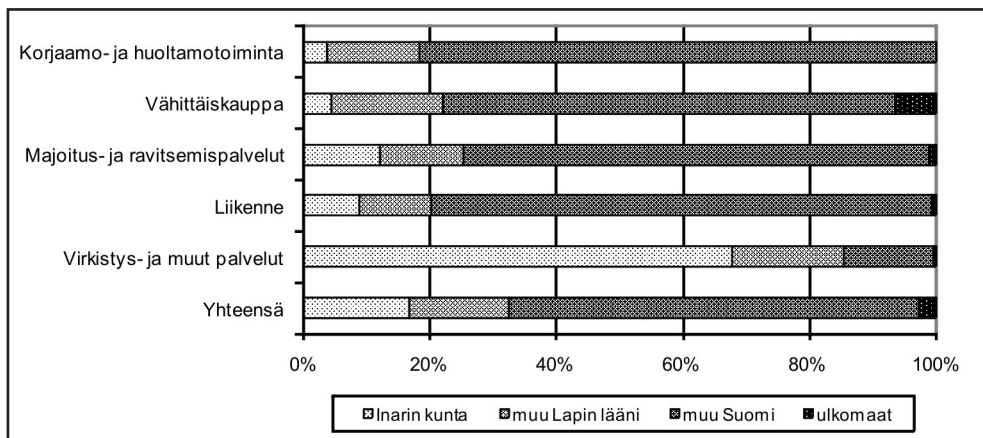
Vain osa otosyrityksistä pystyi ilmoittamaan Inarin kuntaan kohdistuneet ostonsa tarkasti. Lisäksi osa ostomenoista saattoi jäädä merkitsemättä lomakkeisiin, koska ostojen voitiin ymmärtää sisältävän eri asioita. Kysymyksellä haluttiin selvittää kaikki yrityksen (matkailu)toimintaan liittyvät ostot, vaikka osaa niistä kutsutaankin kirjanpidossa hankinnoiksi.

Taulukko 7. Inarin kunnasta tehtyjen ostojen osuus toimialan kaikista matkailun vuoksi tekemistä ostoista vuonna 2005.

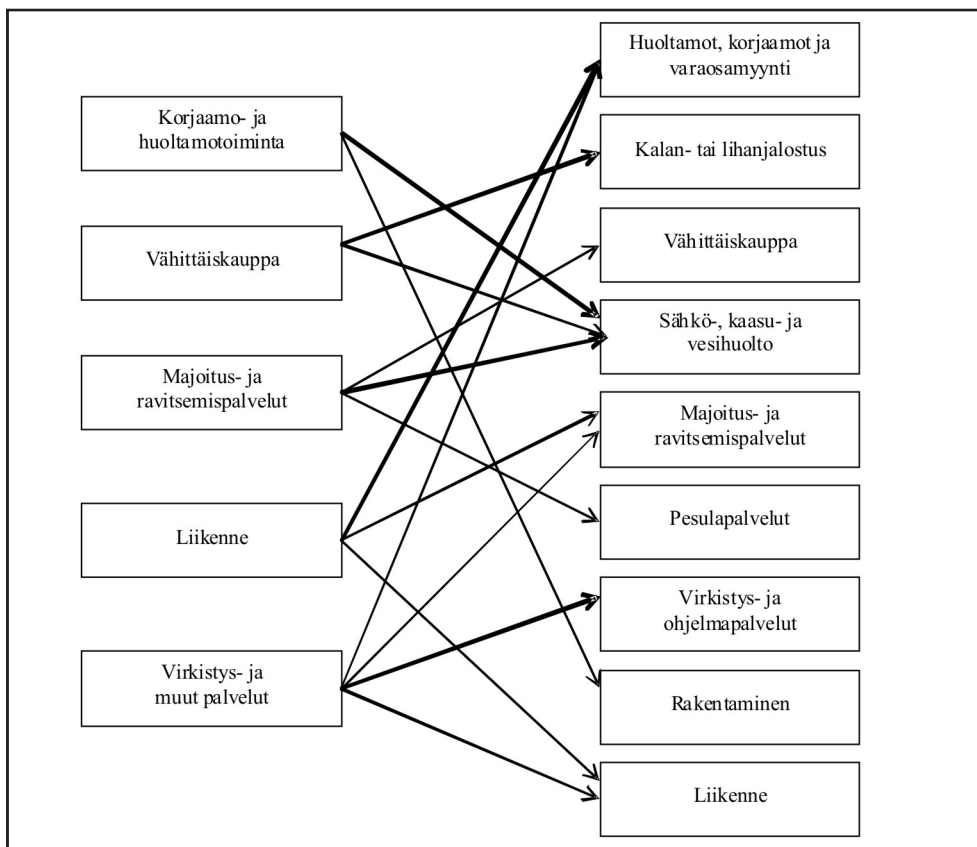
Toimiala	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	3,8
Vähittäiskauppa	4,4
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	12,2
Liikenne	9,0
Virkistys- ja muut palvelut	67,9

Kokonaistulovaikutukset

Kun välitön matkailutulo kerrotaan tulo-kertoimella I, matkailun kokonaistuloksi saadaan 78 887 472 euroa. Tulokerroin I sisältää yritysten ja kunnan matkailusta aiheutuvan vaikutuksen eli välittömän matkailutulon (arvonlisäveroton) ja kerrannaisvaikutukset I. Sen arvoksi saatiin 1,30. Kun huomioidaan myös muun julkisen sektorin vaikutus, tulokertoimeksi II muodostuu



Kuva 8. Inarilaisten yritysten matkailun vuoksi tekemien ostojen suuntautuminen eri alueille toimialoittain vuonna 2005.



Kuva 9. Välitöntä matkailutuloa saavien yritysten ostojen suuntautuminen toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Vahvennettu nuoli osoittaa toimialaa, jolta yritykset tekivät eniten ostoja.

1,31 (vrt. Kauppila & Ervasti 2001: 10, Juntheikki & Korhonen 2005: 56). Kertomalla välitön matkailutulo tällä kertoimella kokonaistuloksi saadaan 79 428 532 euroa.

Matkailun työllisyysvaikutukset

Välittömät työllisyysvaikutukset

Matkailun vuoksi inarilaisissa yrityksissä työllistyi 331 kokopäiväistä, 145 osapäi-

väistä ja 396 kausityöntekijää vuonna 2005 (taulukko 8). Luvussa eivät ole mukana kunnan ja muun julkisen sektorin työntekijät. Matkailu työllisti eniten kokopäiväisiä työntekijöitä majoitus- ja ravitsemisalalla. Saman alan yrityksissä työskenteli myös eniten kausityöntekijöitä. Eniten osa-aikaisia ja toiseksi eniten sekä kokoaikaisia että kausityöntekijöitä työskenteli virkistys- ja muiden palveluiden yrityksissä. Osa-aikaisten ja kausityöntekijöiden määrä selittyy osittain matkailun kausiluontoisuudella, mikä näkyy etenkin virkistys- ja muissa palveluissa. Matkailuyritykset rekrytoivat sesonkityövoimaa

Taulukko 8. Matkailun välittömät työllisyysvaikutukset toimialoittain luokiteltuna koko- ja osa-aikaisiin sekä kausityöntekijöihin Inarin kunnassa vuonna 2005.

Toimiala	Kokopäiväiset työntekijät		Osa-aikaiset työntekijät		Kausityöntekijät	
	inarilaiset	yhteensä	inarilaiset	yhteensä	inarilaiset	yhteensä
Korjaamo- ja huoltamo-toiminta	10,91	11,06	1,06	1,06	2,71	2,71
Vähittäiskauppa	21,50	24,48	38,81	53,31	54,76	71,72
Majoitus- ja ravitsemis-palvelut *	194,13	202,12	12,82	14,80	93,02	203,93
Liikenne **	53,94	53,94	8,92	8,92	8,96	10,83
Virkistys- ja muut palvelut	39,08	40,25	45,94	67,64	77,41	107,40
Yhteensä	319,55	331,86	107,55	145,72	236,86	396,59

* laskettu matkailutuloprosentin avulla

** sis. Ivalon lentoaseman työntekijät (Finavia)

myös oman kunnan ulkopuolelta.

Kun työllisyysvaikutukset muutetaan kokoaikaisiksi ja ympärivuotisiksi, työntekijöistä saadaan henkilötyövuosia, jolloin tuloksia voidaan verrata myös Tilastokeskuksen TP15 toimialaluokitukselta saataviin toimialojen kokonaishenkilötyövuosiin. Matkailu työllisti Inarin kunnan yrityksissä välittömästi yhteensä 504 henkilötyövuotta, joista 433 henkilötyövuotta oli Inarin kunnassa kirjoilla olevia työntekijöitä ja 71 henkilötyövuotta ulkopaikkakuntalaisia (taulukko 9). Matkailun välittömästi työllistämien inarilaisten osuus oli 15 prosenttia kunnan työllisestä työvoimasta (Tilastokeskus 2007b, ennakkotieto). Toimialoittain tarkasteltuna matkailu työllisti eniten majoitus- ja ravitsemispalveluissa. Seuraavaksi eniten työllistivät virkistys- ja muut palvelut. Liikennetoimialan työllisyysvaikutukset sisältävät Ivalon lentoasemalla Finavian palveluksessa olleet henkilöt, jotka eivät ole mukana Tilastokeskukselta tilatussa TP15-listassa. Tämän vuoksi matkailun

työllistämien määrä on suurempi kuin toimialan kokonaistyöntekijämäärä. Ilman lentoaseman työntekijöitäkin matkailu työllisti noin 90 prosenttia liikenteen työntekijöistä. Vähiten matkailu työllisti korjaamo- ja huoltamotoiminnassa.

Loput toimialan kokonaistyöntekijämäärästä työllistyivät teoriassa paikallisen väestön kulutuksen ansiosta. Primaarisilla matkailutoimialoilla majoitus- ja ravitsemistoiminnassa sekä virkistys- ja muissa palveluissa ja lisäksi liikenteessä matkailijoiden kulutus työllisti suurimman osan toimialan kokonaistyöntekijämäärästä. Korjaamo- ja huoltamotoiminnassa sekä vähittäiskaupassa paikallinen kulutus työllisti yli puolet toimialan työntekijöistä.

Inarilaisten osuus toimialan matkailun työllistämistä työntekijöistä oli suhteellisesti suurin korjaamo- ja huoltamotoiminnassa sekä liikenteessä. Ulkopaikkakuntalaisten suhteellinen osuus matkailun työllistämistä oli suurin vähittäiskaupassa sekä virkistys- ja muissa palveluissa. Absoluuttisesti eniten

Taulukko 9. Matkailun välittömät työllisyysvaikutukset toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Työntekijämäärät on muunnettu kokopäiväisiksi ja ympärivuotisiksi. Toimialojen kokonaistyöntekijämäärät on saatu Tilastokeskuksen TP15-toimialaluokituksesta.

Toimiala	Työntekijät yhteensä	Matkailun työllistämät	Matkailun työllistämää toimialan kaikista työntekijöistä	Matkailun työllistämät inarilaiset	Inarilaisia toimialan matkailun työllistämistä
	htv	htv	%	htv	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	31	12	38,7	12	100,0
Vähittäiskauppa	176	69	39,2	55	79,7
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	288	261	90,6	224	85,8
Liikenne	45	61*	135,6	61	100,0
Virkistys- ja muut palvelut	106	101	95,3	81	80,2
Yhteensä	646	504	78,0	433	85,9

* sis. Ivalon lentoaseman työntekijät (Finavia), TP15-listan ulkopuolelta

heitä työskenteli majoitus- ja ravitsemispalveluissa.

Välittömistä työllisyysvaikutuksista noin 58 prosenttia aiheutui kansainvälisten matkailijoiden kulutuksesta (kuva 10). Kansainväliset matkailijat työllistivät majoitus- ja ravitsemispalveluissa lähes 60 prosenttia sekä virkistys- ja muissa palveluissa jopa 80 prosenttia toimialan kaikista matkailun työllistämistä työntekijöistä. Kotimaan matkailijat aiheuttivat suurimman osan toimialan välittömistä työllisyysvaikutuksista korjaamo- ja huoltamotoiminnassa, vähittäiskaupassa sekä liikenteessä.

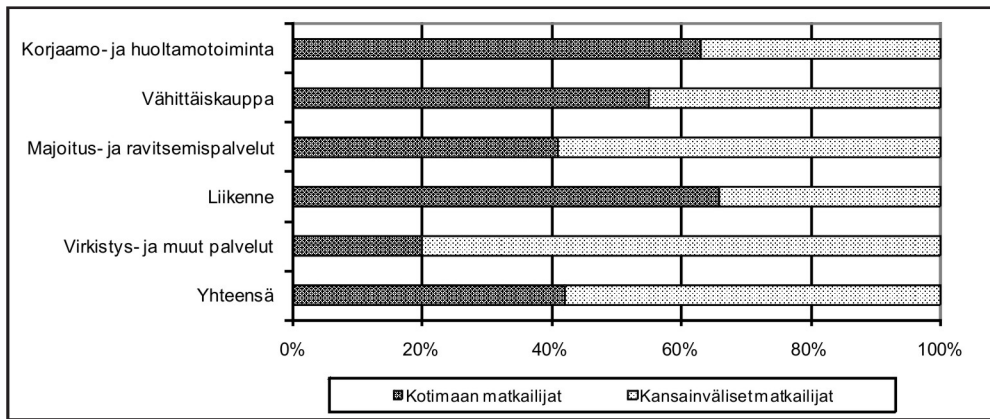
Sesongeittain tarkasteltuna kaikki toimialat mukaan lukien noin kaksi kolmasosaa koko vuoden välittömistä työllisyysvaikutuksista syntyi talvella ja keväällä (kuva 11). Seuraavaksi eniten matkailu työllisti kesällä

ja vähiten lyhyenä ruska-aikana. Korjaamo- ja huoltamotoiminnan sekä vähittäiskaupan yrityksissä suurin osa työllisyysvaikutuksista kertyi kesäkauden aikana. Majoitus- ja ravitsemispalveluiden yrityksissä hieman yli kolmannes vuoden työllisyysvaikutuksista ajoittui kevätsezonkiin. Ero eniten työllistävän ja muiden kausien välillä ei ollut majoitus- ja ravitsemistoimialalla yhtä suuri kuin korjaamo- ja huoltamotoiminnassa ja vähittäiskaupassa. Liikennetoimialalla työllisyysvaikutukset jakaantuivat tasaisimmin vuoden mittaan. Virkistys- ja muissa palveluissa työllisyysvaikutukset painottuivat reilusti talvi- ja kevätkauteen. Välittömät työllisyysvaikutukset jakaantuivat sesonkien kesken samaan tapaan kuin välittömät tulovaikutukset.

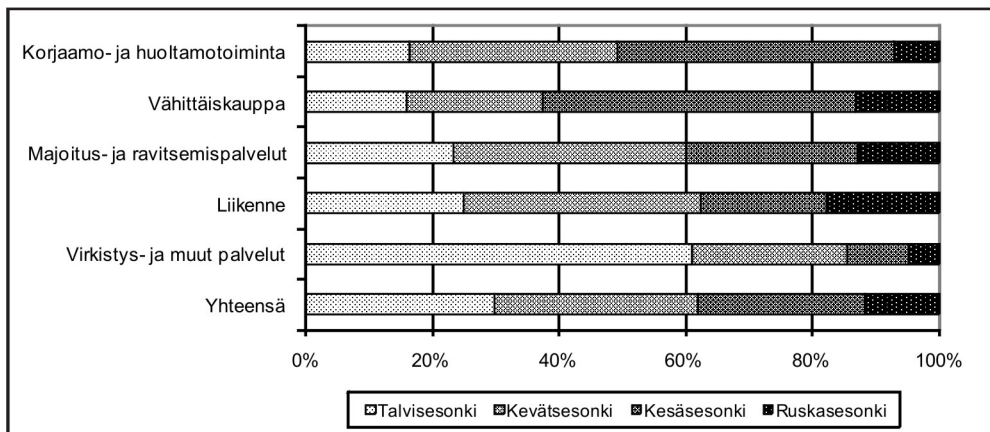
Välilliset työllisyysvaikutukset

Matkailu työllisti Inarin kunnassa välillisesti 63 henkilötyövuotta yrityksissä, jotka toimittivat matkailuyrityksille tavaroita ja palveluita (taulukko 10). Virkistys- ja muut palvelut aikaansaivat lähes 90 prosenttia välillisistä työllisyysvaikutuksista. Toimialan yritykset suorittivat suuren osan ostoistaan

useilta toimialoilta oman kunnan alueelta (ks. kuvat 7 ja 8). Majoitus- ja ravitsemispalvelut sekä vähittäiskauppa työllistivät välillisesti toimittajayrityksissä muutaman henkilötyövuoden. Kaikki välillisesti työllistyneet henkilöt eivät todennäköisesti ole inarilaisia, koska välilliset työllisyysvaikutukset kohdistuivat pääasiassa sellaisille toimialoille, joilla otosyritysten työntekijätietojen perusteella



Kuva 10. Matkailun välittömien työllisyysvaikutusten jakautuminen kotimaan ja kansainvälisten matkailijoiden kesken Inarin kunnassa vuonna 2005.



Kuva 11. Matkailun välittömien työllisyysvaikutusten jakautuminen sesonkien kesken toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Talvisesonki = loka-tammikuu, kevätsesonki = helmi-toukokuu, kesäsesonki = kesä-elokuu, ruskasesonki = syyskuu.

Taulukko 10. Matkailun välilliset työllisyysvaikutukset toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Luvut sisältävät ensimmäisen ja toisen yrityskierroksen välilliset työllisyysvaikutukset.

Toimiala	Työntekijät htv	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	0,71	1,1
Vähittäiskauppa	3,19	5,1
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	3,11	4,9
Liikenne	0,25	0,4
Virkistys- ja muut palvelut	55,79	88,5
Yhteensä	63,05	100,0

työskenteli myös ulkopaikkakuntalaisia (vrt. Hätäla & Kauppila 1999: 59; Alakiuttu & Juntheikki 1999: 21).

Matkailun välilliset työllisyysvaikutukset voisivat olla paljon suuremmat, jos yritykset tekisivät kaikki ostonsa Inarin kunnasta. Käytännössä kaikkia tavaroita ja palveluita ei kuitenkaan ole saatavilla omassa kunnassa tai edes Lapin läänissä. Virkistys- ja muiden palveluiden yrityksiä lukuun ottamatta suurin osa hankinnoista tehdäänkin muualta Suomesta (ks. kuva 8). Lisäksi esimerkiksi ketjuun tai konserniin kuuluminen voi rajoittaa yrityksen mahdollisuuksia päättää, mistä ostoja tehdään.

Matkailun välittömästä ja välillisestä työllisyydestä syntyy lisäksi johdettuja työllisyysvaikutuksia, kun matkailun vuoksi työllistyneet henkilöt käyttävät osan palkkatuloistaan kulutukseen Inarin kunnassa. Johdettu työllisyysvaikutus oli yhteensä noin 38 henkilötyövuotta. Matkailun välillisten ja johdettujen työllisyys- ja palkkatulovai- kutusten laskeminen on esitetty taulukossa 11.

Kokonaistyöllisyysvaikutukset

Matkailun elinkeinoelämään kohdistuvat kokonaistyöllisyysvaikutukset olivat yh-

teensä noin 606 henkilötyövuotta (taulukko 12). Tulos saadaan myös kertomalla välitön matkailutyöllisyys työllisyyskertomella II, joka sai arvon 1,20 (vrt. Kauppila & Ervasti 2001: 12, Juntheikki & Korhonen 2005: 57). Kokonaistyöllisyysvaikutuksiin sisältyvät välillinen työllisyysvaikutus noin 63 henkilötyövuotta (ml. toinen ja sitä seuraava yrityskierros) sekä matkailun ansiosta välittömästi ja välillisesti työllistyneiden palkkatulojen kulutuksesta syntynyt noin 38 henkilötyövuoden johdettu työllisyysvaikutus. Paikkakuntalaisten osuus yritysten kokonaistyöllisyysvaikutuksista oli 534 henkilötyövuotta ja ulkopaikkakuntalaisia oli 71 henkilötyövuoden verran. Matkailu työllisti eniten majoitus- ja ravitsemispalveluiden sekä virkistys- ja muiden palveluiden yrityksissä. Työllisyysvaikutukset olivat toiseksi suurimmat liikenteessä ja vähittäiskaupassa ja pienimmät korjaamo- ja huoltamotoinnissa.

Kunnassa ja muulla julkisella sektorilla matkailu työllisti yhteensä 22 henkilötyövuotta, joista kaikki olivat inarilaisia. Julkiseen sektoriin on laskettu mukaan kunnan matkailun kehittämisprojekteissa, Metsähallituksen Lapin luontopalveluiden matkailu- ja retkeilypalveluissa (reitistöt ym. rakenteet, palvelupisteet) sekä Ympäristö-

Taulukko 11. Matkailun välillisten ja johdettujen vaikutusten laskeminen Inarin kunnassa vuonna 2005.

	Korjaamo- ja huol- tamo- toiminta	Vähit- täis- kauppa	Majoitus- ja ravitsemis- palvelut	Liikenne	Virkistys- ja muut palvelut	Yhteensä
Välillinen matkailutulo	150 455	609 375	711 125	179 953	2 740 239	4 391 147
Työllisyyskerroin	238 700	212 000	238 700	718 400	95 400	-
Välillinen työllisyys- vaikutus	0,63	2,87	2,98	0,25	28,72	35,45
Vuosipalkka/ henkilö	36 883	33 681	36 883	32 580	28 939	-
Välillinen palkkatulo- vaikutus	23 248	96 813	109 880	8 161	832 096	1 070 198
Seuraavan kierroksen palkkatulovaikutus	2 270	8 400	3 433	41	729 305	743 449
Välillinen palkkatulo- vaikutus yhteensä	25 518	105 213	113 313	8 202	1 561 401	1 813 647
Seuraavan kierroksen välillinen työllisyys- vaikutus	0,08	0,31	0,13	0,00	27,07	27,59
Välillinen työllisyys- vaikutus yhteensä	0,71	3,18	3,11	0,25	55,79	63,04
Välillisestä johdettu palkkatulovaikutus	2 552	10 521	11 331	820	156 140	181 364
Välittömästi johdettu palkkatulovaikutus	26 130	121 265	362 713	165 163	178 147	853 418
Johdettu palkkatulo- vaikutus yhteensä	28 682	131 786	374 044	165 983	334 287	1 034 782
Keskimääräinen vuosiansio	26 942	26 942	26 942	26 942	26 942	26 942
Välittömästi johdettu työllisyysvaikutus	0,97	4,50	13,46	6,13	6,61	31,67
Välillisestä johdettu työllisyysvaikutus	0,09	0,39	0,42	0,03	5,80	6,73
Johdettu työllisyys- vaikutus yhteensä	1,06	4,89	13,88	6,16	12,41	38,40

Taulukko 12. Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005.

Toimiala	Välittömät työllisyys- vaikutukset	Välilliset työllisyys- vaikutukset	Johdetut työllisyys- vaikutukset	Työllisyys- vaikutukset yhteensä
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	12,11	0,71	1,06	13,88
Vähittäiskauppa	54,59	3,19	4,89	62,67
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	224,16	3,11	13,88	241,15
Liikenne	60,64	0,25	6,16	67,05
Virkistys- ja muut palvelut	81,41	55,79	12,41	149,61
<i>Elinkeinoelämä, inarilaiset</i>	<i>432,91</i>	<i>63,05</i>	<i>38,40</i>	<i>534,36</i>
<i>Elinkeinoelämä, ulkopaikkakuntalaiset</i>	<i>71,38</i>	-	-	<i>71,38</i>
<i>Elinkeinoelämä, yhteensä</i>	<i>504,29</i>	<i>63,05</i>	<i>38,40</i>	<i>605,74</i>
Kunta	1,00	-	0,04	1,04
Muu julkinen sektori	19,85	-	1,53	21,38
<i>Julkinen sektori yhteensä (inarilaiset)</i>	<i>20,85</i>	-	<i>1,57</i>	<i>22,42</i>
Inarilaiset yhteensä	453,76	63,05	39,97	556,78
Ulkopaikkakuntalaiset yhteensä	71,38	-	-	71,38
Kaikki yhteensä	525,14	63,05	39,97	628,16

keskuksen matkailua tukevissa ympäristö- ja reitistöissä Inarin kunnassa vuonna 2005 työskennelleet henkilöt. Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset julkinen sektori mukaan lukien Inarin kunnassa vuonna 2005 olivat noin 628 henkilötyövuotta.

Matkailun palkkatulovaikutukset

Välittömät palkkatulovaikutukset

Matkailun välittömät palkkatulovaikutukset (sis. välittömistä johdetut) Inarin kunnassa vuonna 2005 olivat noin 9,4 miljoonaa euroa (taulukko 13). Palkkatulovaikutuksissa on huomioitu välittömästi matkailun ansiosta työllistyneille inarilaisille maksetut palkat sekä niistä johdettu palkkatulovaikutus, joka syntyy matkailun vuoksi työllistyneiden

paikkakunnalle kohdistuvan kulutuksen ansiosta. Liikennetoimiala sisältää myös Finavian Ivalon lentoaseman työntekijöiden palkat. Majoitus- ja ravitsemispalvelut kattoivat yli 40 prosenttia kaikista välittömistä palkkatulovaikutuksista. Toiseksi eniten välittömiä palkkatulovaikutuksia aiheutui virkistys- ja muiden palveluiden yrityksistä ja kolmanneksi eniten liikennetoimialalta. Vähiten välittömiä palkkatulovaikutuksia tuli korjaamo- ja huoltamotoiminnasta.

Välilliset palkkatulovaikutukset

Matkailun välilliset palkkatulovaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005 olivat lähes 2 miljoonaa euroa (taulukko 14). Lukuun sisältyvät välillisesti matkailun ansiosta työllistyneille inarilaisille maksetut palkat sekä niistä johdettu palkkatulovaikutus. Suurimmat välilliset palkkatulovaikutukset olivat virkistys- ja muissa palveluissa, jotka

Taulukko 13. Matkailun välittömät palkkatulovaikutukset toimialoittain Inarin kunnassa vuonna 2005. Luvut sisältävät vain paikkakuntalaisten palkkatulovaikutukset.

Toimiala	Välitön palkkatulo- vaikutus	Johdettu palkkatulo- vaikutus	Palkkatulovaiku- tukset yhteensä	%
Korjaamo- ja huoltamo- toiminta	261 305	26 130	287 435	3,1
Vähittäiskauppa	1 212 650	121 265	1 333 915	14,2
Majoitus- ja ravitsemis- palvelut	3 627 130	362 713	3 989 843	42,5
Liikenne *	1 651 632	165 163	1 816 795	19,3
Virkistys- ja muut palvelut	1 781 472	178 147	1 959 619	20,9
Yhteensä	8 534 189	853 418	9 387 606	100,0

* sis. Ivalon lentoaseman työntekijät (Finavia)

Taulukko 14. Matkailun välilliset palkkatulovaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005. Luvut sisältävät vain paikkakuntalaisten palkkatulovaikutuksia.

Toimiala	Välillinen palkkatulo- vaikutus	Seuraavan kierroksen välil- linen palkkatulo- vaikutus	Johdettu palkkatulo- vaikutus	Palkkatulo- vaikutukset yhteensä	%
Korjaamo- ja huoltamo- toiminta	23 248	2 270	2 552	28 070	1,4
Vähittäiskauppa	96 813	8 400	10 521	115 734	5,8
Majoitus- ja ravitsemis- palvelut	109 880	3 433	11 331	124 644	6,2
Liikenne	8 161	41	820	9 022	0,5
Virkistys- ja muut palvelut	832 096	729 305	156 140	1 717 541	86,1
Yhteensä	1 070 198	743 449	181 364	1 995 011	100,0

kattoivat 86 prosenttia kaikista välillisistä palkkatulovaikutuksista. Seuraavaksi eniten välillisiä palkkatuloja aiheutui majoitus- ja ravitsemispalveluista sekä vähittäiskaupasta. Korjaamo- ja huoltamotoiminnan sekä liikenteen välilliset palkkatulovaikutukset olivat vaatimattomat.

Kokonaispalkkatulovaikutukset

Matkailun elinkeinoelämään kohdistuvat kokonaispalkkatulovaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005 olivat noin 11,4 miljoonaa euroa (taulukko 15). Lukuun sisältyvät välitön, välillinen ja johdettu palkkatulo vaikutus. Yli kolmasosa palkkatulovaikutuksista kertyi majoitus- ja ravitsemispalveluista.

Lähes kolmannes palkkatulovaikutuksista aiheutui virkistys- ja muiden palveluiden yrityksistä. Pienimmät palkkatulovaikutukset olivat korjaamo- ja huoltamotoiminnassa. Julkisen sektorin palkkatulovaikutus oli noin 465 000 euroa. Matkailun kokonaispalkkatulovaikutukset julkinen sektori mukaan lukien olivat noin 11,8 miljoonaa euroa. Julkisella sektorilla on arvioitu matkailuun liittyvien tehtävien osuus työntekijöiden työpanoksesta. Julkisten organisaatioiden kaikki matkailun ansiosta työllistyneet työntekijät olivat inarilaisia. Yrityksissä matkailun ansiosta työllistyneiden ulkopakkakuntalaisten työntekijöiden vuoksi aiheutui 1 197 967 euron palkkatulovuoto Inarin kunnan ulkopuolelle.

Taulukko 15. Matkailun palkkatulovaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005. Luvut sisältävät vain paikkakuntalaisten palkkatulovaikutukset.

Toimiala	Välitön palkkatulo-vaikutus	Välillinen palkkatulo-vaikutus	Johdettu palkkatulo-vaikutus	Kokonaispalkkatulo-vaikutukset	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	261 305	25 518	28 682	315 505	2,7
Vähittäiskauppa	1 212 650	105 213	131 786	1 449 649	12,6
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	3 627 130	113 313	374 044	4 114 487	36,6
Liikenne	1 651 632	8 202	165 983	1 825 817	15,9
Virkistys- ja muut palvelut	1 781 472	1 561 402	334 287	3 677 161	32,2
Yhteensä	8 534 189	1 813 648	1 034 782	11 382 619	100,0
Kunta ja muu julkinen sektori	423 155	-	42 316	465 471	
Yhteensä	8 957 344	1 813 648	1 077 098	11 848 090	
Palkkatulovuoto				1 197 967	

Matkailun kunnallistaloudelliset vaikutukset

Verotulovaikutukset

Inarin kunta sai vuonna 2005 yrityksissä matkailun vuoksi välittömästi työllistyneiltä inarilaisilta työntekijöiltä välitöntä verotuloa noin 1,6 miljoonaa euroa (taulukko 16). Toimialoista eniten välitöntä verotuloa kertyi majoitus- ja ravitsemispalveluista, joiden osuus välittömistä verotulovaikutuksista oli 43 prosenttia. Virkistys- ja muut palvelut sekä liikenne kattoivat kumpikin noin yhden viidesosan kaikista välittömistä verotulovaikutuksista. Vähiten välitöntä verotuloa kertyi korjaamo- ja huoltamotoiminnasta.

Matkailun vuoksi välillisesti toimittajayri-

tyksissä työllistyneiden henkilöiden aiheuttama välillinen verotulo Inarin kunnassa oli noin 203 000 euroa vuonna 2005. Eniten välillistä verotuloa kertyi virkistys- ja muista palveluista, joiden osuus kaikista välillisistä verotuloista oli lähes neljä viidesosaa. Seuraavaksi eniten välillistä verotuloa aiheutui majoitus- ja ravitsemispalveluista sekä vähittäiskaupasta ja vähiten liikennetoimialalta sekä korjaamo- ja huoltamotoiminnasta.

Johdetusti matkailun ansiosta Inarin kunnassa työllistyneet työntekijät maksoivat kunnalle veroja yhteensä noin 182 000 euroa. Johdetun verotulovaikutuksen suuruus on suoraan verrannollinen toimialan välittömän ja välillisen verotulovaikutuksen summaan.

Inarin kunnan saama verotulo matkailun vuoksi yrityksiin työllistyneiltä henkilöiltä

Taulukko 16. Matkailun verotulovaikutukset yrityksissä toimialoittain ja julkisen sektorin osalta Inarin kunnassa vuonna 2005. Luvut sisältävät vain paikkakuntalaisten verotulovaikutukset.

Toimiala	Välitön verotulovaikutus	Välillinen verotulovaikutus	Johdettu verotulovaikutus	Verotulovaikutukset yhteensä	%
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	49 648	4 417	5 407	59 472	3,0
Vähittäiskauppa	230 404	18 394	24 880	273 678	13,6
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	689 155	20 877	71 003	781 035	38,9
Liikenne	313 810	1 551	31 536	346 897	17,3
Virkistys- ja muut palvelut	338 480	158 098	49 658	546 236	27,2
Yhteensä	1 621 497	203 337	182 484	2 007 318	100,0
Kunta	1 865	-	187	2 052	
Muu julkinen sektori	78 534	-	7 853	86 387	
Yhteensä	1 701 896	203 337	190 524	2 095 757	
Verotulovuoto				384 094	

oli noin 2,0 miljoonaa euroa vuonna 2005. Summaan sisältyvät Inarissa kirjoilla olleiden työntekijöiden välittömät, välilliset ja johdetut verotulovaikutukset. Kokonaisverotulovaikutuksista noin 39 prosenttia kertyi majoitus- ja ravitsemispalveluiden yrityksistä. Virkistys- ja muut palvelut kattoivat 27 prosenttia verotulovaikutuksista. Liikenne ja vähittäiskauppa tuottivat seuraavaksi eniten verotulovaikutuksia. Korjaamo- ja huoltamotoiminnan osuus verotulovaikutuksista oli pienin.

Inarin kunta sai matkailun ansiosta verotuloja kunnan ja muun julkisen sektorin palveluksessa olleilta henkilöiltä noin 88 400 euroa. Luku sisältää välittömän ja johdetun verotulovaikutuksen. Julkinen sektori mukaan lukien matkailun kokonaisverotulovaikutus oli noin 2,1 miljoonaa euroa.

Inarin kunta menetti ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden vuoksi noin 384 000 euron verotulot. Heidän kulutuksensa kohdistuu kuitenkin ainakin osittain paikkakunnalle (Kauppila 1999a: 122). Verotulovuoto mukaan lukien yritysten matkailun vuoksi palkkaamien henkilöiden aiheuttama verotulo oli noin 2,4 miljoonaa euroa. Verotulovuodon osuus tästä elinkeinoelämän kokonaisverotulosta oli 16 prosenttia. Kun verotulovuotoa ei huomioida, elinkeinoelämän kokonaisverotulovaikutusten osuus välittömästä arvonlisäverottomasta matkailutulosta oli 3,3 prosenttia. Kauppilan (1999b: 125) mukaan luku on yleensä 2–4 prosenttia.

Kunnallistaloudellinen nettotulos

Inarin kunnan matkailun kunnallistaloudelliseen nettotulokseen vaikuttavat henkilöverotulojen lisäksi muut verotulot, matkailun kehittämishankkeista saadut tulot sekä kun-

nan matkailumenot. Kunnan matkailutulot ja -menot on esitetty taulukossa 17.

Inarin kunnan alueella oli vuonna 2005 yhteensä 2 309 kesämökkiä, mikä on neljänneksi eniten Lapin läänin kunnista (SVT 2007c: 33). Luvussa ovat mukana sekä inarilaisten että ulkopaikkakuntalaisten omistamat vapaa-ajan asunnot, sillä niiden omistus ei selvinnyt saatavilla olleista tilastoista. Vapaa-ajan asunnoista maksettiin Inarin kunnalle kiinteistövero noin 500 000 euroa vuonna 2005 (puhelinkeskustelu Ruokamo 5.7.2007). Vapaa-ajan asutus tuo kunnalle myös muita tuloja. Lisätessään alueen palveluiden kysyntää se vähintään ylläpitää alueen työllisyyttä ja palvelutasoa (Järviluoma 1997: 129; Skoglund 2001: 20–21). Vapaa-ajan asunnoista maksettuja kiinteistöveroja ei huomioitu kunnallistaloudellisessa nettotuloksessa, koska paikkakuntalaisilta kertyvää osaa ei lasketa matkailusta aiheutuvaksi tuloksi. Myöskään majoitus- ja ravitsemisliikkeiden maksamat kiinteistöverotulot ja matkailuyritysten yhteisöverotulot eivät ole mukana nettotuloksessa, koska niiden selvittäminen osoittautui liian hankalaksi. Näissä tapauksissa verotoimistosta ei voida antaa vain tietyillä toimialoilla toimivien yritysten osuutta kokonaissummasta.

Inarin kunta sai matkailun kehittämishankkeista tuloja 75 000 euroa vuonna 2005. Kunnan rahoitusosuus eri hankkeissa oli yhteensä 83 000 euroa. Mainontaan ja markkinointiin kunta käytti noin 70 000 euroa. Kunnan myöntämä vuosittainen toiminta-avustus koko alueen matkailumarkkinointia hoitavalle Pohjois-Lapin Matkailu Oy:lle oli 145 000 euroa vuonna 2005 (Inarin kunta 2005: 21–22). Kunnan palveluksessa pelkästään matkailun vuoksi olleiden henkilöiden palkkamenot olivat hieman alle 10 000 euroa.

Taulukko 17. Matkailun kunnallistaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005.

Tulot	€
Henkilöverotulot (yritykset)	2 007 318
Henkilöverotulot (kunta)	2 052
Henkilöverotulot (muu julkinen sektori)	86 387
Kiinteistövero (vapaa-ajan asunnot) *	506 128
Kehittämishankkeet	75 000
Yhteensä	2 676 885
Menot	
Matkailun kehittämishankkeet	83 000
Mainonta ja markkinointi	69 602
Pohjois-Lapin Matkailu Oy toiminta-avustus	145 000
Palkkamenot	9 817
Yhteensä	307 419
Kunnallistaloudellinen nettotulos I	1 776 951
Kunnallistaloudellinen nettotulos II	1 863 336

* ei mukana nettotuloksissa

Matkailun kunnallistaloudellinen nettotulos I Inarin kunnassa vuonna 2005 oli noin 1,78 miljoonaa euroa (taulukko 17). Luvussa on huomioitu yritysten ja kunnan matkailun vuoksi palkkaamien henkilöiden verotulot, matkailun kehittämishankkeiden tulot ja menot sekä kunnan muut matkailumenot. Kunnan muihin matkailumenoihin lasketaan palkkamenot, mainonnasta ja markkinoinnista aiheutuneet kulut sekä toiminta-avustus Pohjois-Lapin Matkailu Oy:lle. Kunnallistaloudellinen nettotulos II -luvussa huomioidaan kunnan matkailutuloissa myös muun julkisen sektorin matkailun vuoksi työllistyneiden henkilöiden kunnallisverot. Nettotulokseksi saadaan tällöin noin 1,86 miljoonaa euroa.

Matkailun taloudellisten vaikutusten kehitys 1997–2005

Tulovaikutukset

Alakiuttu ja Juntheikki (1999) ovat tutkineet matkailun taloudellisia vaikutuksia Inarin kunnassa vuonna 1997. Tutkimusten tulokset ovat vertailukelpoisia keskenään, koska käytetty menetelmä on täsmälleen sama ja vuoden 1997 rahamäärät on muutettu vastaamaan vuoden 2005 rahanarvoa. Muutoksen laskemisessa on käytetty Tilastokeskuksen (2007c) tuottaman elinkustannusindeksin koko vuoden keskiarvoa (ks. Tilastokeskus 2005: 13). Tilastokeskuksen suosituksen (Hiltunen 7.8.2007) mukaan elinkustannusindeksiä käytettiin myös yritysten tekemiä ostoja koskeviin muunnoksiin (vrt. Hätälä & Kauppila 1999: 48). Seu-

raavassa esitettävät vuoden 1997 luvut ovat Alakiutun ja Juntheikin (1999) laatimasta Inarin kunnan matkailututkimuksesta.

Matkailijat aiheuttivat inarilaisissa yrityksissä vuonna 1997 noin 46,4 miljoonan euron välittömän arvonlisäverottoman tulovaikutuksen (taulukko 18). Vuonna 2005 vastaava luku oli noin 60,5 miljoonaa euroa, joten välitön matkailutulo kasvoi kahdeksan vuoden aikana 31 prosenttia. Toimialoittain tarkasteltuna matkailutulon kasvu oli suurinta virkistys- ja muut palvelut toimialalla, jonka matkailutulo yli kaksinkertaistui. Toimialan suhteellinen osuus välittömästä matkailutulosta kasvoi 18 prosenttiin. Majoitus- ja ravitsemistoimialan matkailutulo ei juuri kasvanut ja sen suhteellinen osuus väheni 57 prosentista 44 prosenttiin. Inarin kunnan välitön arvonlisäverollinen matkailutulo oli vuonna 1997 noin 53,5 miljoonaa euroa. Vuonna 2005 se oli kasvanut noin kolmasosalla 71,3 miljoonaan euroon.

Vuonna 1997 kansainvälisten matkailijoiden kulutuksesta aiheutui noin 37 prosenttia välittömästä arvonlisäverottomasta matkailutulosta. Vuonna 2005 kansainvälisten matkailijoiden osuus matkailutulosta oli jo 57 prosenttia. Virkistys- ja muissa palveluis-

sa kansainvälisten matkailijoiden aiheuttama matkailutulo kasvoi suhteellisesti eniten.

Vuonna 1997 Inarin kunnassa välitöntä matkailutuloa saavien yritysten ostoista aiheutui toimittajayrityksille yhteensä noin 2,8 miljoonaa euroa välillistä matkailutuloa. Matkailun aiheuttamat välilliset tulovaikutukset vuonna 2005 olivat noin 4,4 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa 59 prosentin kasvua vuoteen 1997 verrattuna. Vuonna 1997 suurin osa välillisestä tulosta aiheutui majoitus- ja ravitsemispalveluista, vuonna 2005 puolestaan virkistys- ja muista palveluista.

Matkailun kokonaistulovaikutukset sisältäen sekä yritysten, kunnan että muun julkisen sektorin vaikutuksen olivat vuonna 1997 noin 57,4 miljoonaa euroa. Vuonna 2005 kokonaistulo ylsi 79,4 miljoonaan euroon, joten kasvua oli 38 prosenttia (taulukko 19).

Työllisyysvaikutukset

Vuonna 1997 matkailun elinkeinoelämään kohdistuvat kokonaistyöllisyysvaikutukset Inarin kunnassa olivat 434 henkilötyövuotta (taulukko 20). Vuonna 2005 työllisyys-

Taulukko 18. Matkailun tulovaikutukset Inarin kunnassa vuosina 1997 ja 2005.

Toimiala	1997 €	1997 %	2005 €	2005 %	Muutos %
Välitön matkailutulo (alv:ton)					
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	2 967 215	6,4	3 814 682	6,3	+29
Vähittäiskauppa	11 630 645	25,1	17 068 122	28,2	+47
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	26 354 585	56,8	26 722 768	44,1	+1
Liikenne	2 318 844	5,0	2 351 357	3,9	+1
Virkistys- ja muut palvelut	3 129 484	6,7	10 626 581	17,5	+240
Yhteensä	46 400 773	100,0	60 582 510	100,0	+31
Välitön matkailutulo (alv:nen)	53 482 751		71 284 175		+33
Välillinen matkailutulo	2 756 233		4 391 147		+59

Taulukko 19. Keskeisimpien matkailun taloudellisten vaikutusten kehitys Inarin kunnassa 1997–2005.

	1997	2005	Muutos %
Kokonaistulovaikutukset elinkeinoelämä ja kunta (€)	55 680 927	78 887 472	+42
Kokonaistulovaikutukset ml. julkinen sektori (€)	57 372 257	79 428 532	+38
Kokonaistyöllisyysvaikutukset elinkeinoelämä (htv)	434	504	+16
Kokonaistyöllisyysvaikutukset ml. julkinen sektori (htv)	470	628	+34
Palkkatulovaikutukset elinkeinoelämä (€)	6 278 522	11 382 619	+81
Palkkatulovaikutukset ml. julkinen sektori (€)	7 157 271	11 848 090	+66
Verotulo, yritykset (€)	1 130 134	2 007 317	+78
Verotulo ml. julkinen sektori (€)	1 288 311	2 095 757	+63
Verotulovuoto	301 570	384 094	+27
Kunnallistaloudellinen nettotulos I (€)	945 138	1 776 951	+88
Kunnallistaloudellinen nettotulos II (€)	1 057 979	1 863 336	+76

Taulukko 20. Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset Inarin kunnassa vuosina 1997 ja 2005. Vuoden 1997 luvut eivät sisällä johdettuja työllisyysvaikutuksia.

Toimiala	Kokonaistyöllisyysvaikutukset 1997 htv	Kokonaistyöllisyysvaikutukset 2005 htv	Muutos %
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	10	14	+41
Vähittäiskauppa	45	77	+71
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	285	278	-2
Liikenne	32	67*	+109
Virkistys- ja muut palvelut	62	170	+174
Yhteensä	434	606	+40
<i>Inarilaiset</i>	339	534	+58
<i>Ulkopaikkakuntalaiset</i>	95	71	-25
Kunta	13 **	1	-92
Muu julkinen sektori	23	21	-7
Yhteensä	470	628	+34

* sisältää Ivalon lentoaseman työntekijät (Finavia)

** sisältää Ivalon lentoaseman työntekijät (Finnair)

vaikutukset kasvoivat 40 prosenttia 606 henkilötyövuoteen. Kasvua tapahtui kaikilla toimialoilla lukuun ottamatta majoitus- ja ravitsemispalveluja. Matkailun elinkeinoelämään kohdistuvat välittömät työllisyysvaikutukset kasvoivat noin viidenneksen 421 henkilötyövuodesta 504 henkilötyövuoteen. Suurin suhteellinen ja absoluuttinen kasvu tapahtui virkistys- ja muissa palveluissa. Välilliset työllisyysvaikutukset nelinkertaisuivat 13 henkilötyövuodesta 63 henkilötyövuoteen. Aikaisemmassa tutkimuksessa ei laskettu johdettuja työllisyysvaikutuksia, jotka vuonna 2005 olivat lähes 40 henkilötyövuotta. Kokonaistyöntekijämäärän kasvusta huolimatta ulkopaikkakuntalaisten henkilötyövuosien määrä väheni neljänneksellä. Kokonaistyöllisyysvaikutukset julkinen sektori mukaan luettuna kasvoivat 34 prosenttia. Kunnan työllistämien määrän väheneminen johtuu osittain siitä, että vuonna 1997 lukuun lisättiin Ivalon lentoaseman työntekijät, kun taas vuonna 2005 heidät laskettiin mukaan liikennetoimialaan. Myös muun julkisen sektorin työllisyysvaikutus väheni. Vuonna 2005 tutkimukseen saatiin työntekijätietoja harvemmilta julkistahoilta kuin vuonna 1999.

Palkka- ja verotulovaikutukset

Matkailun elinkeinoelämään kohdistuva kokonaispalkkatulovaikutus vuonna 1997 oli noin 6,3 miljoonaa euroa (taulukko 19). Luvussa ovat mukana vain inarilaiset työntekijät. Vuonna 2005 kokonaispalkkatulo oli noin 11,4 miljoonaa euroa eli neljä viidesosaa suurempi. Välilliset palkkatulovaikutukset kasvoivat yli nelinkertaiseksi. Julkinen sektori (myös Finnair/Finavia) mukaan lukien kokonaispalkkatulovaikutukset olivat

vuonna 2005 kaksi kolmasosaa suuremmat kuin vuonna 1997.

Inarin kunta sai yrityksissä matkailun vuoksi työllistyneiltä henkilöiltä vuonna 1997 noin 1,1 miljoonaa euroa verotuloja. Vuonna 2005 verotulo oli yli 2,0 miljoonaa euroa, joten verotulo kasvoi lähes neljä viidesosaa. Kunnan palveluksessa matkailun vuoksi työllistyneiden henkilöiden maksamat verotulot pienenevät huomattavasti, mikä johtuu osittain Ivalon lentoaseman työntekijöiden sijoittamisesta kunnan kanssa samaan luokkaan vuonna 1997. Julkinen sektori mukaan lukien verotulovaikutus kasvoi lähes kaksi kolmasosaa.

Ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden vuoksi kunnan ulkopuolelle suuntautunut palkkavuoto kasvoi noin viidenneksellä ja verotulovuoto neljänneksellä vuodesta 1997 vuoteen 2005. Vuodot kasvoivat lisääntyneestä työllisyysvaikutuksesta huolimatta suhteellisesti vähemmän kuin muut tulovaikutukset.

Kunnallistaloudellinen nettotulos

Inarin kunnan matkailutuloja ja -menoja vertailtaessa saatiin vuonna 1997 kunnallistaloudellinen nettotulos I -luvuksi noin 950 000 euroa (ks. taulukko 20). Luku sisältää kunnan muut matkailutulot ja -menot paitsi kiinteistöverot ja muun julkisen sektorin verotulot. Kunnallistaloudellinen nettotulos II oli vuonna 1997 noin 1,1 miljoonaa euroa. Luku sisältää kaikki tulot ja menot lukuun ottamatta kiinteistöveroja. Vuonna 2005 nettotulos I oli lähes kaksi kolmasosaa suurempi kuin vuonna 1997 ja nettotulos II noin kolme neljäsosaa suurempi. Kasvu johtui erityisesti henkilöverotulojen lisääntymisestä.

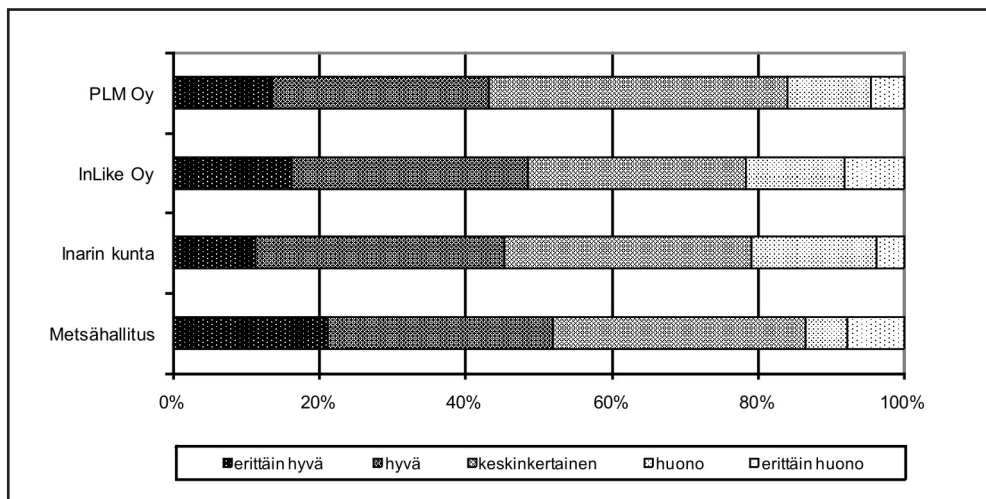
Matkailun kehittäminen

Yritysten ja julkistahojen välinen matkailuyhteistyö

Tutkimuksessa tarkasteltiin yhteistyön toimivuutta vastanneiden yrittäjien kannalta kokonaisuutena, koska vastausmäärät olivat liian pieniä toimialoitaiseen tai kunnan eri osa-alueiden väliseen tarkasteluun. Kyselylomakkeen yhteistyötä koskevien kysymysten avoimet vastaukset on ryhmitelty liitteessä III.

Kaikkiaan neljä viidesosaa vastaajista koki yhteistyön julkistahojen kanssa toimivan vähintään keskinkertaisesti (kuva 12). Julkistahosta riippuen 30–50 prosenttia yrittäjistä kuitenkin ilmoitti, ettei tehnyt lainkaan yhteistyötä kyseisen organisaation kanssa. Yli 40 prosenttia vastaajista koki yhteistyön Pohjois-Lapin Matkailu (PLM) Oy:n kanssa toimivan hyvin tai erittäin hyvin. Yhtiön työntekijöiden matkailualan asian-tuntemus sai yrittäjiltä kiitosta. Yrittäjän oman aktiivisuuden todettiin myös vaikut-

tavan positiivisesti yhteistyön toimivuuteen. Yrittäjien mielestä PLM Oy kuuntelee kuitenkin enemmän suuria yrityksiä ja keskittyy Saariselän alueen kehittämiseen niin, että kylät ja syrjäisemmät seudut eivät hyödy sen toiminnasta. Aikaisemmassakin Inarin kunnan matkailututkimuksessa tuli ilmi, että yhtiön toimintaan suhtautumisessa on eroja toisaalta keskusten ja hajasijoittuneiden ja toisaalta pienten ja suurten yritysten välillä (Alakiuttu & Juntheikki 1999: 64). Puolet yrittäjistä oli sitä mieltä, että yhteistyö kunnan elinkeinoyhtiö InLike Oy:n kanssa toimi hyvin tai erittäin hyvin. Yrittäjät toivoivat yhtiöltä enemmän konkreettisia toimia ja vaikutusta keskusten ulkopuolisille alueille. Yhteistyö Inarin kunnan kanssa oli sujunut yli 40 prosentin mielestä hyvin tai erittäin hyvin. Kunta sai moitteita vanhanaikaisista asenteista ja joustamattomuudesta asioiden valmistelussa. Julkistahojen vertailussa Metsähallitus sai yhteistyön toimivuudesta parhaat arvostukset. Yli puolet yrittäjistä koki yhteistyön sen kanssa sujuvan hyvin tai erittäin hyvin. Metsähallitusta pidettiin



Kuva 12. Yrittäjien käsitykset matkailuun liittyvän yhteistyön toimivuudesta julkistahojen kanssa Inarin kunnassa (n=44, 37, 53, 54).

joustavana ja aktiivisena yhteistyökumppanina. Toisaalta sitäkin kritisoiitiin jäykästä päätöksentekotavasta.

Suuri osa yrittäjistä oli tehnyt Pohjois-Lapin Matkailu Oy:n kanssa markkinointiyhteistyötä. Yrittäjät olivat osallistuneet alueen yhteismarkkinointiin ja saaneet markkinointikanavia omalle yritykselleen esimerkiksi messuilla, internetsivuilla ja matkanjärjestävierailujen kautta. Matkailuyhteistyötä tehtiin erilaisten hankkeiden parissa sekä PLM Oy:n, elinkeinoyhtiö InLike Oy:n että kunnan kanssa. Useilla yrittäjillä oli myös asiakkuussuhde näihin toimijoihin. Inarin kunnan kanssa yhteistyötä tehtiin eniten viranomaisasioissa ja teknisen toimen kanssa esimerkiksi kaavoitusta ja lupa-asioita koskien. Metsähallituksen kanssa tehtiin monipuolista matkailuyhteistyötä, joka liittyi eniten lupamyyntiin, retkeilypalveluiden, kuten reittien, käyttöön ja kehittämiseen tai maankäyttöön. Myös Metsähallituksen kämppiä vuokrattiin. Lisäksi yhteistyötä tehtiin matkailijoiden neuvonnassa ja opastuksessa.

Yritysten keskinäinen matkailuyhteistyö Inarin kunnassa

Yhteistyön toimivuus

Yrittäjien keskinäinen yhteistyö toimi kyselyn perusteella pääasiassa hyvin (kuva 13). Lähes kolme neljästä yhteistyötä tehneestä yrittäjästä oli sitä mieltä, että yhteistyö matkailuyritysten kanssa toimi hyvin tai erittäin hyvin. Vajaa kaksi kolmasosaa yrittäjistä oli samaa mieltä muiden toimialojen yritysten kanssa tehdystä yhteistyöstä. Hyvin harva koki yritysten keskinäisen yhteistyön huonoksi tai erittäin huonoksi. Yrittäjiä, jotka eivät tehneet lainkaan yhteistyötä muiden yritysten kanssa, oli vähän. Yritysten kes-

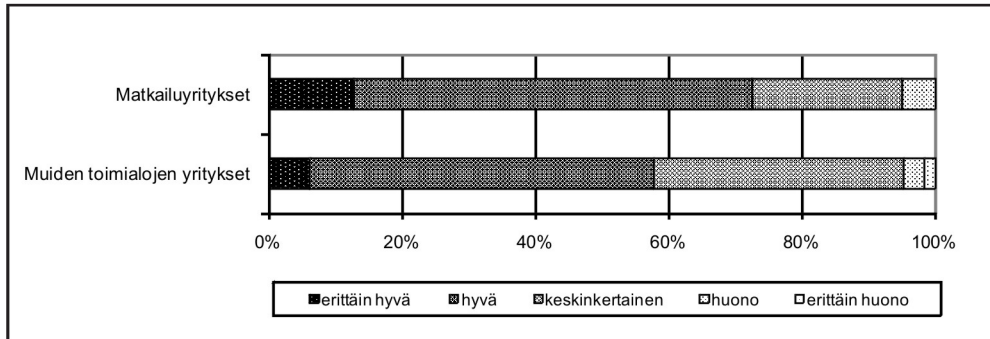
kinäinen yhteistyö oli parantunut huomattavasti aikaisempaan vuoden 1999 Inarin kunnan matkailututkimukseen verrattuna, jolloin lähes puolet yrittäjistä piti yhteistyötä vain keskinkertaisesti toimivana. Yhteistyö toimi silloin useamman mielestä huonosti kuin hyvin (Alakiuttu & Juntheikki 1999: 65).

Yleisin yritysten välisen yhteistyön muoto oli asiakkuus- tai alihankintasuhde. Lisäksi matkailuyritysten kanssa tehtiin erityisesti markkinointiyhteistyötä erilaisissa tapahtumissa ja hankkeissa sekä yhteistyötä tuoteistamisessa ja tuotepaketien suunnittelussa. Useat yritykset kertoivat suosittelevansa toinen toisiaan ja välittävänsä tietoa alueen muista yrityksistä asiakkailleen. Tuote- ja palveluyhteistyön todettiin toimivan hyvin. Muutamien yrittäjien huonot kokemukset yhteistyöstä kohdistuivat yksittäisiin asioihin, esimerkiksi yritysten yhteistyöhaluttomuuteen tai liian vakiintuneisiin yhteistyökumppaneihin.

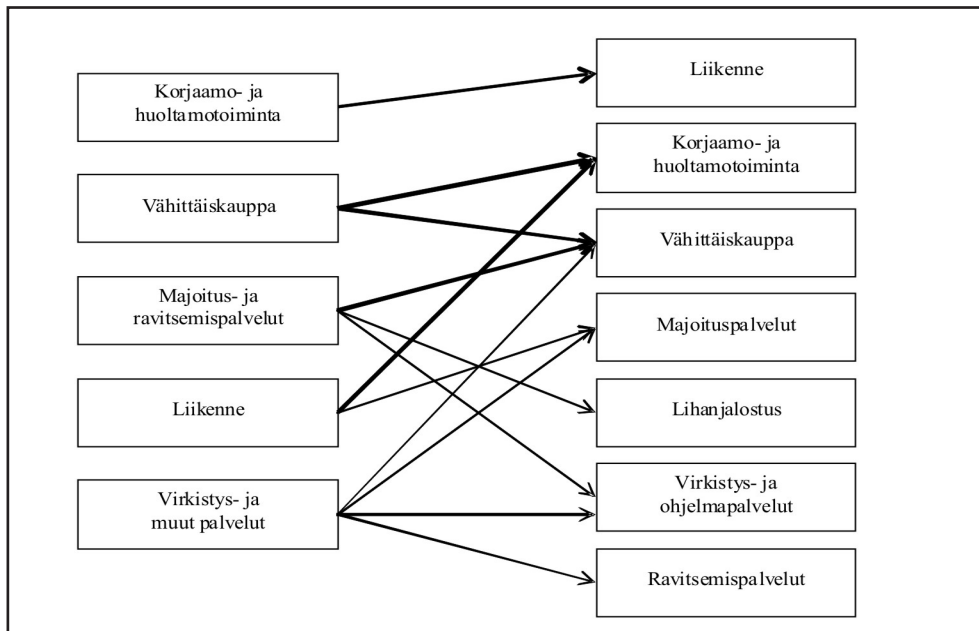
Yhteistyö eri toimialojen välillä

Tutkimuksessa selvitettiin yritysten keskinäistä matkailuyhteistyötä viimeisen vuoden ajalta sekä yrittäjien arvioita yhteistyön kehityksestä tulevaisuudessa. Yritysten välisellä yhteistyöllä tarkoitetaan tässä matkailutoimintaan liittyvää tavaroiden tai palveluiden ostoa ja/tai myyntiä. Tarkastelussa ovat mukana kaikki kyselyn yhteistyöosioon vastanneet 76 yritystä huolimatta siitä, oliko yrityksen toiminta Inarin kunnassa alkanut jo vuonna 2005.

Yhteistyökuviossa nähdään osittain samoja toimialojen välisiä hankintaketjuja kuin välillisten tulovaikutusten yhteydessä (kuva 14, ks. kuva 9). Korjaamo- ja huoltamoyritykset kävivät eniten kauppaa liikenne-toimialan yritysten kanssa. Vähittäiskaupan



Kuva 13. Yrittäjien käsitykset yritysten keskinäisen matkailuun liittyvän yhteistyön toimivuudesta Inarin kunnassa (n=62, 64).



Kuva 14. Yritysten matkailuyhteistyö toimialoittain Inarin kunnassa 2006–2007 (n=64). Vahvennettu nuoli osoittaa toimijoita, joiden kanssa toimialan yritykset tekivät eniten matkailuun liittyvää yhteistyötä.

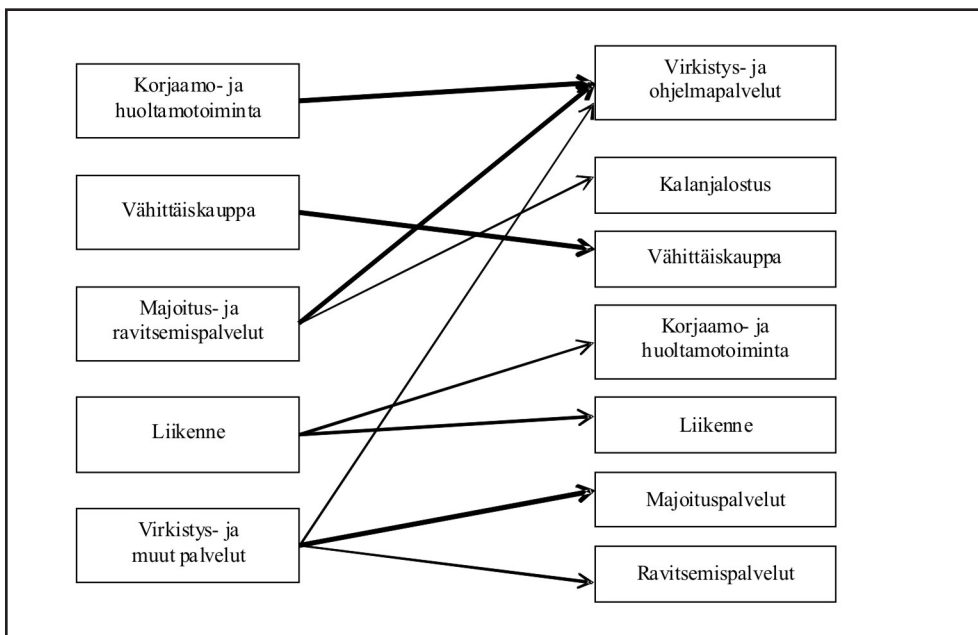
yrityksistä suurin osa teki yhteistyötä huoltamojen, korjaamojen ja varaosamyyjien sekä toisten vähittäiskaupan yritysten kanssa. Majoitus- ja ravitsemispalveluyrityksillä oli eniten yhteistyötä vähittäiskaupan kanssa. Liikennetoimialan yritykset, joista tutkimukseen osallistui erityisesti taksiyrittäjiä, tekivät eniten yhteistyötä huoltamojen ja

korjaamojen kanssa. Virkistys- ja muut palvelut -toimialalla ei noussut esille yhtä tärkeintä yhteistyökumppania. Suurin osa virkistys- ja muiden palveluiden yrittäjistä teki yhteistyötä joko majoitus- tai ravitsemisalan, virkistyspalvelu- tai vähittäiskaupan yritysten tai kaikkien näiden toimijoiden kanssa.

Korjaamo- ja huoltamotoiminnan yritykset halusivat lisätä yhteistyötä tulevaisuudessa eniten erilaisten virkistys- ja ohjelmalvelutoimijoiden kanssa (kuva 15). Virkistys- ja ohjelmalveluihin luetaan tässä tapauksessa myös porotalouteen ja kalatalouteen liittyvät ohjelmalvelut. Majoitus- ja ravitsemispalveluyritykset toivoivat entistä enemmän yhteistyötä virkistys- ja ohjelmalveluiden kanssa. Ravitsemisala teki jo ennestään paljon yhteistyötä lihanjalostajien kanssa mutta halusi lisätä yhteistyötä kalanjalostajien kanssa. Virkistyspalveluyrittäjät halusivat tulevaisuudessa entistä enemmän yhteistyötä erityisesti majoituspalveluiden kanssa. Lisäksi kysymykseen vastanneet yrittäjät toivoivat jonkin verran lisää yhteistyötä maa- ja metsätalouden, taide- ja käsityöalan sekä perinne-, kylä- tai kotiseutuyhdistysten kanssa.

Yhteistyö kunnan eri osa-alueiden välillä

Alueittain tarkasteltuna useimmat yrittäjät tekivät eniten yhteistyötä samalla alueella sijaitsevien toimijoiden kanssa ja sen jälkeen kunnan muiden keskusten kanssa (kuva 16). Poikkeuksena ovat keskusten ulkopuolella ja kylissä sijaitsevat yritykset (kunnan muut alueet), joiden yhteistyö suuntautui pääasiassa oman alueen ulkopuolelle. Useat kunnan muiden alueiden vastanneista yrityksistä sijaitsevat Ivalon läheisyydessä, joten yhteistyö kuntakeskuksen suuntaan voi olla muita alueita houkuttelevampaa. Inarin kirkonkylästä yhteistyötä tehtiin Ivalon kuntakeskuksessa mutta ei niinkään Saariselällä sijaitsevien yritysten kanssa. Myöskään Saariselältä ei tehty paljon yhteistyötä Inarin kirkonkylässä sijaitsevien yritysten kanssa, mikä johtunee osittain pitkästä välimatkasta. Vastausten



Kuva 15. Yritysten toivoma matkailuyhteistyö toimialoittain Inarin kunnassa tulevaisuudessa (n=48). Vahvennettu nuoli osoittaa toimijoita, joiden kanssa suurin osa toimialan yrityksistä halusi lisätä matkailuun liittyvää yhteistyötä.

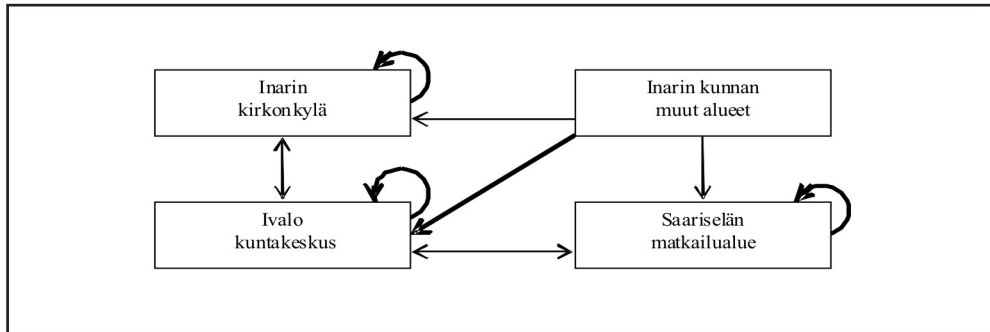
lukumäärä ei ollut riittävän suuri, jotta alueiden välistä yhteistyötä olisi voitu tutkia toimialoittain.

Tulevaisuuden halutuimpina yhteistyö-alueina nousivat esille Inarin kirkonkylä ja kunnan syrjäisemmät alueet (kuva 17). Yrittäjät Inarin kirkonkylästä halusivat lisätä yhteistyötä pääasiassa oman alueensa yrittäjien kesken. Ivalolaiset yrittäjät olivat halukkaita lisäämään yhteistyötä erityisesti Inarin kirkonkylässä ja keskusten ulkopuolisilla alueilla sijaitsevien yritysten kanssa. Saariselän yrittäjät toivoivat yhteistyön lisääntyvän etenkin kylissä ja muilla alueilla sijaitsevien yrittäjien kanssa. Inarin kunnan keskusten ulkopuolella (kunnan muut

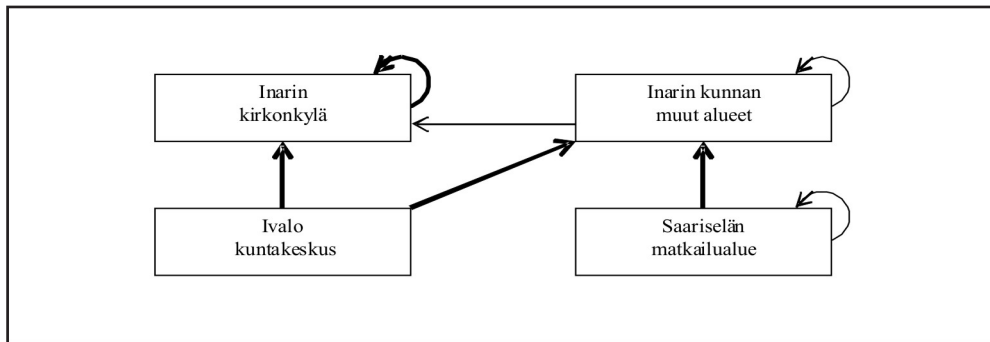
alueet) sijaitsevat yrittäjät halusivat lisätä yhteistyötä enimmäkseen omalla alueellaan tai muissa kylissä sekä Inarin kirkonkylässä sijaitsevien yritysten kanssa. Saariselkä ei noussut tarkastelussa esiin alueena, jonka kanssa yhteistyötä olisi haluttu lisätä erityisesti. Yhteistyö Saariselän alueen yritysten kanssa lienee jo suhteellisen intensiivistä.

Yritysten matkailuostot ja -myynti alueittain

Inarilaisten yritysten matkailun vuoksi teke-mät ostot ja myynti kertovat osaltaan yritysten ja alueiden välisen yhteistyön määrästä. Inarin kunnassa on käynnissä Matkailun



Kuva 16. Yritysten matkailuyhteistyö alueittain Inarin kunnassa 2006–2007 (n=64). Vahvennettu nuoli osoittaa aluetta, jolla sijaitsevien toimijoiden kanssa suurin osa alueen yrityksistä teki matkailuun liittyvää yhteistyötä.



Kuva 17. Yritysten tulevaisuudessa toivoma matkailuyhteistyö alueittain Inarin kunnassa (n=48). Vahvennettu nuoli osoittaa aluetta, jolla sijaitsevien toimijoiden kanssa yritykset halusivat lisätä eniten matkailuun liittyvää yhteistyötä.

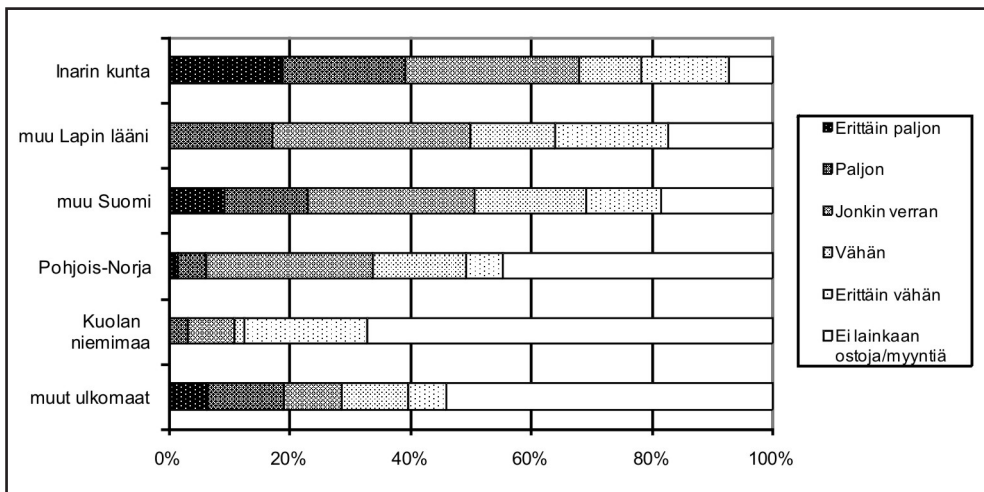
Pohjoinen Ulottuvuus -hankekokonaisuus, jolla pyritään edistämään yritysten kansainvälistymistä erityisesti Pohjois-Norjassa ja Kuolan niemimaalla (Luoteis-Venäjällä) (Inarin kunta 2005: 2–3). Yritysten välisen kanssakäymisen määrä oman alueen sisällä vaikuttaa myös alueeseen kohdistuvien kerrannaisvaikutusten suuruuteen.

Viimeisen 12 kuukauden aikana matkailuun liittyviä ostoja ja -myyntiä Inarin kunnassa oli paljon tai erittäin paljon noin 40 prosentilla vastanneista yrityksistä (kuva 18). Erittäin paljon tai paljon matkailuostoja ja -myyntiä muualla Lapin läänissä oli hieman alle viidesosalla yrittäjistä ja muualla kotimaassa yli viidesosalla yrittäjistä. Pohjois-Norjaan paljon tai erittäin paljon yhteistyötä oli tehnyt vain muutama prosentti yrittäjistä. Muualla ulkomailla paljon tai erittäin paljon yhteistyötä oli tehnyt noin viidennes vastanneista yrittäjistä. Kuolan niemimaalla sijaitsevien yritysten kanssa yhteistyötä oli hyvin vähän. Yli puolella vastanneista yrittäjistä ei ole ollut lainkaan ostoja tai myyntiä missään ulkomailla.

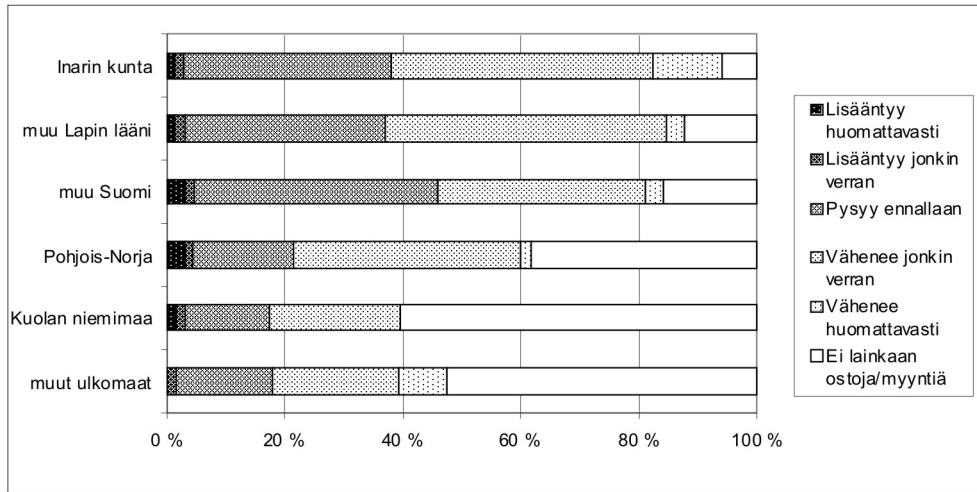
Kuvasta 19 nähdään, miten yrittäjät arvioivat matkailuostojensa ja -myyntinsä kehittyvän tulevaisuudessa eri alueilla. Vastanneista yrittäjistä vain pieni osa uskoi yhteistyön lisääntyvän ylipäättään millään kyseessä olevalla alueella. Eniten sen kuitenkin arvioitiin lisääntyvän muualla Suomessa ja Pohjois-Norjassa. Suurin osa yrittäjistä arveli tekemänsä yhteistyön joko pysyvän ennallaan tai vähenevän jonkin verran Inarin kunnassa, muualla Lapin läänissä ja muualla Suomessa. Yli puolet vastanneista oletti, että heillä ei olisi tulevaisuudessakaan matkailuun liittyviä ostoja tai myyntiä Kuolan niemimaalla tai muualla ulkomailla.

Yrittäjien mielipiteitä matkailun kehittämiseen

Tutkimukseen osallistuneiden yrittäjien mielestä Inarin kunnan matkailun kehittämisessä tulisi panostaa sekä alueen erityisiin vahvuuksiin että yhtenäiseen markkinointiin. Matkailumarkkinointia pitäisi suunnitella yhteisen tavoitteen pohjalta. Alueen



Kuva 18. Inarilaisten yritysten matkailuostot ja -myynti alueittain viimeisen 12 kuukauden aikana (n=63–69).



Kuva 19. Inarilaisten yritysten matkailuostojen ja -myynnin kehitys alueittain tulevaisuudessa yrittäjien arvioiden mukaan (n=47–68).

luontoa – Inarijärvi, Ivalojoiki, vuodenaajat, erämaisuus – ja sen suomia matkailullisia mahdollisuuksia pitäisi tuoda enemmän esille. Samoin alueen erityispiirteet, kuten kullankaivu ja saamelaiskulttuuri, olisivat nykyistä suuremman matkailullisen huomion arvoisia. Yrittäjien vapaamuotoiset kommentit matkailun kehittämiseen on ryhmitelty liitteessä IV.

Osa yrittäjistä piti Inarin kunnan ja Pohjois-Lapin Matkailu Oy:n matkailun kehittämistoimintaa yhä liikaa Saariselälle keskittyneenä. Pienempien matkailukeskusten ja kylien matkailun kehittämiseen toivottiin enemmän toimia. Kilpailuasetelma Saariselän ja Ivalon/Inarin välillä saisi yrittäjien mielestä jo loppua. Asenteita pitäisi muuttaa ja yhteistyötä lisätä, jotta yritykset ja kunnan alueet hyötyisivät matkailijoista tasapuolisemmin. Joidenkin yrittäjien mielestä kunta ei ota tarpeeksi huomioon pieniä matkailuyrityksiä, vaikka niiden merkitys kuntalaisten työllistäjänä on suuri. Kehittämistoimenpiteenä muutama yrittäjä ehdotti erityisen matkailutyöntekijän palkkaamista,

jonka toimenkuvaan kuuluisi tuotepakettien kokoaminen yhdessä yritysten kanssa sekä yritysten ja alueiden välisen yhteistyön edistäminen Inarin kunnassa.

Yrittäjät pitivät matkailumajoituksen sijoittumista Inarin kunnassa epätasaisena, sillä majoituspalvelut ovat keskittyneet Saariselälle. Lisäksi hotellit täyttyvät talvisin suurten ryhmien varauksista. Lisää majoitus- ja ravitsemiskapasiteettia kaivattiin erityisesti Ivaloon ja Inariin. Ongelmaksi koettiin myös, että Saariselällä majoituspalveluiden kesäajan alhaisemmat hinnat vähentävät asiakkaiden yöpystä muualla kunnassa.

Useat yrittäjät pitivät oheispalveluiden ja toimintaympäristön parantamista tärkeänä matkailun kehittämisen kannalta. Palveluiden parantaminen tukisi myös muita elinkeinoja. Kunnan asuntotarjontaa pidettiin puutteellisena, mikä vaikeuttaa matkailutyöntekijöiden asettumista paikkakunnalle. Nykyisten matkailupalvelualueiden kunnallistekniikkaa voisi laajentaa ja rakentaa infrastruktuuria uusille alueille. Toisaalta

mainittiin, että liika rakentaminen vähentäisi kunnan erämaisuuteen perustuvaa matkailullista vetovoimaa.

Luonnon ollessa Inarin kunnan tärkeimpiä vetovoimatekijöitä kestäväää matkailua olisi tarvetta viedä eteenpäin. Matkailijat ovat nykyään ympäristötietoisia ja haluavat matkailla vahingoittamatta luontoa. Kestävä kehitys pitäisi ottaa matkailuyritysten toiminnassa huomioon esimerkiksi veden ja energian kulutusta vähentämällä. Tämän toteutumiseksi kunta voisi asettaa suosituksia tai määräyksiä rakennusratkaisuista.

Muut kehittämisehdotukset liittyivät esimerkiksi alueen saavutettavuuteen, jota pidettiin heikokkona. Liikenneyhteyksiä pitäisi edelleen kunnostaa ja parantaa. Myös kesämatkailun markkinointia tulisi kehittää ja lisätä ohjelmapalveluita kesälle. Pitäisi luoda myös enemmän ympärivuotisia matkailukohteita, jotta matkailijat pysähtyisivät ja viihtyisivät alueella pitempään. Lisäksi Inarin kirkonkylän ulkoista ilmettä voisi siistää.

Yhteenveto

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005. Tutkimusmenetelmänä käytettiin Koillismaan mallia, joka on kehitetty pohjoismaisen mallin yritystutkimuksen pohjalta. Pääasiallinen aineisto kerättiin inarilaisilta yrityksiltä kyselylomakkeella kesällä 2007. Tutkimukseen soveltuvia vastauksia saatiin 69 kappaletta, jolloin vastausprosentiksi muodostui 36. Tutkimusmenetelmän kannalta tärkeämpää oli, että otosyritysten liikevaihdot kattoivat tarpeeksi suuren osan toimialan kokonaisliikevaihdosta. Yrityskyselyn lisäksi matkailutuloja ja -työllisyyttä koskevia tietoja

kerättiin kunnalta, muulta julkiselta sektorilta ja verotoimistosta. Lisäksi menetelmä vaati toimialojen kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötietojen tilaamista Tilastokeskukselta sekä virallisten tilastojen käyttöä.

Taulukkoon 21 on koottu tutkimuksen tulo- ja työllisyysosion keskeisimmät tulokset. Inarin kunnassa toimivat yritykset saivat välitöntä matkailutuloa arvonlisäverottomana noin 60,58 miljoonaa ja arvonlisäverollisena noin 71,28 miljoonaa euroa. Suurin osa välittömästä matkailutulosta syntyi majoitus- ja ravitsemispalveluiden yrityksissä. Kansainvälisten matkailijoiden kulutuksesta aiheutui 56 prosenttia matkailutulosta. Sesongeittain tarkasteltuna välitöntä matkailutuloa kertyi melko tasaisesti ympäri vuoden, mutta toimialoittaiset erot olivat suuria. Matkailun kokonaistulo I sisältäen välittömän arvonlisäverottoman matkailutulon sekä elinkeinoelämän ja kunnan kerrannaisvaikutukset oli noin 78,88 miljoonaa euroa.

Matkailun välittömät työllisyysvaikutukset yrityksissä Inarin kunnassa vuonna 2005 olivat 504 henkilötyövuotta, joista inarilaisiksi luettiin 433 ja ulkopaikkakuntalaisiksi 71 henkilötyövuotta. Puolet matkailun välittömästä työllisyysvaikutuksesta syntyi majoitus- ja ravitsemispalveluyrityksissä. Matkailun elinkeinoelämään kohdistui 606 henkilötyövuoden kokonaistyöllisyys. Julkinen sektori mukaan lukien työllisyysvaikutukset olivat yhteensä 628 henkilötyövuotta.

Matkailun vuoksi yrityksissä työllistyneille inarilaisille maksettiin palkkaa noin 8,53 miljoonaa euroa. Kunnan ja muun julkisen sektorin työntekijät mukaan lukien välitön palkkatulo oli noin 8,96 miljoonaa euroa. Kun lukuun lisätään välillinen ja johdettu palkkatulo, Inarin kunnassa kirjoilla olleiden

Taulukko 21. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005.

MATKAILUTULO (€)		
Väliön matkailutulo	arvonlisäveroton	arvonlisäverollinen
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	3 814 682	4 653 911
Vähittäiskauppa	17 068 122	20 396 406
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	26 722 768	30 731 183
Liikenne	2 351 357	2 539 466
Virkistys- ja muut palvelut	10 625 581	12 963 209
Väliön matkailutulo yhteensä	60 582 510	71 284 175
Väliäinen matkailutulo yhteensä	4 391 147	-
Matkailun kokonaistulo I (kerroin 1,30)	78 887 472	-
Matkailun kokonaistulo II (kerroin 1,31)	79 428 532	-
MATKAILUN TYÖLLISYYSVAIKUTUKSET (henkilötyövuotta)		
Väliön työllisyysvaikutus, elinkeinoelämä	inartilaiset	kaikki
Korjaamo- ja huoltamotoiminta	12,11	12,27
Vähittäiskauppa	54,59	69,07
Majoitus- ja ravitsemispalvelut	224,16	260,93
Liikenne	60,64	61,10
Virkistys- ja muut palvelut	81,41	100,92
Yhteensä	432,91	504,29
Väliäinen ja johdettu työllisyysvaikutus, elinkeinoelämä	101,45	101,45
Kokonaistyöllisyys, elinkeinoelämä (kerroin 1,20)	534,36	605,75
Kunta ja muu julkinen sektori väliön ja johdettu työllisyys	22,42	22,42
Kokonaistyöllisyys, elinkeinoelämä ja julkinen sektori	556,79	628,17
MATKAILUN PALKKATULOVAIKUTUKSET (€)		
Väliön palkkatulovaikutus		
Yritykset		8 534 188
Kunta		9 817
Muu julkinen sektori		413 338
Yhteensä		8 957 343
Väliäinen ja johdettu palkkatulovaikutus yhteensä		2 890 746
Kokonaispalkkatulovaikutukset		11 848 090
Palkkatulovuoto		1 197 967
MATKAILUN VEROTULOVAIKUTUKSET (€)		
Väliön verotulovaikutus		
Yritykset		1 621 496
Kunta		1 865
Muu julkinen sektori		78 534
Yhteensä		1 701 895

Taulukko 21 (jatkuu). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005.

MATKAILUN VEROTULOVAIKUTUKSET (€) (JATKUU)	
Välillinen ja johdettu verotulovaikutus yhteensä	393 861
Kokonaisverotulovaikutukset	2 103 797
Verotulovuoto	384 094
MATKAILUN KUNNALLISTALOUELLISET VAIKUTUKSET (€)	
Verotulo (yritykset)	2 009 369
Verotulo (yritykset, kunta, muu julkinen sektori)	2 095 756
Kunnan matkailumenot	232 419
Kunnallistaloudellinen nettotulos I	1 776 950
Kunnallistaloudellinen nettotulos II	1 863 337

matkailun vuoksi työllistyneiden palkkatulovaikutukset olivat noin 11,85 miljoonaa euroa. Ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden vuoksi syntyi 1,20 miljoonan euron palkkatulovuoto.

Yritysten työntekijöiden palkkatuloista seurasi kunnalle noin 1,62 miljoonan euron välitön verotulo, välillinen ja johdettu verotulovaikutus mukaan lukien noin 2,01 miljoonaa euroa. Kun kunnan ja muun julkisen sektorin työntekijät otetaan huomioon, kokonaisverotulovaikutus oli 2,10 miljoonaa euroa. Ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden vuoksi syntyi 384 000 euron verotulovuoto.

Inarin kunnan matkailumenot muodostuivat matkailun kehittämisestä, markkinoinnista ja palkkamenoista. Matkailutuloihin laskettiin henkilöverotulot ja kehittämishankkeiden tulot. Matkailun kunnallistaloudellinen nettotulos oli 1,78 miljoonaa euroa, kun siihen lasketaan yritysten ja kunnan työntekijöiden aiheuttamat verotulot. Muun julkisen sektorin työntekijöiden verotulot mukaan luettuna kunnallistaloudellinen nettotulos oli 1,86 miljoonaa euroa.

Vuoteen 1997 verrattuna matkailun kokonaistulovaikutukset kasvoivat 38 prosenttia rahanarvon muutos huomioon ottaen. Kokonaistyöllisyysvaikutukset julkinen sektori mukaan luettuna kasvoivat kolmasosalla. Matkailun kokonaispalkkatulovaikutukset ja kunnan saamat verotulot lisääntyivät kaksi kolmasosaa. Matkailun kunnallistaloudellinen nettotulos II oli vuonna 2005 kolme neljäsosaa suurempi kuin vuonna 1997.

Tulevaisuuden haasteena Inarin kunnassa on lisätä yritysten välistä matkailuyhteistyötä, jolloin kuntaan kohdistuvat matkailun kerrannaisvaikutukset kasvaisivat ja jakautuisivat tasaisemmin koko kunnan alueelle. Yritysten omasta kunnasta tekemien hankintojen lisääntyminen näkyi tutkimustuloksissa esimerkiksi virkistys- ja muut palvelut -toimialan aiheuttamien välillisten tulovaikutusten kasvuna vuodesta 1997. Tutkimukseen osallistuneet yritykset halusivat lisätä matkailuyhteistyötä eniten virkistys- ja ohjelmapalveluyritysten kanssa. Inarin kunnan eri alueita tarkasteltaessa yritykset halusivat lisätä yhteistyötä eniten Inarin kirkonkylässä ja keskusten ulkopuo-

lella sijaitsevien yritysten kanssa. Tutkimukseen osallistuneet yritykset olivat pääosin tyytyväisiä matkailuyhteistyön toimivuuteen Inarin kunnassa. Yritykset olivat hyvin varovaisia arvioissaan matkailuostojen ja -myynnin lisääntymisen suhteen. Ostojen ja myynnin arvioitiin lisääntyvän vain muualla Suomessa ja Pohjois-Norjassa.

Lähteet

Tutkimuskirjallisuus

- Alakiuttu, K. & R. Juntheikki (1999). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa. *Nordia Tiedonantoja* 4/1999, 3–44.
- Helén, M., Kaitila, E. & J. Ahtola (2006). Kanta-Hämeen alueen matkailun tulo- ja työllisyyselvytys: Matkailija- ja yritystutkimukset. Hämeen ammattikorkeakoulun e- julkaisuja 9/2006. 88 s.
- Hemmi, J. (1993) Oppikirja kotimaan matkailusta. 253 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Hätälä, E. & P. Kauppila (1999). Koillismaan seutukunnan matkailututkimus. Matkailun taloudelliset vaikutukset ja kehittämisen lähtökohdat. *Nordia Tiedonantoja* 2/1999, 37–114.
- Juntheikki, R. (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A 1, 5–84.
- Juntheikki, R. (2003). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2001. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B 1/2003.
- Juntheikki, R. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2002. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B 4/2004. 55 s.
- Juntheikki, R. & J. Korhonen (2005). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2003. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A 5/2005. 72 s.
- Järviuoma, J. (1997). Matkailu kehittämisen välineenä paikallistason elinkeinomurroksessa: tapaus Kolari. Teoksessa Aho, S., H. Ilola & J. Järviuoma (toim.). Matkailu ja kehitys, 128–139. Lapin yliopisto, Rovaniemi.
- Jyväskylä, K. (1981). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kuusamon kunnassa. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos C: 37. 69 s.
- Kauppila, P. (1998). Alueet matkailutuotteena. Matkailun muutokset eräissä Pohjois-Suomen kunnissa vuosina 1987–96. *Nordia Tiedonantoja* 1/1998. 40 s.
- Kauppila, P. (1999a). Matkailun taloudelliset vaikutukset Inarissa: tunnuslukuja ja arviointia. *Nordia Tiedonantoja* 4/1999, 88–95.
- Kauppila, P. (1999b). Matkailu ja aluetalous: työkaluja matkailun taloudellisten vaikutusten arviointiin ja mittaamiseen. *Nordia Tiedonantoja* 2/1999, 115–163.
- Kauppila, P. (2000). Aluekehitys ja matkailu – taustatutkimus eräistä Pohjois-Suomen seutukunnista vuosina 1988–1997. *Nordia Tiedonantoja* 1/2000. 44 s.
- Kauppila, P. & P. Ervasti (2001). Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kaupungissa vuonna 1999. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämisspalvelut. Työpapereita* 1/2001. 17 s.
- Kutilainen, S. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kalajoella. *Nordia Tiedonantoja* 1/2004. 27 s.
- Konttinen, J.-P. (2005). Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset. Kauppa- ja teollisuusministeriö, Rahoitetut tutkimukset 4/2005. 109 s.
- Leinonen, R., P. Kauppila & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: Tutkimusraportti. MEK A: 155. 116 s. + liitt.
- Luhta, V. (2002). *Nature Guide to Inari Lapland and its Bird Sites*. Metsähallitus, Forest and Park Service. 2. uud. p. 187 s. Kirjapaino Kaleva, Oulu.
- MEK, Matkailun edistämiskeskus (1983). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset kunta/aluetasolla. Tutkimusmenetelmä. MEK A: 36. 52 s.
- Paajanen, M. (1993). 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.
- Saarinen, J. (1997). Matkakohteen kehittyminen: esimerkkinä Saariselän matkailualueen hahmotusprosessi. Teoksessa Aho, S., H. Ilola & J. Järviuoma (toim.). Matkailu ja kehitys, 11–50. Lapin yliopisto, Rovaniemi.
- Skoglund, K. (2001). Vapaa-ajan asutus nostaa pienten kuntien palvelutasoa. *Kuntapuntari* 2001/2 Rakentaminen ja asuminen, 20–23. Tilastokeskus, Helsinki.
- Suomen kartasto (1988). Vihko 141–143. Maanmittaushallitus ja Suomen maantieteellinen seura, Helsinki.

- Tyni, M. (2003). Matkailun taloudelliset vaikutukset Pohjois-Savossa. Pohjois-Savon ammattikorkeakoulun julkaisusarja A 3/2003.
- Vuoristo, K.-V. (1998). Matkailun muodot. 3. p. 251 s. WSOY, Porvoo.
- Vuoristo, K.-V. & T. Arajärvi (1990). Methodological problems of studying local income and employment effects of tourism. *Fennia* 168: 2, 153–177.

Tilastot

- SVT 1996 = Suomen virallinen tilasto. Liikenne ja matkailu 1996: 11. Matkailutilasto 1996. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 1997. Liikenne ja matkailu 1997: 12. Matkailutilasto 1997. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 1998. Liikenne ja matkailu 1998: 10. Matkailutilasto 1998. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 1999. Liikenne ja matkailu 1999: 11. Matkailutilasto 1999. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2000. Liikenne ja matkailu 2000: 11. Matkailutilasto 2000. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2001. Liikenne ja matkailu 2001: 11. Matkailutilasto 2001. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2002. Liikenne ja matkailu 2002: 10. Matkailutilasto 2002. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2003. Liikenne ja matkailu 2003: 11. Matkailutilasto 2003. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2004. Liikenne ja matkailu 2004: 11. Matkailutilasto 2004. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005a. Liikenne ja matkailu 2005: 11. Matkailutilasto 2005. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005b. Liikenne ja matkailu 2005: 3. Matkailutilasto 2005, tammikuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005c. Liikenne ja matkailu 2005: 4. Matkailutilasto 2005, helmikuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005d. Liikenne ja matkailu 2005: 6. Matkailutilasto 2005, maaliskuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005e. Liikenne ja matkailu 2005: 8. Matkailutilasto 2005, huhtikuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005f. Liikenne ja matkailu 2005: 10. Matkailutilasto 2005, toukokuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005g. Liikenne ja matkailu 2005: 12. Matkailutilasto 2005, kesäkuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005h. Liikenne ja matkailu 2005: 14. Matkailutilasto 2005, heinäkuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005i. Liikenne ja matkailu 2005: 15. Matkailutilasto 2005, elokuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005j. Liikenne ja matkailu 2005: 16. Matkailutilasto 2005, syyskuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2005k. Liikenne ja matkailu 2005: 18. Matkailutilasto 2005, lokakuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2006a. Liikenne ja matkailu 2006. Matkailutilasto 2006. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2006b. Väestö 2006. Väestörakenne ja väestönmuutokset kunnittain 2005. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2006c. Liikenne ja matkailu 2006: 1. Matkailutilasto 2005, marraskuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2006d. Liikenne ja matkailu 2006. Matkailutilasto 2005, joulukuu. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2007a. Palkat ja työvoimakustannukset 2007: Palkkarakenne 2005. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2007b. Tulot ja kulutus 2007: Tulonjakotilasto 2005. Tilastokeskus, Helsinki.
- SVT 2007c. Asuminen 2007. Kesämökkit 2005. Tilastokeskus, Helsinki.
- Tilastokeskus (2006). Pohjois-Suomen katsaus 2006. Oulu.

Tilastokeskukselta tilatut erillisaineistot

- TP15-toimipaikkalistaus yritys- ja toimipaikkarekisteristä Inarin kunnassa vuonna 2007.
- Toimialoittaiset kokonaisliikevaihto- ja kokonaishenkilöstötiedot Inarin kunnassa vuonna 2005.

Internet

- Hiltunen, S. (2007). Fwd: Inarin matkailututkimus/ rahanarvon muutos. Henkilökohtainen sähköpostiviesti H. Rosqvistille. 7.8.2007.
- Huhtamalla, V. (2007). Hankekysely. Henkilökohtainen sähköpostiviesti H. Rosqvistille. 12.9.2007.
- Ilmailulaitos (2002). Ilmailulaitoksen vuosikertomus 2001. 6.6.2007. <http://www.finavia.fi/files/finavia/vuosikertomukset_pdf/Vuosikertomus-2001suomi.pdf>
- Ilmailulaitos (2003). Ilmailulaitoksen vuosikertomus 2002. 6.6.2007. <http://www.finavia.fi/files/finavia/vuosikertomukset_pdf/Vuosikertomus-2002suomi.pdf>
- Ilmailulaitos (2004). Vuosikertomus 2003. 6.6.2007. <http://www.finavia.fi/vuosikertomukset/2003/fi/lentoasemat_2003.html>
- Ilmailulaitos (2005). Vuosikertomus 2004. 6.6.2007. <<http://www.finavia.fi/vuosikertomukset/2004/fi/lentoasemat2004.html>>
- Ilmailulaitos/Finavia (2006). Vuosikertomus 2005. 6.6.2007. <http://www.finavia.fi/vuosikertomukset/2005/fi/asemat_2005.htm>
- Ilmailulaitos/Finavia (2007). Vuosikertomus 2006. 6.6.2007. <<http://www.finavia.fi/vuosikertomukset/2006/fi/lentoasemat2006.html>>

- Ilmatieteen laitos (2007). Sää ja ilmasto. Ilmastotilastot. 26.7.2007. <<http://www.fmi.fi/saa/tilastot.html>>
- Inarin kunta (2005). Inarin kunnan elinkeinopoliittinen ohjelma 2006–2007. 40 s. 27.6.2007. <http://www.inlike.fi/elinkeinotoiminta/elpol06_07.pdf>
- Inarin kunta (2006). Tilastotietoa Inarin kunnasta. 23.7.2007. <<http://www.inari.fi/?sivu=info>>
- Oja, R. (2007). Rajanylityspaikkojen liikenne. Henkilökohtainen sähköpostiviesti H. Rosqvistille. 24.7.2007.
- Saariselkä 2020 (2004). Arktisten luontopalveluiden, liikunnan ja hyvinvoinnin lomakeskus – päivitys 2004. 53 s. Haaga Tutkimus. 8.3.2007. <<http://www.inlike.fi/elinkeinotoiminta/sselka05.pdf>>
- Riipinen, M. (2005). Nellim-Paatsjoki tieyhteys - Matkailuselvitys. Inarin kunta. Kopioniini, Turku. 36 s. 11.7.2007. <http://www.inari.fi/kunta/hallinto/julkaisut/matkailu0405_kevyt.pdf>
- Tilastokeskus (2005). Tuottajahintaindeksit 2000=100 käyttäjän käsikirja. 3.8.2007. <http://tilastokeskus.fi/til/thi/thi_2005-04-15_men_001.pdf>
- Tilastokeskus (2007a). KunTo – Kunnittainen toimipaikkatilasto (Tietokanta). Oulun yliopiston kirjasto, Nelli-portaali 24.4.2007. <www.nelliportaali.fi>
- Tilastokeskus (2007b). Tietokanta: PX-Web Statfin: Väestö/Työssäkäynti. 27.11.2007. <<http://pxweb2.stat.fi/Dialog/Saveshow.asp>>
- Tilastokeskus (2007c). Elinkustannusindeksi. Elinkustannusindeksi 1951:10=100. 18.7.2007. <http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/hin/eki/eki_fi.asp>
- TSA in depth: Analysing tourism as an economic activity (2002). WTO, World Tourism Organization. 8.2.2007. <http://www.unwto.org/statistics/tsa_in_depth/index.htm>
- Verohallitus (2004). Arvonlisäverovelvollisen opas 2004. Verohallituksen julkaisu 189.04 kesäkuu 2004. Edita Prima Oy, Helsinki. 77 s. 15.1.2008. <<http://www.vero.fi/nc/doc/download.asp?id=596;442784>>

Muut lähteet

- Ruokamo, T. Verojohtaja, Pohjois-Lapin verotoimisto. Puhelinkeskustelu 5.7.2007 (H. Rosqvist).
- Tarvainen, P. Hallintojohtaja, Inarin kunta. Kyselylomake 7.8.2007 (H. Rosqvist).
- Tolonen, J. Toimitusjohtaja, Villi Pohjola. Puhelinkeskustelu 22.10.2007 (H. Rosqvist).



Arvoisa yrittäjä,

Oulun yliopiston maantieteen laitos ja Inarin kunta ovat käynnistäneet yhteistyöhankkeen, jossa tutkitaan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksia Inarissa. Pyydämme Teitä ystävällisesti vastaamaan yritystänne koskeviin kysymyksiin merkitsemällä rastin valitsemanne vaihtoehdon kohdalle ja/tai kirjoittamalla vastauksenne sille varatulle viivalle. Yritysten osallistuminen kyselyyn on ensiarvoisen tärkeää, sillä vastaukset ovat keskeisin tutkimusaineisto. Ne käsitellään luottamuksellisesti ja julkaistaan vain tilastollisina kokonaisuuksina, joten yksittäisen yrittäjän tiedot eivät tule yleiseen tietouteen. Tutkimuksen valmistuttua järjestetään julkistamistilaisuus Ivalossa ja tuloksista tiedotetaan lehdistölle. Lisäksi tutkimus julkaistaan tieteellisessä sarjassa. Vastaamalla kyselyyn olette osaltanne mukana kehittämässä Inarin matkailua.

Pyydämme Teitä palauttamaan täytetyn lomakkeen oheisessa palautuskuoressa (postimaksu maksettu) viimeistään 11.6.2007 mennessä.

Yhteistyöstä kiittäen

Jarkko Saarinen
 professori
 Oulun yliopisto, maantieteen laitos

Pekka Kauppila
 FT, tutkimusasiamies
 Oulun yliopisto, maantieteen laitos

Lisätietoja antaa:

Heini Rosqvist
 Puh. 040 590 8940
 heiniros@paju.oulu.fi
 Maantieteen laitos
 PL 3000
 90014 Oulun yliopisto

Yrityksenne nimi: _____

Kyselyyn vastaajan nimi: _____

Puhelin: _____

Sähköposti: _____

I PERUSTIEDOT

1. Yrityksenne sijainti:

- Inarin kirkonkylä
 Ivalon kuntakeskus
 Saariselän matkailualue
 kunnan muut alueet

2. Yrityksenne päätoimiala:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Korjaamo- ja huoltamotoiminta | <input type="checkbox"/> Liikenne |
| <input type="checkbox"/> Vähittäiskauppa | <input type="checkbox"/> Virkistys- ja ohjelmapalvelut |
| <input type="checkbox"/> Majoitus- ja ravitsemispalvelut | <input type="checkbox"/> Muu, mikä _____ |

II MATKAILUTULO JA -TYÖLLISYYS

3. Yrityksenne kokonaisliikevaihto ilman arvonlisäveroa vuonna 2005:

(Jos yrityksenne on osa jotakin yritystä, esim. hotelliketjua, ilmoittakaa ainoastaan toimipaikkaanne/tulosityksikkönne liikevaihto)

_____ €

4. Kuinka suuren osuuden liikevaihdostanne arvioitte kertyvän seuraavista ryhmistä?

a) inarilaiset asiakkaat sekä säännöllisesti Inarissa työssäkäyvät henkilöt _____ %

b) kotimaan matkailijat _____ %

c) ulkomaalaiset matkailijat _____ %

yht. 100 %

5. Kuinka arvioitte myyntinne matkailijoille jakaantuvan yrityksessänne eri sesonkien kesken?

- a) talvisesonki (loka-tammikuu) _____ %
- b) kevätseasonki (helmi-toukokuu) _____ %
- c) kesäseasonki (kesä-elokuu) _____ %
- d) ruskasesonki (syyskuu) _____ %
- yht. 100 %**

6. Kuinka monta työntekijää (kokopäiväistä, osapäiväistä ja kausityöntekijää) yrityksessänne oli keskimäärin vuonna 2005 (yrittäjä mukaan lukien)? Erotelkaa heidät Inarissa ja muualla henkikirjoitettuihin.

Kokopäiväiset (hlöä)			Osapäiväiset (hlöä)			Kausityöntekijät (hlöä)		
Inarissa henkikirjoitetut	Muualla henkikirjoitetut	Yht.	Inarissa henkikirjoitetut	Muualla henkikirjoitetut	Yht.	Inarissa henkikirjoitetut	Muualla henkikirjoitetut	Yht.

7. Kuinka paljon olivat yrityksenne palkkamenot yhteensä (yrittäjä mukaan lukien ilman henkilösivukuluja) vuonna 2005?

_____ €

8. Kuinka suuri osuus palkoista (ilman henkilösivukuluja) maksettiin Inarissa henkikirjoitetuille työntekijöille vuonna 2005?

_____ %

9. Kuinka paljon olivat yrityksenne ostomenot (tavarat/palvelut, ilman arvonlisäveroa) vuonna 2005?

_____ €

10. Kuinka suuri osuus yrityksenne ostoista (ilman arvonlisäveroa) tehtiin vuonna 2005

- a) Inarin kunnasta _____ %
- b) muualta Lapin läänistä _____ %
- c) muualta Suomesta _____ %
- d) ulkomailta _____ %

yht. 100 %

11. Eritelkää Inarin kunnasta tekemienne ostojen (ilman arvonlisäveroa) kohdentuminen toimialoittain vuonna 2005. Merkitkää 3–5 keskeisintä toimialaa ja tärkeimmät tavaroiden/palveluiden toimittajayritykset toimialoittain.

Toimiala	Ostojen määrä Inarin kunnasta	Tärkeimmät tavaroiden/palveluiden toimittajayritykset
1. Maatalous	_____ €	_____
2. Lihanjalostus	_____ €	_____
3. Kalanjalostus	_____ €	_____
4. Tukkukauppa	_____ €	_____
5. Vähittäiskauppa	_____ €	_____
6. Huoltamot, korjaamot ja vara- osamyyni	_____ €	_____
7. Sähkö-, kaasui- ja vesihuolto	_____ €	_____
8. Majoitus- ja ravitsemispalvelut	_____ €	_____
9. Siivouspalvelut	_____ €	_____
10. Pesulapalvelut	_____ €	_____
11. Virkistys- ja ohjelmapalvelut	_____ €	_____
12. Liikenne	_____ €	_____
13. Rakentaminen	_____ €	_____
14. Muu, mikä _____	_____ €	_____
15. Muu, mikä _____	_____ €	_____

15. Millaisia matkailuun liittyviä yhteistyömuotoja ja yhteistyökokemuksia yrityksellänne on Inarin kunnassa?

a) matkailuyritysten kanssa _____

b) muiden toimialojen yritysten kanssa _____

16. Onko yrityksenne tehnyt matkailuun liittyvää yhteistyötä seuraavien toimijoiden kanssa Inarin kunnassa kuluneen 12 kuukauden aikana? Merkitkää rasti ruutuun, mikäli yrityksenne on ostanut kunnan eri osa-alueilla sijaitsevilta toimijoilta tavaroita/palveluita ja/tai myynyt niille tavaroita/palveluita.

	Inarin kirkonkylä	Ivalon kunta-keskus	Saariselän matkailu-alue	Inarin kunnan muut alueet
1. Majoituspalvelut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Ravitsemispalvelut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Virkistys- ja ohjelmapalvelut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Korjaamo- ja huoltamotoiminta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Vähittäiskauppa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Liikenne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Maa- ja metsätalous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Porotalous (ohjelmapalvelut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Lihanjalostus (esim. poro, riista)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Kalatalous (ohjelmapalvelut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Kalanjalostus (kala, kalajalosteet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Taide- ja käsityöala	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Perinne-, kylä- tai kotiseutuyhdistykset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Muu, mikä _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Miten arvioisitte yrityksenne matkailuun liittyvien tavaroiden/palveluiden ostojen seuraavilla alueilla sijaitsevilta yrityksiltä ja/tai tavaroiden/palveluiden myynnin niille kehittyvän tulevaisuudessa?

	Lisääntyy huomattavasti	Lisääntyy jonkin verran	Pysyy ennallaan	Vähenee jonkin verran	Vähenee huomattavasti	Ei lainkaan ostoja/myyntiä
a) Inarin kunnassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) muualla Lapin läänissä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) muualla Suomessa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Pohjois-Norjassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Kuolan niemimaalla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) muualla ulkomailla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Halutessanne voitte kirjoittaa tähän kommenttinne Inarin matkailun kehittämiseen.

KIITOS VASTAUKSISTANNE!

Tutkimuksessa käytetyt toimialat Tilastokeskuksen toimialaluokituksesta (TOL 2002)

Käytetään nimeä: Korjaamo- ja huoltamotoiminta

- 502 Moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus
- 50302 Moottoriajoneuvojen osien ja varusteiden vähittäiskauppa
- 50304 Renkaiden vähittäiskauppa
- 50403 Moottoripyörien huolto ja korjaus
- 505 Polttoaineiden vähittäiskauppa

Käytetään nimeä: Vähittäiskauppa

- 521 Vähittäiskauppa erikoistumattomissa myymälöissä

Käytetään nimeä: Muu vähittäiskauppa

- 522 Elintarvikkeiden, juomien ja tupakan vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
- 523 Lääkkeiden, kosmetiikka- ja hygieniatuotteiden vähittäiskauppa
- 524 Muu uusien tavaroiden vähittäiskauppa erikoismyymälöissä
- 525 Käytettyjen tavaroiden vähittäiskauppa myymälöissä
- 5262 Tori- ja markkinakauppa
- 5263 Muu vähittäiskauppa muualla kuin myymälöissä
- 527 Henkilökohtaisten esineiden ja kotitalousesineiden korjaus

Käytetään nimeä: Majoitus- ja ravitsemispalvelut

- 551 Hotellit
- 552 Leirintäalueet ja muu majoitustoiminta
- 553 Ravintolat, kahvila-ravintolat ja ruokakioskit
- 554 Olut- ja drinkkibaarit, kahvilat ja kahvibaarit
- 5552 Ateriapalvelu

Käytetään nimeä: Liikenne

- 601 Rautatieliikenne
- 6021 Muu säännöllinen maitse tapahtuva henkilöliikenne
- 6022 Taksiliikenne
- 6023 Muu maitse tapahtuva henkilöliikenne
- 61101 Meriliikenteen henkilökuljetus
- 61103 Kotimaan rannikkoliikenne
- 612 Sisävesiliikenne
- 62 Ilmaliikenne
- 63211 Linja-autoasemat

6323 Muu ilmaluikennettä palveleva toiminta

71 Kulkuneuvojen, koneiden ja laitteiden vuokraus ilman käyttäjää
sekä kotitaloustavaroiden vuokraus

Käytetään nimeä: Virkistys- ja muut palvelut

633 Matkatoimistot ja muu matkailua palveleva toiminta

9213 Elokuvien esittäminen

923 Muu kulttuuri- ja viihdetoiminta

9252 Museot, näyttelyt sekä historiallisten paikkojen ja rakennusten suojele

9253 Kasvitieteelliset puutarhat, eläintarhat ja luonnonpuistot

926 Urheiluun liittyvä toiminta

9272 Muualla luokittelemattomat virkistyspalvelut

9302 Kampaamot ja kauneushoitolat

9304 Kylpylaitokset, solariumit yms. palvelut

Kyselylomakkeen yhteistyötä koskevat vastaukset ryhmiteltynä sekä mainintojen lukumäärät (kysymykset 13 ja 15)

Yritysten ja julkistahojen välinen yhteistyö

Yhteistyömuoto	PLM Oy	InLike Oy	Inarin kunta	Metsähallitus	Yht.
Markkinointi ja mainonta	21	-	3	1	25
Viranomaisasiointi, luvat (Metsähallitus usein lupamyynti)	-	-	8	15	23
Asiakkuussuhde, kaupallinen yhteistyösopimus	5	5	5	5	20
Hankkeisiin ja niiden suunnitteluun osallistuminen	5	6	5	-	16
Kunnallistekniikka, kaavoitus, tekninen toimi	-	-	9	-	9
Retkeilyrakenteiden kehittäminen	-	-	-	9	9
Koulutus, tutkimus, konsultointi	2	4	1	-	7
Tilojen käyttö tai vuokraus	-	1	2	4	7
Satunnainen tapaaminen tai yhteistyö	1	1	2	2	6
Yhteiset tapahtumat	1	1	2	2	6
Maanomistus tai -vuokraus	-	-	-	5	5
Jäsenyys	4	-	-	-	4
Neuvonta, opastus, asiakaspalvelu	-	-	-	4	4
Muu	4	3	4	7	18
Vähän tai ei lainkaan yhteistyötä	17	18	10	10	55

Yrittäjien hyviä yhteistyökokemuksia:

- alan asiantuntija, tuntee yritysten tarpeet (2)
- lupa-asioiden hoito
- joustava ja hyvä palvelu
- julkistaho on tärkeä liiketoiminnan kannalta
- yrittäjän oma aktiivisuus (2)
- julkistaho on aktiivinen ja yhteistyökykyinen

Yhteistyön ongelmia yrittäjien mielestä:

- toiminnan ja asenteiden vanhanaikaisuus tai jäykkyys (5)
- keskittyminen Saariselälle, kylien huonompi huomiointi markkinoinnissa ja toiminnassa (5)
- organisaatio kuuntelee vain suuria matkailuyrityksiä (3)
- yrittäjän täyttymättömät toiveet, epäonnistuneet hankkeet (3)
- muu (6)

Yritysten keskinäinen yhteistyö

Yhteistyömuoto	Matkailu-yritykset	Muiden alojen yritykset	Yhteensä
Tuotteiden/palvelujen myynti tai osto	25	24	49
Markkinointi ja siihen liittyvät tapahtumat ja hankkeet	12	1	13
Muiden yritysten suosittelu ja tiedonvälitys asiakkaille	4	5	9
Tuotteiden ja tuotepakettien kehittäminen	4	1	5
Neuvottelut, yhteistapaamiset	2	-	2
Muu	4	2	6

Yrittäjien kokemuksia yhteistyöstä:

- toimii hyvin pienyritysten kanssa
- toimii hyvin matkailukohteiden kanssa
- matkailutuottajat eivät käytä yrityksen palveluja
- hotelleilla jo omat suosikkinsa
- korjaamopalveluilla kehitettävää yhteistyössä
- yrittäjät kateellisia
- yrittäjät välinpitämättömiä yhteistyön suhteen

Yrittäjien kommentit matkailun kehittämiseen aiheittain (lomakkeen kysymys 20)

Alueen erityispiirteet ja markkinointi

- Matkailun kehittäminen Inarin kunnassa voisi olla muutakin kuin Saariselän kehittämistä. Meillä on esim. Suomen suurin erämaajärvi, joka on myös ”urheilukalastajan paratiisi”, neljä vuodenaikaa, maastoajoneuvoreitistö ym. ym. Nämä kaikki kaipaavat perustoimintaympäristön kuntoon saattamista sekä sen jälkeen kunnollista yhteismarkkinointia. Tällä tarkoitan alueen, ei yksittäisten yritysten (”hyvää siikaa Kallen kalasta”), markkinointia esim. teemalla ”Tarunhohtoinen Inarinjärvi kutsuu sinua” tai jotain vastaavaa!
- Tuotaisiin esiin alueiden erityispiirteitä yhä enemmän -> KILPAILUETU koko alueelle
- Kullankaivuumatkailu on koko kunnan mahdollisuus, kannattaisi panostaa
- Kesämatkailun kehittäminen ja markkinointi voimakkaasti aloitettava! Oman alueen vahvuudet nostettava esiin esim. kulta - Ivalojoki vuoden retkikohde 2005, Inarijärvi ja joet kalastustuotteineen, UK-puisto + keskiyön aurinko ja yötön yö ja INARI kulttuurin kehto. The Northernmost Europe suuntautuu liiaksi Norjaan - oman alueen vahvuudet unohdettu kokonaan! Tällä tyylillä ei saada ympärivuotisia työpaikkoja ja ihmisiä pysymään kunnassa!
- Kokonaisvaltainen yhteissuunnittelu puuttuu. Yhteinen tavoite alueen kehittämiseksi ja markkinoimiseksi!

Kehittämisen alueellinen kohdistaminen

- Inarin kunnan syrjäkylissä on paljon kaikkia elinkeinoja tukevia kehityskohteita, esim. Nellimin kylässä, uittoränni, retkeilyreitit, luontotupa/museorakennus.
- Kunnan matkailun kehittäminen on keskittynyt liikaa Saariselälle. Tarvitaan asenne muutosta kunnan johdossa, jotta Ivalon joen pohjoispuolellekin panostettaisiin.
- Annettaisiin sijaa myös kunnan virallisessa mielipiteessä myös pienemmille matkailukeskuksille.

- Pohjois-Lapin Matkailu vieläkin liian Saariselkä-keskeinen, vaikka sen pitäisi edustaa koko kuntaa. Viime vuosina pientä suuntautumista havaittavissa muillekin kunnan alueille.
- Inarin kunnan matkailussa sen matkailumarkkinointia harjoittavat elimet eivät edes suostu keskustelemaan avoimesti kylien matkailun kehittämisestä. Johtavia tahoja on yritetty saada yhden pöydän ääreen, mutta kunnan edustajat ovat kirjaimellisesti kieltäytyneet. Inarin kunnassa ei huomioida, saatikka arvosteta, että pienet yritykset kylissä ovat työllistäjiä lähes 100 prosenttisesti inarilaisten osalta eli kuntaan kohdistuva kulurasitus pienentyy heidän osalta. Ne, jotka eivät ole Pohjois-Lapin Matkailun jäseniä, heitä ei ole olemassa Inarin kunnan silmissä.
- Kunnan (ja muiden tahojen) tulisi tukea enemmän muualle kuin Saariselälle keskittynyttä matkailua ja ennen kaikkea ekologista matkailua.

Palvelut, infrastruktuuri

- Inariin tarvitaan myös asuntoja, työntekijöitä olisi tulossa, mutta asuntoja ei löydy.
- Inarin kk seudulla on pulaa tasokkaista vuokramökeistä. Inarin kunta voisi luoda puitteita rakentamalla/laajentamalla infrastruktuuria ts. vesi- ja viemäriverkostoa jo olemassa oleville matkailupalvelun alueille sekä uusille alueille.
- Inari ja Ivalon kuntakeskus tarvitsevat nopeasti lisää majoitus- ja ravitsemispalveluita. Menetimme ensi kaudelle kokonaisen chartersarjan kun emme pystyneet saamaan majoitusta joulun- ja maaliskuun ajalle (n. 15 000 yöpymisvrk)
- Saamme Ivalosta suurimman osan siitä, mitä tarvitsemme. Ainoa puuttuva asia on tarpeeksi hotellimajoitusta Ivalossa, koska lähes kaikki huoneet on etukäteen varattu suurille ranskalaisryhmille, joita tulee tänne joka talvi.
- Suurin osa majoituksesta Inarin kunnassa on Saariselällä. Tulee bussiryhmiä ja liikennöitsijöitä on siirtynyt sinne. Majoitustilanne on vähän ristiriitainen verrattuna muuhun kuntaan. Talvella Saariselällä on täyttä, mutta kesällä taas myydään alehinnoin, kun muuallakin olisi tarjontaa ja tarvetta asiakkaille. Keskittyminen näyttää olevan matkailussa trendi, mutta tavoitteena olisi heijastuma ympärille. Alueella viihtymisen kannalta Saariselkä on parempi. Muilla alueilla esim. Siida hyvä ympärivuotinen kohde, mutta ei riitä yksin.
- Saariselän osalta liiketilojen ja asuntojen puute on esteenä useiden yritysten kehitykselle. Kaavoitus suosii suurta yritystä. Pienten yritysten toimintaedellytysten kehittäminen on välttämätöntä, jotta alueen tärkeät oheispalvelut saadaan säilymään edes nykyisellä tasolla.

Yhteistyön koordinointi

- Henkilö, joka on suorassa yhteydessä yrityksiin kooten paketteja! Esim. kelkkaretket Ivalo & Nuorgam – Karigasniemi, Kaamanen – Ivalo.
- Kunnan taholta tarvittaisiin ”kannustinkoordinaattoria” eli yrityksiä kannustavaa toimintaa ja yhteistyötä. Eli yrityksiä yhdistäviä kontakteja luovaa persoonaa, joka osaa kannustaa, ei latistaa. Nyt liikaa turhaa taistelua Ivalo/Inari vastaan Saariselkä, kun oikeasti kukaan ei syö toisensa leipää vaan yhteistyöllä tulisi parempia tuloksia: ”kun naapurilla menee hyvin, menee minullakin!” -mielialaa.

Matkailun ekologisuus

- Ekomatkailu otettava huomioon sekä ihmisten halu olla saastuttamatta, riistämättä luontoa matkailulla. Matkailuyritysten olisi satsattava maalämpöön, aurinko- ja tuuli-energiaan, jätteiden vähentämiseen ja veden kulutuksen minimoimiseen. Kunta voisi kaavamääräyksillä edellyttää rakennettavaksi hotelleille ym. aurinkopaneelit ja matalaenergiaratkaisut seinä- ym. rakenteille sekä myös maalämpöratkaisut (puoli)pakollisiksi.
- LUONTO+KULTTUURI+KESTÄVÄ KEHITYS!

Liikenneyhteydet

- Maantien [Nellim] kunnostaminen on elintärkeä johon pitää panostaa voimallisesti jotta se vihdoin saataisi korjattua.
- Lentoyhteyksien tulevaisuus huolestuttaa, tähän huomiota. Myös maakuljetukset pohjoisen suuntaan yhä puuttuvat!

Muut kehittämisehdotukset

- Inarijärvelle ei pidä kaavoittaa tontteja. Korkeintaan järvelle voi rakentaa matkailua palvelevia rakenteita ja muutaman vuokramökin. Erämaisuus on alueen voimavara. Kerran rakennettuna, se on pilattu lopullisesti!
- Kunnallinen toimiva infopiste matkailijoille.
- Ivalon kylään ohjelmapalveluita myös kesäkuukausina.
- Inarin matkailun kehittämiseen ei minulla ole sen kummempaa reseptiä. Inarin kirkonkylässä asuneena (n. 35 vuotta) totean, että kylän ”ilmettä” voisi jotenkin parantaa

esim. kauppojen takapihat, tori sekä teidenvarsinäkymät, roskamolokit keskellä kylää. Paikallisten matkailuyrittäjien yhteistyö ei mielestäni aina ole ollut paras mahdollinen, viime vuosina ehkä vähän parantunut. Kaiken kaikkiaan pitäisi matkailijat saada jottenkin pysähtymään esim. kirkonkylään. Myös matkailuautojen yöpymiseen kirkonkylän alueella pitäisi jollain tavalla voida puuttua. On aika ”villii” touhua toisinaan.

- Toivoisin matkailun tuottajien ottavan huomioon myös taksipalvelujen tuottajia enemmän.

Muut kommentit

- Pääosin vähittäiskauppiaana meillä on myönteinen käsitys kunnan roolista matkailun kehittämisessä. Ei omia esityksiä.
- Jossain huippusalaisessa tutkimuksessa äskettäin väitettiin, etteivät tavalliset mökinomistajat (ulkokuntalaiset) jätä rahaa paikkakunnalle. Väitän asian olevan toisin. Yrityksemme liikeideana on nostaa mökkien käyttöastetta välittämällä niitä vuokralle. Jokainen tuleva asiakasryhmä ostaa ruuat, polttoaineet täältä, satunnaisesti ruokailua, ohjelmapalvelua, muita kauppatarvikkeita ja matkamuuistoja. Kun mökin käyttöaste kasvaa tarvitaan ylläpitämiseen liittyviä palveluita, polttopuuta, huoltoa, korjausta, kalusteita jne...
- Olen suorassa yhteydessä PLM:n ja kuntaan kyseisen asian puolesta.
- Valtuustosalin iso peili jonka eteen suurin osa kunnanjohtosta voisi mennä katsomaan itseään.
- Tehkää kyselyne sesonkien ulkopuolella!

Pekka Kauppila

Inarin kunnan matkailun kehittäminen: näkökulmia keskus–periferia-asetelmasta

Johdanto

Inari on pinta-alaltaan Suomen suurin kunta. Suuri pinta-ala yhdistettynä vähäiseen väestömäärään merkitsee sitä, että Inaria luonnehtivat laajat erämaat metsineen, tuntureineen, jokineen ja järvineen. Luonto ja sen ominaispiirteet ovat Inarin kunnan elinkeinoelämän selkäranka, sillä siihen perustuvat – tavalla tai toisella – kaikki alueen elinkeinostrategian kehittämisen painopisteet: arktinen luontomatkailu, kylmäteknologia sekä luonnonvarojen hyödyntäminen ja jatkojalostaminen (Inarin kunnan... 2005). Vatasen ym. (2006) tutkimuksen mukaan metsään ja luontoon perustuvien elinkeinojen (porotalous, Metsähallituksen metsätalous, yksityinen metsätalous, luonnonsuojelu, puutuotteiden jalostus, matkailu) vertailussa matkailu on selvästi Inarin tärkein elinkeino tulonlähteenä ja työllistäjänä. Inarin matkailulliset edellytykset ovatkin erinomaiset, sillä hiljattain valmistuneen *Suomen matkailun aluerakenne 2005* -tutkimusraportin mukaan kunta kuuluu niin sanottujen A-luokan matkailukuntien joukkoon, joita oli maassamme vuonna 2005 yhteensä 22 (Leinonen ym. 2007). Erityisesti selvityksessä nousee esille Inarin monipuolinen luonto matkailun vetovoimatekijänä. Luonnon lisäksi kunta tunnetaan toisesta matkailun perusvetovoimatekijästä,

kulttuurista. Inariin yhdistetään niin saamelais- kuin kolttasaamelaiskulttuuri.

Inarin kunnan matkailu on keskittynyt suurelta osin Saariselän matkailukeskukseen. Itse asiassa kyseessä on Saariselän matkailualue, sillä matkailukeskuksen ytimen ohella Laanila, Kakslauttanen, Kiilopää ja Tankavaara muodostavat yhdessä laajemman matkailukokonaisuuden. Kirjallisuudessa (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002) puhutaankin Saariselkä–Vuotso-matkailualueesta, joka ulottuu Vuotsosta E75-tietä pitkin aina Kaamaseen asti. Mainitulle alueelle on sijoittunut valtaosa Inarin matkailu- ja muusta palvelurakenteesta sekä infrastruktuurista: Saariselän matkailukeskus, Ivalon lentokenttä, Ivalon kuntakeskus ja Inarin kirkonkylä. Matkailualueen ulkopuolella on kuitenkin merkittäviä Inarin kunnassa sijaitsevia matkailukohteita, kuten Ivalojoen kultamaat, Nellimin kylä, Menesjärvi Lemmenjoen kansallispuistoiheen, Inarijärvi sekä Partakko–Sevettijärvi–Näätäjä-alue.

Tämän artikkelin tarkoituksena on pohtia matkailun ja aluekehityksen yhteyttä. Matkailulla on taipumus keskittyä tilassa ja ajassa tiettyihin paikkoihin, matkailukeskuksiin. Matkailukeskusten kehitysprosessin edetessä niistä tulee 'täyden palvelun keskuksia' ja ne enklavisoituvat, erillisalueellistuvat, ympäröivästä alueesta

muodostaen toiminnallisen 'saarekkeen' (Kauppila 2004, 2006). Kirjoituksessa esitetäänkin periaatteita ja mekanismeja siitä, kuinka matkailun myönteiset vaikutukset ulottuisivat laajemmin Inarin kunnan muille osa-alueille kuin pelkästään Saariselän matkailukeskukseen. Tämä edesauttaisi yritystoiminnan ja työpaikkojen lisääntymistä sekä väestön elinmahdollisuuksien parantumista myös kunnan reuna-alueilla. Tutkimusasetelman ajankohtaisuutta puoltaa lisäksi se, että Suomen (Virtanen ym. 2006) ja Lapin (Lapin matkailustrategia... 2007) matkailustrategioissa korostetaan matkailukeskusvetoisuutta.

Kirjoituksen alussa käydään teoreettisesti läpi keskuksen ja periferian käsitteitä sekä matkailun keskus–periferia-mallien sanomaa erityisesti paikallistason aluekehitystä silmälläpitäen. Tämän jälkeen esitetään Inarin kunnan aluekehityksen sisäinen keskus–periferia-asetelma ja nostetaan esille periaatteita keskuksen ja periferian vuorovaikutuksen tiivistämiseksi. Artikkelin lopussa luodaan Inariin soveltuva malli *alueellisesta ja toiminnallisesta* yhteistyöstä ja työnjaosta matkailun myönteisten vaikutusten lisäämiseksi koko kunnan alueelle.

Matkailun keskus–periferia-mallit aluekehityksen näkökulmasta

Matkailututkimuksessa keskuksen ja periferian -käsitteet juontavat juurensa 1960–1970-luvulle (ks. Christaller 1963; Lundgren 1975; Hills & Lundgren 1977). Aluekehityksessä kyseisiä määritteitä on sovellettu muun muassa klassisiin Myrdalin (1964), Friedmannin (1966) ja Hirschmannin (1970) malleihin. Keskus–periferia-käsitteparin toi kuitenkin ensimmäisenä julki R. Prebisch jo vuonna 1949 (Lumijärvi 1983: 92). Tunnetun aluekehitysteoreetikon Friedmannin (1966) mukaan keskus ja periferia ovat suhteellisia ja ne voidaan tunnistaa erilaisissa maantieteen skaalatarkasteluissa. Tämä tarkoittaa esimerkiksi paikallistasolla sitä, että maaseutualueilla, periferiassa, voi olla keskuksia, ytimiä, jotka eroavat ominaispiirteiltään ympäröivästä alueesta. Aluekehityksen katsannosta Botterill ym. (2000) tiivistävät keskuksen ja periferian erilaisuuden väestöön ja talouteen, innovatiivisuuteen, päätöksenteon valtasuhteisiin sekä infrastruktuuriin ja palveluvarustukseen liittyviin tekijöihin (taulukko 1).

Taulukko 1. Keskuksen ja periferian ominaispiirteet (Botterill ym. 2000: taulukko 1.1).

Keskus	Periferia
Korkea talouden aktiiviteetti ja monipuolinen talouden rakenne	Alhainen talouden aktiiviteetti ja perinteiset elinkeinot
Kaupunkialueita: kasvava väestömäärä positiivisen muuttotaseen seurauksena ja suhteellisen nuori väestörakenne	Maaseutualueita: vähenevä väestömäärä negatiivisen muuttotaseen seurauksena ja ikääntyvä väestörakenne
Innovatiivisuus, edelläkäynti ja hyvät informatiovirrat	Riippuvuus tuoduista teknologioista ja ideoista sekä vaatimattomat informatiovirrat
Poliittinen, taloudellinen ja sosiaalinen päätöksenteko	Etäisyys päätöksentekoon johtaa luovuttamiseen ja vallan puuttumiseen
Hyvä infrastruktuuri ja palveluvarustus	Vaatimaton infrastruktuuri ja palveluvarustus

Perifeeristen matkailukeskusten kohdalla sovelletaan usein käsitettä enklaavi (*enclave*) (esim. Jenkins 1982; Edensor 1998: 45–53). Enklaavi matkailukeskus on rakennettu ensisijassa vain matkailua ja matkailijoita varten monikansallisten yritysten pääomien ja investointien myötäilemänä, joten kehittämisen kontrolli ja päätöksenteko ovat alueen ulkopuolella. Kohde erottuu fyysiseltä sijainniltaan olemassa olevasta sosiaalisesta rakenteesta tai kehityksestä, sillä tavoitteena on luoda oma matkailuyhteisö: palvelurakenne on suunniteltu pääasiassa kansainvälisille pakettimatkailijoille. Näin yhteydet ja linkit paikalliseen sosiaaloudelliseen rakenteeseen jäävät vaatimattomiksi, ja kohde erottuu ympäröivästä alueesta muodostaen oman toiminnallisen 'saarekkeen'. Itse asiassa enklaavin matkailukeskuksen, ytimen, ja sen toimintaympäristön, periferian, suhde muistuttaa pitkälti Botterillin ym. (2000) jäsenyyksen keskus–periferia-asetelmaa päätöksenteon valtasuhteita lukuun ottamatta.

Matkailututkimuksessa tunnetun Brittonin (1980) kansainväliselle tasolle tarkoitettussa matkailun keskus–periferia-mallissa kehittyneet maat edustavat keskuksia ja kehitysmaat periferiaa. Mallin mukaan (kansainväliset) matkailijavirrat kanavoituvat sekä lähtömaiden (entiset emämaat) että kohdemaiden (kehitysmaat) metropolien kautta perifeerisille maaseutualueille. Lähtömaiden kansalliset metropolit ovat merkittäviä keskuksia ja usein pääkaupunkeja, joihin sijoittuvat suurten ja vaikutusvaltaisten monikansallisten (matkailu)yritysten pääkonttorit. Matkailijat saapuvat kohdemaissa entisiin kolonialistisiin kaupunkikeskuksiin. Nämä ovat nykyisessä uudessa tilanteessa kohdemaan poliittisia ja taloudellisia keskuksia, joihin on kasautunut muun muassa ulkomaisten ja kansallisten (matkailu)yritysten

pääkonttorit ja muut palvelut. Kohdemaissa matkailijoiden hajaantuminen perifeerisille matkailualueille rajoittuu enklaaveihin matkailukeskuksiin. Matkailijavirrat näiden keskusten välillä ovat vaatimattomia, minkä vuoksi matkailusta ulkopuolelle jäävät alueet eivät juuri pääse osalliseksi matkailijoista ja matkailun myönteisistä taloudellisista vaikutuksista. Paikallistason aluekehityksen näkökulmasta matkailukeskukset ovat siten ytimiä ja ympäröivä alue periferiaa.

Brittonin (1980) mallissa matkailukeskusten voidaan tulkita olevan Meyer-Arendtin ym. (1992) ja Sambrookin ym. (1992) typologioiden mukaisesti kansainvälisen tason omavaraisia, enklaaveja keskuksia. Brittonin kansainvälisen tarkastelun ohella matkailun keskus–periferia-asetelma on havaittu myös alemmilla aluetasoilla, kuten maiden sisällä (Brown 2006). Esimerkiksi Weaver (1998) käyttää Tobagon ja Barbudan tapauksissa ilmaisua 'periferian periferiat'. Mainitut saaret ovat maiden pääsaarten, Trinidadin ja Antiguan, periferioita. Pääsaaret ovat taas kansainväliseltä tasolta katsoen periferiaa, koska ne ovat kehitysmaita. Sekä Brittonin että Weaverin keskus–periferia-malleissa polttopisteessä on kehitys- ja kehittyneiden maiden matkailu valtasuhteineen, ei niinkään paikallistason aluekehitys.

Hiljattain on esitetty uusi, teoreettinen matkailun keskus–periferia-malli. Papatheodorou (2004) käyttää käsitteitä ydin ja periferia jakaessaan matkailukeskukset kahteen ryhmään. Ydin matkailukeskusten (*core resorts*) attraktiot perustuvat lähinnä rakennettuihin elementteihin, liikenneyhteydet ovat monipuoliset, samoin kuin infrastruktuuri ja palveluvarustus ovat kehittyneet. Lisäksi alueella operoivat kansainväliset matkanjärjestäjät, hotelliketjut ja lentoyhtiöt. Ytimiin luettavia matkailukeskuksia ovat esimerkiksi Välimeren kansainväliset

keskukset, jotka sijaitsevat Kanarian saarilla, Baleaareilla ja Costa del Solilla. Perifeeriset matkailukeskukset (*peripheral resorts*) ovat ominaispiirteiltään ytimien vastakohtia. Papatheodoroun mukaan ydin ja periferia ovat suhteellisia käsitteitä ja ne voidaan tunnistaa myös eri aluetasoilta. Lisäksi hän korostaa dynaamisuutta: ajan myötä perifeerisestä matkailukeskuksesta voi kehittyä ytimiin kuuluva matkailukeskus.

Papatheodorou (2004) ei eksplisiittisesti sido muutosta matkailun alueellisiin kehitysmalleihin. Hänen tutkimustuloksiansa mukaan matkailukeskuksen kehitysprosessin alkuvaiheissa ominaispiirteet muistuttavat perifeeristä matkailukeskusta ja loppuvaiheissa ytimiin kuuluvaa, kansainvälisen tason matkailukeskusta. Papatheodorou ei myöskään pohdi – toisin kuin Britton (1980) – matkailukeskuksen suhdetta ympäröivään alueeseen paikallistasolla vaan tarkastelee mallissaan keskus–periferia-suhdetta yksipuolisesti matkailun näkökulmasta. Papatheodoroun mallia on kuitenkin mahdollista tulkita aluekehityksen näkökulmasta siten, että matkailukeskukset ovat kehityksensä alkuvaiheissa osa ympäröivää aluetta, periferiaa, ja muistuttavat loppuvaiheissa ytimen ominaispiirteitä.

Edellisistä malleista poiketen Kauppila (2004) tarkastelee Suomessa paikallistasolla matkailukeskuksen ja toimintaympäristön suhdetta aluekehityksen keskus–periferia-jäsennyksessä sitoen sen matkailun alueelliseen kehitysprosessiin. Mallissa polttopisteessä ovat matkailijoiden, yritystoiminnan ja pääomien sekä työntekijöiden maantieteelliset lähtöalueet ja eri aluetasot. Kohde on alussa lähinnä paikallis-/seututaso virkistyskeskus kehittyen ajan myötä alueellisen, kansallisen ja viimein jopa kansainvälisen tason matkailukeskukseksi.

Kansallisen tason matkailukeskuksessa lähtöaluetta edustavat pääsääntöisesti kaupungit eli metropoli ja muut kaupunkikeskukset. Metropoli tarkoittaa tässä tapauksessa pääkaupunkiseutua. Saavutettavuuden näkökulmasta tärkeässä roolissa ovat lentoyhteydet pääkaupunkiseudulta ja valtakunnanosakesuksista. Osa yritystoiminnasta ja pääomista on kansallisen tason toimijoiden hallinnassa. Lisäksi työntekijöitä rekrytoidaan huomattavassa määrin mainitulta aluetasolta.

Matkailukeskus, kohdealue, muistuttaa kansallisen tason vaiheessa sosiotaloudellisilta piirteiltään enemmän kaupunkikeskuksia, lähtöalueita, kuin matkailukeskuksen ympäröimää maaseutua. Näin ollen se muodostaa maaseudun sisällä ytimen, joka erottuu toimintaympäristöstä väestöllisillä ja taloudellisilla ominaisuuksillaan: paikallistasolla on tulkittavissa aluekehityksen keskus–periferia-asetelma.

Kansainvälisen tason matkailukeskuksessa asiakasrakenteessa korostuvat kansainväliset matkailijat. Maailman metropolit ovat merkittäviä lähtöalueita, ja lentoyhteydet kansainvälisistä suurkaupungeista ovat ensiarvoisen tärkeitä. Pääomat, yritystoiminta ja työntekijät ovat huomattavassa määrin kyseiseltä aluetasolta. Näin ollen matkailukeskuksesta muodostuu kansainvälisten kaupunkikeskusten etäispäät. Samalla se erottuu ympäröivästä maaseudusta aluekehityksen keskusasemallaan.

Yhteenvetona läpikäytyjen mallien ominaispiirteet ja niiden keskeinen sanoma aluekehityksen keskus–periferia-viitekehityksessä on kerätty taulukkoon 2. Kuten huomattiin, kaikkien mallien keskiössä ei ollut paikallistaso aluekehitys, mutta niiden viestiä voidaan tulkita aluekehityksen näkökulmasta: matkailun kehittyminen joko vahvistaa tai aikaansaa periferiassa

keskus–periferia-asetelman, koska matkailijavirrat keskittyvät enklaveihin matkailukeskuksiin. Matkailijavirtojen myötä myös investoinnit painottuvat matkailukeskuksiin, mikä taas merkitsee yritystoiminnan, työpaikkojen ja väestön keskittymistä. Matkailun onkin todettu aiheuttavan pääomien

epätasaista maantieteellistä kasautumista ja siten osaltaan kasvattavan kehityseroja (Britton 1991). Toisin sanoen keskittymisen vuoksi keskusten ulkopuoliset alueet eivät juuri pääse hyötymään matkailusta. Näin ollen matkailukeskukset ovat aluekehityksen näkökulmasta 'keskuksia periferiassa'.

Taulukko 2. Matkailun keskus–periferia-mallien ominaispiirteet erityisesti paikallistason aluekehityksen näkökulmasta.

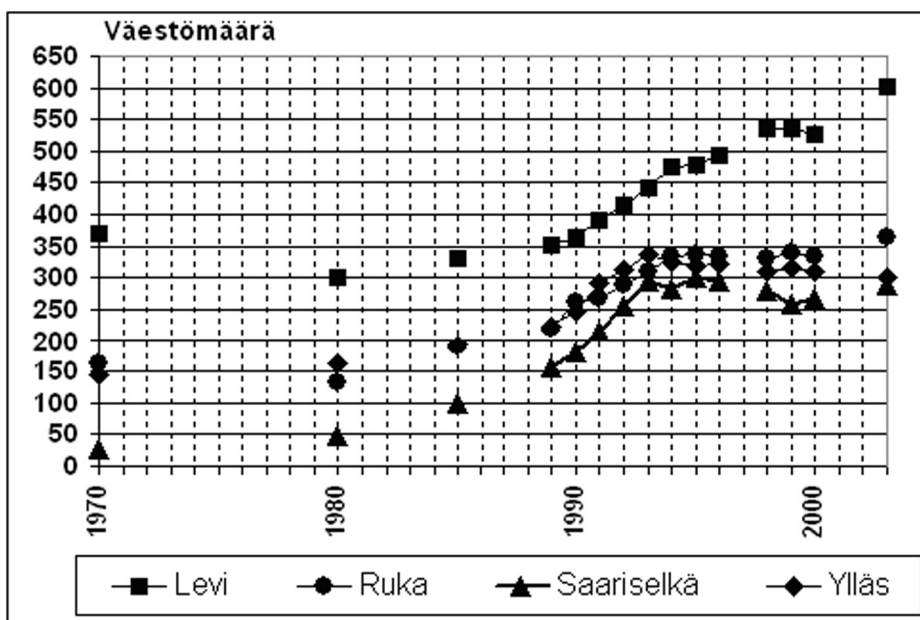
	Britton (1980)	Papatheodorou (2004)	Kauppila (2004)
Maantieteellinen aluetaso	Kansainvälinen taso (maat)	Paikallistaso (matkailukeskukset)	Paikallistaso (matkailukeskukset)
Keskus–periferia-asetelma	Kehittyneet maat (keskus), kehitysmaat (periferia)	Ydin matkailukeskukset (keskus), perifeeriset matkailukeskukset (periferia)	Kansalliset/kansainväliset enklavit matkailukeskukset (keskus), ympäröivä alue (periferia)
Staattisuus/dymisuus	Staattinen	Dynaaminen: matkailukeskuksen elinkaarimalli	Dynaaminen: matkailukeskuksen elinkaarimalli
Sovellusalue	Matkailun kansainvälinen aluejärjestelmä; kehittyneet maat ja kehitysmaat	Länsimaiden periferiassa sijaitsevat matkailukeskukset	Länsimaiden periferiassa sijaitsevat matkailukeskukset
Aluekehitystulkinta	Kansainväliset, enklaavit matkailukeskukset; vähäinen vuorovaikutus ympäröivän maaseudun kanssa	Matkailukeskukset kehittyvät prosessin edetessä perifeerisistä matkailukeskuksista ytimiin kuuluviiksi, enklaveiksi matkailukeskuksiksi; vähäinen vuorovaikutus ympäröivän alueen kanssa	Matkailukeskukset enklavisoituvat kehitysprosessin edetessä; vähäinen vuorovaikutus ympäröivän alueen kanssa
Matkailukeskuksen rooli	Keskus periferiassa	Keskus periferiassa	Keskus periferiassa

Keskuksia ja periferioita: Inarin kunnan sisäinen aluekehitys

Inarin kunnassa sijaitsee yksi Suomen suurimmista matkailukeskuksista, Saariselkä (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002). Seuraavaksi käydään läpi keskeisillä aluekehityksen mittareilla – väestöllä, yritys-toiminnalla ja työpaikoilla – Saariselän asemaa ja kehitystä suhteessa sijaintikuntaan, Inariin, ja koko maahan nähden. Vertailun vuoksi kuvioissa ovat mukana myös kolme muuta Pohjois-Suomen matkailukeskusta: Levi, Ruka ja Ylläs. Ylläksen osalta analyysi koskee vain Äkäslompoloa.

Pohjois-Suomen suurten matkailukeskusten väestö, kirjoilla olevat henkilöt 31.12., on lisääntynyt huomattavasti vuosina 1970–2003 (kuva 1). Sen sijaan kyseisellä

aikavälillä valittujen matkailukeskusten sijaintikuntien väestökehitys on ollut päinvastainen Inarin kuntaa lukuun ottamatta. Tosin Inarinkin on menettänyt väestöään selvästi laman, 1990-luvun puolivälin, jälkeen (Kauppila ym. 2005). Saariselällä väestölisäys oli vuosina 1970–2003 matkailukeskusten vertailussa suurin sekä absoluuttisesti, 262 henkilöä, että suhteellisesti, 936 prosenttia. Tämä johtuu siitä, että Saariselkä on perustettu pelkästään matkailutarkoituksessa eikä kohteessa ollut 'perinteistä' asutusta tai elinkeinoja. Sen sijaan Levi on rakentunut Sirkkan kylän, Ruka Salmilammen ja Ylläs Äkäslompolon pohjalta. Saariselän osuus Inarin kunnan väestöstä oli vuonna 1970 vain 0,4 prosenttia ja vuonna 2003 hieman yli neljä prosenttia.

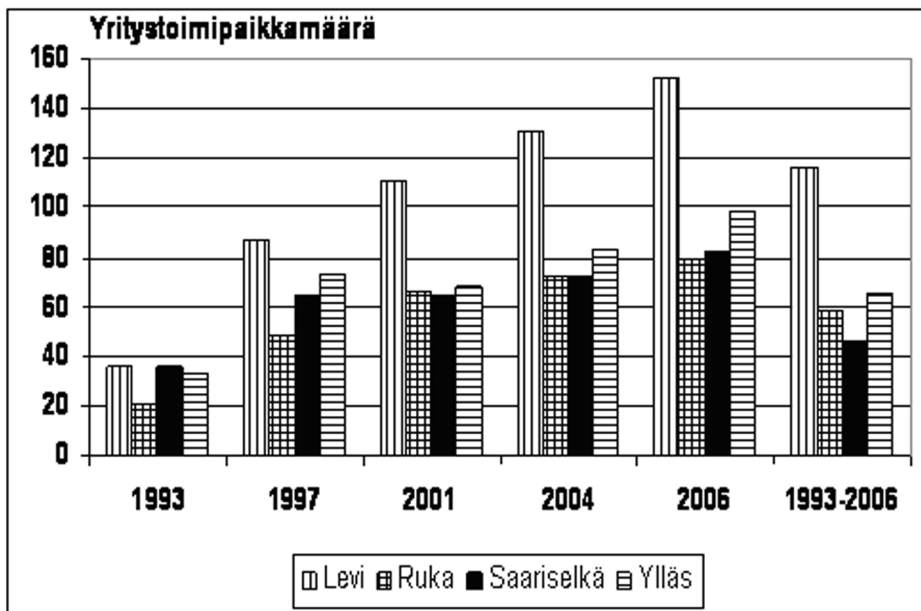


Kuva 1. Levin, Rukan, Saariselän ja Ylläksen väestömäärä vuosina 1970, 1980, 1985, 1989–1996, 1998–2000 ja 2003 (Tilastokeskuksen ruutuaineisto).

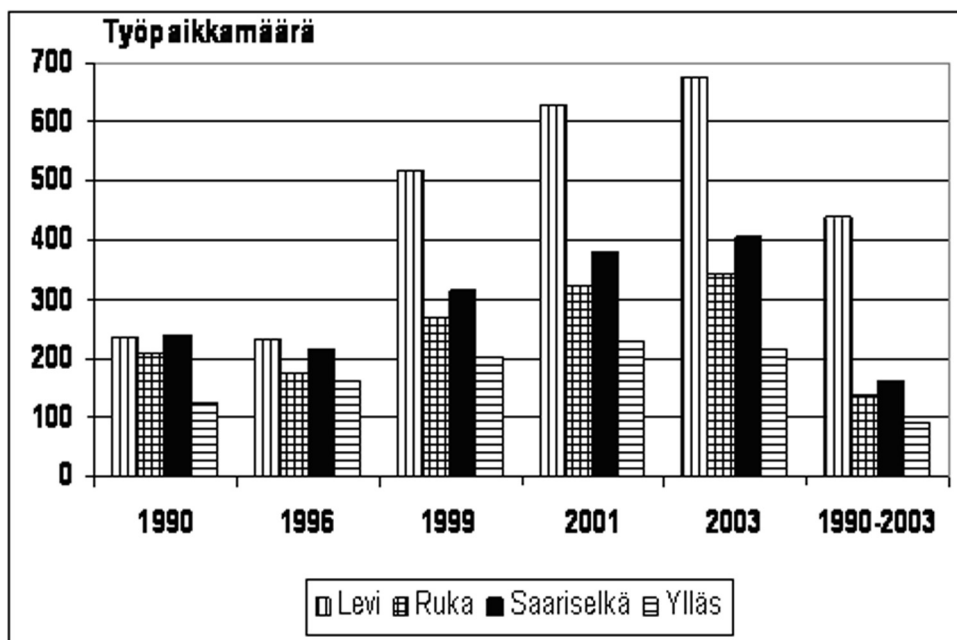
Pohjois-Suomen suurten matkailukeskusten yritystoimipaikkamäärä on lisääntynyt selvästi vuosina 1993–2006 (kuva 2). Tosin vuosi 1993 oli taloudellisen laman 'pohjakosketusvuosia', joten on luonnollista, että yritystoimipaikkamäärä on kasvanut tarkastelun alkuvuodesta. Verrattaessa matkailukeskusten yritystoimipaikkojen suhteellista, prosentuaalista, kehitystä kyseisellä aikavälillä niiden sijaintikuntiin huomataan, että kunnissa toimipaikkojen määrä on lisääntynyt huomattavasti hitaammin. Edellinen koskee myös valtakunnantasa. Saariselällä yritystoimipaikkojen lukumäärä kasvoi vuosina 1993–2006 absoluuttisesti noin 50:llä ja suhteellisesti lähes 150 prosentilla. Sen sijaan Inarin kunnassa vastaava prosenttiluku oli hieman yli 50, ja koko maassa yritystoimipaikat lisääntyivät vuosina 1993–2006 noin 100 prosentilla. Kaikkiaan Saariselällä oli vuonna 1993

reilu 10 prosenttia Inarin kunnan kaikista yritystoimipaikoista, mutta vuonna 2006 matkailukeskuksen osuus oli kasvanut jo yli 15:een (SuomiCD 1993, 2006).

Pohjois-Suomen suurten matkailukeskusten työpaikkamäärä on lisääntynyt merkittävästi vuosina 1990–2003 (kuva 3). On korostettava, että tarkastelun alku, vuosi 1990, oli taloudellisen nousukauden huippuvuotia. Analysoitaessa matkailukeskusten työpaikkojen absoluuttista muutosta kyseisellä aikavälillä niiden sijaintikuntiin havaitaan, että kunnissa, samoin kuin koko maassa, työpaikkojen määrä ei ollut vielä vuonna 2003 vuoden 1990 tasolla. Sen sijaan esimerkiksi Saariselän työpaikkojen suhteellinen lisäys oli vuosina 1990–2003 lähes 75 prosenttia. Vuonna 1990 Saariselällä oli hieman yli 5 prosenttia Inarin kunnan kaikista työpaikoista, mutta vuonna 2003 matkailukeskuksen osuus oli kasvanut 15:een (SuomiCD 1993, 2006).



Kuva 2. Levin, Rukan, Saariselän ja Ylläksen yritystoimipaikkamäärä vuosina 1993, 1997, 2001, 2004 ja 2006 sekä yritystoimipaikkamäärän kehitys vuosina 1993–2006 (SuomiCD 1993, 1998, 2002, 2004, 2006).



Kuva 3. Levin, Rukan, Saariselän ja Ylläksen työpaikkamäärä vuosina 1990, 1996, 1999, 2001 ja 2003 sekä työpaikkamäärän kehitys vuosina 1990–2003 (SuomiCD 1993, 1998, 2002, 2004, 2006).

Edellinen lyhyt tilastotarkastelu osoitti, että Saariselän rooli aluekehityksessä Inarin kunnan sisällä on voimistunut väestöllä, yritystoimipaikoilla ja työpaikoilla mitattuna. Tähän on syynä luonnollisesti matkailu ja sen kehittyminen. Laajemmin tulkiten kunta muodostuu aluekehityksen katsannosta ydinalueesta – Saariselkä, Ivalo ja Inari – kunnan muiden osa-alueiden ollessa periferiaa. Aluerakenne on tulkittavissa myös Inarin kunnan elinkeinopoliittisesta ohjelmasta, sillä sen mukaan erityisenä painopistealueena elinkeinon kehittämisessä otetaan huomioon muun muassa E75-pääväylän varrella sijaitsevat taajamat: Saariselkä johtavana matkailukeskuksena, Ivalo alueen hallinnollisena ja kaupallisena keskuksena sekä Inarin kirkonkylä saamelaiskulttuurin keskuksena ja järvimatkailutukikohtana (Inarin kunnan... 2005: 3).

Ytimeen on kasautunut kunnan väestön, yritystoiminnan ja työpaikkojen lisäksi pääosa infrastruktuurista ja (matkailu)palveluista. Infrastruktuuriin kuuluvat myös saavutettavuuteen liittyvät rakenteet, kuten lentoasema. Matkailupalveluita on kunnan muillakin osa-alueilla, mutta pääsääntöisesti ne ovat keskittyneet Ivaloon, Inariin ja Saariselkään. Inarin kunnan sisäistä keskus–periferia-asetelmaa kuvaa hyvin Suomen toiminnallisten matkailualueiden mukainen jaottelu (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002), joka on esitetty kuvassa 4. Aluejaossa Vuotsosta Saariselän kautta Ivaloon ja edelleen Inariin ja Kaamaseen ulottuva E75-tietä mukaileva matkailualue on nimetty Saariselkä–Vuotso.



Kuva 4. Lapin toiminnalliset matkailualueet. XXI on Saariselkä–Vuotso-matkailualue (Vuoristo & Vesterinen 2001: 119).

Matkailun myönteisten aluekehitysvaikutusten levittämisen periaatteita

Kirjallisuudessa on runsaasti esimerkkejä, joissa on todettu matkailun aikaansaama aluekehityksen polarisaatio – kasautuminen ja supistuminen – kehitysmaissa ja länsimaiden perifeerisillä alueilla. Kehitysmaissa tämä on havaittu paikallistasolla muun muassa Indonesiassa (Hussey 1989; Shaw & Shaw 1999; Walpone & Goodwin 2000), Meksikossa (Brenner & Aguilar 2002; Brenner 2005) ja Senegalissa (Diarne 2004). Länsimaiden reuna-alueille polarisaatio on tunnistettu seututasolla Skotlannin ylänköalueilla (Getz 1981, 1986) ja paikallistasolla

Pohjois-Suomessa (Kauppila 2004) sekä Espanjan Pyreneillä (Lasanta ym. 2007). Esimerkiksi Espanjan Pyreneiden tutkimustulosten mukaan kunnassa, jossa on hiihtokeskus tai infrastruktuuri mahdollistaa saavutettavuuden läheisen kunnan hiihtokeskukseen, väestömäärän, -rakenteen ja taloudellisen huoltosuhteen kehitys on ollut myönteinen verrattuna Pyreneiden muihin kuntiin. Samoin hiihtokeskuskuntien elinkeinorakenteen muutos maataloudesta palveluihin on tapahtunut nopeammin kuin alueen muiden kuntien.

Polarisaation taustalla on se, että matkailun kehittämiseen tarvitaan pääomia, joita perifeerisiltä alueilta ei välttämättä löydy (ks. Keller 1987; Prideaux 2000, 2004). Mikäli

matkailu keskittyy paikallistasolla alueen ulkopuolelta johdetun yritystoiminnan kontrollin alla oleviin muutamiin enklaaviin matkailukeskuksiin, ytimiin, myönteiset (talous)vaikutukset keskuksia ympäröivään alueeseen, periferiaan, saattavat jäädä vaatimattomiksi. Toisin sanoen pääomat ja yritystoiminta kasautuvat keskuksiin ja samanaikaisesti ympäröivä alue joutuu supistumiskiarteeseen. Tämä näkyy taloudellisten vaikutusten vähäisyyden lisäksi siinä, että matkailijat eivät välttämättä ole missään vuorovaikutussuhteessa paikallisväestön kanssa: kohteen työntekijät tulevat muualta eivätkä paikalliset asu matkailukeskuksessa. Toisaalta matkailukeskusten voimakas kehittyminen saattaa aiheuttaa hallitsematonta muuttoliikettä perifeeristen alueiden sisällä. Tapaustutkimusten perusteella keskeisimmät syyt vaatimattomiin heijastusvaikutuksiin ovat ennen muuta heikot linkit matkailun ja muiden elinkeinojen välillä sekä matkailun kehitysprosessin luonne. Tosin sanoen matkailukeskusten sosiotaloudellinen integroituminen ympäröivään alueeseen on puutteellinen.

Matkailun ja muiden elinkeinojen vaatimattomia kytkentöjä voidaan teoretisoida klassisilla Myrdalin (1964) ja Hirschmanin (1970) aluekehitysmalleilla. Myrdalin mukaan kasvu kasautuu jollekin alueelle, mistä aiheutuu toisen alueen ainakin suhteellinen supistuminen. Keskuksilla on kuitenkin kasvun leviämisaikutuksia ympäröivälle alueelle. Nämä voivat tuottaa esimerkiksi maataloustuotteita ja raaka-aineita keskukseseen. Reuna-alueille saattaa avautua mahdollisuus jopa pienimuotoiseen kulutustavaroiden valmistukseen keskuksen tarpeisiin. Näin syntyy työpaikkoja myös periferiaan. Myrdal korostaa kuitenkin, että markkinavoimien vaikutus on suurempi kuin leviämisaikutusten ja lukuisat alueet

tulevat jäämään jälkeen kehityksestä ja taantumaan.

Hirschmanin (1970) mukaan joltakin alueelta alkanut kasvu vaikuttaa muiden alueiden kehitykseen sekä myönteisesti että kielteisesti. Kasvusysäykset leviävät keskuksista muuhun talouteen ostovoiman lisäyksen ja reuna-alueille suuntautuvien investointien välityksellä. Myönteinen vaikutus vain voimistuu, jos taloudet ovat toisiaan täydentäviä. Kasvun alueellisella keskittymisellä on myös polarisaatiovaikutuksia: tuotannon siirtyminen ja muuttoliike vahvistavat keskuksia reuna-alueiden kustannuksella. Leviämisaikutukset saattavat voittaa reuna-alueilla polarisaatiovaikutukset, jos näiden alueiden tuotteet ovat välttämättömiä keskusten laajentumiselle. Toisaalta päinvastaisessa tilanteessa polarisaatiovaikutukset ovat voimakkaampia kuin leviämisaikutukset.

Edellisten mallien (Myrdal 1964; Hirschman 1970) eräs peruslähtökohta on keskuksen ja periferian elinkeinojen täydentävyys ja sitä kautta yhteistyö, mihin tasapainoisen alueellisen kehityksen edistäjänä suhtaudutaan kuitenkin kriittisesti. Työnjako ja yhteistyö ovat avaus matkailukeskusten ja ympäröivän alueen kytkentöihin, kun paikallistasolla pyritään levittämään matkailun positiivisia sosiaalis-taloudellisia vaikutuksia matkailukeskusta laajemmalle maantieteelliselle alueelle. Työnjako edellyttäisi alueellista erikoistumista matkailupalveluiden ja matkailua tukevien elinkeinojen näkökulmista. Esimerkiksi kunnan eri osa-alueiden olisi löydettävä matkailulliset vahvuudet omista lähtökohdistaan. Toisaalta osa-alueet voisivat kehittää matkailuelinkeinoa tukevia toimialoja, joilla olisi matkailukytkentä.

Aluekehityksen kannalta on hyvin mielenkiintoinen myös Perroux'n (1955) kansalliselle tasolle tarkoitettu kasvukeskusteoria

(McKee ym. 1970). Perroux'n mukaan taloudellinen kasvu kasautuu kasvukeskuksiin, 'kasvunapoihin' (*growth pole*). Kasvukeskus muodostuu keskinäisessä vuorovaikutuksessa olevista teollisuusyksiköiden ryhmistä, jotka hyödyntävät tuotannon alueellisesta keskittymisestä saatavia etuisuuksia. Kasvu kanavoituu ympäröivälle alueelle niin kutsutun avaintoimialan investointien kautta. Se, kuinka hyvin keskus aikaansaa kasvua ympäristöön, riippuu avaintoimialasta ja sen vaikutuksista muihin toimialoihin.

Perroux'n (1955) pohdintoja voidaan tulkita käsillä olevan tutkimuksen näkökulmasta paikallistasolla siten, että matkailu olisi avaintoimiala, joka synnyttäisi kasvua muille toimialoille. Tällöin kasvuvaiikutukset leviäisivät matkailukeskusta laajemmalle maantieteelliselle alueelle. Esimerkiksi Friedmann (1966) korostaa taloudellisen kasvun tavoittelussa vientivetoisuutta – matkailu on aluetalouden näkökulmasta vientiä. On syytä painottaa, että matkailu on avaintoimialana paikkasidonnainen elinkeino ja erityisesti luontoon perustuvia vetovoimatekijöitä ei voida tuoda tai viedä eli siirtää paikasta toiseen.

Aluekehityksen kannalta on haaste generoida matkailukeskuksen leviämisaikutuksia ja kasvusysäyksiä ympäröivälle alueelle silloin, kun matkailukeskuksen sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset ovat volyymiltaan suurimpia. Tosin esimerkiksi Toomanin (1997a, 1997b) mukaan jo kehitysprosessin alkuvaiheissa on pyrittävä rakentamaan ja vahvistamaan elinkeinojen – matkailun, maatalouden ja käsityöalan – keskinäisiä linkejä.

Matkailun ja muiden elinkeinojen kytkentöjen lisäksi myönteisten aluekehitysvaiikutusten lisäämisessä on kiinnitettävä huomiota matkailun kehitysprosessin luonteeseen. Matkailukeskusten (talous)vaikutusten

levittämisproblematiikkaa voidaankin teoretisoida Pearcen (1981: 14–16, 1991: 67–77) käsitteillä integroitu kehitys (*integrated development*) ja katalyyttinen kehitys (*catalytic development*). Edellisestä hänen esimerkkinään on Keski-Euroopan matkailukeskuksista Les Belleville ja jälkimmäisestä Chamonix. Integroidussa kehityksessä on kyse yhden, tavallisesti alueen ulkopuolelta johdetun yrityksen kokonaisvaltaisesta, nopeasta kehityksestä. Alue ikään kuin integroidaan osaksi ulkopuolelta johdettua yritystoimintaa. Jos matkailukeskus on osa kansainvälistä yritystoimintaa, myönteiset taloudelliset vaikutukset ohjautuvat monikansallisten yritysten ”kotimaahan”. Tätä ongelmaa on korostettu erityisesti kehitysmaiden kohdalla (ks. Britton 1980, 1982; Brohman 1996; Scheyvens 2002; Sharpley & Telfer 2002; Mbaiwa 2005a, 2005b). Investoinnit saattavat samalla periaatteella suuntautua monikansallisten yritysten muihin kohteisiin. Näin perifeerinen matkailukeskus toimii kuin se olisi (kaupunki)keskuksessa pääkonttoriaan pitävän yrityksen etäispääte. Hyvin suunniteltu toiminnallinen kokonaisuus, eristyneisyys olemassa olevasta asutuksesta ja korkea status ovat tyypillisiä integroidulle kehitykselle. Myös Wall (1996) näkee integroidun matkailukeskuksen ominaispiirteiksi huolellisesti suunnitellun, kontrolloidun ja täsmällisesti määritellyn matkailutuotteen.

Integroitua kehitystä on mahdollista tulkita keskus–periferia-asetelmasta paikallistasolla siten, että kehittäminen kohdistuu matkailukeskukseen, joka enklavisoituu ympäristöstä. Tällöin matkailun myönteiset (talous)vaikutukset jäävät pääosin matkailukeskukseen, ytimeen, eivätkä tavoita keskuksia ympäröivää aluetta, periferiaa.

Katalyyttisessäkin kehityksessä alkusysäys tulee usein alueen ulkopuoliselta

yritykseltä, joka huolehtii primaarisista attraktioista, majoituspalveluista ja markkinoinnista. Yritys toimii ikään kuin katalyyttinä kehitysprosessissa. Tämän jälkeen pienet, paikalliset yritykset tarjoavat sekundaarisia vapaa-ajanviettoattraktiota, vaihtoehtoisia majoitusmahdollisuuksia ja kauppapalveluita. Toisaalta esimerkiksi Indonesian Kutan (Hussey 1989) ja Gili Trawanganin (Kamsma & Bras 2000) tapauksissa alkusysäys ja yrittäjäyys tulivat omalta alueelta, sisäsyntyisesti. Paikallistason näkökulmasta on oleellista se, kuinka hyvin pääkehittäjä ja paikalliset yritykset vievät toimenpiteitä yhdessä eteenpäin. Katalyyttisessä kehityksessä alueella oletetaan asuvan väestöä ja kehittämistoimet kohdistuvat laajemmalle maantieteelliselle alueelle kuin pelkästään matkailukeskukseen. Lisäksi majoitusmahdollisuudet ovat monipuolisemmat. Kirjallisuudessa (esim. Rodenburg 1980; Brohman 1996; Khan 1997; Tooman 1997a, 1997b; Dahles 2000; Scheyvens 2002; Sharpley & Telfer 2002; Mbaiwa 2005a, 2005b) on korostettu juuri pienimittakaavaisen, paikallisessa omistuksessa ja kontrollissa olevan yritystoiminnan myönteistä merkitystä paikallistason eri toimijoille vähäisten vuotojen ja toimialojen linkkien vuoksi. Edellistä tukevat Mitchellin ja Reidin (2001) Perun Taquile-saaren tutkimustulokset: paikallisyhteisön integrointi matkailun suunnittelu- ja kehitysprosesseihin on merkinnyt suuria sosioekonomisia hyötyjä laajalle osalle paikallisväestöä eikä pelkästään paikalliselle eliitille.

Keskus-periferia-mallia tulkiten katalyyttisessä katsannossa matkailukeskusten kehittyminen aikaansaa myönteisiä (talous)vaikutuksia myös keskusta ympäröivällä alueella. Matkailukeskus linkittyy alueellisesti ja toiminnallisesti laajempaan toimintaympäristöön eikä enklavisoidu si-

nä määrin kuin integroidussa kehityksessä. Esimerkiksi Costa Ricassa (Chant 1992) pienimittakaavaisella eko- ja ympäristöystävällisellä matkailulla on saavutettu ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti hyviä tuloksia.

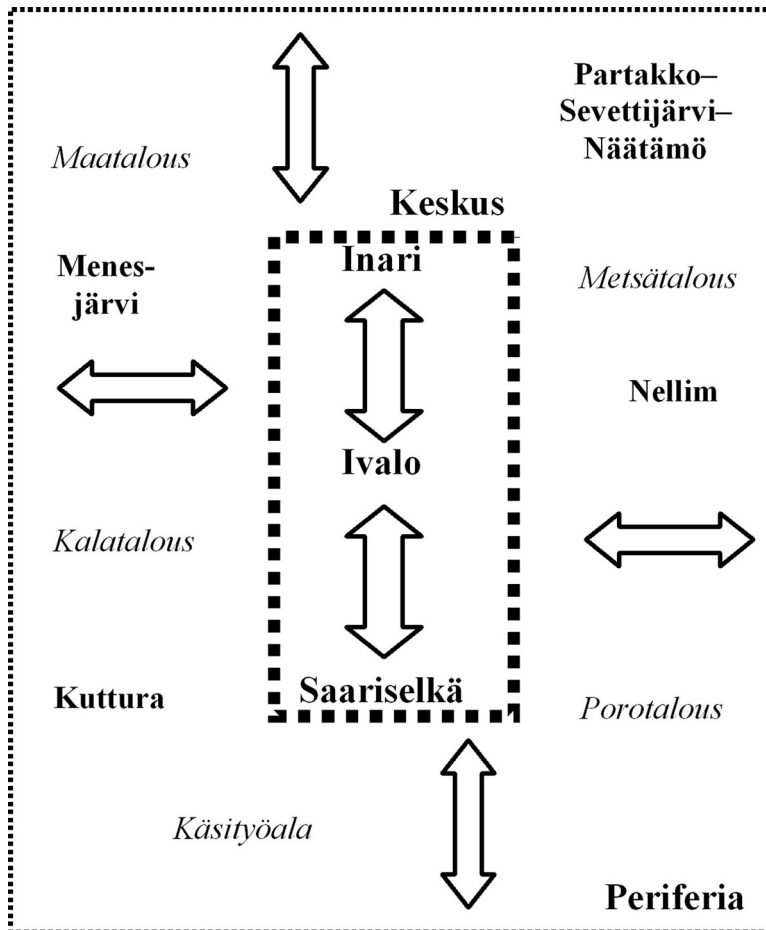
Katalyyttinen näkökulma tarjoaa siten paremman mahdollisuuden paikallisten yritysten osallistumiseen matkailun kehittämiseen ja myönteisten sosiaalis-taloudellisten vaikutusten laajempaan levittämiseen paikallistasolla. Toisaalta mikäli puhutaan pelkästään volyymistä ja yritys näkökulmasta, silloin integroitu kehitys on tehokkaampi. Aluekehityksen tavoitteena on kuitenkin paikallistason hyvinvoinnin lisääminen.

Taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on syytä kiinnittää huomio myös kerrannaisvaikutuksiin, johon vaikuttavat sekä alueelliset että yksilötason tekijät. Matkailun kerrannaisvaikutukset ovat mittavat, jos alue on pinta-alaltaan suuri, sen elinkeinoelämä on monipuolinen, kehittynyt sekä linkittynyt keskenään ja matkailijoiden kulutus suuntautuu paikallisiin tuotteisiin (Wall 1997). Huse ym. (1998) korostavat sijainnin merkitystä: mitä kauempana kohdealue on suuresta keskuksesta, sitä merkittävämmät ovat alueelle kohdistuvat kerrannaisvaikutukset. Tässä tapauksessa hankinta- ja ostoketjut suosivat paikallisia toimittajia. Edellisten lisäksi paikallisten ihmisten pieni riippuvuus tuontihyödykkeistä ja heidän alhainen säästämisalttiutensa merkitsevät suuria kerrannaisvaikutuksia, koska tällöin kulutus ohjautuu paikallisiin tuotteisiin ja raha on ”liikkeessä” aluetaloudessa. Myös Zhang ym. (2007) painottavat paikallisten asukkaiden käyttäytymistä. Heidän mukaansa kerrannaisvaikutukset ovat suurempia, jos alueelta on pientä pendelöinti- ja ostosvuotoa. Matkailumuodollakin on merkityksensä aluetaloudellisiin vaikutuksiin. Esimerkiksi

Suomessa Kuhmon tapaustutkimuksessa (Rinne & Saastamoinen 2005) on osoitettu yksilöllisen, pienimittakaavaisen luontomatkailun suuremmat kerrannaisvaikutukset kuin ”muun matkailun”. Tämä johtuu siitä, että luontomatkailussa matkailijoiden kulutus kohdistuu sellaisille toimialoille, jotka tekevät hankintoja paikallistalouden sisältä. Tosin ”muun matkailun” välittömät vaikutukset olivat mittavammat kuin luontomatkailun.

Inarin malli alueiden välisestä yhteistyöstä

Inarin mallin peruslähtökohdat ovat ytimen, käsittäen Saariselkä–Ivalo–Inari-akselin, sisäisessä sekä ytimen ja periferian, kunnan muiden osa-alueiden, työnjaossa ja verkottumisessa (kuva 5). Ulkoisesti Inarin kunta on osa laajempia, kansainvälisiä matkailu-aluekokonaisuuksia Pohjois-Norjan ja Kuolan niemimaan kanssa, mutta tässä mallissa keskitytään vain kunnan sisäiseen alueraken-



Kuva 5. Inarin malli alueellisesta ja toiminnallisesta yhteistyöstä. Keskukseen muodostaa akseli Saariselkä–Ivalo–Inari ja periferian akselin ulkopuoliset alueet. Nuolet kuvaavat sekä matkailuelinkeinon sisäistä että matkailuelinkeinon ja muiden toimialojen välistä yhteistyötä alueiden välillä.

teeseen. Esitettävässä mallissa korostetaan *alueellisen yhteistyön* lisäksi toimialojen välistä, *toiminnallista yhteistyötä*. Toimialojen kohdalla voidaan puhua matkailun lähi- ja tukialoista (ks. Porter 1991). Alueiden välisen yhteistyön kautta matkailun myönteiset sosiotaloudelliset vaikutukset leviäisivät koko kunnan alueelle ja ytimestä voisi kehittyä Perroux'n (1955) teoriaa tulkiten 'kasvunapa', tai paremminkin kehityskäytävä, laajemmalle maantieteelliselle alueelle matkailun ollessa avaintoimiala ja aluekehityksen väline. On kuitenkin syytä painottaa, että alueen elinkeinopoliittikan rakentaminen pelkästään yhden elinkeinon – tässä tapauksessa matkailun – varaan sisältää luonnollisesti omat riskinsä. Kirjallisuudessa (esim. Tooman 1997a, 1997b; Burns 1999; Saarinen 2003, 2007; Lasanta ym. 2007) onkin korostettu kestävästä kehitystä silmälläpitäen monipuolista elinkeinorakennetta, jossa matkailu olisi vain yksi tasavertainen elinkeino muiden (perinteisten) joukossa.

(1) *Välitöntä matkailutuloa saavien yritystoimialojen yhteistyötä on tiivistettävä ytimen sisällä sekä ytimen ja periferian välillä.* Matkailuelinkeino on nähtävä laajasti kattaen myös muut toimialat kuin pelkästään primaariset matkailuyritykset – majoitus-, ravitsemis- ja ohjelmapalvelut. Esimerkiksi liikenne, vähittäiskaupat ja huoltoasemat sekä erilaiset kolmannen sektorin toimijat ovat tärkeitä alueellisen matkailutuotteen elementtejä. Viimeksi mainittuja ovat muun muassa perinne-, kylä- ja kotiseutuyhdistykset.

Kunnan eri osa-alueiden olisi luotava oma matkailuprofiili ja omat palvelutuotteet täydentämään alueen kokonaismatkailutarjontaa. Keskusalueen, erityisesti Saariselän, toimiessa matkailijoita puoleensa vetävänä magneettina matkailijavirtoja pitäisi hajauttaa kunnan sisällä esimerkiksi päiväretkien muodossa. Brennerin (2005) mielestä mat-

kailukeskukset voisivatkin olla lähtöpeisteitä, eräänlaisia portteja, matkoille tuntemattomaan, attraktiiviseen maaseutuun. Tässä tapauksessa matkustusmalli olisi nimeltään *base camp* (Oppermann 1995; Stewart & Vogt 1997), *hub-and-spoke* (McKercher & Lew 2004) tai *base site* (Lau & McKercher 2007). Malleja tulkiten matkailijat pitävät keskusta tukikohtanaan ja tekevät sieltä (päivä)retkiä ympäristöön. Luonnollisesti infrastruktuurin, kuten tiestön, kunto ja liikenneyhteyksien toimivuus ovat perusedellytyksiä alueellisten tuotepakettien ja -kokonaisuuksien luomiselle. Muilla osaluodeilla erikoistuttaisiin sellaisiin matkailupalveluihin, joita ytimestä ei löydy tai niitä ei voida siellä tuottaa ja kehittää. Tällaisia ovat paikalliseen luontoon ja kulttuuriin liittyvät tuotteet. Keskusalueen sisäinen sekä keskusalueen ja lähiseudun yhteistyö perustuu siten nähtävyyksien, attraktioiden ja palveluiden hajauttamiseen.

Esimerkiksi Skotlannissa (Getz 1981, 1986) on ehdotettu attraktioiden luomista ja majoituspalveluiden sijoittamista keskusten ulkopuolelle, jotta kasvusysäykset tavoittaisivat maaseudun. Viime vuosina perinteisten rantalomakeskusten matkailutuotetta (*sea, sun, sand*) on pyritty monipuolistamaan täydentämällä sitä muun muassa lähialueiden kulttuurivetovoimalla. Tästä ovat esimerkkejä Malta (Markwick 1999, 2001), entinen Jugoslavia (Jordan 2000; Hall 2003), Kreikka (Andriotis 2001, 2006), Kypros (Sharpley 2003) ja Meksiko (Torres 2002a; Brenner 2005). Kyse on siis nykyisten matkailutuotteiden täydentämisestä, lisäarvosta tuotekirjoon, ei alkuperäisen tuotteen korvaamisesta (ks. Ashworth & Tunbridge 2005).

Inarin kunnan ytimessä Saariselän tarjonta perustuu monipuolisiin matkailupalveluihin, Ivalon Ivalojokeen sekä yksityiseen

ja julkiseen palveluvarustukseen ja Inarin Inarijärveen sekä saamelaiskulttuuriin Siidoineen ja muine kulttuuritapahtumineen. Periferiassa Nellimin kylän matkailullinen rooli painottuu ortodoksisuuteen, kolttasaamelaiskulttuuriin sekä savottakulttuuriin/tukkilaisperinteeseen ja Inarijärveen, kun Menesjärven vahvuudet ovat Lemmenjoen kansallispuistossa ja kultamaissa. Kutturin suunnan ominaispiirteet liittyvät ennen muuta kultamaihin, ja Partakko–Sevettijärvi–Näätäjä-alueella korostuvat Inarijärvi, ortodoksisuus, kolttasaamelaiskulttuuri sekä Näätäjäjoen lohi. Lisäksi on muistettava kunnan eri osa-alueilla järjestettävät erilaiset tapahtumat (kyläjuhlat, pilkkikilpailut, porokilpailut yms.). Itse asiassa Saariselän strategiassa (Saariselkä 2020... 2004: 32, 46) nostetaan esille kesäaktiiviteettien kehittämisessä kunnan muilta osa-alueilta joet (Sota-, Ivalo-, Lutto-, Suomujoki) ja Inarijärvi. Lisäksi mainitaan Ivalojoen Kultala, Inarin Siida, Lemmenjoki, Raja-Jooseppi sekä Saariselän välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Tankavaara, Vuotso, Lokka ja Porttipahta osana matkailukeskuksen tarjontaa.

Yhteistyön kautta keskusalueen ja kunnan muiden osa-alueiden tuotteet täydentäisivät toisiaan muodostaen verkoston. Muiden alueiden rooli olisi toimia viipymän pidentäjänä ydinalueen nykyisille asiakkaille ja/tai houkuttaa kohdealueelle, kuntaan, ytimen asiakkaista poikkeavia matkailijasegmenttejä. Mitä monipuolisemmat ovat kunnan osa-alueiden vetovoimatekijät, sitä paremmat mahdollisuudet se antaa matkailun hajauttamiselle laajemmalle maantieteelliselle alueelle.

(2) *Välitöntä matkailutuloa saavien yritystoimialojen ja välillistä matkailutuloa saavien yritystoimialojen yhteistyötä on tiivistettävä ytimen sisällä sekä ytimen ja periferian välillä.* Toomanin

(1997a, 1997b) mukaan paikallistasolla on vahvistettava ja rakennettava elinkeinon välille linkkejä jo kehitysprosessin alkuvaiheissa, jotta alueen elinkeinorakenne olisi jatkossa mahdollisimman monipuolinen. Mitä monipuolisempaa on kunnan osa-alueiden elinkeinotoiminta, sitä paremmat mahdollisuudet se antaa tyydyttää matkailuelinkeinon välillistä kysyntää.

Pohjoisilla alueilla yhteistyömahdollisuudet liittyvät pitkälti maa- ja metsätalouteen, kalatalouteen, porotalouteen ja käsityöalaan (ks. myös Saarin 2003, 2007; Leinonen 2006). Kyseiset elinkeinot tarjoavat alueille tavallisia työpaikkoja eikä pelkästään työtilaisuuksia majoitus- ja ravitsemisalalla nuorille naisille. Esimerkiksi maa- ja metsätalouden, kalatalouden ja porotalouden kytkennät koskevat alkutuotantoa raaka-aineiden näkökulmasta. Kehitysmaiden kontekstissa maatalouden linkittäminen matkailuun on saanut kirjallisuudessa (esim. Telfer & Wall 1996, 2000; Walpone & Goodwin 2000; Torres 2002b, 2003; Fleischer & Tchetchik 2005) runsaasti huomiota osakseen. Maatalouden, metsätalouden (esim. loma- ja kiinteistörakentaminen, matkailureitistöjen infrastruktuuri), kalatalouden, porotalouden ja käsityöalan osalta kyse voi olla jopa pienimuotoisesta jalostuksesta. Myös (ohjelma)palveluiden kautta yhteistyö koskee maataloutta (perinteiset työtavat), metsätaloutta (savottakulttuuri, tukkilaisperinne), kalataloutta (kalastuskulttuuri ja -perinne) ja porotaloutta (poronhoitokulttuuri ja -perinne).

Matkailuelinkeinon näkökulmasta porotalous olisi hyvin mielenkiintoinen yhteistyökumppani. Poro tarjoaa yhtymäkohtia alkutuotantoon (esim. lihantuotanto), jalostukseen (esim. elintarvikkeet, matkamuistot) ja palveluihin (esim. porosafarit). Samoin käsityöala (esim. nahka- ja luutyöt) on kyt-

köksissä porotalouteen. Lisäksi poroa ja porotaloutta käytetään laajalti matkailualueiden ja -kohteiden imagonrakentamisessa.

(3) *Alueellisen ja toiminnallisen yhteistyön avainasana on paikallisuus.* Matkailun myönteisten sosiaalis-taloudellisten vaikutusten levittäminen paikallistasolla laajemmalle maantieteelliselle alueelle on sidoksissa siihen, kuinka hyvin lukuisat paikalliset toimijat pystytään sitomaan matkailun suunnittelu- ja kehitysprosesseihin. Paikallisuuden huomioon ottaminen on erityinen haaste matkailun kansainvälistymisprosessille. Pohjois-Suomen suuret matkailukeskukset ovat tällä hetkellä kansallisten – tulevaisuudessa ehkä kansainvälisten – kaupunkikeskusten etäispäätteinä (Kauppila 2004). Kansainvälisillä yrityksillä on usein omat välitysketjunsä tavara- ja palvelutuotannossa, jolloin kytkennät paikallistasolle saattavat jäädä vaatimattomiksi. Esimerkiksi alppialueiden (Barker 1982), Itävallan alppikylien (Kariel & Kariel 1982; Kariel 1989a, 1989b, 1993) ja Yhdysvaltojen Smoky Mountain alueen (Tooman 1997a, 1997b) tutkimuksissa korostetaan matkailun kehitysprosessin säilyttämistä paikallistason hallinnassa. Tämä tukee myös kestäväen kehityksen periaatteita.

Paikallisyhteisö olisi sitoutettava laajalaisesti matkailusuunnitteluprosessiin jo alusta alkaen. Mukaan olisi saatava matkailuelinkeinon lisäksi muut matkailuun kytköksissä olevat elinkeinot. Tällöin varmistettaisiin se, että strategioissa ja suunnitelmissa näkyisi mahdollisimman laaja paikallistason tahtotila. Näin sitouduttaisiin paremmin yhteisten visioiden, tavoitteiden ja keinojen taakse. Samalla suunnitelma mielletäisiin alueella omaksi. Tällöin kehittämisen kontrolli olisi ainakin osittain paikallistasolla, mikä edesauttaisi matkailun

hyötyvaikutusten kohdistumista kyseiselle aluetasolle (Keller 1987). Matkailua on siis pyrittävä kehittämään alueen ehdoilla ja sen omista lähtökohdista, sisäsyntyisesti.

Suunnitteluvaiheen jälkeen seuraa toteutusvaihe. Se, kuinka hyvin matkailukeskusten myönteiset (talous)vaikutukset näkyvät paikallistasolla, riippuu matkailun kehityksen luonteesta. Pearcen (1981: 14–16, 1991: 67–77) esille nostama niin sanottu katalyyttinen kehitys olisi tavoiteltava tila. Siinä alkusysäys tulee useimmiten alueen ulkopuolisilta yrityksiltä, jotka toimivat ikään kuin katalyyttinä prosessissa. Katalyyttisessä katsannossa myös paikallinen yritystoiminta osallistuu kehitysprosessiin. Näin ollen hankintaketjut aluetalouden sisällä ovat pidemmät ja vastaavasti vuodot aluetaloudesta pienemmät, mikä merkitsee suurempia kerrannaisvaikutuksia. Samalla vaikutukset kohdistuvat laajemmalle maantieteelliselle alueelle. Edellistä tukevat Brittonin (1980, 1982) tutkimustulokset: mitä ylempänä yritystoiminnan kontrolli on paikallistasolta katsottuna, sitä vähäisemmät ovat kohdealueelle koituvat myönteiset vaikutukset. Mikäli yritystoiminta on paikallisessa omistuksessa, sitoutuminen alueen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen on syvällisempää kuin päinvastaisessa tapauksessa. Lisäksi voidaan olettaa, että paikallisväestöllä on luonnostaan verkostoja sekä ytimen sisällä että laajemmin ympäriöivälle alueelle.

Lähteet

- Andriotis, K. (2001). Tourism Planning and Development in Crete: Recent Tourism Policies and their Efficacy. *Journal of Sustainable Tourism* 9: 4, 298–316.
- Andriotis, K. (2006). Researching the development gap between the hinterland and the coast – evidence from the island of Crete. *Tourism Management* 27: 4, 629–639.

- Ashworth, G. J. & J. E. Tunbridge (2005). Moving from Blue to Grey Tourism: Reinventing Malta. *Tourism Recreation Research* 30: 1, 45–54.
- Barker, M. L. (1982). Traditional Landscape and Mass Tourism in the Alps. *The Geographical Review* 72: 4, 395–415.
- Botterill, D., Owen, R. E., Emanuel, L., Foster, N., Gale, T., Nelson, C. & M. Selby (2000). Perceptions from Periphery: The Experience of Wales. Teoksessa Brown, F. & D. Hall (toim.): *Tourism in Peripheral Areas: Case Studies*, 7–38. Channel View Publications, Clevedon.
- Brenner, L. (2005). State-planned Tourism Destinations: The Case of Huatulco, Mexico. *Tourism Geographies* 7: 2, 138–164.
- Brenner, L. & A. G. Aguilar (2002). Luxury Tourism and Regional Development in Mexico. *The Professional Geographer* 54: 4, 500–520.
- Britton, S. G. (1980). A conceptual model of tourism in a peripheral economy. Teoksessa Pearce, D. G. (toim.): *Tourism in the South Pacific: the contribution of research to development and planning*, 1–12. University of Canterbury, NZ National Commission for Unesco/Department of Geography, NZ MAB Report no. 6.
- Britton, S. G. (1982). The Political Economy of Tourism in the Third World. *Annals of Tourism Research* 9: 3, 331–358.
- Britton, S. (1991). Tourism, capital, and place: towards a critical geography. *Environment and Planning D* 9: 4, 451–478.
- Brohman, J. (1996). New Directions in Tourism for Third World Development. *Annals of Tourism Research* 23: 1, 48–70.
- Brown, F. (2006). Dynamics of Core and Periphery in Tourism: Changing yet Staying the Same! *Tourism Recreation Research* 31: 1, 79–81.
- Burns, P. (1999). Paradoxes in Planning: Tourism Elitism or Brutalism? *Annals of Tourism Research* 26: 2, 329–348.
- Chant, S. (1992). Tourism in Latin America: perspectives from Mexico and Costa Rica. Teoksessa Harrison, D. (toim.): *Tourism and the Less Developed Countries*, 85–101. Belhaven Press, London.
- Christaller, W. (1963). Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions - underdeveloped countries - recreation areas. *Regional Science Association; Papers XII, Lund Congress 1963*, 95–105.
- Dahles, H. (2000). Tourism, small enterprises and community development. Teoksessa Richards, G. & D. Hall (toim.): *Tourism and Sustainable Community Development*, 154–169. Routledge, London and New York.
- Diagne, A. K. (2004). Tourism Development and its Impacts in the Senegalese Petite Côte: A Geographical Case Study in Centre–Periphery Relations. *Tourism Geographies* 6: 4, 472–492.
- Edensor, T. (1998). *Tourists at the Taj. Performance and Meaning at a Symbolic Site*. 223 s. Routledge, London and New York.
- Fleischer, A. & A. Tchetchnik (2005). Does rural tourism benefit from agriculture? *Tourism Management* 26: 4, 493–501.
- Friedmann, J. (1966). *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*. 279 s. M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts.
- Getz, D. (1981). Tourism and Rural Settlement Policy. *Scottish Geographical Magazine* 97: 3, 158–168.
- Getz, D. (1986). Tourism and Population Change: Long-Term Impacts of Tourism in the Badenoch and Strathspey District of the Scottish Highlands. *Scottish Geographical Magazine* 102: 2, 113–126.
- Hall, D. (2003). Rejuvenation, Diversification and Imagery: Sustainability Conflicts for Tourism Policy in Eastern Adriatic. *Journal of Sustainable Tourism* 11: 2–3, 280–294.
- Hills, T. L. & J. Lundgren (1977). The impact of tourism in the Caribbean: a methodological study. *Annals of Tourism Research* 4: 5, 248–267.
- Hirschman, A. O. (1970). *The Strategy of Economic Development*. 14. painos. 217 s. Yale University Press, New Haven.
- Huse, M., Gustavsen, T. & S. Almedal (1998). Tourism Impact Comparisons among Norwegian Towns. *Annals of Tourism Research* 25: 3, 721–738.
- Hussey, A. (1989). Tourism in a Balinese Village. *The Geographical Review* 79: 3, 311–325.
- Inarin kunnan elinkeinopoliittinen ohjelma 2006–2007 (2005). Julkaisematon selvitys. 9.7.2007. <<http://www.inlike.fi/main.php?sivu=elinkeinotoiminta>>
- Jenkins, C. L. (1982). The Effects of Scale in Tourism Projects in Developing Countries. *Annals of Tourism Research* 9: 2, 229–249.
- Jordan, P. (2000). Restructuring Croatia's Coastal Resorts: Change, Sustainable Development and the Incorporation of Rural Hinterlands. *Journal of Sustainable Tourism* 8: 2, 525–539.
- Kamsma, T. & K. Bras (2000). Gili Trawangan – from desert island to 'marginal' paradise: local participation, small-scale entrepreneurs and outside investors in an Indonesian tourist destination. Teoksessa Richards, G. & D. Hall (toim.): *Tourism and Sustainable Community Development*, 170–184. Routledge, London and New York.
- Kariel, H. G. (1989a). Socio-Cultural Impacts of Tourism in the Austrian Alps. *Mountain Research and Development* 9: 1, 59–70.

- Kariel, H. G. (1989b). Tourism and Development: Perplexity or Panacea? *Journal of Travel Research* 28: 1, 2–6.
- Kariel, H. G. (1993). Tourism and Society in four Austrian Alpine Communities. *GeoJournal* 31: 4, 449–456.
- Kariel, H. G. & P. Kariel (1982). Socio-Cultural Impacts of Tourism: An Example from the Austrian Alps. *Geografiska Annaler* 64 B: 1, 1–16.
- Kauppila, P. (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. *Nordia Geographical Publications* 33: 1. 260 s.
- Kauppila, P. (2006). Matkailukeskusten muuttuvat toiminnot tilassa ja ajassa: teoreettinen näkökulma. *Matkailututkimus* 2: 1, 19–40.
- Kauppila, P., Rusanen, J. & T. Muilu (2005). Pohjois-Suomen suurten matkailukeskusten ja niiden sijaintikuntien väestökehitys: paikkatietonäkökulma. *Matkailututkimus* 1: 1, 26–45.
- Keller, C. P. (1987). Stages of peripheral tourism development – Canada's Northwest Territories. *Tourism Management* 8: 1, 20–32.
- Khan, M. M. (1997). Tourism Development and Dependency Theory: Mass Tourism vs. Ecotourism. *Annals of Tourism Research* 24: 4, 988–991.
- Lapin matkailustrategia 2007–2010 (2007). Lappi – Elämänvoimaa. 30.10.2007. <<http://www.lapinliitto.fi/matkailu/index.html>>
- Lasanta, T., Laguna, M. & S. M. Vicente-Serrano (2007). Do tourism-based ski resorts contribute to the homogeneous development of the Mediterranean mountains? A case study in the Central Spanish Pyrenees. *Tourism Management* 28: 5, 1326–1339.
- Lau, G. & B. McKercher (2007). Understanding tourist movement patterns in a destination: A GIS approach. *Tourism and Hospitality Research* 7: 1, 39–49.
- Leinonen, R. (2006). Maa- ja metsätaloutta, matkailua vai teollisuutta? Koillis-Suomen yksityisen ja julkisen sektorin toimijoiden näkökulmia aluekehitykseen. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, tutkimuksia* 1/2006, 9–42.
- Leinonen, R., Kauppila, P. & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005. *Matkailun edistämiskeskus A*: 155. 116 s.
- Lumijärvi, T. (1983). Aluetaloudelliset kehitysteoriat, erityisesti keskus–periferia-mallit aluepolitiikan tulkitusjoihin. *Tampereen yliopisto, aluetiede, tutkimuksia, sarja B* 31/83. 139 s.
- Lundgren, J. O. J. (1975). Tourist penetration/the tourist product/entrepreneurial response. *Tourism as a Factor in National and Regional Development, Occasional Paper* 4, 60–70.
- Markwick, M. (1999). Malta's tourism industry since 1985: diversification, cultural tourism and issues of sustainability. *Scottish Geographical Journal* 115: 1, 53–72.
- Markwick, M. (2001). Alternative Tourism: Change, Commodification and Contestation of Malta's Landscapes. *Geography* 86: 3, 250–255.
- Mbaiwa, J. E. (2005a). Enclave tourism and its socio-economic impacts in the Okavango Delta, Botswana. *Tourism Management* 26: 2, 157–172.
- Mbaiwa, J. E. (2005b). The Problems and Prospects of Sustainable Tourism Development in the Okavango Delta, Botswana. *Journal of Sustainable Tourism* 13: 3, 203–227.
- McKee, D. L., Dean, R. D. & W. H. Leahy (toim.). (1970). *Regional Economics: Theory and Practice*. 264 s. The Free Press, New York. (sivut 93–103).
- McKercher, B. & A. A. Lew (2004). Tourist Flows and the Spatial Distribution of Tourists. *Teoksessa* Lew, A. A., Hall, C. M. & A. M. Williams (toim.): *A Companion to Tourism*, 36–48. Blackwell, Malden, Oxford and Carlton.
- Meyer-Arendt, K. J., Sambrook, R. A. & B. M. Kermath (1992). Seaside Resorts in the Dominican Republic: A Typology. *Journal of Geography* 91: 5, 219–225.
- Mitchell, R. E. & D. G. Reid (2001). Community Integration: Island Tourism in Peru. *Annals of Tourism Research* 28: 1, 113–139.
- Myrdal, G. (1964). *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. 167 s. Gerald Duckworth, London.
- Oppermann, M. (1995). A Model of Travel Itineraries. *Journal of Travel Research* 33: 4, 57–61.
- Papatheodorou, A. (2004). Exploring the Evolution of Tourism Resorts. *Annals of Tourism Research* 31: 1, 219–237.
- Pearce, D. G. (1981). *Topics in Applied Geography. Tourist Development*. 112 s. Longman, London.
- Pearce, D. G. (1991). *Tourist Development*. 2. painos. 342 s. Longman, Harlow.
- Perroux, F. (1955). Note sur la notion de 'pole de croissance'. *Cahiers de l'Institut de Science Economique Appliquee, Serie D, No. 8*.
- Porter, M. E. (1991). *Kansakuntien kilpailuetu*. 879 s. Otava, Helsinki.
- Prideaux, B. (2000). The resort development spectrum – a new approach to modelling resort development. *Tourism Management* 21: 3, 225–240.
- Prideaux, B. (2004). The Resort Development Spectrum: The Case of The Gold Coast, Australia. *Tourism Geographies* 6: 1, 26–58.
- Rinne, P. & O. Saastamoinen (2005). Local Economic Role of Nature-based Tourism in Kuhmo Municipality, Eastern Finland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 5: 2, 89–101.

- Rodenburg, E. E. (1980). The Effects of Scale in Economic Development: Tourism in Bali. *Annals of Tourism Research* 7: 2, 177–196.
- 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 Tourism and Hospitality* 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.
- Saariselkä 2020. Arktisen luontopalveluiden, liikunnan ja hyvinvoinnin lomakeskus (2004). Julkaisu- maton selvitys. 53 s. Haaga Tutkimus.
- Sambrook, R. A., Kermath, B. M. & R. N. Thomas (1992). Seaside Resort Development in the Dominican Republic. *Journal of Cultural Geography* 12: 2, 65–75.
- Scheyvens, R. (2002). *Tourism for Development. Empowering Communities*. 273. Pearson, Harlow.
- Sharpley, R. (2003). Tourism, Modernisation and Development on the Island of Cyprus: Challenges and Policy Responses. *Journal of Sustainable Tourism* 11: 2–3, 246–265.
- Sharpley, R. & D. J. Telfer (toim.) (2002). *Tourism and Development. Concepts and Issues*. 397 s. Channel View Publications, Clevedon.
- Shaw, B. J. & G. Shaw (1999). 'Sun, Sand and Sales': Enclave Tourism and Local Entrepreneurship in Indonesia. *Current Issues in Tourism* 2: 1, 68–81.
- Stewart, S. I. & C. A. Vogt (1997). Multi-Destination Trip Patterns. *Annals of Tourism Research* 24: 2, 458–461.
- Telfer, D. J. & G. Wall (1996). Linkages between Tourism and Food Production. *Annals of Tourism Research* 23: 3, 635–653.
- Telfer, D. J. & G. Wall (2000). Strengthening backward economic linkages: local food purchasing by three Indonesian hotels. *Tourism Geographies* 2: 4, 421–447.
- Tooman, L. A. (1997a). Applications of the Life-Cycle Model in Tourism. *Annals of Tourism Research* 24: 1, 214–234.
- Tooman, L. A. (1997b). Multipliers and Life Cycles: A Comparison of Methods for Evaluating Tourism and Its Impacts. *Journal of Economic Issues* 31: 4, 918–932.
- Torres, R. (2002a). Cancun's tourism development from a Fordist spectrum of analysis. *Tourist Studies* 2: 1, 87–116.
- Torres, R. (2002b). Toward a better understanding of tourism and agriculture linkages in the Yucatan: tourist food consumption and preferences. *Tourism Geographies* 4: 3, 282–306.
- Torres, R. (2003). Linkages Between Tourism and Agriculture in Mexico. *Annals of Tourism Research* 30: 3, 546–566.
- Vatanen, E., Pirkonen, J., Ahonen, A., Hyppönen, M. & I. Mäenpää (2006). Luonnon käyttöön perustuvien elinkeinojen paikallistaloudelliset vaikutukset Inarissa. *Metsätieteen aikakauskirja* 4/2006, 435–451.
- Virtanen, E., Vesterinen, N. & M. Ahonen (2006). Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. *KTM, julkaisu* 21/2006. 102 s.
- Vuoristo, K.-V. (2002). Regional and structural patterns of tourism in Finland. *Fennia* 180: 1–2, 251–259.
- Vuoristo, K.-V. & N. Vesterinen (2001). *Lumen ja Suven maa. Suomen matkailumaantiede*. 343 s. WSOY, Helsinki.
- Wall, G. (1996). Integrating Integrated Resorts. *Annals of Tourism Research* 23: 3, 713–717.
- Wall, G. (1997). Scale Effects on Tourism Multipliers. *Annals of Tourism Research* 24: 2, 446–450.
- Walpole, M. J. & H. J. Goodwin (2000). Local Economic Impacts of Dragon Tourism in Indonesia. *Annals of Tourism Research* 27: 3, 559–576.
- Weaver, D. B. (1998). Peripheries of the Periphery: Tourism in Tobago and Barbuda. *Annals of Tourism Research* 25: 2, 292–313.
- Zhang, J., Madsen, B. & C. Jensen-Butler (2007). Regional Economic Impacts of Tourism: The Case of Denmark. *Regional Studies* 41: 6, 839–853.

Muut lähteet

Tilastokeskuksen ruutuaineisto
Tilastokeskuksen alueellinen tietokanta (SuomiCD
1993, 1998, 2002, 2004, 2006)

Riikka Leinonen

Inarin kunta Lapin matkailun aluerakenteessa: matkailutarjonnan ja -kysynnän tarkastelu

Johdanto

Maantieteen näkökulmasta tarkasteltuna matkailu koostuu kolmesta keskeisestä osa-alueesta, joita ovat matkailun lähtöalueet, matkailijoita vastaanottavat alueet eli matkailun kohdealueet ja näiden väliset matkailureitit. Tämän Neil Leiperin (1979) esittämän matkailusysteemin keskeisiä elementtejä ovat lähtöalueella matkailijoiden motiivit ja kohdealueella vetovoimatekijät. Lähtöalueella matkailija päättää lähteä matkalle, koska hänellä on tarpeista rakentuva motiivi tai motiiveja matkustaa. Motiivit toimivat tällöin matkailun työntövoimatekijöinä. Kohdealueella on puolestaan fyysisiä ja mielikuviin perustuvia vetovoimatekijöitä, jotka voivat vastata matkailijan tarpeisiin ja motiiveihin ja ohjata siten hänen kohdevalintaansa. Matkailututkimuksessa tällaista matkailijoiden motiivien (kysynnän) ja kohdealueen ominaispiirteisiin liittyvien vetovoimatekijöiden (tarjonnan) vuorovaikutusta kutsutaan työntö- ja vetovoimamalliksi (Rämet ym. 2004: 17; ks. Yuan & McDonald 1990; Järviluoma 1994; Saarinen 1995). Kohdealueen vetovoimatekijät kuvaavat siis tarjontaa, jolla matkailijoiden ilmentämä kysyntä voidaan tyydyttää.

Matkailullinen vetovoima on eräs keskeisimmistä matkailun muotoihin ja volyymiin

vaikuttavista tekijöistä. Alan Lew'n (1987: 554) ja Seppo Ahon (1994: 175) mukaan vetovoima koostuu kaikista niistä matkakohteen tekijöistä, jotka saavat aikaan vierailuhaluutta kohteen sijaintipaikkakunnan ulkopuolisessa väestössä. Yksi yleisimmin käytetyistä vetovoimatekijöiden luokituksista on Michael Petersin (1969: 148–149) esittämä. Hän jakaa valtioiden ja alueiden matkailijoita houkuttelevat tekijät viiteen ryhmään, jotka ovat kulttuuri (mm. muinaismuistot, museot, instituutiot ja uskonnon erityispiirteet), perinteet (mm. kansalliset juhlat, taide, käsityöt, musiikki, paikallinen elämäntapa), luonto (mm. eläimistö, kasvisto, uimarannat, luonnonmuodostumat jne.), viihde/huvitukset (mm. huvipuistot, eläintarhat, urheilutapahtumat, kasinot, teatterit) sekä muut vetovoimatekijät (ilmasto, terveyskylpylät ja muut ainutlaatuisuudet). Huomionarvoista on, että Petersin vetoimaluokittelu ei sisällä matkakohteen saavutettavuutta eikä matkailun primaarista palveluvarustusta, kuten majoitus- ja ravitsemispalveluiden tarjontaa. Varsinaisen vetovoiman ohella myös kyseisillä tekijöillä on merkittävä asema kohdealueen kiinnostavuuden määrittelyssä (ks. Aho 1994: 176–177; Kostianen 1994: 12–13).

Suomen matkailun aluerakennetta on selvitetty Matkailun edistämiskeskuksen

julkaisemana tutkimussarjana 1970-luvun lopulla (Artman ym. 1978), 1980-luvun puolivälissä (Vuoristo & Santasalo 1985), 1990-luvun alussa (Vuoristo & Santasalo 1992) ja 2000-luvun puolivälissä (Leinonen ym. 2007). Perinteisesti aluerakennetutkimuksissa on keskitytty matkailutarjontaan eli inventoitu Suomen kuntien matkailullista vetovoimaa luokittelemalla kunnat sekä niiden vetovoimaa että palvelutarjontaa kuvaavien indikaattorien avulla. Tutkimuksissa käytetyt indikaattorit on muodostettu muokkaamalla ja täydentämällä Petersin (1969) vetovoimaluokittelua, joka soveltuu vetovoiman määrittämiseen myös kuntatasolla (Vuoristo & Santasalo 1985: 15–17). Indikaattorit on jaettu neljään ryhmään, jotka ovat majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalvelut, ohjelma- ja tapahtumapalvelut, kulttuurivetovoima sekä luonnonvetovoima. Saavutettavuuteen liittyvät liikennepalvelut on huomioitu ensimmäistä kertaa vuoden 1991 aluerakennetutkimuksessa (Vuoristo & Santasalo 1992). Oulun yliopiston maantieteen laitoksella laadittuun Suomen matkailun aluerakenne 2005 -tutkimukseen (Leinonen ym. 2007) sisällytettiin uusina elementteinä matkailukysynnän sekä tarjonnan ja kysynnän kohtaamisen tarkastelu.

Tässä artikkelissa tarkastellaan Inarin kunnan asemaa ja sen kehitystä Lapin matkailun aluerakenteessa. Lapin läänin kunnat luokitellaan vuoden 2005 matkailutarjonnan ja -kysynnän perusteella. Matkailutarjontaa selvitetään ryhmittelemällä kunnat eri tason matkailukunniksi niiden luonnonvetovoiman, kulttuurivetovoiman, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden sekä ohjelmapalveluiden ja tapahtumien tarjonnan perusteella. Matkailutarjonnan ohella työssä selvitetään kotimaisen ja kansainvälisen sekä vapaa-ajan- ja työmatkailuun liittyvän kysynnän alueellista jakautumista kunnittain.

Lisäksi työssä esitetään yhteenveto matkailutarjonnan ja -kysynnän kohtaamisesta Lapin läänin kunnissa.

Artikkeli perustuu Oulun yliopiston maantieteen laitoksella laaditun Suomen matkailun aluerakenne 2005 -tutkimuksen tuloksiin. Työssä käytetyt aineistot ja menetelmät on raportoitu laajasti Matkailun edistämiskeskuksen julkaisemassa tutkimusraportissa (Leinonen ym. 2007).

Artikkeli etenee siten, että johdannon jälkeen toisessa luvussa käsitellään matkailutarjontaa. Inarin kunnan asemaa Lapin matkailun aluerakenteessa tarkastellaan ensiksi lähes 30 vuoden ajanjaksolla Suomen matkailun aluerakenne -tutkimussarjaan perustuen ja yksityiskohtaisemmin vuoden 2005 tilanteen mukaan. Seuraavaksi selvitetään Lapin läänin kuntien matkailukysyntää, minkä jälkeen esitetään tarjonnan ja kysynnän kohtaaminen. Artikkelin lopussa on yhteenveto ja pohdinta.

Matkailutarjonta

Matkailutarjonnan kehitys Inarin kunnassa

Suomen kuntien matkailutarjontaa on selvitetty neljä kertaa 1970-luvun lopulta 2000-luvun puoliväliin ulottuvan ajanjakson aikana (Artman ym. 1978; Vuoristo & Santasalo 1985, 1992; Leinonen ym. 2007). Tutkimusten tulokset eivät ole suoraan vertailukelpoisia toisiinsa, sillä tarkastelujakson aikana menetelmää on kehitetty ja tarjontaa mittaavia indikaattoreita sekä aineistopohjaa on muutettu. Lisäksi keskeistä käsitteistöä on osin uudistettu.

Ensimmäisessä Suomen matkailun aluerakennetta kartoittaneessa tutkimuksessa (Artman ym. 1978) vetovoimatekijät jaettiin kulttuuriin, luontoon ja palveluihin, jotka viittasivat ainoastaan majoitus- ja ravitsemispalveluihin. Kuntien kulttuuri- ja luontotekijät määriteltiin joko kansainvälisen, valtakunnallisen tai maakunnallisen tason tekijöiksi. Vastaavasti kunnat jaettiin kolmelle tasolle (I–III) majoitus- ja ravitsemispalveluiden määrän ja monipuolisuuden mukaan. Vetovoimaltaan ja palvelutarjonnaltaan vaatimattomimmat kunnat jäivät luokituksen ulkopuolelle. Tarkastelun lopputuloksena matkailukeskuksiksi määritetyt kunnat sijoitettiin johonkin kolmesta matkailukeskusluokasta (A–C). Suurin osa Suomen kunnista ei kuitenkaan yltänyt varsinaiseksi matkailukeskukseksi ja jäi siten luokituksen ulkopuolelle (Artman ym. 1978: 27–31, 73).

Vuoden 1978 aluerakennetutkimuksessa Inarin kunta sijoittui kolmiportaisella asteikolla majoitus- ja ravitsemispalveluissa sekä luonnonvetovoimassa ylimpään kansainväliseen luokkaan (taulukko 1). Kunnan kulttuuritekijät määritettiin valtakunnalliselle II-tasolle. Inarin kunta oli jo

tuolloin A-luokan matkailukeskus (Artman ym. 1978: liite I). A-luokka on edustanut ylintä matkailukeskus/kuntaluokkaa ensimmäisestä aluerakennetutkimuksesta lähtien. Vastaavasti kaikissa aluerakennetutkimuksissa on päädytty hierarkkiseen matkailualuejärjestelmään, jossa ylimmissä luokissa on vain vähän kuntia ja alimmissa luokissa eniten.

Vuosien 1985, 1991 ja 2005 aluerakennetutkimuksissa (Vuoristo & Santasalo 1985, 1992; Leinonen ym. 2007) Suomen kunnat ryhmiteltiin neljään luokkaan (MI–MIV) majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden tarjonnan perusteella, neljään luokkaan (LI–LIV) luonnonvetovoiman perusteella, neljään luokkaan (KI–KIV) kulttuurivetoisuuden perusteella ja neljään luokkaan (OI–OIV) ohjelmalveluiden ja tapahtumien tarjonnan perusteella. Tämän jälkeen synteessissä jokainen kunta sijoittui johonkin neljästä matkailukeskus/kuntaluokasta (A–D). Vuoden 1985 aluerakenneselvitys (Vuoristo & Santasalo 1985) poikkeaa myöhemmistä tutkimuksista siinä, että liikennepalvelut eivät olleet tarkastelussa mukana, vaan M-pääryhmä viittasi ainoastaan majoitus- ja ravitsemispalveluiden tar-

Taulukko 1. Inarin kunnan matkailutarjonta vuosina 1978, 1985, 1991 ja 2005 (Artman ym. 1978; Vuoristo & Santasalo 1985, 1992; Leinonen ym. 2007).

Vuosi	Majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalvelut	Luonnonvetovoima	Kulttuuri-vetovoima	Ohjelmapalvelut ja tapahtumat	Matkailukeskus/kuntaluokka
1978	I*	I	II	-	A
1985	MI*	LI	KIV	OII	A
1991	MI	LI	KIII	OI	A
2005	MI	LI	KII	OI	A

* Liikennepalvelut eivät ole mukana vuoden 1978 ja 1985 tutkimuksissa.

jontaan. Tuolloin luokituksessa ei myöskään varsinaisesti ollut neljättä luokkaa, vaan alimman tason kunnat jäivät luokituksen ulkopuolelle.

Inarin kunta on kuulunut vetovoimaisimmalle I-tasolle majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden tarjonnassa sekä luonnonvetovoimassa kaikissa aluerakenneselvityksissä (ks. taulukko 1). Kunta on parantanut asemiaan kulttuurivetovoimassa siten, että se nousi uusimmassa aluerakennetutkimuksessa KII-luokkaan (Leinonen ym. 2007). Ohjelmapalvelut ja tapahtumat tulivat indikaattoriksi vuoden 1985 selvityksessä, jolloin Inarin kunta sijoittui toiseksi ylimmälle OII-tasolle (Vuoristo & Santasalo 1985). Kunnan ohjelmapalveluiden ja tapahtumien tarjonta arvioitiin kuitenkin maamme kärkeen vuosien 1991 ja 2005 tutkimuksissa (Vuoristo & Santasalo 1992; Leinonen ym. 2007).

Suomen matkailun aluerakenne -tutkimussarja kattaa lähes 30 vuoden ajanjakson. Vaikka tutkimukset eivät ole suoraan vertailukelpoisia keskenään, Inarin kunta on pysynyt A-luokan matkailukuntana koko tarkastelujakson ajan. Kunnan vetovoimaisuus on perustunut pitkälti luonnonvetovoimaan sekä runsaaseen ja monipuoliseen matkailupalvelutarjontaan. Myös kulttuurivetovoimassa ja sen matkailullisessa hyödyntämisessä näyttäisi tapahtuneen myönteistä kehitystä.

Lapin läänin kuntien matkailutarjonta vuonna 2005

Vuoden 2005 aluerakennetutkimuksessa (Leinonen ym. 2007) viisi Lapin vahvaa matkailukuntaa – Enontekiö, Inari, Kittilä, Kolari ja Rovaniemi – nousee esiin majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden

tarjonnassa ylimmän MI-tason kuntina (taulukko 2). Kyseiset kunnat ovat Enontekiötä lukuun ottamatta myös ohjelmapalveluiden ja tapahtumien osalta OI-tasolla. Lisäksi tähän luokkaan kuuluu Muonio.

Pohjois-Suomi osoittautui aluerakennetutkimuksessa selvästi maamme luonnonvetovoimaisimmaksi alueeksi. Ylimpään LI-luokkaan sijoittuikin peräti puolet Lapin läänin kunnista. Luonnontekijöiltään muista kunnista erottui erityisesti Inari, joka sai tarkastelussa eniten pisteitä luonnonvetovoimaa mitanneilla indikaattoreilla. Inarin menestys selittyy osaltaan kunnan laajalla pinta-alalla. Pinta-alaltaan suurelle alueelle mahtuu todennäköisesti enemmän erilaisia vetovoimaelementtejä kuin pienempiin kuntiin.

Lapin läänin alueella ei sen sijaan ole lainkaan kulttuurivetovoimassa ylimpään KI-luokkaan kuuluvia kuntia. On huomattava, että tutkimuksessa keskityttiin käytännön syistä pitkälti aineellisen kulttuurin kautta rakentuvaan vetovoimaisuuteen. Näin ollen esimerkiksi kansainvälisen matkailun kannalta tunnettu ja vetovoimainen saamelaiskulttuuri sisältyi tarkasteluun ainoastaan saamelaismuseon kautta.

Aluerakennetutkimuksessa kunnat ryhmiteltiin neljään matkailukuntaluokkaan (A, B, C ja D) vuoden 2005 matkailutarjonnan – vetovoimatekijöiden ja palveluiden – monipuolisuuden ja runsauden mukaan. Alimman D-luokan kunnat ymmärretään potentiaalisina matkailukuntina. Matkailukuntaluokitus on synteesi luonnonvetovoiman, kulttuurivetovoiman, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden sekä ohjelmapalveluiden ja tapahtumien luokituksista. Lapin läänin kuntien sijoittuminen matkailukuntaluokkiin on esitetty kuvassa 1 ja taulukossa 2.

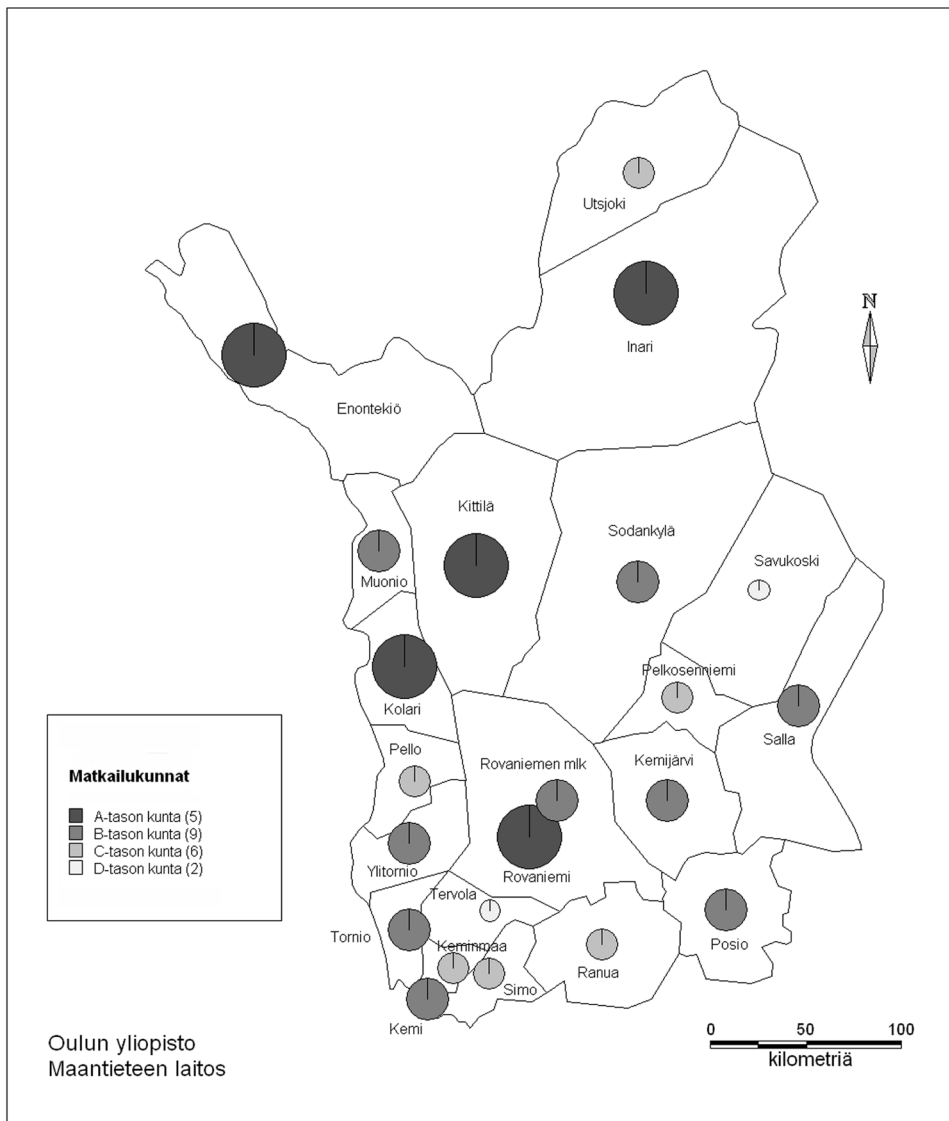
Taulukko 2. Lapin läänin kuntien matkailutarjonta vuonna 2005 (Leinonen ym. 2007).

Kunta	Majoitus-, ravitsemis- ja liikenne- palvelut	Luonnon- vetovoima	Kulttuuri- vetovoima	Ohjelma- palvelut ja tapahtumat	Matkailu- kunta- luokka
Inari	MI	LI	KII	OI	A
Kittilä	MI	LI	KIII	OI	A
Rovaniemi	MI	LII	KII	OI	A
Enontekiö	MI	LI	KIII	OII	A
Kolari	MI	LII	KIV	OI	A
Muonio	MII	LI	KIII	OI	B
Sodankylä	MII	LI	KIII	OII	B
Kemijärvi	MII	LI	KIV	OII	B
Posio	MII	LI	KIV	OII	B
Rovaniemen mlk	MII	LI	KIV	OII	B
Salla	MII	LI	KIV	OII	B
Kemi	MII	LII	KII	OII	B
Tornio	MII	LII	KII	OII	B
Ylitornio	MII	LII	KIV	OII	B
Utsjoki	MIII	LI	KIV	OIII	C
Pelkosenniemi	MIII	LII	KIV	OII	C
Pello	MIII	LII	KIV	OII	C
Keminmaa	MIII	LII	KIV	OIII	C
Ranua	MIII	LII	KIV	OIII	C
Simo	MIII	LII	KIV	OIII	C
Savukoski	MIV	LI	KIV	OIII	D
Tervola	MIV	LII	KIV	OIV	D

Alueellisessa tarkastelussa ylimmän A-tason kuntina erottuu viisi kuntaa Lapin läänistä (kuva 1). A-luokassa on kaikkiaan 20 Suomen kuntaa. Yksikään Lapin kunta ei yllä ylimmälle tasolle kaikissa neljässä veto-voimaelementissä eli luonnonvetovoimassa, kulttuurivetovoimassa, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluissa sekä ohjelmapalveluissa ja tapahtumissa. Inari ja Kittilä ovat palvelutarjonnalla sekä vetovoiman määrällä ja monipuolisuudella mitattuna merkittäviä

matkailukuntia, sillä ne sijoittuvat ylimmäl-
le tasolle luonnonvetovoiman, majoitus-,
ravitsemis- ja liikennepalveluiden sekä
ohjelma- ja tapahtumatarjonnan ansiosta.
Muut Lapin läänissä sijaitsevat A-luokan
matkailukunnat ovat Enontekiö, Kolari ja
Rovaniemi.

Edelliseen aluerakennetutkimukseen
(Vuoristo & Santasalo 1992) verrattuna
uusina kuntina ylimpään A-luokkaan ovat
nousseet Lapin kunnista Enontekiö, Kit-



Kuva 1. Lapin läänin matkailukunnat vuonna 2005 (Leinonen ym. 2007).

tilä ja Kolari. Merkittävin tekijä tähän on palvelurakenteen kehittyminen. Varsinkin perinteisten matkailukuntien Kittilän ja Kolarin nousu oli odotettavissa, sillä Levin ja Ylläksen matkailukeskukset ovat kasvaneet

ja kehittyneet viimeisen 15 vuoden aikana huomattavasti.

Suurin osa (68 %) Lapin kunnista sijoittuu vetovoimaisuudeltaan keskitasolle, B- ja C-luokkiin (ks. kuva 1). Nämä ovat varteen-

otettavia matkailukuntia, joiden vetovoima ja palvelutarjonta vaihtelevat kuitenkin huomattavasti. B-tasolla on kuntia, jotka ovat lähellä A-tasoa. Näitä ovat erityisesti Muonio (LI + OI), mutta myös Kemijärvi, Posio, Rovaniemen maalaiskunta, Salla ja Sodankylä (LI + OII). Varsin monipuolisia B-tason matkailukuntia edustavat kaikissa vetovoimaelementeissä toiseen luokkaan sijoittuneet Kemi ja Tornio. Myös C-tason kuntien joukossa luontopainotteinen Utsjoki ylittää luokan vähimmäisvaatimukset selvästi.

Alimmalle D-tasolle sijoittuvat kunnat, Savukoski ja Tervola, edustavat potentiaalisia matkailukuntia, joiden matkailun kehittymiselle on tulevaisuudessa edellytyksiä (ks. Vuoristo & Santasalo 1992: 76). Kunnissa on luonnonvetovoimaa, mutta matkailupalvelutarjonta jää vähäiseksi.

Matkailukysyntä

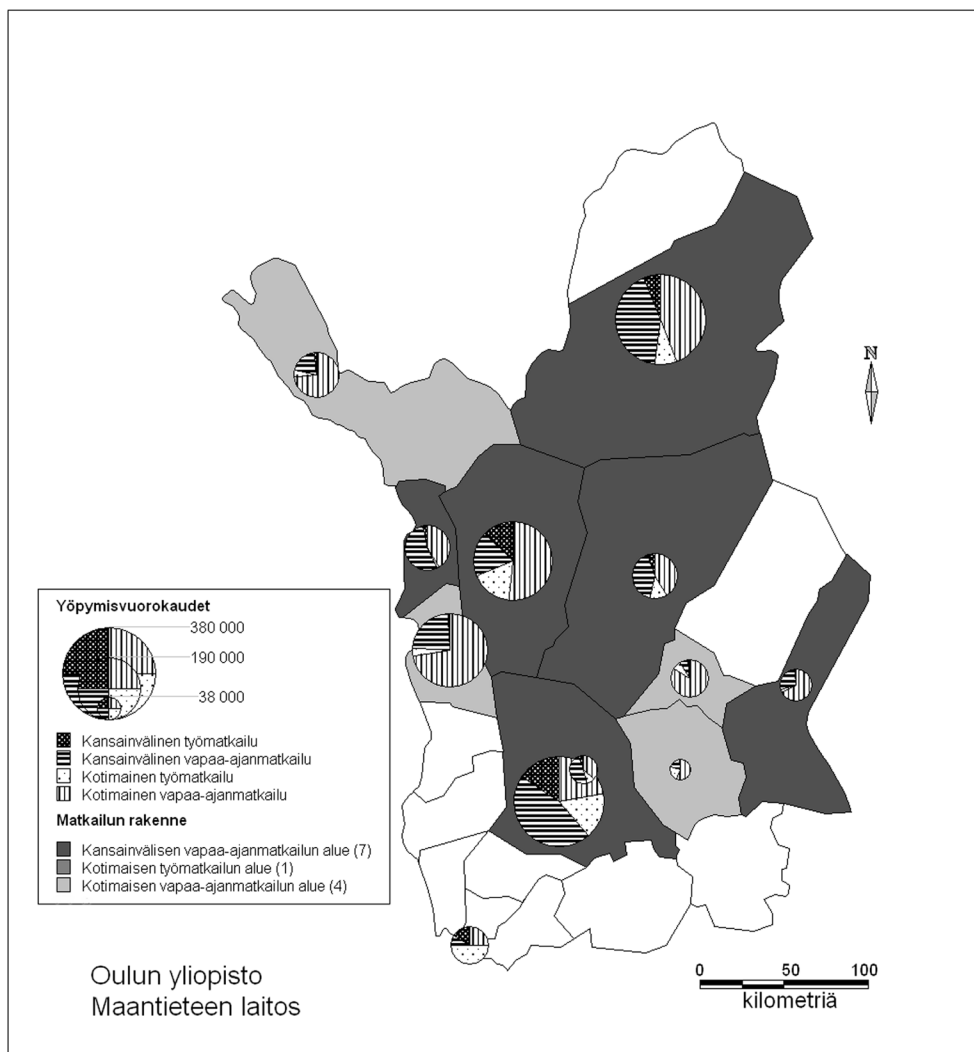
Vuoden 2005 matkailun aluerakennetutkimuksessa (Leinonen ym. 2007) tarkasteltiin matkailutarjonnan ohella Suomen kuntien matkailukysyntää. Kysyntää selvitettiin vuonna 2005 rekisteröidyillä yöpymisvuorokausilla Kauppilan (1998) kehittämän matkailualueiden rakenneanalyysin (MARA:n) avulla. Virallinen tilastointi kattoi Lapin läänin 22 kunnasta 12 (SVT 2006). Kunnat tyypiteltiin matkan tarkoituksen ja matkailijoiden lähtömaan suhteellisiin osuuksiin perustuen neljään kenttään, jotka ovat kotimainen vapaa-ajanmatkailu, kotimainen työmatkailu, kansainvälinen vapaa-ajanmatkailu ja kansainvälinen työmatkailu. Noin puolet Suomen yöpymisvuorokausista kertyi kotimaisesta vapaa-ajanmatkailusta ja lähes neljännes, 24 prosenttia, kotimaisesta työmatkailusta vuonna 2005. Kansainvälisen

vapaa-ajanmatkailun osuus oli 16 prosenttia yöpymisistä ja kansainvälisen työmatkailun osuus 10 prosenttia yöpymisistä (SVT 2006: 67). Mikäli kunnan kansainvälisten yöpymisten osuus ylitti koko maan vastaavan osuuden, se tyypiteltiin kansainvälisen matkailun alueeksi. Työmatkailun alueeksi luokiteltiin ne kunnat, joissa työmatkailuun liittyneiden yöpymisten osuus ylitti koko maan vastaavan osuuden.

Matkailun rakennetta esittävässä kuvassa 2 kunnan pohjaväri viittaa matkailun rakenneanalyysillä määritettyyn matkailu-alueyyppiin ja ympyrän koko kuvaa kaikkien rekisteröityjen yöpymisvuorokausien määrää. Ympyrädiagrammit on jaettu neljään osaan kotimaisten ja kansainvälisten sekä vapaa-ajan- ja työmatkailuyöpymisten osuuksien perusteella. Kartalla valkoisiksi jääneistä kunnista ei ole tilastoitua tietoa yöpymisvuorokausista, mihin on syynä tilastointikriteerit täyttävien majoitusliikkeiden vähäisyys.

Lapin läänin kunnista eniten yöpymisvuorokausia kertyi vuonna 2005 Inarissa, jossa kirjattiin 375 451 yöpymistä (kuva 2). Seuraavina tulivat muut vahvat matkailukunnat Rovaniemi (359 397 yöpymistä), Kittilä (271 640 yöpymistä) ja Kolari (267 339 yöpymistä). Myös Sodankylässä, Muoniossa ja Enontekiöllä tilastoitui yli 100 000 yöpymisvuorokautta (SVT 2006: 68).

On huomioitava, että nykyinen tilastointiperiaate ei ole tasapuolinen maaseutualueille ja kaupungeille, koska majoitusmuodot vaihtelevat alueittain. Suurin osa kaupunkien kaupallisesta majoitustarjonnasta ja -kysynnästä on mukana tilastoissa, mutta maaseutualueilla erityisesti kotimaisen vapaa-ajanmatkailun kysyntä kohdistuu paljolti tilastoimattomiin majoitusmuotoihin, kuten yksittäisiin vuokrattaviin mökkeihin ja omiin, yritysten tai yhteisöjen loma-asuntoi-



Kuva 2. Lapin läänin kuntien matkailun rakenne ja yöpymisvuorokaudet vuonna 2005 (SVT 2006).

hin. Toisaalta sukulaisten ja tuttavien luona yövytään erityisesti kaupungeissa mutta myös maaseutualueilla. Nämäkin yöpymiset, kuten myös päivävierailut, ovat tarkastelun ulkopuolella (Kauppila 1999: 88–89).

Yhteensä neljässä Lapin läänin kunnassa – Enontekiöllä, Kemijärvellä, Kolarissa ja Pelkosenniemellä – matkailu on rakenteel-

taan kotimaista vapaa-ajanmatkailua, kun kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun alueiksi luokiteltiin peräti seitsemän lappilaista kuntaa (ks. kuva 2). Jälkimmäiseen luokkaan kuuluvat Inari, Kittilä, Muonio, Rovaniemi, Rovaniemen maalaiskunta, Salla ja Sodankylä. Inarin kunnassa kirjatusta yöpymisistä 48 prosenttia oli ulkomaalaisten matkaili-

Taulukko 3. Inarin kunnan, Lapin läänin ja koko maan matkailukysyntä vuonna 2005 (SVT 2006: 67–68).

	Inarin kunta	Lapin lääni	Koko Suomi
Yöpymisvuorokaudet	375 451	2 004 649	17 259 037
Kotimaan matkailijat	51,9 %	60,5 %	73,9 %
Kansainväliset matkailijat	48,1 %	39,5 %	26,1 %
Vapaa-ajanmatka	86,3 %	82,9 %	66,6 %
Ammattiin liittyvä matka	13,1 %	16,1 %	31,0 %
Muu matka	0,6 %	1,0 %	2,4 %

joiden yöpymisiä vuonna 2005 (taulukko 3). Kansainvälisistä matkailijoista Inarissa yöpyivät eniten saksalaiset ja ranskalaiset. Rovaniemellä (61 %), Muoniossa (57 %) ja Rovaniemen maalaiskunnassa (54 %) kansainvälisten yöpymisten osuus oli yli puolet rekisteröidyistä yöpymisvuorokausista. Koko maassa kansainväliset yöpymiset kattoivat vain reilun neljänneksen yöpymisistä, kun Lapissa vastaava osuus oli 40 prosenttia (SVT 2006: 54–59). Lapin läänin kunnista ainoastaan Kemän matkailua voidaan luonnehtia kotimaiseksi työmatkailuksi. Kansainvälisen työmatkailun alueita Lapissa ei ole lainkaan. Yleisesti ottaen työmatkailu – kotimainen ja kansainvälinen – keskittyy kaupunkeihin.

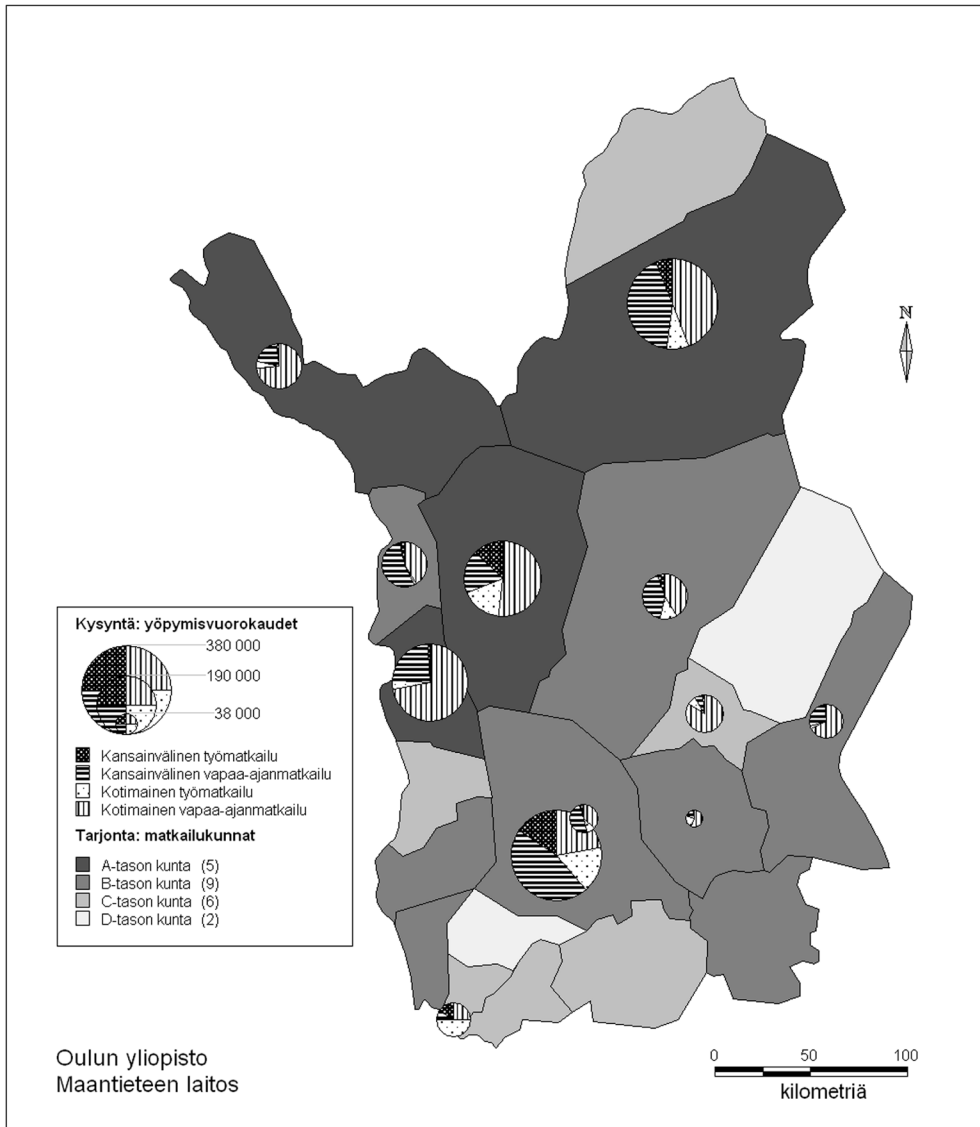
Matkailutarjonnan ja -kysynnän kohtaaminen

Uusimmassa matkailun aluerakennetutkimuksessa (Leinonen ym. 2007) matkailutarjonnan ja -kysynnän kohtaamista tarkasteltiin vertaamalla kuntien vetovoimaa matkailukysyntään eli rekisteröityihin yöpymisvuorokausiin (SVT 2006). Matkailutarjonnan suhteen kunnat määritettiin

A-, B-, C- ja D-tason matkailukunniksi. Matkailukuntatasot on merkitty kuvan 3 karttapohjalle harmaan sävyinä ja kysyntä esitetään ympyrädiagrammein, joiden koko määräytyy kaikkien rekisteröityjen yöpymisvuorokausien mukaan. Ympyrädiagrammit on jaettu neljään osaan kotimaisten ja kansainvälisten vapaa-ajan- ja työmatkailuyöpymisten osuuksien perusteella.

Lapin läänin matkailutarjonnassa vahvimpia ovat viisi ylimmän tason matkailukuntaa Inari, Kittilä, Enontekiö, Kolari ja Rovaniemi (kuva 3). Absoluuttisesti tarkasteltuna kysyntä on painottunut samoihin kuntiin. Inarissa kirjattiin määrällisesti eniten yöpymisvuorokausia vuonna 2005. Seuraavina tulivat Rovaniemi, Kittilä ja Kolari. Myös Enontekiöllä ja tarjonnan suhteen toiseksi ylimmän B-tason kunnissa Sodankylässä ja Muoniossa tilastoitin yli 100 000 yöpymisvuorokautta. Näin ollen matkailun tarjonta- ja kysyntätekiöt näyttäisivät kohtaavan Lapin läänissä hyvin.

Suuressa osassa Lapin läänin kuntia matkailukysyntä vastaa -tarjontaa eli kunnan asemaa matkailukuntaluokituksessa. Rovaniemi ja useat napapiirin pohjoispuolella sijaitsevat perinteiset matkailukunnat Inari mukaan lukien näyttäytyvät matkailun



Kuva 3. Matkailutarjonta (matkailukunnat) ja -kysyntä (yöpymisvuorokaudet) Lapin läänin kunnissa vuonna 2005 (Leinonen ym. 2007; SVT 2006).

aluerakenteessa merkittävimpinä sekä matkailutarjonnan että -kysynnän suhteen. Sen sijaan tarjonta ja kysyntä ovat vähäisempiä Etelä-Lapissa.

Yhteenveto ja pohdinta

Artikkelin tarkoituksena oli selvittää Inarin kunnan asemaa ja sen kehitystä Lapin matkailun aluerakenteessa sekä luokitella Lapin

läänin kunnat vuoden 2005 matkailutarjonnan ja -kysynnän perusteella. Tarkastelu perustui Suomen matkailun aluerakenne 2005 -tutkimukseen (Leinonen ym. 2007). Lapin läänin matkailullista vetovoimaa tarkasteltiin kuntatasolla luonnonvetovoiman, kulttuuri- vetovoiman, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden sekä ohjelmapalveluiden ja tapahtumien tarjonnan pohjalta. Tarjonnan ohella työssä selvitettiin matkailukysynnän alueellista jakautumista rekisteröidyillä yöpymisvuorokausilla. Lisäksi esitettiin yhteenvedo matkailutarjonnan ja -kysynnän kohtaamisesta Lapin läänin kunnissa.

Kuntien matkailutarjontaa on selvitetty Suomen matkailun aluerakenne -tutkimus- sarjassa lähes 30 vuotta kattavalla ajanjak- solla (ks. Artman ym. 1978; Vuoristo & Santasalo 1985, 1992; Leinonen ym. 2007). Vaikka tutkimukset eivät ole suoraan ver- tailukelpoisia keskenään, Inarin kunta on säilyttänyt paikkansa maamme matkailu- tarjonnan kärkikuntien joukossa koko tar- kastelujakson ajan. Kunnan vetovoimaisuus on perustunut pitkälti luonnonvetovoimaan sekä matkailupalvelutarjontaan, ja se on arvioitu ylimmän A-luokan matkailukes- kukseksi/kunnaksi kaikissa aluerakenne- tutkimuksissa.

Vuoden 2005 matkailutarjonnan mukaan maamme luonnonvetovoimaiset kunnat sijaitsivat Pohjois-Suomessa ja Inari erottuu luonnontekijöiltään muista kunnista. Useat Lapin matkailukunnat Inari mukaan lukien ovat vahvoja sekä majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden että ohjelmapalveluiden ja tapahtumien tarjonnassa. Sen sijaan kult- tuurivetovoima jää Lapissa hieman muuta maata vähäisemmäksi.

Lapin läänin kunnat ryhmiteltiin hie- rarkkisesti neljään matkailukuntaluokkaan (A, B, C ja D) vuoden 2005 matkailu- tarjonnan – vetovomatekijöiden ja palve-

luiden – mukaan. Tarjonnassa vahvimpia A-tason matkailukuntia ovat Enontekiö, Inari, Kittilä, Kolari ja Rovaniemi. Suurin osa Lapin läänin kunnista (68 %) sijoittuu matkailukuntatasoltaan B- ja C-luokkiin. Nämä ovat varteenotettavia matkailukun- tia, joiden palvelutarjonta ja vetovoima vaihtelevat huomattavasti. Vaatimattomim- malle D-tasolle luokitelluissa Tervolassa ja Savukoskella on kehittämispotentiaalia, koska niissä on luonnonvetovoimaa mut- ta matkailupalvelutarjonta jää vähäiseksi. Näissä kunnissa matkailua on mahdollista kehittää tuotteistamalla jo olemassa olevia vetovomatekijöitä ja lisäämällä majoitus- ja ravitsemispalveluita.

Matkailukysyntä on yöpymisvuorokausien määrällä mitattuna suurinta Lapin läänin kunnista Inarissa, jossa kirjattiin määrälli- sesti eniten yöpymisvuorokausia vuonna 2005. Seuraavina tulivat muut perinteiset matkailukunnat: läänin pääkaupunki Rova- niemi sekä Kittilä ja Kolari, joissa maamme keskeiset matkailukeskukset Levi ja Ylläs sijaitsivat.

Matkailutarjonnan ja -kysynnän kohtaamista tarkasteltiin vertaamalla vetovoimaan ja palveluihin perustuvaa matkailukunta- luokitusta vuonna 2005 rekisteröityihin yöpymisvuorokausiin. Suuressa osassa Lapin läänin kuntia matkailukysyntä vastaa tarjontaa. Mikäli kunta sijoittui vetovoi- maltaan ylimpiin matkailukuntaluokkiin, siellä kertyi todennäköisesti myös runsaasti yöpymisvuorokausia. Inarin kunta näyt- täytyy Lapin matkailun aluerakenteessa merkittävänä sekä matkailutarjonnan että -kysynnän suhteen. Tarjonnan ja kysynnän mukaan vahvoja alueita ovat myös Rovanie- mi ja useat muut napapiirin pohjoispuolella sijaitsivat matkailukunnat. Sen sijaan Etelä- Lapissa matkailutarjonta ja -kysyntä jäävät vähäisemmiksi.

Lapin läänin matkailu on pääasiassa vapaa-ajanmatkailua. Suurin osa Suomen yöpymisvuorokausista kertyi kotimaisesta vapaa-ajanmatkailusta vuonna 2005, kun Lapin matkailua luonnehti huomattava kansainvälisten vapaa-ajanmatkailijoiden osuus (SVT 2006). Matkailualueiden rakenneanalyysissä kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun alueisiin sijoittui peräti seitsemän Lapin läänin kuntaa Inari mukaan lukien (Leinonen ym. 2007). Tämän matkailualueityypin vahvuuksia ovat luonnonvetovoima sekä runsas ja monipuolinen palvelutarjonta. Ainoastaan kulttuurivetovoima jää alueityypissä melko vähäiseksi, mitä selittää osaltaan se, että aluerakennetutkimuksessa käytetyt indikaattorit mittasivat kulttuurin aineellisia elementtejä. Tästä syystä esimerkiksi saamelaiskulttuuri huomioitiin ainoastaan Inarissa sijaitsevan saamelaismuseon kautta. Kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun alueiden vetovoimaisuus perustuu pitkälti sijaintitekijöihin, liikennepalveluihin ja erityisvetovoimaan. Lapissa on maantielikenteen rajanylitysmahdollisuuksia kolmeen maahan ja kansainvälistä liikennettä palvelevia lentoasemia. Kansainvälisen vapaa-ajanmatkailun alueista matkailukuntatasoltaan A-luokkaan yltävät vain Lapin vahvat matkailukunnat Inari, Kittilä ja Rovaniemi. Näillä paikkakunnilla on erityisiä matkailu- vetovoimaelementtejä, kuten Saariselän ja Levin matkailukeskukset sekä joulupukki ja napapiiri. Inari ja Kittilä sijoittuvatkin muista Lapin kunnista poiketen ensimmäiseen luokkaan peräti kolmessa vetovoimaelementissä: luonnonvetovoimassa, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalveluiden sekä ohjelmapalveluiden ja tapahtumien tarjonnassa. Inari on myös kulttuurivetovoimassa toiseksi ylimmällä KII-tasolla.

Inarin kunta on usealla mittarilla tarkasteltuna Lapin läänin tärkein matkailukunta.

Vuoden 2005 matkailun aluerakennetutkimuksessa (Leinonen ym. 2007) se osoitautui palvelutarjonnalla sekä vetovoiman määrällä ja monipuolisuudella mitattuna Lapin läänin merkittävimmäksi kunnaksi ja koko Suomen luonnonvetovoimaisimmaksi kunnaksi. Inarissa rekisteröitiin yli 375 000 yöpymistä vuonna 2005, mikä on enemmän kuin missään muussa Lapin läänin kunnassa. Tilastot osoittavat, että kunnan monipuolista vetovoimaa on otettu matkailukäyttöön varsin menestyksekkäästi ja matkailun kehittämistyöllä on saavutettu tuloksia. Runsaat ja monipuoliset tarjontatekijät luovat hyvät edellytykset matkailun kehittämiseksi myös jatkossa. Inarin kunnan ja koko Lapin matkailun tulevaisuuden kannalta on lupaavaa, että luontoon perustuva matkailu nähdään eräänä nopeimmin kasvavana matkailun muotona maailmassa (ks. Fennell 1999).

Lähteet

- Aho, S. (1994). Matkailullisen vetovoiman koostumus ja esiintuominen. *Teoksessa* Aho, S. (toim.): *Matkailun vetovoimatekijät tutkimuskohteina*, 171–190. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.
- Artman, H., R. Helle & K.-V. Vuoristo (1978). Suomen matkailun aluerakenne. *Matkailun edistämiskeskus A*: 12. 75 s.
- Fennell, D. A. (1999). *Ecotourism: an introduction*. 319 s. Routledge, London.
- Järviluoma, J. (1994). Matkailun työntö- ja vetovoimatekijät ja niiden heijastuminen lomakohteen valintaan. *Teoksessa* Aho, S. (toim.): *Matkailun vetovoimatekijät tutkimuskohteina*, 31–48. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.
- Kauppila, P. (1998). Alueet matkailutuotteena – matkailun muutokset erässä Pohjois-Suomen kunnissa vuosina 1987–96. *Nordia Tiedonantoja* 1/1998. 40 s.
- Kauppila, P. (1999). Suomen matkailutilastoinnin problematiikka: alueellinen näkökulma. *Terra* 111: 2, 85–90.
- Kostiainen, A. (1994). Matkailun vetovoimatekijät historiatieteen näkökulmasta. *Teoksessa* Aho, S. (toim.): *Matkailun vetovoimatekijät tutkimuskohteina*, 11–21. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.

- Leinonen, R., P. Kauppila & J. Saarinen (2007). Suomen matkailun aluerakenne 2005: Tutkimusraportti. *Matkailun edistämiskeskus A*: 155. 115 s.
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist and the industry. *Annals of Tourism Research* 6: 2, 390–407.
- Lew, A. (1987). A framework of tourist attraction research. *Annals of Tourism Research* 14: 3, 553–575.
- Peters, M. (1969). *International tourism. The economics and development of the international tourist trade*. 286 s. Hutchinson, London.
- Rämet, J., P. Kauppila & J. Saarinen (2004). Matkailijat maantieteellisen tutkimuksen kohteena: matkailijatyypin ja kohdealueiden suhde ja muutos. *Terra* 116: 1, 17–23.
- Saarinen, J. (1995). Matkailualueen hahmottuminen ja matkailun vetovoimatekijät: esimerkkinä Saariselän matkailualue. *Teoksessa Aho, S. & H. Ilola (toim.): Matkailu alueellisena ilmiönä*, 105–122. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.
- SVT 2006 = *Suomen virallinen tilasto*. Liikenne ja matkailu 2006. Matkailutilasto 2006. Tilastokeskus, Helsinki.
- Vuoristo, K.-V. & T. Santasalo (1985). Suomen matkailun aluerakenne 1985. *Matkailun edistämiskeskus A*: 54. 72 s.
- Vuoristo, K.-V. & T. Santasalo (1992). Suomen matkailun aluerakenne 1991. *Matkailun edistämiskeskus A*: 74. 93 s.
- Yuan, S. & C. McDonald (1990). Motivational determinates of international pleasure time. *Journal of Travel Research* 29: 1, 42–44.

Kaisa Herranen & Tanja Vallo

Inarin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä

Johdanto

Matkailun merkitys elinkeinona ja taloudellisena ilmiönä on huomioitu nykyään laajasti (esim. Hemmi & Vuoristo 1993: 10; Wall & Mathieson 2006: 71–72). Matkailu ei kuitenkaan kasva tasaisesti eri alueilla, vaan eroja on havaittavissa niin kansainvälisellä, alueellisella kuin paikallisellakin tasolla (Hall & Page 2006: 1). Tästä huolimatta matkailulla on positiivinen vaikutus yhteiskunnalliseen taloudelliseen kehitykseen riippumatta maan kehitystasosta (Hemmi ym. 1987: 103). Sekä teollisuus- että kehitysmaissa matkailu onkin määritelty erääksi välineeksi luoda työllisyyttä ja tuloja (Ryan 2003: 154).

Matkailuun käsitteenä sisältyy sekä huvia- että työmatkailu. Matkailun voidaankin määritellä tarkoittavan ihmisten liikkumista ja toimimista tavallisen jokapäiväisen asuin- ja työympäristönsä ulkopuolella. Samalla matkailu on vuorovaikutusta lähtö- ja kohdealueiden välillä (Vuoristo 2002: 20–22). Matkailuelinkeinon palvelujen kautta matkailun lähtöalueiden kysyntä kohtaa tarjonnan kohdealueilla (Hemmi & Vuoristo 1993: 10).

Matkailulla on erilaisia vaikutuksia kohdealueille. Vaikutukset jaetaan usein taloudellisiin, ympäristöllisiin ja kulttuuris-sosiaalisiin (esim. Mathieson & Wall 1992;

Weaver & Opperman 2000; Ryan 2003). Tässä tutkimuksessa käsitellään matkailun taloudellisia vaikutuksia, jotka syntyvät kun kohdealueilla vierailevien matkailijoiden hankkimat tavarat ja erilaiset palvelut synnyttävät alueelle uusia työpaikkoja ja tuovat sinne tuloja. Nämä taloudelliset vaikutukset voidaan jakaa välittömiin, välillisiin ja johdettuihin vaikutuksiin kohdealueen talouteen ja työllisyyteen (kuva 1).

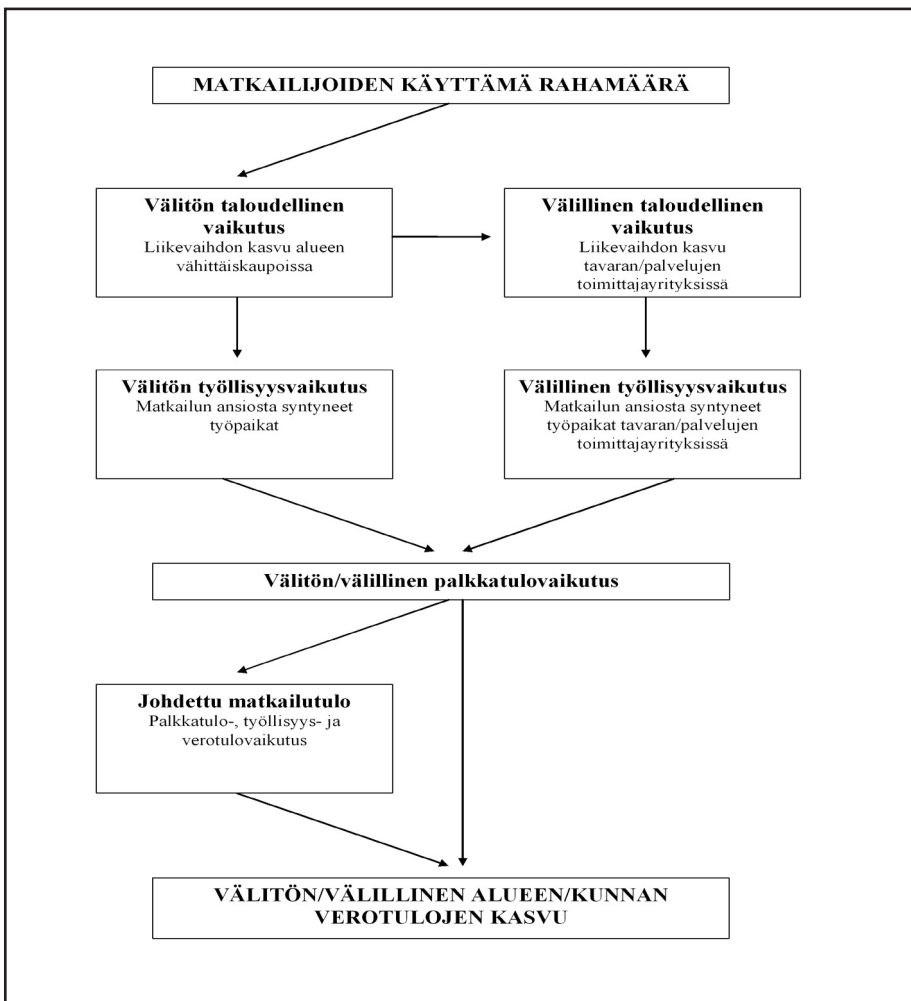
Tulo- ja työllisyysvaikutusten lisäksi matkailulla on myönteisiä vaikutuksia kunnan palveluvarustukseen, joka monipuolistuu ja lisääntyy kysynnän kasvaessa (Juntheikki 2003: 3). Lisäksi matkailu synnyttää kysyntää myös alueen ulkopuolella palveluissa, joita alue itse ei pysty tarjoamaan (Hätälä & Kauppila 1999: 37). Aina ei voida kuitenkaan taata, että kaikki matkailun taloudelliset vaikutukset olisivat myönteisiä tai ongelmattomia (Hemmi ym. 1987: 108; Ryan 2003: 150; Wall & Mathieson 2006: 70). Hemmin ja Vuoriston (1993: 154) mukaan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksia käsitellessä on otettava erityisesti huomioon voimakas alueellinen keskittyminen sekä alan kausiluontoisuus.

Hätälän ja Kauppilan (1999: 38) mukaan tutkimustieto matkailun taloudellisista vaikutuksista on tärkeää matkailun suunnittelun ja kehittämisen kannalta. Tässä tutkimuksessa käsitellään Inarin kunnan

matkailun taloudellisia vaikutuksia. Työ on osa Inarin matkailueurot ja -työpaikat -tutkimushanketta, joka perustuu Oulun yliopiston maantieteen laitoksen ja Inarin kunnan pitkäaikaiseen yhteistyöhön. Vastaavanlainen hanke on toteutettu myös vuosina 1998–1999 (Alakiuttu ym. 1999). Nykyinen hanke on kaksivaiheinen: ensimmäisessä osassa tutkitaan Inarin matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia (Rosqvist 2008) ja toisessa luodaan Inarin matkailun taloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä. Tässä työssä esitellään seurantajärjestelmän

avulla pystytään vuosittain selvittämään Inarin kunnan välitön matkailutulo ja kokonaismatkailutulo, välitön matkailutyöllisyys ja kokonaismatkailutyöllisyys sekä matkailutyöllisyyden verotulovaikutukset.

Työn alussa käydään läpi tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat sekä käytetty aineisto ja menetelmät. Tämän jälkeen esitellään varsinainen Inarin matkailun aluetaloudellisten vaikutusten seurantajärjestelmä. Työn lopussa on yhteenveto Inarin matkailutalouden keskeisistä tunnusluvuista vuodelta 2005.



Kuva 1. Matkailutulon ja työllisyysvaikutusten muodostuminen (Vuoristo 2002: 124, mukailtu).

Teoreettiset lähtökohdat

työpaikka- ja verotulovuodot johtuvat usein kausityöntekijöistä, jotka ovat monesti ulkopaikkakuntalaisia (Kauppila 1999a: 93; Kauppila & Ervasti 2001: 5).

Keskeiset käsitteet

Matkailun välittömät, välilliset ja johdetut talousvaikutukset ilmenevät sekä matkailutulona että -työllisyytenä. *Välittömällä matkailutulolla* tarkoitetaan liikevaihdon lisäystä niissä yrityksissä, joista matkailija ostaa tavaroita ja palveluja. Tämän taloudellisen toiminnan ansiosta syntyy työpaikkoja ja yritykset palkkaavat työntekijöitä, mikä aiheuttaa *välitöntä matkailutyöllisyyttä* (Hemmi ym. 1987: 107; Kauppila 1999a: 88, 1999b: 115).

Välillisellä matkailutulolla puolestaan viitataan liikevaihdon lisäykseen niissä yrityksissä, joista varsinaiset matkailuyritykset hankkivat tavaroita ja palveluja. Näin ollen näiden yritysten työntekijät ovat matkailun *välillisesti työllistämiä*. Tämä matkailun välillisten vaikutusten ketju voi jatkua samalla periaatteella useita kierroksia (Jyväälä 1981: 51; Hemmi ym. 1987: 111; Hemmi & Vuoristo 1993: 154).

Johdetuksi matkailutuloksi kutsutaan matkailun välittömästi tai välillisesti työllistämien henkilöiden tekemien ostojen aiheuttamaa taloudellista hyötyä. Näistä hankinnoista hyötyvissä yrityksissä syntyvät työpaikat aiheuttavat *johdettua matkailutyöllisyyttä* (Hemmi ym. 1987: 52, 112).

Kokonaismatkailutulo ja -työllisyys muodostuvat välittömistä, välillisistä ja johdetuista talousvaikutuksista (Vuoristo 2002: 123). Matkailulla on myös *verotulovaikutuksia*, sillä matkailun työllistämät ihmiset maksavat palkastaan kunnallisveroa (Hemmi ym. 1987: 107). Osa välittömistä, välillisistä ja johdetuista vaikutuksista kuitenkin niin sanotusti vuotaa pois paikkakunnalta. Nämä

Matkailun aluetaloudellisen tutkimuksen historia ja menetelmät

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten pohjoismainen tutkimustyö sai alkunsa 50- ja 60-lukujen taitteessa Ruotsissa (Kauppila 1999b: 117). Suomessa ensimmäiset aluetaloudelliset tutkimukset tehtiin 60- ja 70-luvuilla, jolloin julkaistiin Hangon (Falenius ym. 1963), Saimaan (Auvinen 1964) ja Kuusamon (Säkinen 1971) matkailutulotutkimukset.

1970-luvun lopulla Pohjoismaiden ministerineuvoston kehitystyön tuloksena syntyi pohjoismaiseksi malliksi kutsuttu matkailun aluetaloudellisten vaikutusten tutkimusmenetelmä (MEK 1983). Suomessa mallin toimivuutta testattiin ensimmäisenä Kuusamossa (Jyväälä 1981) ja Jyvääläskylässä (Holopainen 1981). Menetelmä jakaantuu tulo- ja menomenetelmään, joista edellinen suoritetaan yrityskyselyn ja jälkimmäinen matkailijakyselyn avulla (Kauppila 1999b: 117). Näiden kyselyjen avulla pyritään selvittämään yrityksille matkailusta aiheutuvaa tuloa ja matkailijoiden rahankäyttöä (Paajanen 1994: 32). Pohjoismaista mallia on 80-luvulta lähtien käytetty useimmissa Suomessa tehdyissä aluetaloudellisissa tutkimuksissa (Hemmi & Vuoristo 1993: 156). 2000-luvulla pohjoismaista mallia on sovellettu paikallisella tasolla esimerkiksi Oulussa (Boman ym. 2004), Lahdessa (Lahden seudun... 2005) ja Ähtärissä (Matkailun taloudelliset... 2005). Alueellisella tasolla mallia on sovellettu Savonlinnan seudulla (Sormunen ym. 2000), Uudellamaalla (Etelä-Suomen

Matkailun Kehitys Oy 2000) ja Mikkelin seudulla (Österlund & Ohtonen 2005).

Pohjoismainen malli on saanut kritiikkiä osakseen, sillä se on koettu muun muassa työlääksi, kalliiksi ja suurta ammattitaitoa vaativaksi (Kauppila 1999b: 116). Hätäjä ja Kauppila (1999) ovat kehittäneet niin sanotun Koillismaan mallin, jossa on pyritty ratkaisemaan pohjoismaisen mallin ongelmakohdat ja kehittämään menetelmää niin, että taloudellisten vaikutusten mittaamisen toiminta- ja toteutusperiaatteet olisivat standardoidut. Koillismaan mallissa on esimerkiksi tukeuduttu Tilastokeskuksen virallisiin tilastoihin pohjoismaista mallia enemmän, mikä muun muassa standardoi toimialaluokituksen, parantaa vertailtavuutta, yksinkertaistaa menetelmää ja keventää tutkimuksen empiiristä vaihetta. 2000-luvun tutkimuksissa Koillismaan mallia on sovellettu paikallistasolla esimerkiksi Kuusamossa (Kauppila & Ervasti 2001), Pelkosenniellä (Saarinen & Kauppila 2002), Koillis-Suomen kunnissa (Ervasti & Kauppila 2003; Juntheikki & Korhonen 2005) ja Kalajoella (Kutilainen 2004). Alueellisella tasolla menetelmää on käytetty Kainuussa (Juntheikki ym. 2002; Juntheikki 2003, 2004) ja Pohjois-Savossa (Tyni 2003). Mallia on sovellettu myös valtakunnan tasolle (Laakkonen 2002).

Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen on Suomessa käytetty myös panos–tuotos-mallia esimerkiksi Airolan (1985) ja Lankolan (1992) Turun kaupunkia koskevissa tutkimuksissa. Paajanen (1994: 41) on tiivistänyt tutkimuksissa käytetyn mallin peruseriaatteita. Hänen mukaansa panokset on selvitetty tutkimalla matkailijoiden kulutusvaatimusten tyydyttämiseksi käytettyjä resursseja ja tuotokset tarkastelemalla matkailijoiden rahankäyttöä. Aineistona on käytetty muun muassa tilastoja ja

matkailijoille tehtyjä haastatteluja. Ulkoisena muuttujana mallissa on matkailijoiden tavaroihin ja palveluihin käyttämä rahamäärä ja selitettävänä muuttujina eri toimialojen tuotanto ja työllisyys (Lankola 1992: 26).

Valtakunnallisen ja maakuntatason taloudellisia vaikutuksia voidaan tutkia satelliittikirjanpitoon perustuvalla mallilla (esim. Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy 2001; Savela ym. 2004; Konttinen 2005, 2006). YK, EU, WTO ja OECD hyväksyvät suosituksen satelliittitilinpidoista vuonna 2000, ja Suomessa hanke toteutettiin 2004. Tietopohjan tälle järjestelmälle muodostavat kansantalouden tilinpito ja sitä täydentävät matkailutilastot. Tuloksena on tilastojärjestelmä, jossa kuvataan matkailun taloudellista merkitystä ja sen vaikutuksia matkailukäynnin, -tuotannon, -työllisyyden, kiinteän omaisuuden ja julkisten kulutusmenojen kautta (Etelä-Suomen matkailun Kehitys Oy 2001: 3; Savela ym. 2004: 11, 14).

Aineisto ja menetelmät

Tutkimusaineistona on käytetty Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin toimialoitettavia liikevaihtotietoja ja henkilötyövuosia vuodelta 2005. Tilastokeskuksen luvut koskevat ainoastaan elinkeinoelämää, joten julkista sektoria ei ole huomioitu niissä lainkaan. Erikseen on kuitenkin otettu huomioon Saariselän keskusvaraamon saama majoitustulo sekä Ilmailulaitoksen/Finavian henkilötyövuodet.

Matkailutulo- ja -työllisyysvaikutuksia laskehtaessa on käytetty ensimmäisen vaiheen tutkimuksessa (Rosqvist 2008) selvitettyjä matkailumyynniosuuksia, kokonaisvero-tulo-vaikutusten osuutta välittömästä matkailutulosta sekä työllisyysvuoto- ja verotulovuoto-osuutta. Seurantajärjestelmän kokonaismat-

kailutulon ja -työllisyyden laskemisessa ovat lisäksi olennaisia samaisessa tutkimuksessa lasketut kokonaisvaikutuksia ilmaisevat tulo- ja työllisyyskertoimet.

Seurantajärjestelmän laadinta perustuu Koillismaan malliin, jota on käytetty myös aiemmassa Inarin kunnasta tehdystä tutkimuksesta (Alakiuttu & Juntheikki 1999). Tämän lisäksi toimialaluokitus on pysynyt samana, joten tulokset ovat keskenään vertailukelpoisia. Tässä selvityksessä yleis- ja muu vähittäiskauppa on kuitenkin yhdistetty yhdeksi toimialaksi, vähittäiskaupaksi. Vertailun mahdollistamiseksi aiemman tutkimuksen tulotiedot vuodelta 1997 on ensin muutettu markoista euroiksi ja sitten vuoden 2005 rahanarvoon käyttämällä elinkustannusindeksiä (StatFin-tilastopalvelu 2007).

Kunta voi tässä esitellyn mallin mukaisesti käyttää ensimmäisen vaiheen tutkimuksen tunnuslukuja oletusarvoina vuosittaisessa aluetaloudellisten vaikutusten päivityksessä, joka tapahtuu Tilastokeskukselta saatavien tilastoaineistojen avulla. Samoja oletusarvoja ei kuitenkaan voida käyttää 5–7 vuotta

kauempaa matkailun muuttuvasta ja kehittyvästä luonteesta johtuen, joten myöhemmin tarvitaan jälleen uusi yksityiskohtainen tutkimus.

Inarin kunnan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset

Välitön matkailutulo

Inarin arvonlisäveroton välitön matkailutulo oli vuonna 2005 noin 60,6 miljoonaa euroa (taulukko 1). Suurimman osan, noin 44 prosenttia, välittömästä matkailutulosta sai majoitus- ja ravitsemistoiminta. Vähittäiskauppa sai tulosta vajaan kolmasosan ja virkistys- ja muut palvelut reilun kuudesosan.

Arvonlisäverollinen välitön matkailutulo vuonna 2005 oli yhteensä noin 71,3 miljoonaa euroa. Tästä korjaamo- ja huoltamotoiminnan saama tulo oli 4,7 miljoonaa, vähittäiskaupan 20,4 miljoonaa, majoitus-

Taulukko 1. Toimialoittainen arvonlisäveroton kokonaisliikevaihto (1000 €), matkailumyynnin osuus, välitön arvonlisäveroton matkailutulo (1000 €) ja välittömän arvonlisäverottoman matkailutulon osuus Inarissa vuonna 2005.

Toimiala	Kok.liikevaihto (ei alv) (1000 €)	Mmyynti (%)	Välitön matk.tulo (ei alv) (1000 €)	Välitön matk.tulo (ei alv) (%)
Korjaamot/ huoltamot	9 445	40.4	3 816	6.3
Vähittäiskauppa	41 507	41.1	17 059	28.2
Majoitus/ravitsemis	29 495	90.6	26 722	44.1
Liikenne	2 850	82.5	2 351	3.9
Virk./muut palvelut*	11 880	89.0	10 628	17.5
Yhteensä	95 177		60 576	100

* Sisältää Saariselän keskusvaraamon majoitustulot. Majoitustulot on lisätty suoraan kokonaisliikevaihtoon ja välittömään matkailutuloon toimialan kohdalla.

ja ravitsemistoiminnan 30,7 miljoonaa, liikenteen 2,5 miljoonaa ja virkistys- ja muiden palveluiden 13 miljoonaa euroa. Arvonlisäverollista välitöntä matkailutuloa laskettaessa käytettiin seuraavia arvonlisäveroprosentteja: korjaamo- ja huoltamotoiminta 22 prosenttia, vähittäiskauppa 19,5 prosenttia, majoitus- ja ravitsemistoiminta 15 prosenttia, liikenne 8 prosenttia ja virkistys- ja muut palvelut 22 prosenttia. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan arvonlisäveroprosentti on laskettu keskiarvona majoituksen (8 %) ja ravitsemuksen (22 %) arvonlisäveroprosenteista, ja vähittäiskaupan keskiarvona yleisvähittäiskaupan (17 %) ja muun vähittäiskaupan (22 %) arvonlisäveroprosenteista.

Matkailun kokonaistulo

Matkailun kokonaistulovaikutukset saadaan laskettua tulokertoimen avulla, joka Inarin tapauksessa on 1,3. Kerrottaessa tällä luvulla Inarin matkailun välitön (arvonlisäveroton) matkailutulo vuonna 2005 (60,6 miljoonaa euroa), saadaan matkailun kokonaistulovai- kutuksiksi kyseisenä vuonna 78,8 miljoonaa euroa.

Taulukko 2. Toimialoitainen kokonaishenkilöstö (henkilötyövuotta), matkailumyynnin osuus, välitön matkailutyöllisyys (henkilötyövuotta) ja välittömän matkailutyöllisyyden osuus Inarissa vuonna 2005.

Toimiala	Kokonaishenkilöstö (htv)	Myynti (%)	Välitön matk. työll. (htv)	Välitön matk. työll. (%)
Korjaamot/ huoltamot	31	40.4	13	2.6
Vähittäiskauppa	176	41.1	72	14.4
Majoitus/ravitsemis	288	90.6	261	52.2
Liikenne*	68	82.5	60	12.0
Virk./muut palvelut	106	89.0	94	18.8

*Sisältää Ilmailulaitoksen/Finavian henkilötyövuodet. Henkilötyövuodet on lisätty suoraan kokonaishenkilöstöön ja välittömään matkailutyöllisyyteen toimialan kohdalla.

Matkailun verotulo (henkilöverotulo)

Matkailutyöpaikoista aiheutuvat verotulo-vaikutukset ovat Inarissa noin 3,95 prosenttia välittömästä (arvonlisäverottomasta) matkailutulosta. Siten Inarin matkailun verotulovaikutukset vuonna 2005 olivat noin 2,4 miljoonaa euroa. Inarin matkailun verotulovuoto-osuus kokonaisverotulosta on 16,06 prosenttia, joten matkailun verotulosta noin 385 000 euroa meni muualle kuin Inariin. Inariin verotuloja jäi siis noin 2 miljoonaa euroa.

Välitön matkailutyöllisyys

Inarin välitön matkailutyöllisyys vuonna 2005 oli 500 henkilötyövuotta (taulukko 2). Yli puolet välittömistä matkailutyöpaikoista oli majoitus- ja ravitsemisalalla. Seuraavaksi suurimmat matkailutyöllistäjät olivat virkistys- ja muut palvelut vajaalla viidesosalla työpaikoista ja vähittäiskauppa noin 14 prosentin osuudella.

Matkailun kokonaistyöllisyys

Matkailun kokonaistyöllisyys lasketaan työllisyyskertoimen avulla, joka Inarin matkailussa on 1,2. Kun välitön matkailutyöllisyys vuonna 2005 (500 henkilötyövuotta) kerrotaan tällä luvulla, saadaan Inarin matkailun kokonaistyöllisyydeksi kyseisenä vuonna 600 henkilötyövuotta.

Inarin matkailun työllisyysvuoto-osuus eli ulkopaikkakuntalaisten osuus välittömästä matkailutyöllisyydestä on 14,16 prosenttia. Vuonna 2005 Inarin matkailussa työskenteli siis 71 ulkopaikkakuntalaista. Siten työntekijöistä 429 oli inarilaisia.

Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten muutos vuodesta 1997

Matkailun tulovaikutukset Inarissa vuodesta 1997 vuoteen 2005 ovat kasvaneet selvästi. Välitön matkailutulo vuonna 1997 oli noin 46,4 miljoonaa euroa, eli noin 14,2 miljoonaa vähemmän kuin vuonna 2005 (60,6 miljoonaa).

Matkailun kokonaistulo on kasvanut 55,7 miljoonasta eurosta 78,8 miljoonaan. Vuoden 1997 luvuissa ei kuitenkaan ole otettu huomioon Saariselän keskusvaraamon saamaa majoitustuloa, joten luvut eivät tässä mielessä ole täysin vertailukelpoisia.

Myös matkailun työllisyysvaikutukset ovat kasvaneet. Välitön matkailutyöllisyys on noussut 427 henkilötyövuodesta 500 henkilötyövuoteen. Matkailun kokonaistyöllisyys puolestaan on noussut 470 henkilötyövuodesta 600 henkilötyövuoteen. Myöskään tässä luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia, sillä vuoden 1997 luvuissa ei ole huomioitu Ilmailulaitoksen/Finavian henkilötyövuosia.

Yhteenveto

Taulukossa 3 esitellään Inarin matkailun keskeiset taloudelliset vaikutukset vuonna 2005. Aineistosta puuttuu kokonaan julkinen sektori, joten luvut koskevat vain elinkeinoelämää. Todellisuudessa kokonaishenkilötyövuosimäärä ja kokonaisverotulot ovat siis todennäköisesti suurempia.

Taulukko 3. Matkailun taloudelliset vaikutukset Inarissa vuonna 2005.

Toimiala	Välitön matk.tulo		Välitön matk.työllisyys	
	(ei alv) (1000 €)	(ei alv) (%)	(htv)	(%)
Korjaamot/huoltamot	3 816	6.3	13	2.6
Vähittäiskauppa	17 059	28.2	72	14.4
Majoitus/ravitsemis	26 722	44.1	261	52.2
Liikenne	2 351	3.9	60	12.0
Virk./muut palvelut	10 628	17.5	94	18.8
Yhteensä	60 576	100	500	100

Välitön matkailutulo (alv:ton) 60,6 miljoonaa euroa

Välitön matkailutulo (alv) 71,3 miljoonaa euroa

Matkailun kokonaistulovaikutukset 78,8 miljoonaa euroa

Välitön matkailutyöllisyys 500 henkilötyövuotta

Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset 600 henkilötyövuotta

Matkailun kokonaistyöllisyysvaikutukset inarilaisiin 429 henkilötyövuotta

Matkailun verotulovaikutukset (palkkatuloista) 2,4 miljoonaa euroa

Matkailun verotulovuodot (palkkatuloista) 0,4 miljoonaa euroa

Inariin jäävät verotulovaikutukset (palkkatuloista) 2 miljoonaa euroa

Lähteet

- Airola, J. (1985). Matkailun taloudelliset ja työllistävät vaikutukset Turussa vuonna 1984. *Turun Kauppakorkeakoulun julkaisuja C 3*: 1985. 42 s.
- Alakiuttu, K. & R. Juntheikki (1999). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa. *Nordia Tiedonantoja 4/1999*, 3–43.
- Alakiuttu, K., R. Juntheikki, J. Saarinen & P. Kauppila (1999). Inarin kunnan matkailututkimus. *Nordia Tiedonantoja 4/1999*. 95 s.
- Auvinen, E. (1965). *Tutkimus Saimaan alueen matkailusta kesällä 1964*. 135 s. Suomen matkailijayhdistys, Hämeenlinna.
- Boman, N., P. Österlund & J. Kempainen (2004). Oulun matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2003. *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja E*: 3. 39 s.
- Ervasti, P. & P. Kauppila (2003). Matkailun taloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 4/2003*. 17 s.
- Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy (2000). Matkailun taloudelliset vaikutukset Uudellamaalla v. 2000. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus A*: 96. 39 s.
- Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy (2001). Matkailun satelliittitilinpito Suomessa 1999. *Matkailun edistämiskeskus A*: 115. 33 s.
- Falenius, H., H. Grönholm & L. Lehtonen (1963). Turismen i Hangö. *Meddelanden från Ekonomisk-Geografiska Institutionen vid Svenska Handelshögskolan Helsingfors nr 23*, 117–156.
- Hall C. M. & S. J. Page (2006). *The Geography of Tourism and Recreation – Environment, place and space*. 427 s. Routledge, London.
- Hemmi, J., J. R. Lehtinen. & K-V. Vuoristo (1987). *Matkailu ja matkailijat*. 353 s. WSOY, Porvoo.
- Hemmi, J. & K-V. Vuoristo (1993). *Matkailu*. 322 s. WSOY, Porvoo.
- Holopainen, V. (1981). Matkailun vaikutukset talouteen ja työllisyyteen Jyväskylässä 1980. *Keski-Suomen taloudellinen tutkimuskeskus 49/1981*. 75 s.
- Hätälä, E. & P. Kauppila (1999). Koillismaan seutukunnan matkailututkimus: Matkailun taloudelliset vaikutukset ja kehittämisen lähtökohdat. *Nordia tiedonantoja 2/1999*, 37–114.
- Juntheikki, R. (2003). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2001. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B*: 1. 50 s.
- Juntheikki, R. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa vuonna 2002. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B*: 4. 55 s.
- Juntheikki, R., P. Kauppila & H. Kesti (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kainuussa. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A*: 1. 5–84.
- Juntheikki, R. & J. Korhonen (2005). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Koillis-Suomessa vuonna 2003. *Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja A*: 5. 72 s.
- Jyvälä, K. (1981). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Kuusamon kunnassa. *Pohjois-Suomen tutkimuslaitos C*: 37. 132 s.
- Kauppila, P. (1999a). Matkailun taloudelliset vaikutukset Inarissa: Tunnuslukuja ja arviointia. *Nordia Tiedonantoja 4/1999*, 88–95.
- Kauppila, P. (1999b). Matkailu ja aluetalous: Työkaluja matkailun taloudellisten vaikutusten arviointiin ja mittaamiseen. *Nordia tiedonantoja 2/1999*, 115–163.
- Kauppila, P. & P. Ervasti (2001). Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kaupungissa vuonna 1999. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, työpapereita 1/2001*. 17 s.
- Konttinen, J.-P. (2005). Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset. *Kauppaja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 4/2005*. 109 s.
- Konttinen, J.-P. (2006). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset – matkailun alueellinen tilinpito. *Kauppaja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 9/2006*. 62 s.
- Kutilainen, S. (2004). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Kalajoella vuonna 2001. *Nordia Tiedonantoja 1/2004*. 27 s.
- Laakkonen, S. (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Seurantaindikaattorit ja vuoden 2000 tulokset. *Kauppaja teollisuusministeriön kertomuksia ja selvityksiä 4/2002*. 151 s.
- Lahden seudun matkailijat ja matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2004 (2005). *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja*. 42 s.
- Lankola, K. (1992). *Turun kaupungin matkailututkimus 1991*. 38 s. TKKK Education Ltd, Turku.
- Mathieson, A. & G. Wall (1992). *Tourism – Economic, physical and social impacts*. 208 s. Longman Group Limited, Singapore.
- Matkailun taloudelliset vaikutukset Ähtärissä vuonna 2004 (2005). *Haaga Tutkimus, Haaga Sarja E*: 6. 13 s.
- MEK (1983). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset kunta/aluetasolla. Tutkimusmenetelmä. *Matkailun edistämiskeskus A*: 36. 52 s.
- Paajanen, M. (1994). The Economic Interaction between Tourists and Tourism Enterprises. *Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja B*: 142. 116 s.
- Rosqvist, H. (2008). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Inarin kunnassa vuonna 2005. *Nordia Tiedonantoja 1/2008*, 3–68.

- Ryan, C. (2003). *Recreational tourism – Demand and impacts*. 358 s. Channel View Publications, Clevedon.
- Saarinen, J. & P. Kauppila (2002). Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten arviointi: Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset Pelkosenniellä. *Terra* 114: 1, 25–36.
- Savela, O., O. Pirinen & R. Marin (2004). Matkailun satelliittitilinpito-hankkeen loppuraportti. *Kauppaja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset* 8/2004. 112 s.
- Sormunen, P., M. Purhonen & H. Piirainen (2000). Savonlinnan seudun matkailu 1999. *Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus* E: 86. 54 s.
- StatFin-tilastopalvelu (2007). Hinnat ja kustannukset. Elinkustannusindeksi 1951:10=100. Tilastokeskus. <<http://statfin.stat.fi/StatWeb/start.asp?PA=Eki&D1=a&D2=a&LA=fi&DM=SLFI&TT=2>>. 7.6.2007.
- Säkkinen, T. (1971). Kuusamon matkailututkimus. *Nordia Tiedonantoja* 2/1971. 106 s.
- Tyni, M. (2003). Matkailun taloudelliset vaikutukset Pohjois-Savossa. *Pohjois-Savon ammattikorkeakoulun julkaisusarja A: 3/2003*. 115 s.
- Vuoristo, K.-V. (2002). *Matkailun muodot*. 251 s. WSOY, Porvoo.
- Wall, G. & A. Mathieson (2006). *Tourism: change, impacts and opportunities*. 412 s. Pearson Education Limited, Harlow.
- Weaver, D. & M. Opperman (2000). *Tourism Management*. 468 s. Jon Wiley & Sons Australia Ltd, Singapore.
- Österlund, P. & P. Ohtonen (2005). Mikkelin seudun matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2003. *Haaga tutkimus, Haaga Sarja* E: 5. 39 s.