



TAMPEREEN
YLIOPISTO



JOHTAMISKORKEAKOULU

**MATKUSTAJAMERENKULUN
VALTIONTUKIMÄÄRÄÄ VASTAAVAN
TULON LASKENNALLISET
TULO- JA TYÖLLISYYSARVIOT
MATKAILULIIKETOIMINNALLE**

PANOS-TUOTOSTARKASTELU

Ari Karppinen

Sisällys

Taulukkuuettelo	4
Kuvioluettelo	5
Esipuhe.....	6
Tiivistelmä.....	7
1. JOHDANTO.....	10
2. LÄHTÖKOHTA-ARVIOT SUORILLE JA EPÄSUORILLE MATKUSTAJAMERENKULUN TUILLE....	13
2.1. Suoran tuen kokonaismäärä meriliikenteelle.....	13
2.2. Verotuet	14
2.3. Matkustajamerenkulun kohdistuvat laskennalliset tuet	16
3. TALOUDELLISTEN MATKAILUVAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	19
3.1. Matkailun käsitteet ja määritelmät	19
3.2. Matkailukäsitteiden tilastollinen operationalisointi	21
3.3. Aineistot.....	26
4. ALUEELLISEN MATKAILUN MALLI (ALMA ^{num})	29
4.1. Välitön matkailutulo ja -työllisyys	29
4.2. Matkailun alueelliset kerrannaisvaikutukset: tulo- ja työllisyysvaikutus	30
5. TULOKSET	35
5.1. Alkuimpulssit.....	35
5.2. Arviot tulovaikutuksista	38
5.3. Arviot työllisyysvaikutuksista	42
6. JOHTOPÄÄTÖKSET	45
Liite: Case: Matkailutoimialan työllistävyys Varsinais-Suomessa	51

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Suorat tuet (milj. €) meriliikenteelle 2014–2017	14
Taulukko 2. Suomalaisten varustamoiden ¹ matkustajamerenkulkuun kohdentuva henkilöstö vuonna 2015	17
Taulukko 3. Yhteenveto matkustajamerenkulkuun kohdentuvista tuista vuodelta 2015	18
Taulukko 4. Matkailutuote-toimialamatriisi.....	25
Taulukko 5. Matkailutuotteet	26
Taulukko 6. Tyypilliset matkailutoimialat ¹	27
Taulukko 7. Tukineutraalisuuden mukaiset alkuimpulssiarviot (min-max, milj. €) matkustajamerenkulkuun kohdistuvista keskeisistä vuosittaisista valtiontuista.....	37

Kuvioluettelo

Kuvio 1. Matkailu-, vapaa-aika- ja elämuskäsitteet taloustieteessä	20
Kuvio 2. Operationaalisen matkailun käsitteen tyypilliset dimensiot	22
Kuvio 3. Matkailutuotteiden perusrhmittely	24
Kuvio 4. Esimerkkikuvio hotellien aikaansaamasta kerroinvaikutusmekanismista alueella	32
Kuvio 5. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien tukien määrä vastaavan tulon (tukineutraalisuus) välittömistä vuosittaisista matkailutulovaikutuksista (milj. €) 2015.	38
Kuvio 6. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien kokonaistukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (tukineutraalisuus) kokonaismatkailutulovaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa ¹ (milj. €) 2015.....	40
Kuvio 7. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien verotukien määrää vastaavan tulon (verotukineutraalisuus) kokonaismatkailutulovaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa ¹ (milj. €) 2015.....	41
Kuvio 8. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien kokonaistukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (tukineutraalisuus) kokonaismatkailutyöllisyysvaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa (henkilötyövuotta, HTV) 2015.	43
Kuvio 9. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien verotukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (verotukineutraalisuus) kokonaismatkailutyöllisyysvaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa (henkilötyövuotta, HTV) 2015.	44
Kuvio 10. Matkailualan työllistävyys Varsinais-Suomessa (ALMA ^{num} -malli) 2011	51
Kuvio 11. Matkailuhenkilöstö (%) ja eräiden teollisuuden alatoimialojen henkilöstö suhteessa teollisuuden henkilöstöön kokonaisuudessaan Varsinais-Suomessa 2011.....	52
Kuvio 12. Matkailualan työllistävyuden merkitys Varsinais-Suomessa 2011	53

Esipuhe

Yritystoiminnassa kilpailuolosuhteiden tasapuolisuus on keskeistä talouden tehokkaan toiminnan näkökulmasta. Tämän vuoksi markkinaehtoiseen liiketoimintaan kohdistuva pysyvä julkinen tuki on pääsääntöisesti Euroopan unionissa kielletty. Tällaisen tuen mahdollisesti aiheuttamista markkinavääristymistä huolimatta erään poikkeuksen tässä suhteessa tekee valtiontuki merenkululle. Tässä selvityksessä arvioidaan laskennallisesti, paljonko tulot ja työllisyys muuttuvat matkailuliiketoiminnassa, jos matkustajamerenkulun valtiontukia vastaava tulomäärä olisi – syystä tai toisesta – käytettävissä myös maa-alueella tapahtuvassa matkailussa. Matkailu- ja Ravintolapalvelut (MaRa ry) pyysi selvittämään Tampereen yliopiston johtamiskorkeakoulua ensiksikin sitä, voidaanko merenkulun valtiontuista erottaa laskennallisesti se osa, joka menee matkustajamerenkulkuun – vapaa-ajan ja työmatkailuun – ja toisaalta sitä, millainen tulo- ja työllisyysvaikutus syntyisi, jos tätä valtiontuen määrää vastaava tulo olisi käytettävissä matkailuliiketoiminnassa yleisesti. Kokonaisvaikutukset koostuvat välittömistä ja kerrannaisista tulo- ja työllisyysvaikutuksista matkailualalla. Vaikutukset ovat varsin merkittävät ja ne saattavat luoda osaltaan kilpailua vääristävän elementin matkailualalle. Käsillä olevan tutkimuksen tuloksia tulkittaessa on syytä kuitenkin pitää mielessä muutama keskeinen lähestymistapaan ja tukiin liittyvä tutkimuksellinen rajoitus. Ensiksikin toimeksiannon mukaisesti tutkimus on pelkästään potentiaalisiin tuloimpulsseihin perustuva määrällinen evaluaatiotutkimus liittyen välittömiin ja kerrannaisiin tulo- ja työllisyysvaikutuksiin matkailualalla. Toiseksi tässä tutkimuksessa ei tehdä minkäänlaista kokonaistaloudellista, puhumattakaan yhteiskunnallista arviota tai vertailla maalla tai merellä tapahtuvaa matkailuliiketoimintaa keskenään. Kolmanneksi tässä ei oteta kantaa meri- tai maamatkailutuotteiden ja -palvelujen ominaisuuksiin ja keskinäisiin suhteisiin. Esimerkiksi missä määrin ne ovat julkis- tai yksityishyödykkeitä, missä määrin ne mahdollisesti aikaansaavat ulkoisvaikutuksia tai ovatko meri- ja maalla tapahtuva matkailu keskenään substituutteja vai komplementteja. Tukien osalta tässä tutkimuksessa ei pyritä selvittämään, onko nykyinen merenkulun valtiontukikäytäntö taloudellisesta tai muusta näkökulmasta – esimerkiksi huoltovarmuus – perusteltua vai ei. Niin ikään ei arvioida millään tavoin, onko matkustajamerenkululle maksettavaa valtiontukea vastaava tulomäärä laillisesti mahdollista tai taloudellisesti perusteltua olla käytössä myös maalla tapahtuvassa matkailuliiketoiminnassa. Käsillä on puhtaasti panos-tuotostarkasteluihin perustuva hypoteettinen laskelma, jolla menetelmällä itselläänkin on omat, hyvin tunnetut sovelluskohteensa ja rajoitteensa. Tutkimuksen käytännön toteuttajana on toiminut tutkija (taloustieteet) Ari Karppinen, joskin alkuosa käsillä olevasta tutkimuksesta perustuu suoraan MaRa ry:n tilaamaan ja Tampereen yliopiston aiemmin toteuttamaan selvitykseen Lehto, Karppinen, Oulasvirta & Saarijärvi (2017): ”Merenkulun tuet – Arvio henkilökuljetuksiin kohdistuvista valtiontuista”. Luvut 3–4 perustuvat soveltuvin osin tutkimukseen Karppinen & Vähäsantanen (2011): ”Matkailutulo ja -työllisyys Satakunnassa, Porin seutukunnassa ja sen kunnissa 2009–2010” ja myöhempiin samojen tekijöiden alueellisen matkailun numeerisiin tutkimuksiin (ALMA^{num}-malli). MaRa ry:n toimeksiantoselvitysten vastuullisena johtajana toimi palvelujen ja kaupan professori Hannu Saarijärvi. Finanssihallinnon ja julkisyhteisöjen laskentatoimen professori Lasse Oulasvirta ohjasi ja kehitti tutkimuksen toteutusta valtiontalouden näkökulmasta (Lehto, et al. 2017). Turun yliopiston kauppakorkeakoulun tutkijatohtori (taloustieteet) Teemu Haukiojalle esitämme mitä parhaimmat kiitokset tutkimuksen asiantuntijakommentoinnista. Luonnollisesti tutkimuksen puutteista ja mahdollisista virheistä vastaa tutkimuksen tekijä.

Tampereella, 22.3.2018

Ari Karppinen
Tampereen yliopisto

Tiivistelmä

Pysyvä julkisen sektorin tuki normaalille liiketaloudelliselle yritystoiminnalle tulisi olla hyvin perusteltua ja mahdollisemman vähän vääristävää markkinoiden kilpailullisuuden ja talouden tehokkaan toiminnan näkökulmasta. Merenkulun valtiontuki Euroopan unionin kilpailullisten sisämarkkinoiden olosuhteissa on poikkeuksellinen, koska se kohdistuu yritysten (varustamot) liiketaloudellisen perustoimintaan ja tuet ovat pysyviä. Euroopan komissio perustelee tätä poikkeusta valtiontukisäännöissä sillä, että näin eurooppalaiset alukset voivat kilpailla sellaisia kolmansiin maihin rekisteröityjä aluksia vastaan, joiden työmarkkina- ja turvallisuusnormistot eivät vastaa eurooppalaisia standardeja.

Vaikka merenkulun kokonaistukien (suorat ja epäsuorat tuet, lähinnä verotuet) määrää on haasteellista arvioida, ja tavarakuljetusta ja henkilökuljetusta on vaikea nykymuodossaan erottaa, niin voidaan kysyä: (a) millainen on käytännössä matkustajamerenkulkuun laskennallisesti kohdistuva tukimäärä, ja (b) millaisen taloudellisen vaikutuksen tätä tukea vastaava tulo voisi saada kilpailevassa matkailuliiketoiminnassa eli ei-merellä tapahtuvassa matkailussa Suomessa. Tässä tutkimuksessa pyritään arvioimaan matkustajamerenkulkuun liitettävien valtiontukien määrää vastaavan hypoteettisen tulon vaikutusta maalla tapahtuvaan matkailuun. Yksinkertaisuuden vuoksi tätä hypoteettista tuloa kutsutaan jatkossa *tukineutraalisuustuloksi*. Tukineutraalisuus tarkoittaa vastaavaa tukea kuin merellä tapahtuvaan matkailuun (vapaa-aika- ja työmatkailu) myös muualla kuin merellä. Tukineutraalisuutta arvioidaan kokonaistukineutraalisuuden ja verotukineutraalisuuden suhteen. Tässä selvityksessä on kyse siis tukien potentiaalisista tai hypoteettisista tulo- ja työllisyysvaikutuksista matkailualalle. Selvityksessä lasketaan myös kerrannaiset tulo- ja työllisyysvaikutukset. Käytännössä tällaista tukineutraalisuustulotukea ei tällä hetkellä voida Suomessa maksaa, koska pääsääntöisesti kaikki valtiontuet, jotka vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua sisämarkkinoilla ovat EU:ssa kiellettyjä (EUT, artikla 107).

Yhteiskunnallisesti kestävän merenkulikutukipolitiikan haaste on siis se, että osa nykymuotoisista valtiontuista kohdistuu matkustajamerenkulkuun ja näin ollen myös vapaa-ajan ja työmatkailua tarjoavien yritysten pysyvän liiketaloudellisen toiminnan tukemiseen. Tällainen

tuki saattaa osaltaan vääristää kilpailua maalla toimivien matkailuyrityksiin nähden maiden sisällä. Jotta kuvatun kaltaisia matkailualavaikutuksia voidaan numeerisesti arvioida, tulee matkailutoimintaa mallittaa alueellisen matkailumallin avulla. Tässä selvityksessä käytetään alueellista numeerista matkailumallia (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 2013, 2016) ALMA^{num}, joka sisältää matkailutuotteiden merkityksellisyyden (s.o. matkailutuoteosuus toimialan liikevaihdosta) arvioinnin 44 alatoimialalta perustuen matkailun alueelliseen panostuotostarkasteluun ja kerrannaisvaikutusten analysointiin.

Lehto, Karppinen, Oulasvirta & Saarijärvi (2017) ovat arvioineet, että laskennallisesti valtio maksaa vuosittain säännöllistä tukea matkustajamerenkulun toimintaan 241–255 miljoonaa euroa. Valtion kokonaistuki merenkululle on huomattavasti suurempi: yli 370 miljoonaa euroa (2017). Jos koko matkustajamerenkulkuun kohdistuva tuki (lähinnä miehistökustannustuki koko henkilöstölle, merityötulovähennys ja verotuet) neutralisoidaan muun matkailutoiminnan näkökulmasta (s.o. arvioidaan tukea vastavan tulon vaikutuksia matkailualalle), niin kokonaistulovaikutus (välitön ja kerrannaisvaikutus) on 370–420 milj.€. 370 milj.€ tulovaikutus matkailualalle syntyy, jos miehistökustannusvähennys kohdistetaan pelkästään matkustajalusten taloushenkilöstöön (*ceteris paribus*). Jos matkailualalle kompensoidaan pelkästään tuoteverottomuus, niin kokonaistulovaikutus on maksimissaan noin 300 milj.€ ja jos verottomuus tältä osin koskee vain Majoitus- ja Ravitsemistoiminnan toimialoja, niin kokonaistulovaikutus on 140 milj.€.

Tukineutraalisuuden mukainen tulo saisi aikaan myös merkittäviä työllisyysvaikutuksia. Alueellisen matkailun ALMA^{num}-mallin perusteella kokonaistuen kompensatio saisi aikaan yli 2700 htv matkailualalle ja tuen kohdistuessa pelkästään matkustajalaivojen taloushenkilöstöön, niin vastaava tulo matkailualalla synnyttäisi reilut 2400 htv. Jos matkailualan tukikompensointi kattaa vain verotuet, niin työllisyysvaikutus olisi 1000–2000 htv. Ensin mainittu työllisyys syntyy, jos ALV- ja valmisteverottomuus koskee vain Majoitus- ja Ravitsemistoimialoja matkailutoimialoilta ja viime mainittu, jos se koskee kaikkia ALMA^{num}-mallin 44 alatoimialaa matkailutuoteosuuksineen. Kaiken kaikkiaan voidaan korostaa, että matkailutoiminnan tuloeuron työllistävyys on esimerkiksi paljon suurempi kuin vastaava tulo teollisuudessa (ks. liite).

Tutkimuksen tuloksia tulkittaessa on syytä muistaa useampi lähestymistapaan ja tukiin liittyvä näkökulma. Ensiksikin toimeksiannon mukaisesti tutkimus on pelkästään hypoteettisiin tuloimpulsseihin (s.o. matkustajamerenkulkuun laskennallisesti kohdistuvien tukien suuruisen tulon välitön vaikutus) perustuva määrällinen evaluaatiotutkimus liittyen mahdollisiin tulo- ja työllisyysvaikutuksiin matkailualalla. Toiseksi tässä tutkimuksessa ei tehdä minkäänlaista kokonaistaloudellista, puhumattakaan yhteiskunnallista arviota tai vertailla maalla tai merellä tapahtuvaa matkailuliiketoimintaa keskenään. Kolmanneksi tässä ei oteta kantaa meri- tai maamatkailutuotteiden ja -palvelujen ominaisuuksiin ja keskinäisiin suhteisiin. Esimerkiksi missä määrin ne ovat julkis- tai yksityishyödykkeitä, missä määrin ne mahdollisesti aikaansaavat ulkoisvaikutuksia tai ovatko meri- ja maalla tapahtuva matkailu keskenään substituutteja vai komplementteja. Usein valtiontukien oikeutus talouden tehokkuuden näkökulmasta perustellaan juuri tuettavan toiminnan julkishyödykepiirteiden ja positiivisten ulkoisvaikutusominaisuuksien avulla. Vaikka tässä arvioidaan tulon, joka vastaa laskennallisia matkustajamerenkulun valtiontukia, vaikutuksia maa-alueella tapahtuvan matkailuliiketoimintaan, niin tuloksia ei voida tulkita siten, että merellä tapahtuvan matkailun tuen poistaminen vastaavasti parantaisi tai lisäisi matkailukysyntää maa-alueella. Tällainen vaatisi meri- ja maamatkailukysynnän keskinäisriippuvuuden selvittämistä (s.o. komplementaarinen vs. substituuttisuhde) ja sitä tämän tutkimuksen yhteydessä ei ole pyritty tekemään. Tukien osalta tässä tutkimuksessa ei pyritä selvittämään, onko nykyinen merenkulun valtiontukikäytäntö taloudellisesta tai muusta näkökulmasta – esimerkiksi huoltovarmuus – perusteltua vai ei. Niin ikään ei arvioida millään tavoin, onko matkustajamerenkululle maksettavaa valtiontukea vastaava tulomäärä laillisesti mahdollista tai taloudellisesti perusteltua olla käytössä myös maalla tapahtuvassa matkailuliiketoiminnassa. Käsillä on puhtaasti panos-tuotostarkasteluihin perustuva hypoteettinen laskelma, jolla menetelmällä itselläänkin on omat, hyvin tunnetut sovelluskohteensa ja rajoitteensa. Niin muodoin tässä ei tutkita valtion tukijärjestelmän tehokkuutta tai merenkulun vaikuttavuutta.

Asiasanat: matkailu, merenkulun valtiontuet, matkustajamerenkulku, välitön vaikutus, kerrannaisvaikutus, työllistävyys

1. JOHDANTO

Valtio tukee merenkulkua vuosittain merkittävällä määrällä. Tukia perustellaan ensisijaisesti huoltovarmuuden, meriosaamisen kilpailukyvyn ja työllisyyden näkökulmista, mutta myös sen vuoksi, että merenkulun tukeminen on kilpailijamaissa yleistä. Tukia voidaan kuitenkin pitää kilpailullisen yritystoiminnan näkökulmasta poikkeuksellisina, koska ne ovat valtaosaltaan pysyviä, kohdistuvat yritysten perusliiketoimintaan ja osan tuesta voidaan tulkita kohdistuvan tavarakuljetusten sijaan matkustajamerenkulkuun, ts. merellä tapahtuvaan työ- ja vapaa-ajan matkailuun. Suomalaisella matkustajamerenkululla on nykyään merkittävä kansainvälinen asema: ”*Helsinki nousi vuonna 2017 Euroopan ja mahdollisesti koko maailman vilkkaimmaksi matkustajasatamaksi.*” Kauppalehti (17.1.2018). Suomalainen merenkulku ei perustu puhtaaseen risteilytoimintaan, vaan matkustajien ja tavaroiden yhteiskuljetuksiin. Lehto, Karppinen, Oulasvirta & Saarijärvi (2017) ovat arvioineet, että pelkästään matkustajamerenkulkuun kohdistavien suorien ja epäsuorien (lähinnä verotuki) valtiontukien vuosittainen laskennallinen määrä on 241–255 miljoonaa euroa. Voidaan perustellusti kysyä, millainen vaikutus tällaisella tuella voi olla tukien ulkopuolelle jäävään matkailuliiketoimintaan?

Käsillä olevassa tutkimuksessa pyritään arvioimaan em. merenkulun henkilöstökuljetuksiin laskennallisesti liittyvien valtiontukien määrää vastaavan tulon – eli jos vastaava tulomäärä olisi syystä tai toisesta käytettävissä maa-alueella tapahtuvaan matkailuliiketoimintaan – hypoteettisia tulo- ja työllisyysvaikutuksia matkailualalla Suomessa. Laskelmissa hyödynnetään alueellista matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusmallia, ALMA^{num} (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 2013, 2016)¹. Tässä yhteydessä on syytä erityisesti korostaa, että käsillä olevassa selvityksessä ei arvioida em. henkilöstömerenkulkuun kohdistuvien laskennallisten valtiontukien suoria –

¹ ALMA^{num}-malli perustuu panos-tuotostaulukoihin sekä matkailun ja matkailualan määritelmiin. Matkailututkimuksissa käytetään hyvin monenlaisia matkailun määritelmiä ja matkailualan tulo- ja työllisyysrakenteen toimialoittain (matkailutoimialojen määrä ja niiden matkailuriippuvuus) on tapauspesifinen. Käytännössä tässä selvityksessä matkailun määritelmänä käytetään vastaavia määritelmiä kuin Tribe (2011) ja Karppinen & Vähäsantanen 2011, 17). Vastaavasti matkailualan toimialarakenteen perustuu 44 alatoimialaan (TOL2008), joiden matkailutuliin riippuvuutta on arvioitu perustuen Karppinen & Vähäsantanen (2016, 2011) sekä Konttinen 2008.

mahdollisesti vääristäviä – kilpailuvaikutuksia ei-tuettuun matkailuliiketoimintaan manner-Suomessa.²

Lisäksi tutkimuksen tuloksia tulkittaessa on syytä muistaa muutama muu lähestymistapaan ja tukiin liittyvä tutkimuksellinen rajoite. Ensiksikin tässä tutkimuksessa ei tehdä minkäänlaista kokonaistaloudellista, puhumattakaan yhteiskunnallista arviota tai vertailla maalla tai merellä tapahtuvaa matkailuliiketoimintaa keskenään. Kolmanneksi tässä ei oteta kantaa meri- tai maamatkailutuotteiden ja -palvelujen ominaisuuksiin. Esimerkiksi missä määrin ne ovat julkis- tai yksityishyödykkeitä tai missä määrin ne mahdollisesti aikaansaavat ulkoisvaikutuksia. Usein valtiontukien oikeutus talouden tehokkuuden näkökulmasta perustellaan juuri tuettavan toiminnan julkishyödyke- ja positiivisten ulkoisvaikutusominaisuuksien avulla.

Tukien osalta tässä tutkimuksessa ei pyritä selvittämään, onko nykyinen merenkulun valtiontukikäytäntö taloudellisesta tai muusta näkökulmasta – esimerkiksi huoltovarmuus – perusteltua vai ei. Niin ikään ei arvioida millään tavoin, onko matkustajamerenkululle maksettavaa valtiontukea vastaava tulomäärä laillisesti mahdollista tai taloudellisesti perusteltua olla käytössä myös maalla tapahtuvassa matkailuliiketoiminnassa. Käsillä on puhtaasti panos-tuotostarkasteluihin perustuva hypoteettinen laskelma, jolla menetelmällä itselläänkin on omat, hyvin tunnetut sovelluskohteensa ja rajoitteensa³. Niin ikään tässä ei tutkita valtion tukijärjestelmän tehokkuutta tai merenkulun vaikuttavuutta.

Käsillä olevassa tutkimuksessa tarkastellaan aluksi luvussa 2 em. tuloimpulssin eli henkilöliikenteeseen kohdistettavan merenkulun valtiontukea vastaavan tulon muodostumista.

² Tällainen tutkimus edellyttäisi ensiksikin merenkulun henkilöstökuljetuksiin kohdistuvien tukien vaikutusarviota merimatkailun palveluiden hinnoitteluun (sis. matkaliput) ja niin muodoin arviota merimatkailun kysyntään. Toiseksi olisi arvioitava myös maalla tapahtuvan matkailun hintajoustoa. Kolmanneksi olisi arvioitava sitä, missä määrin merellä tapahtuva matkailu ja maalla tapahtuva matkailu ovat toisiaan korvaavia (substituutteja) tai täydentäviä (komplementteja).

³ Panos-tuotostaulukot kuvaavat kansan-/aluetalouden elinkeinorakennetta eli toimialojen keskinäistä panos-tuotosriippuvuuksia ja talouden riippuvuutta muista alueista sekä ulkomaista. Lähtökohdiltaan ne kuvaavat yhden ajankohdan kokonaistaloudellista tasapainoa tutkitulla alueella. (Alueellisen) matkailun panos-tuotostaulut perustuvat ns. satelliittitilinpitoon, jossa kuvataan ”vain” matkailuun liittyvät toimialat ja tuotteet. Panos-tuotostuluanalyysia käytetään yleisesti silloin, kun pyritään arvioimaan *ex ante* tai *ex post* nimenomaisesti tietyn taloudellisen toiminnan (tuloimpulssi), kuten vaikkapa jonkin rakennusprojektin tai vaikkapa suuren yrityksen lakkauttamisen, (alue) taloudellisia vaikutuksia. Tässä tutkimuksessa syntyvä positiivinen tuloimpulssi syntyy hypoteettisena – ei todellisuudessa maksetun – matkailumerenkulun valtiontukea vastaavana tulona. Sen laskennallisia vaikutuksia arvioidaan matkailun alueellisen vaikutuksen numeerisella mallilla (ALMA^{num}). Tuloksena saadaan tähän yhden ajanhetken toimialarakenteeseen perustuva laskennallinen arvio hypoteettisen tuloimpulssin vaikutuksesta matkailutuloon ja työllisyyteen.

Ts. tarkastellaan matkustajamerenkulkuun laskennallisesti kohdistuvan valtion suoran ja epäsuoran (verotuki) tuen määrää. Luku perustuu aiemmin Tampereen yliopistossa valmistuneeseen selvitykseen (Lehto, Karppinen, Oulasvirta & Saarijärvi 2017). Luvussa 3 tarkastellaan matkailualaa tutkimuksellisesta näkökulmasta yleisesti ja erityisesti tähän selvitykseen liittyen sekä esitellään keskeisiä aineistoja. Luvussa 4 tarkastellaan selvityksessä käytettyä ALMA^{num}-arviointimallia. Luvut 3–4 perustuvat tutkimuksiin Karppinen & Vähäsantanen 2011, 2014, 2016.) Luvussa 5 esitetään tulokset koskien välitöntä, kerrannaista ja kokonaista tulo- ja työllisyysvaikutusta. Lopuksi luku 6 sisältää johtopäätökset.

2. LÄHTÖKOHTA-ARVIOT SUORILLE JA EPÄSUORILLE MATKUSTAJAMERENKULUN TUILLE

Luvun 2 tulokset perustuvat vuonna 2017 valmistuneeseen merenkulun henkilökuljetuksia laskennallisesti arvioivaan selvitykseen (Lehto et al. 2017). Selvityksessä arvioitiin vuosittaisia merenkulun valtiontukia ja sitä, kuinka suuri osuus näistä on laskettavissa kohdistuneen matkustajamerenkulkuun (tarkemmin henkilökuljetuksiin). Tässä tutkimuksessa henkilökuljetusten tulkitaan sisältävän työ- ja vapaa-ajan matkailun. Arvioita käytetään lähtökohtaisina tuloimpulsseina alueellisen matkailun numeerisessa vaikutusarviointimallissa, ALMA^{num}. (ks. tarkemmin luku 4).

2.1. Suoran tuen kokonaismäärä meriliikenteelle

Valtio maksaa suoria ja epäsuoria tukia merenkululle. Taulukko 1 kuvaa suorien tukien kokonaismäärä. Epäsuoraa tukea edustaa ennen muuta perimättä jääneet verot eli verotuki. Toisekseen investointituki ei ole tässä taulukossa mukana, sillä se oli kausiluontoinen ja keskittyi vuosille 2012–2014. Myös muut epäsuorat tuet, joita ei voida selkeästi kvantifioida, on jätetty huomiotta. Keskeisenä on tässä suhteessa tuet tutkimus- ja tuotekehittelytoimintaan.

Tukipotin summan nousu vuodesta 2015 eteenpäin selittyy miehistökustannustuen määrän nousulla. Miehistökustannustuen määrän nousu selittyy merimieseläkelakiin tehdyillä muutoksilla, joiden tarkoituksena on pienentää valtion osuutta eläkekassan tukemisessa nostamalla työnantajan eläkemaksun määrää. Tosiasiallisesti tämä leikkaus siirtyy maksettavaksi miehistökustannustuesta, sillä sen kautta palautetaan varustamoille ennakonpidätykset ja työnantajan osuus eläkevakuutusmaksusta sekä tapaturmavakuutuksesta. Muut valtiontuet merenkulkuelinkeinolle ovat summaltaan vähäisempiä.

Taulukko 1. Suorat tuet (milj. €) meriliikenteelle 2014–2017

Suorat tuet (milj. €)	2014	2015	2016*	2017*
Miehistökustannustuki	87,582	87,304	100,42	101,42
Maksut merimieseläkekassalle	59,32	60,4	59,4	60,1
Merimiespalvelutoimisto	0,58	1,072	1,072	1,072
Matkakulukorvaukset	1,5	1,5	1,5	1,5
Merenkurkun liikenne	0,25	0,25	0,25	0,25
Meripelastustoiminta	0,951	0,248	0,215	0,215
Yhteensä	150,183	150,77	162,85	164,557

* Vuodet 2016 ja 2017 ovat arvioita.

Lähde: Valtion talousarviot 2014–2017, Lehto et al (2017, 19)

Miehistökustannustuki on merkityksellisin suora valtiontuki. Toinen mutta selvästi merkityksellisesti pienempi tuki (60 % edellisestä) oli maksut merimieseläkekassalle. Näiden yhteenlaskettu määrä suorista tuista oli 98 %. Muita pienempiä valtiontukia ei ole oleellista kohdentaa matkustajamerenkululle niiden vähäisen merkityksensä vuoksi.

2.2. Verotuet

Valtio antaa perimättä jääneiden verojen kautta epäsuoraa veroetua merenkululle. Samanlaista tukea ei ole ollut mahdollista tai tarkoituksenmukaista maksaa vastaavaan toimintaan maa-alueella. Veroetujen peruste merenkulussa perustuu ennen muuta tavaroiden kuljetukseen kaikissa olosuhteissa (huoltovarmuus), eikä tuen tarkoituksena ole ensisijaisesti tukea matkustajamerenkulkua.

Merkittävimmät veroedut merenkulkuelinkeinolle ovat tonniverotuksen käyttöönotto tuloverotuksen sijaan sekä myynnin arvonlisä- ja valmisteverottomuus. Tonniverotuksella tarkoitetaan sitä, että varustamoiden verotus perustuu alusten nettovetoisuuteen eikä liiketoiminnan tuottoihin, mikä takaa varustamoille alhaisen verokannan. Tonniverotuksesta on huomioitava se, ettei se sovellu matkustaja-aluksille niiden laivalla tapahtuvan verovapaan myynnin vuoksi. (Hernesniemi 2012, 15.)

Lehto et al. (2017) mukaan arvonlisä- ja valmisteverottomuus ovat matkustajamerenkulun kannalta oleellisia verotuksia. Matkustajakuljetuksen aikana tapahtuvat palvelumyynti sekä tavaroiden myynti välittömästi kulutettavaksi kuuluvat arvonlisäverottomuuden piiriin. Jos alus käy Ahvenanmaalla, on tavaroiden myynti arvonlisäverotonta. Valtionvarain ministeriön arvioinnin perusteella (2017 koskien vuotta 2015):

- matkustajalaivojen saama arvonlisäverotuki ravintolapalveluiden ja myymälämyynnin osalta oli arviolta 94 miljoonaa euroa,
- valmisteverottomuus alkoholin, tupakan ja makeisten osalta on noin 90 miljoonaa euroa,
- Laivojen polttoaineiden valmisteverottomuutta ei ole tässä määrällisesti huomioitu, koska sen allokoimista matkustajamerenkulkuun on vaikea tehdä. Vuonna 2016 tullikantoi veroja ja maksuja yhteensä noin 10,8 miljardia euroa, ja eniten summaa kerrytti nestemäisten polttoaineiden valmistevero, jota kannettiin kaikkiaan 3,13 miljardia euroa.

Nämä luvut sisältävät ainoastaan matkustajalaivojen saaman tuen ravintolapalveluista ja muista palveluista sekä Ahvenanmaan kautta kulkevilta laivoilta lisäksi myös myymälämyynnin verotuen. Luvut sisältävät Ruotsiin, Viroon ja Saksaan suuntautuvien matkustajalaivaliikenteen tiedot. (Valtionvarainministeriö 2016)⁴. Aikaisemmin arvonlisä- ja valmisteverottomuuden määrä on arvioitu noin 170 miljoonan euron suuruiseksi (Ojala 2013).

Lehto et al. (2017) mukaan merimiesammattaja harjoittavat henkilöt saavat verohuojennuksen oman henkilökohtaisen tulon verotuksessa. Merityötulovähennys tehdään puhtaasta ansiotulosta

⁴ Valtionvarainministeriössä lasketaan ja arvioidaan vuosittain arvonlisäpohjaan perustuvaa Euroopan unionin jäsenmaksua varten verottomuuden vaikutus. Verottomuuden piirissä oleva matkustajaliikenteen arvonlisäveropohja lasketaan mukaan arvonlisäveropohjaan, josta jäsenvaltion jäsenmaksu lasketaan.

ja sen määrä on 20 % sekä valtion- että kunnallisverotuksessa, mutta korkeintaan 7 000 euroa kummassakin (Verohallinto). Merityötulovähennystä on perusteltu sillä, että merimiehet eivät pysty käyttämään julkisia palveluita samalla tavalla kuin muut kansalaiset ja he viettävät vähemmän aikaa maissa. Merityötulovähennyksen verotuen määräksi on arvioitu vuosittain noin 25 miljoonaa euroa (Ojala 2013).

Veroetujen osalta oleellisia matkustajamerenkulun toimijoille ovat arvonlisä- ja valmisteverottomuus sekä merityötulovähennys. Arvonlisä- ja valmisteverottomuuden tuki matkustaja-aluksille kohdentuu täysin matkustajamerenkulun ja matkailun tukemiseen, koska se keskittyy täysin laivalla tapahtuvaan tavara- ja palvelumyyntiin. Merityötulovähennys pienentää laivan työntekijöiden henkilökohtaista verotusta. Se voidaan tulkita valtiontueksi matkustajamerenkulun asiakaspalvelutehtävissä työskentelevälle henkilökunnalle.

2.3. Matkustajamerenkulun kohdistuvat laskennalliset tuet

Lehto et al. (2017, 23–24) mukaan ”miehistökustannustuen perustana on aluksella työskentelevän miehistön määrä. Miehistökustannustuen allokointuminen asiakaspalvelutehtäviin arvioidaan laskemalla asiakaspalvelussa työskentelevien henkilöiden määrä matkustajamerenkulun aluksilla (Taulukko 2). Laivan miehistön suuruutta määrittää laivan henkilökuntaa ja turvallisuusjohtamista koskeva laki (1687/2009), jossa määrätään laivan vähimmäismiehistyksen olevan lukumäärältään ja pätevyydeltään sen suuruinen, että he pystyvät hoitamaan laivan turvallisuuteen ja meriympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyviä tehtäviä. Laivan miehistöön kuuluu kansi- ja koneosaston henkilökunnan lisäksi taloushenkilökuntaa, jolla tarkoitetaan kokkeina, siivoojina ja asiakaspalvelutyössä työskentelevää henkilöstöä. Ammattitaitoista taloushenkilöstöä tulee olla riittävä määrä sellaisella aluksella, jossa laivan miehistö asuu ja ruokailee. Asiakaspalvelun lisäksi osa taloushenkilökuntaan kuuluvista työntekijöistä hoitaa myös alusten kansi- ja konehenkilöstön muonitusta ja henkilökunnan tilojen siisteyttä (Finnlines 2016). Tämän lisäksi laivan koko henkilökunnalle on jaettu laivan turvallisuusorganisaatioon liittyviä tehtäviä (Suomen varustamot Ry 2017)”.

Taulukko 2. Suomalaisen varustamoiden¹ matkustajamerenkulkuun kohdentuva henkilöstö vuonna 2015

	Suomalaisten matkustaja-alusten kokonaishenkilöstö ²	Taloushenkilöstö ³
Varustamot, yhteensä⁴	3192	2368
Osuus kokonaishenkilöstöstä (%)	100	74
Absoluuttinen vaihteluväli (lkm)	195–1695	75–1382
Suhteellinen vaihteluväli (%)	6–53	3–58

Lähde: Lehto et al. (2017, 24)

¹ Tässä tutkimuksessa huomioidaan pelkästään suurimpien varustamoiden Suomen lipun alla toimivat matkustajamerenkulkuun liittyvät alukset: Eckerö Line, Finnlines, Silja Line ja Viking Line.

² Kokonaishenkilöstöön lasketaan laivakohtaisesti lakisääteinen laivahenkilöstö (Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä, 1797/2009) ja muu henkilöstö, matkustaja laivoissa ns. taloushenkilöstö.

³ Taloushenkilöstöllä tarkoitetaan esim. kokkeina, siivoojina ja asiakaspalvelutyössä työskentelevää henkilöstöä.

⁴ Varustamoiden kokonais- ja taloushenkilöstömäärä on arvioitu virallisista tilastoista ja varustamoille suunnatuin kyselyin. Taloushenkilökunnan osalta arviota ei saatu Viking Linen ja Eckerö Linen osalta. Reittiliikenne toiminnan samankaltaisuuden vuoksi Viking Linen taloushenkilöstön suhteellinen osuus arvioitiin Silja Linen selvitysten perusteella, mutta korjaten varustamokohtaista erilaisuutta, kuten alla kerrotun mukaisesti Eckerö Linen yhteydessä. Eckerö Linen osalta (pelkästään Helsinki-Tallinna -reitti) laskettiin taloushenkilökunnan määrä käyttäen Silja Linen (s) osuuden korjaamiseen laivan suhteellista kokonaishenkilöstö/aluskohtaista matkustajakapasiteetti poikkeamaa. Laskentakaava (indeksi) Eckerö Linen (e) tai Viking Linen (v) taloushenkilökunnan määrälle ($th_{e,v}$) on käytännössä seuraava: $th_{e,v} = (th_s/kh_s) * (1 - ((th_s/tc_s) - (th_{e,v}/tc_{e,v})) / (th_s/tc_s))$, jossa th_i ja kh_i on varustamon (i, i=e,s,v) taloushenkilöstö (t) ja kokonaishenkilöstö (k) ja tc_i on Suomen lipun alla olevien laivojen matkustajakapasiteetti. Indeksien mukaan, jos alusten kokonaishenkilöstö/matkustajakapasiteetti varustamoilla on sama, niin kokonais- ja taloushenkilöstön suhde on sama. Lyhyemmällä reittivälillä taloushenkilökunta suhteessa lakisääteiseen henkilökuntaan osoittautui lähes puolet pienemmäksi Eckerö Linen osalta. Tämä on huomioitu laskelmissa.

Lähteet: Finnlines 2016, Silja Line 2017, Eckerö Line tilinpäätös 2015, Viking Line tilinpäätös 2015

Matkustajamerenkulkuun kohdistuviksi arvioidut valtiontuet sisältävät epävarmuutta. Taulukkoon 3 on koottu keskeiset matkustajamerenkulun numeerisesti arvioidut tuet minimi- ja maksimiarvioina. Matkustajamerenkulun valtion tuet arvioidaan olevan keskimäärin noin 250 miljoonaa euroa vuotta kohden. Merkittävin tukimuoto on epäsuora tuki: arvonlisä- ja valmisteverottomuus.

Taulukko 3. Yhteenvedo matkustajamerenkulkuun kohdentuvista tuista vuodelta 2015

Matkustajamerenkulun tuet	2015
MAX: Miehistö-kustannustuki keskeisten matkustajalaivavarustamoiden osalta (€)	52 351 000
MIN: Taloushenkilökunnan osuus miehistökustannustuesta¹ (€)	38 740 000
Arvonlisä- ja valmisteverottomuus² (€)	184 000 000
Merityötulovähennys³ (€)	18 500 000
Merenkulun tukien kokonaismäärä (min-max)	241–255 milj. €

¹ Matkustaja-autolautat liikennöivät kuljettaakseen sekä tavaroita että henkilöitä. Luonnollista olisi laskennallisesti ”jyvitettävä” henkilö- ja tavarakuljetuksen suhteessa aluksien lakisääteistä henkilökuntaa matkailijamerenkulun ja tavarankuljetuksen henkilökuntaan. Tässä minimiarviossa kaikki lakisääteinen henkilökunta on tarkastelluissa matkustajalaivoissa laskettu tavarankuljetuksen henkilökuntaan. Tilastokeskuksen yritystilaston mukaan (TK 2017) merikuljetusten henkilökuljetuksen henkilöstöosuus vuonna 2015 oli 63 % ja tavarankuljetuksen 37 %. Lakisääteistä henkilökuntaa voitaisiin laskea täältä osuudelta matkustajamerenkulkuun kuuluvaksi. Tällainen arvio sijoittuu min-max arviomme väliin ja sitä ei ole erikseen raportoitu.

² Verojen arvioidaan kokonaisuudessaan liittyvän matkustajamerenkulkuun. Luku perustuu VM:n arvioon. Verottomuus voi olla yksi keskeinen syy, joka vaikuttaa merimatkailukysyntään. Tutkimuksen rajaukseen liittyen tätä vaikutusta ei ole kuitenkaan tämän selvityksen yhteydessä numeerisesti raportoitu. Raportoimattomat tulokset antavat hyvin merkittävän vaikutuksen arvonlisä- ja valmisteverottomuuden vaikutukselle merimatkailun kysyntään.

³ Vuosittainen meritulovähennys on arvioitu olevan kokonaisuudessaan 25 milj.€. (ks. Lehto et al. 2017, 19). Tästä taulukon 2 perusteella voidaan laskea matkustajamerenkulkuun liittyväksi osuudeksi eli 18,5 milj.€.

3. TALOUDELLISTEN MATKAILUVAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT

Lukujen 3.1–3.3 tarkastelut perustuvat keskisiltä tutkimukseen Karppinen & Vähäsantanen (2011). Käsillä olevan selvityksen pyrkimyksenä on arvioida *määrällisesti* matkailun alueellisia tulo- ja työllisyysvaikutuksia, jos matkailumerenkulkuun laskennallisesti suunnatut tuet olisivat käytössä tukineutraaliteetin (s.o. tukiarvioita vastaava tulo) perusteella myös muussa matkailutoiminnassa.

3.1. Matkailun käsitteet ja määritelmät

Tutkimuksen empiirisen tavoitteen saavuttamiseksi, täytyy olla suhteellisen tarkka määritelmä siitä, mitä matkailulla tarkoitetaan. Tarkastellaan seuraavaksi matkailun käsitettä talousperusteisen matkailututkimuksen valossa sekä matkailun operationaalista määritelmää nimenomaan tämän selvityksen yhteydessä.⁵

Matkailututkimuksessa matkailun määrittelemistä pidetään haastavana tehtävänä. Matkailu voidaan nähdä enemmän ilmiöiden ja suhteiden kokoelmana kuin yksittäisenä tapahtumana (Burkart ja Medlik 1974). Usein matkailu määritellään tutkimuksissa tapauskohtaisesti, jolloin matkailun käsitteellinen sisältö on muuttunut myös ajan saatossa. (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 16). Vanhoven (2005) mukaan matkailututkimuksen pioneerit Hunziker ja Knapf (1942) ovat esittäneet yhden vanhimmista käsitteellisistä määritelmistä matkailulle:

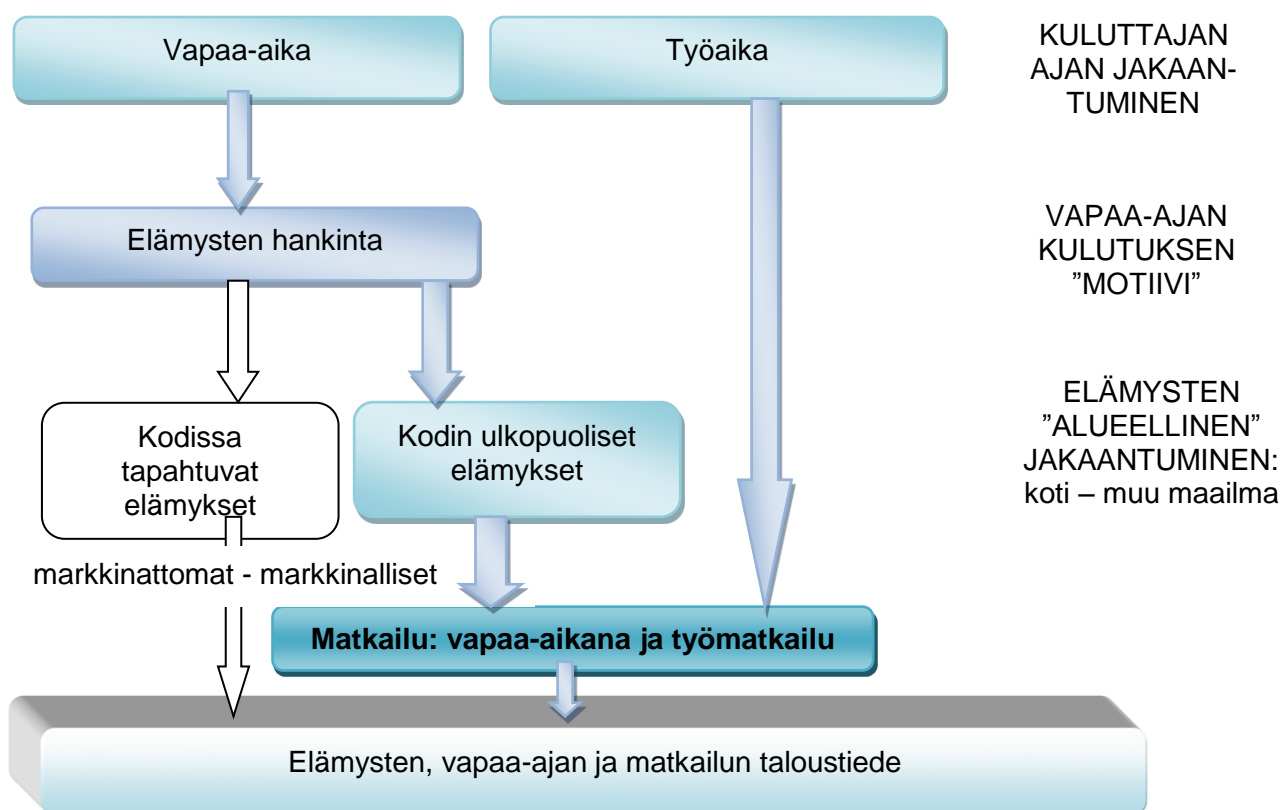
”matkailu on niiden suhteiden ja ilmiöiden summa, jotka syntyvät matkustamisesta ja olemisesta matkan kohteessa vieraspaikkakuntalaisena kuitenkin vain niin kauan, että oleminen ei johda pysyvään asumiseen ja se ei liity pysyviin tai väliaikaisiin tulonhankkimistoimiin.”

⁵ On syytä yhtäältä huomata, että myös matkailun empiirisen – ei vain teoreettisen – taloustutkimuksen yhteydessä matkailun käsitteellinen määrittelemineen on syytä tehdä. Esimeriksi Franz, Laimer ja Smelar (2001) ovat arvioineet, että matkailun satelliittitilinpitoon perustuva arvonlisäysperusteinen matkailutulo on 8,7 % kokonaistuotannosta Itävallassa vuonna 1999. Sen sijaan turismi ja muu elämystalous yhteensä ovat lähes kaksinkertainen (15,5 %/BKT). Toisaalta on syytä muistaa, että enenevässä määrin matkailututkimuksessa on ryhdytty käyttämään myös laadullisen tutkimuksen menetelmiä (Dann ja Phillips, 2001). Botterill, Gale ja Haven (2003) tutkivat Iso-Britanniassa tehtyjä väitöskirjoja ja esittävät tuloksenaan, että kvantitatiivisia ja laadullisia menetelmiä ilmoitettiin käytetyn lähes samassa suhteessa.

Määrittelyn loppu sulkee pois esimerkiksi työmatkat. Toiseksi siinä ei ole otettu kantaa matkan vähimmäiskeston tai paikallisuuden laajuuteen. (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 16).

Vuonna 1981 Aiest (Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme) määritteli matkailun seuraavasti:

“matkailu on sellaisten keskinäisten suhteiden ja ilmiöiden kokonaisuus, joka johtuu ihmisten matkustamisesta ja seisahtamisesta paikoissa, jotka eivät ole heidän koti- ja työpaikkakuntiaan joko vapaa-aikanaan tai liikematkoilla tai opiskellakseen.”



Lähde: Tribe 2011, mukailten

Kuvio 1. Matkailu-, vapaa-aika- ja elämyskäsitteet taloustieteessä

Karppinen & Vähäsantanen (2011, 17–18) tulkitsevat edellistä kuviota 1 seuraavasti: ” ... määritelmässä korostuu matkailun kaksijakoisuus eli se on yhtäältä työhön liittyvää, ja toisaalta se liittyy vapaa-ajan elämykselliseen käyttöön kodin ulkopuolella. Tässä taloustiedelähtöisessä

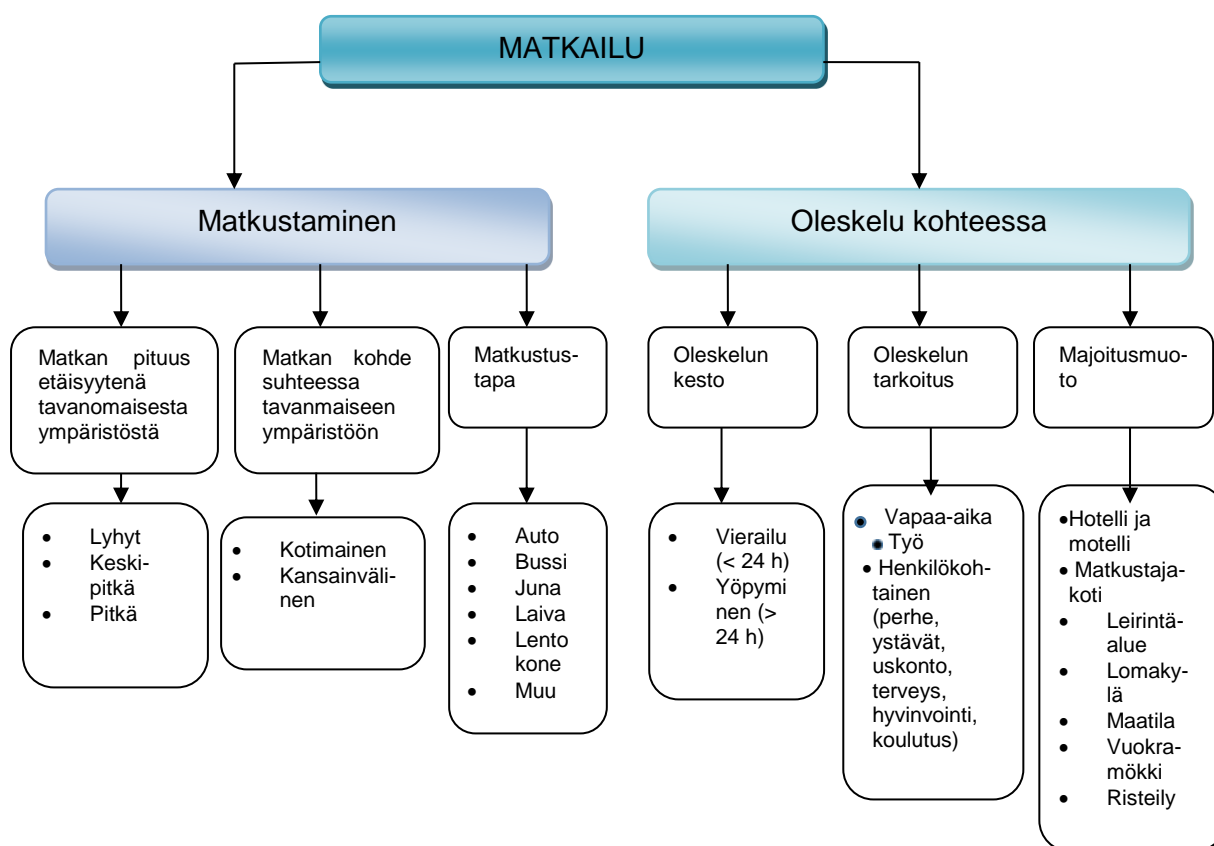
määritelmässä ei korostu kodin ulkopuolella tapahtuvan matkailun pituus, eikä toisaalta korostu työmatkailussa sen poikkeavuus tavalliseen kodin ja työpaikan väliseen matkustamiseen.”

3.2. Matkailukäsitteiden tilastollinen operationalisointi

Karppinen & Vähäsantanen (2011, 18) mukaan pyrittäessä operationaalisesti arvioimaan matkailun alueellisia vaikutuksia matkailun ja matkailijan tarkempi käsitteellinen määrittely on aina tarpeen (ks. esim. Mieczkowski 1990). Vanhove (2005) erottaa matkailun operatiivisessa määritelmässä kaksi perusulottuvuutta (vrt. De Brabanderin, 1992):

- (1) matkustamisen ja
- (2) olemisen matkakohteessa.

Tämä voidaan edelleen jakaa kuvion 2 mukaisiin alaluokkiin, joista tilastolaatijat tyypillisesti käyttävät täsmällisiä raja-arvoja (ibid. 2005, Karppinen & Vähäsantanen 2011, 18).



Lähde: Vanhove (2005), Karppinen & Vähäsantanen (2011)

Kuvio 2. Operationaalisen matkailun käsitteen tyypilliset dimensiot

Matkailutulon ja -työllisyyden kansainvälisen vertailtavuuden parantamiseksi ja matkailutilastoinnin yksinkertaistamiseksi matkailutilastointia pyritään tekemään käytännössä samanlaisin periaattein useissa maissa. Matkailun tilastointia vaikeuttaa se, että matkailu ei ole yksi yksittäinen toimiala, vaan matkailusta saavat tuloa ja työllisyyttä varsin monen toimialan yritykset. YK:n Tilastollinen Komissio (UNSD) ja UNWTO julkaisivat vuonna 2008 suositukset matkailun tilastoinnin periaatteiksi. Raportti (IRTS 2008) perustuu laajaan kansainvälisen asiantuntijayhteistyöhön (IGTS eli Interagency Coordination Group on Tourism Statistics, 2004), jossa ovat olleet mukana Eurostat, ILO, IMF, OECD, UNELAC (Latinalaisen Amerikan ja Karibian talousneuvosto), UNSD, UNWTO ja WTO. Suomen Tilastokeskuksen matkailutilinpidon tilastot perustuvat näihin suosituksiin. Tässä selvityksessä käytetään Tilastokeskuksen tilastoja välittömän matkailutulon ja -työllisyyden laskemiseen.

IRTS (2008) määrittelee:

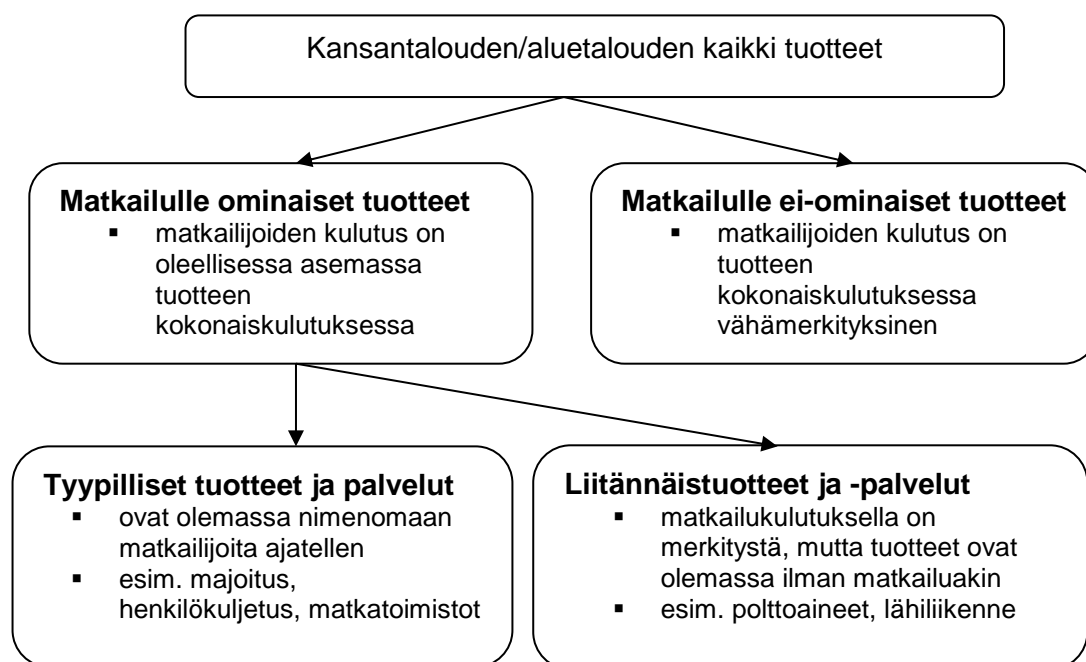
”Matkailu kysyntäperusteisena ilmiönä viittaa vierailijoiden erilaisiin toimintoihin ja heidän rooliinsa hyödykkeiden ja palvelujen hankkijoina. Matkailu voidaan nähdä tarjontapuolelta, jolloin se voidaan ymmärtää sellaisten tuotannollisten toimien joukkona, jotka pääasiassa on suunnattu vierailijoille. Vierailija on sellainen matkailija, jonka matka suuntautuu oman, tavanomaisen asuinympäristönsä ulkopuolella olevalle kohdealueelle niin, että matka kestää korkeintaan vuoden ja se voidaan tehdä useissa pääasiallisissa tarkoituksissa (liikematka, vapaa-ajan matka, muut henkilökohtaiset syyt), kuitenkin niin, että matkakohteessa ei tehdä ansiotyötä maan tai vierailupaikan asukkaana.”

Arvioitaessa matkailutuloa liikevaihtopohjaisesti ja matkailutyöllisyyttä (htv) matkailun tarjontapuolen tulkinta on keskeisessä roolissa: mitkä toimialat lasketaan matkailuun liittyviksi ja kuinka paljon niiden liikevaihdosta ja työllisyydestä syntyy matkailutuotteista ja -palveluista. Vanhove (2005, 29–30) mukaan matkailun satelliittitilinpidoissa tyypilliset matkailutuotteet ryhmitellään seitsemään perusr ryhmään (vrt. IRTS 2008, 57–63; ks. Karppinen & Vähäsantanen 2011, 19–20):

1. vierailijoiden majoituspalvelut,
2. ruokaa ja juomaa tarjoavat palvelutoimialat,
3. henkilöiden kuljetuspalvelut,
4. matkatoimisto ja muut varauspalvelut,
5. kulttuuripalvelut,
6. elämys- ja muut ajanvietepalvelut ja
7. määrittelemättömät matkailupalvelut.

Nämä peruspalvelut voidaan edelleen jakaa alaluokkiin.

Matkailutuotteet ja -palvelut luonnollisesti vaihtelevat matkakohde-, alue- ja maakohtaisesti. IRTS (2008) antaa vain yleisiä suosituksia maiden tilastoviranomaisille siitä, millaisia konkreettisia tuotteita tai palveluita tulisi laskea matkailutuotteiksi. Suomessa tällaista matkailutilastointia tekee käytännössä Tilastokeskus. Kuviossa 3 on kuvattu matkailuun liittyvien tuotteiden perusrhmittely.



Lähde: Vanhove 2005, 29–30; ks. myös Konttinen 2008, IRTS 2008, Karppinen & Vähäsantanen 2011, 20

Kuvio 3. Matkailutuotteiden perusryhmittely

Karppinen & Vähäsantanen 2014, 2016 estimoivat matkailutuoteosuudet ALMA^{num}-mallissa 44 matkailun alatoimialalle. Matkailun satelliittitilinpidoissa edelleen matkailulle ominaiset tuotteet ryhmitellään varsinaisiin matkailutoimialoihin ja muihin matkailuun liittyviin toimialoihin. Kansainvälisen vertailtavuuden varmistamiseksi matkailun satelliittitilinpidoissa suosituksissa on päädytty, että varsinaisia matkailuaktiviteetteja tuottavia toimialoja on 12 (Vanhove 2005, 30):

1. majoitustoiminta,
2. vapaa-ajan asuntojen omistus ja vuokraus,
3. ravitsemustoiminta,
4. rautateiden henkilöliikenne,
5. linja-autojen henkilöliikenne ja taksiliikenne,
6. vesiliikenteen henkilökuljetus,
7. lentoliikenteen henkilökuljetus,
8. matkustajaliikennettä palveleva toiminta,
9. kulkuneuvojen vuokraus; muu vuokraus,
10. matkatoimisto- ja matkanjärjestäjäpalvelut,
11. kulttuuripalvelut ja
12. urheilu- ja virkistyspalvelut.

Matkailutilinpidon toimiala- ja tuoteluokitus selvästi osoittaa matkailun tyypillisen piirteen eli matkailun tarjonta ja kysyntä ovat välittömästi toisiinsa kytköksissä. Jotkin toimialat ovat olemassa juuri matkailun vuoksi, mutta on myös toimialoja, joille matkailu on tärkeässä roolissa, mutta ne perustuvat myös muihin tarkoituksiin. Käytännössä joudutaan arvioimaan se, kuinka suuri osuus matkailutoimialan tai matkailuun liittyvien toimialojen tuloista syntyy matkailun seurauksena. Taulukossa 4 on kuvattu matkailusatelliittitilinpidon mukainen tyypillinen matkailun tuote-toimialamatriisi (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 22).

Tuotteet	Varsinaiset matkailutoimialat				Muut matkailuun liittyvät toimialat (liitännäistoimialat ja ei-ominaiset toimialat)				Yhteensä tuotos tuotteittain
	MaT1	MaT2	...	MaTn	MuT1	MuT2	...	MuTp	
<i>Tyypilliset tuotteet</i>	XXX	X	...	X	X	X	...	X	$\sum Tt1$
Tt1	X	XXX	...	X	X	X	...	X	$\sum Tt2$
Tt2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	X	X	...	XXX	X	X	...	X	$\sum Ttn$
Ttn									
<i>Liitännäiset tuotteet</i>	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Lt1$
Lt1	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Lt2$
Lt2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Ltm$
Ltm									
<i>Ei-ominaiset tuotteet</i>	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Eot1$
Eot1	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Eot2$
Eot2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	X	X	...	X	X?	X?	...	X?	$\sum Eots$
Eots									
Yhteensä tuotos toimialoittain	$\sum MaT1$	$\sum MaT2$	...	$\sum MaTn$	$\sum MuT1$	$\sum MuT2$	...	$\sum MuTp$	rivisumma =sarakesumma

Taulukko 4. Matkailutuote-toimialamatriisi

XXX = tuote on keskeinen toimialalla, X = tuote on mahdollinen toimialalla, X? = mikä tahansa tuote voi olla keskeinen toimialalla.

Lähde: IRTS 2008, 56.

Pyrittäessä arvioimaan alueiden matkailutuloa ja -työllisyyttä kokonaisuudessaan tässä ei kiinnitetä erikseen huomiota kotimaiseen ja ulkomaiseen matkailukulutukseen tai maalla ja merellä tapahtuvaan matkailuun. Kuitenkin eri matkailutoimialojen matkailutulo-osuudet perustuvat arvioihin, joissa on erikseen arvioitu ulkomaisten ja kotimaisten matkailijoiden kulutusta (ks. Konttinen 2006, 16–19).

3.3. Aineistot

Matkailutuotteet ja -toimialat

Karppinen & Vähäsantanen (2011, 23–25) tutkimuksessa määritellään tarkemmin matkailutuote- ja toimiala-aineistot seuraavasti (useita maantieteellisiä alueita). Tässä tutkimuksessa käytetään em. tutkimuksen aineistomääritelmiä alla selostetulla tavalla. Ts. käytännössä tutkimuksen perusaineisto perustuu yritystoiminnan liikevaihtoperusteisiin matkailutuotteisiin ja -toimialoihin (taulukot 5 ja 6) sekä henkilötyövuosina mitattuun matkailuperusteiseen henkilöstön määrään. Näiden määrittelyssä on käytetty perustana Tilastokeskuksen (maakunnittaisen) matkailutilinpidon määritelmiä (ks. Konttinen 2006, 53–58).

Taulukko 5. Matkailutuotteet

A. Ominaiset matkailutuotteet		B. Ei-ominaiset matkailutuotteet
A. 1. Tyypilliset tuotteet	A.2. Liitännäiset tuotteet	
1 – Majoituspalvelut 1.1 Hotelli- ja muut majoituspalvelut 1.2 Vapaa-ajanasuntopalvelut omaan käyttöön	1 - polttoainekauppa (välityspalkkio)	1 – tukku- ja vähittäiskauppa (välityspalkkio)
2 – Ravitsemispalvelut	2 - henkilölähi liikenne	2. – muut tuotteet
3 – Henkilöliikennepalvelut 3.1 Rautateiden kaukoliikennepalvelut 3.2 Maantieliikennepalvelut 3.3 Vesiliikennepalvelut 3.4 Ilmaliikennepalvelut 3.5 Henkilöliikenteen tukipalvelut 3.6 Henkilöliikennevälineiden vuokrauspalvelut 3.7 Henkilöliikennevälineiden ylläpito- ja korjauspalvelut		
4 – Matkatoimisto-, matkanjärjestäjä- ja matkaopaspalvelut 4.1 Matkatoimistopalvelut* 4.2 Matkanjärjestäjäpalvelut* 4.3 Matkailuneuvonta- ja matka-Opaspalvelut		
5 – Kulttuuripalvelut 5.1 Esittävä taide 5.2 Museot ja muut kulttuuripalvelut		
6 – Virkistys- ja viihdepalvelut 6.1 Urheilu- ja virkistyspalvelut 6.2 Muut viihde- ja virkistyspalvelut		
7 – Sekalaiset matkailupalvelut 7.1 Rahoitus- ja vakuutuspalvelut 7.2 Muu tavaroiden vuokraus 7.3 Muut matkailupalvelut		

* toimijoiden palkkio-osuus

Lähde: Tilastokeskus, matkailutilinpito

Taulukkoon 5 on tehty tyypillisten matkailutuotteiden osalta seuraavat tarkennukset (s.o. näitä ei huomioida tässä tutkimuksessa):

- matkailutuotekohdassa 1.1.2 Vapaa-ajan asuntojen omistus ei ole huomioitu oman vapaa-ajan asunnon omistamisen laskennallista tuloa;
- matkailutuotekohta 4 on huomioitu ilman alakohtia;
- matkailutuotekohdassa 5 on huomioitu vain markkinapalvelut;
- kohdassa 7 on huomioitu tavaroiden vuokraus.

Nämä tarkennukset johtuvat pääosin kahdesta seikasta: matkailutuotetilastoa ei ole saatavilla tarvittavilla aluetasoilla ja/tai kyseessä oleva matkailutuote on markkinaton (liikevaihtoa ei tilastoida)⁶.

Matkailutoimialojen määrittely perustuu niin ikään Tilastokeskuksen matkailutoimialamääritelmiin (esim. Konttinen, 2006, tai Tilastokeskus 2005) (ks. taulukko 4). Tosin kuin Konttinen 2006 tässä tutkimuksessa ei käytetä vuoden 2002 toimialaluokitusta vaan uudempaa vuoden 2008 toimialaluokitusta. Tämän vuoksi tutkimuksessa on tehty tarvittavat toimialakorjaukset ja -tarkennukset taulukkoon 6.

Taulukko 6. Tyypilliset matkailutoimialat¹

Matkailulle ominaiset toimialat ²		Matkailulle ei-ominaiset toimialat
Matkailulle tyypilliset toimialat	Matkailulle liitännäiset toimialat	
1. Majoitustoiminta 551 Hotellit ja vastaavat majoitusliikkeet (osittain) 552 Lomakylät, retkeilymajat yms. majoitus (osittain) 553 Leirintäalueet ja muu majoitustoiminta (osittain)	473 Polttoaineiden vähittäiskauppa	47 Vähittäiskauppa (pl. moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien kauppa) (osittain)
2. Vapaa-ajan asuntojen asuminen 68201 Asuntojen vuokraus (osittain) 68202 Asuntojen ja asuinkiinteistöjen hallinta (osittain)	4671 Polttoainetukkukauppa	
3. Ravitsemistoiminta 561 Ravintolat ja vastaava ravintolatoiminta (osittain) 562 Ateriapalvelut ja muut ravitsemispalvelut (osittain) 563 Baarit ja kahvilat (osittain)		
4. Rautateiden henkilöliikenne		

⁶ Huomattakoon, että Tilastokeskuksen maakunnittaisessa matkailutilinpidossa perusmuuttujina (kotimainen matkailutarjonta ja -kysyntä tuotteittain) ovat perushintainen bruttotuotos toimialoittain sekä toimialoittainen arvonlisäys. Tällöin myös markkinattomat hyödykkeet (tyypillisesti esim. kulttuuripalveluista museot) voidaan laskea mukaan matkailutuloon.

Matkailulle ominaiset toimialat ²		Matkailulle ei-ominaiset toimialat
Matkailulle tyypilliset toimialat	Matkailulle liitännäiset toimialat	
491 Rautateiden henkilöliikenne, Kaukoliikenne		
5. Tieliikenteen henkilökuljetus 4931 Paikallisliikenne (osittain) 4932 Taksiliikenne (matkailukysynnästä aiheutuva osuus) 4939 Muualla luokittelematon maaliikenteen henkilöliikenne (osittain)		
6. Vesiliikenteen henkilökuljetus 50 Vesiliikenne (henkilöliik. osuus)		
7. Lentoliikenteen henkilökuljetus 51 Ilmaliikenne (henkilöliikenteen osuus)		
8. Henkilöliikenteen tukitoiminta 522 Liikennettä palveleva toiminta (osittain)		
9. Liikennevälineiden ym. vuokraus 771 Moottoriajoneuvojen vuokraus ja leasing (osittain) 773 Koneiden ja laitteiden vuokraus ja leasing (osittain)		
10. Matkatoimistot ja vastaavat 791 Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta 799 Varauspalvelut, matkaoppaiden palvelut ym.		
11. Kulttuuripalvelut 90 Kulttuuri- ja viihdetoiminta (osittain)		
12. Urheilu- ja virkistystoiminta 93 Urheilutoiminta sekä hui- ja virkistyspalvelut (osittain)		

¹ ALMA^{num}-alueellisen matkailun malli sisältää tätä taulukkoa tarkemman toimialajaotuksen (TOL 5-numerotas) (Karppinen & Vähäsantanen 2011, 2016).

² Toimialaluokitusmuunnos vuoden 2002 luokituksesta vuoden 2008 luokitukseen (TOL2008) on tehty Tilastokeskuksessa (2011a).

Lähde: Konttinen 2006; Tilastokeskus 2005 ja 2011a

Perusmuuttajat

Tutkimuksessa käytetyt matkailutuloon ja -työllisyyteen liittyvät perusmuuttajat ovat yritysten liikevaihto (€) ja työllisyys (henkilötyövuodet, htv). Nämä muuttajat perustuvat Tilastokeskuksesta – yritysrekisteri – erikseen tilattuun aineistoon.

4. ALUEELLISEN MATKAILUN MALLI (ALMA^{num})

Luvun 4 tarkastelut perustuvat suoraan Karppinen & Vähäsantanen (2011) esitykseen. Luvussa 4.1 on malli, jolla on laskettu välitön matkailutulo ja -työllisyys. Luvussa 4.2 tarkastellaan kerrannaisvaikutuksia.

4.1. Välitön matkailutulo ja -työllisyys

Välitön matkailutulo lasketaan tässä tuloperusteisesti – ei siis kysyntäperusteisesti. Välitön matkailutulo (MT_h) alueelle (h) lasketaan seuraavasti:

$$MT_h = \sum_i^n \sum_j^m \alpha_i X_{jh}, \quad (1)$$

jossa

h = alue

α_i = matkailun aikaansaama liikevaihto-osuus matkailutuotteessa i,

X_j = matkailutoimialan j kokonaisliikevaihto.

Matkailutuotteet (i) ja -toimialat (j) on esitetty tarkemmin edellä taulukossa 5 ja 6. Liikevaihto-osuudet on arvioitu Konttisen 2006 tutkimuksen mukaan käyttäen edellisessä luvussa esitettyjä tarkennuksia.

Vastaavasti välitön matkailutyöllisyys (MTy_h) alueella h saadaan seuraavasti:

$$MTy_h = \sum_i^n \sum_j^m \beta_i Y_{jh}, \quad (2)$$

jossa Y_{jh} = matkailutoimialan kokonaistyöllisyys alueella h ja β_i = matkailun aikaansaama työllisyysosuus matkailutuotteessa i. Koska työllisyysosuuksista ei ole tilastollista tietoa saatavilla aluetasolla, on selvityksessä oletettu $\alpha_i = \beta_i$. Koska matkailutoimiala kehittyneissä

maissa on tyypillisesti työvoimavaltaista, niin tästä olettamuksesta seuraa, että matkailun välittömät työllisyysvaikutukset on todennäköisesti arvioitu todellista alhaisemmaksi.

4.2. Matkailun alueelliset kerrannaisvaikutukset: tulo- ja työllisyysvaikutus

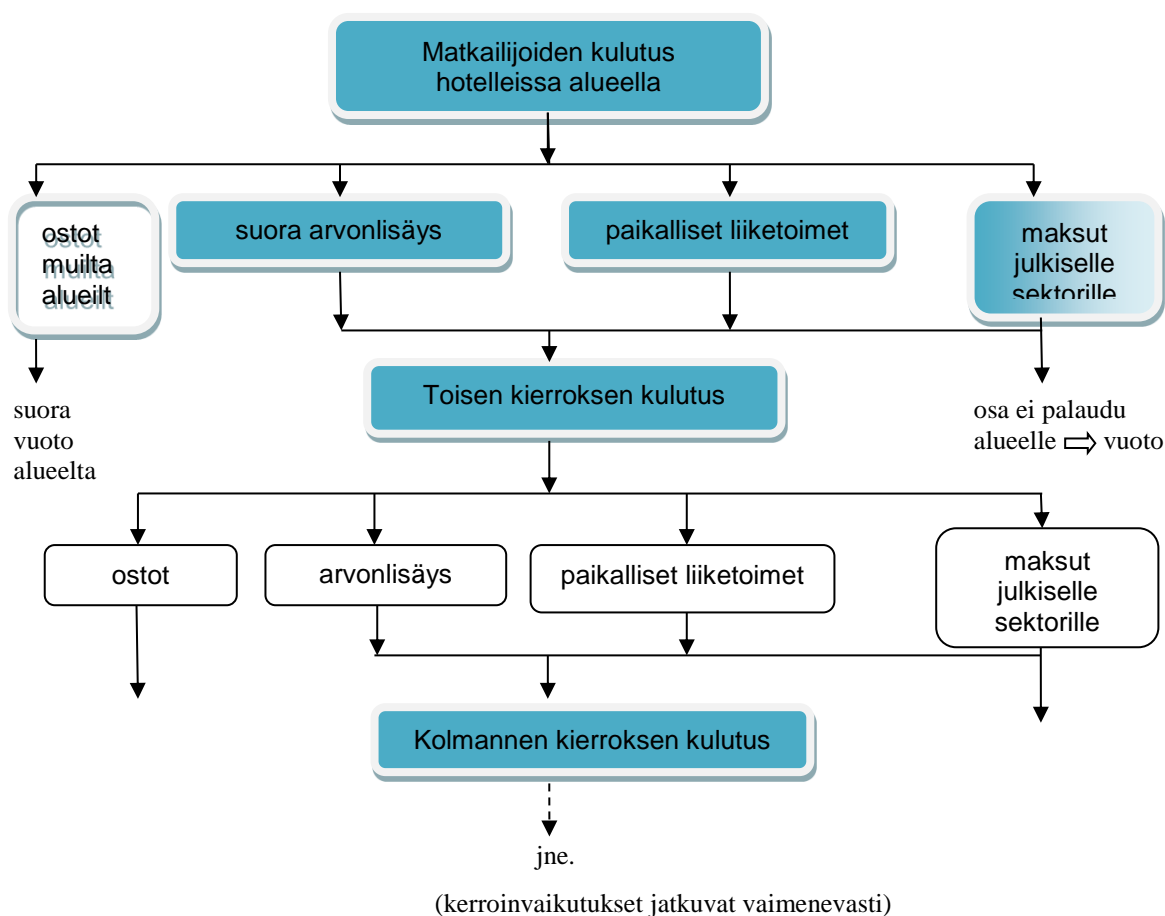
Matkailun alueelliset tulo- ja työllisyysvaikutukset eivät muodostu pelkästään välittömistä vaikutuksista, vaan matkailu saa aikaan myös kerrannaisia vaikutuksia aluetaloudessa. Tämä perustuu siihen, että aluetalouden eri toimialat ovat toisistaan riippuvia. Välitön alueellinen matkailuun kohdistuva kysyntä (joka saa aikaan matkailutulon) ei vaikuta vain matkailutoimialoihin, vaan myös yrityksiin, jotka tarjoavat tuotteita matkailuyrityksille sekä näiden yritysten tarjoajiin, jne. Matkailukysynnästä aiheutuva tulo siis kiertää taloudessa, mutta niin, että vain se osa lisätuloista huomioidaan, joka on paikallisesti tuotettua. Aluetalouden matkailutulon kierrossa on siis vuotoja, jotka syntyvät siitä, että jonkin osan välituotteistaan matkailualan yritykset ostavat tarkastelevan alueen ulkopuolelta, ja esimerkiksi tuotteisiin ja palveluihin kohdistuvat verot menevät tyypillisesti kunta- ja maakunta-alueen ulkopuolelle – valtiolle – joskin osa tästäkin palautuu alueelle. Matkailun kyseessä ollessa voidaan olettaa, että keskimääräistä suurempi osa em. lisäkysynnästä kohdistuu paikalliseen tarjontaan, kun verrataan vaikkapa teollisuuteen. Joskin tässä suhteessa on paljon eroa siinä, mitä matkailutuotetta tarkastellaan. Toisaalta tyypillisesti matkailuyrityksiin liittyvät paikalliset kytkennät ovat usein merkittävimpiä sellaisissa aluetalouksissa, joille matkailu on tärkeä elinkeino. Kolmanneksi yleisesti voidaan olettaa, että matkailun kerroinvaikutus on sitä pienempi, mitä pienemmästä alueesta on kyse. Tyypillisesti kunnan alueella yliaalueelliset vuodot ovat merkittävämpiä kuin seutukunnan tai maakunnan tasolla.⁷

Kaiken kaikkiaan matkailun kerrannaisvaikutusten (suorat + epäsuorat + johdetut tulonmuodostusvaikutukset) mekanismia voidaan kuvata alla olevan kuvion 4 avulla. Kuviossa on otettu hotellit matkailun esimerkkitoimialaksi, mutta vastaava mekanismi koskee alueen koko matkailutuloa (ks. yhtälö 1).

⁷ Esimerkiksi Archer ja Fletcher (1990) ovat laskeneet maa- ja aluetasolla, että Turkissa matkailun kerroin, $k = 1,96$, Iso-Britanniassa $1,73$, Missourin osavaltiossa (USA) $0,88$ ja Winchesterin kaupungissa (UK) $0,19$, jossa maiden osalta $k = (\text{matkailun suorat} + \text{epäsuorat} + \text{johdetut tulovaikutukset})/(\text{matkailun suorat tulovaikutukset})$ ja alueiden osalta $k = (\text{matkailun suorat} + \text{epäsuorat} + \text{johdetut tulovaikutukset})/(\text{muutos lopputuotekysynnässä})$. Tässä johdetut vaikutukset syntyvät siitä, että suorasta ja epäsuorasta matkailukysynnästä syntyy aluetalouteen tuloa, joka kohdistuu mihin tahansa lopputuotteeseen, joka on valmistettu tarkastellulla alueella. Vaikka kertoimen laskeminen poikkeaa alueiden ja maiden välillä, niin on selvästi havaittavissa se yleinen piirre, että kerroin pienenee alueen koon mukaan ja kerroin on suurempi, jos matkailu on merkittävä toimiala maan/alueen taloudessa.

Kun tarkastellaan hotelleja ja majoitusliikkeitä esimerkkeinä kerroinvaikutusmekanismista, matkailijoiden kulutus näissä kohteissa jakautuu arvonlisäykseen tai tulopuolelta tulkiten palkkoihin ja voittoihin. Se on alueen suora tulovaikutus. Osa matkailijoiden kulutuksen aikaansaamasta tulosta suuntautuu paikallisesti tuotettuihin välituotteisiin (elintarvikkeet, ohjelmapalvelut, kiinteistöpalvelut, jne.). Yksi osa kulutuksen aikaansaamasta tulosta suuntautuu julkiselle sektorille (kuntien ja valtion verot ja muut maksut). Osa näistä maksuista jää aluetalouteen (paikallisverot), mutta osa on tulovuotoa alueen ulkopuolelle (valtion verot ja maksut). Keskeinen tulovuoto syntyy myös siitä, että hotellit ja majoitusliikkeet käyttävät välituotteina hyödykkeitä ja palveluja, joita ei ole tuotettu paikallisesti tai ne maksavat voittoja ja muita maksuja ihmisille ja organisaatioille alueen ulkopuolella. Edelleen hotellien ja majoitusliikkeiden ostot muilta paikallisilta toimialoilta saavat aikaan näillä toimialoilla vastaavanlaisen tulojen jakautumisen, joka sisältää omat yliaalueelliset tulovuotonsa. Prosessi jatkuu vaimenevasti eteenpäin. Tätä prosessia kutsutaan tyypillisesti epäsuoriksi vaikutuksiksi.

Tämän lisäksi suorat ja epäsuorat vaikutukset saavat aikaan lisää tulonmuodostusta (palkkoja ja voittoja), jotka osaltaan ohjautuvat lisäkysyntänä paikallisesti tuotettuihin palveluihin ja hyödykkeisiin. Myös tämä tulo kiertää vuotoineen aluetaloudessa. Tätä kutsutaan tyypillisesti johdetuiksi vaikutuksiksi. Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että kerrannaiset vaikutukset (epäsuorat ja johdetut vaikutukset) voivat olla suuria, jos vuodot mallissa ovat pieniä eli valtaosa lisäkysynnästä kohdistuu paikalliseen tuotantoon. Tyypillisesti tuolloin tarkasteltava aluetalous on rakenteeltaan monipuolinen ja riittävän suuri ja paikalliset yritykset ovat kykeneviä palvelemaan paikallisia hotelleja ja majoitusliikkeitä. Matkailualalla paikallinen palvelukysyntä on yleensä merkittävää.



Lähde: ks. Cooper et al. 1993 ja Vanhove 2005

Kuvio 4. Esimerkkikuvio hotellien aikaansaamasta kerroinvaikutusmekanismista alueella

Pyrittäessä arvioimaan matkailun kokonaistulo- ja työllisyysvaikutuksia tarvitaan yleistä kerroinvaikutusprosessin kuvausta tarkempi määrällinen kuvaus mallin vuodoista ja tulon kierrosta aluetaloudessa. Tyypillinen keynesiläinen yksinkertainen tulokerroin (k) voidaan ilmaista muodossa⁸:

$$k = \frac{1}{1 - MPC} = \frac{1}{MPL} = \frac{1}{MPS + MPM + MPT}, \quad (3)$$

⁸ Yksinkertaisen keynesiläisen kerroinvaikutuksen johtaminen löytyy useimmista makrotalousteorian perusoppikirjoista. Matkailuun taloudellisiin vaikutuksiin liittyen keynesiläistä kerrointa esitellään niin ikään useissa määrälliseen matkailutulo- ja työllisyysvaikutusten arviointiin keskittyvissä alan perusoppikirjoissa, esim. Ryan (2003), Tribe (2011), Vanhove (2005).

jossa

MPC = rajakulutusallttius (s.o. kuinka paljon lisätulosta käytetään kulutuksen),

MPL = (alue)talouden rajavuotoallttius (s.o. kuinka paljon lisätulosta vuotaa (alue)talouden ulkopuolelle,

MPS = rajasäästämisallttius (s.o. kuinka paljon lisätulosta säästetään),

MPM = rajatuontialttius (s.o. kuinka paljon lisätulosta käytetään (alue)talouteen muualta tuotujen hyödykkeiden ostamiseen),

MPT = rajaveroaste (s.o. kuinka paljon lisätulosta maksetaan (ei-alueellisia) veroja).

Matkailun tapauksessa vuotojen arvo voidaan laskea sen perusteella (ks. esim. Ryan 2003, 165; Vanhove 2005, 189), kuinka paljon matkailijoiden kulutuksesta suuntautuu suoraan paikallisesti tuotettuihin hyödykkeisiin ja palveluihin (ensimmäisen kierroksen vuoto on siis se osuus matkailijakulutuksesta, joka suuntautuu alueen ulkopuolella tuotettuihin ja alueelle tuotuihin hyödykkeisiin ja palveluihin), kuinka paljon paikalliset toimijat kuluttavat lisätulostaan paikallisesti tuotettuihin hyödykkeisiin ja palveluihin sekä siitä, kuinka paljon paikallisten toimijoiden kulutuksesta kasvattaa paikallista tuloa. Ensimmäisen kierroksen vuodon lisäksi matkailutulon kokonaisvuodot riippuvat siis myös siitä, kenelle alueella lisätulo matkailusta tulee ja millainen on heidän kulutuksensa rakenne suhteessa paikallisesti tuotettuun ja alueen ulkopuoliseen tuotantoon (seuraavien kierrosten vaikutukset).

Kaiken kaikkiaan matkailun alueellinen tulokerroin voidaan kirjoittaa seuraavaan yksinkertaistettuun muotoon⁹:

⁹ Tässä käytetty yksinkertaistettu tulokerroin on varsin yleinen alueellisten kerroinvaikutusten laskemisen yhteydessä (ks. esim. Vanhove 2005, 189 tai yleisemmin Armstrong ja Taylor 2005, 5–34 ja McCann 2003, 149–156). Matkailun kerroinvaikutuksen laskemiseen voitaisiin käyttää panos–tuotosmallia, jolloin saataisiin esiin toimialojen keskinäiset riippuvuudet (epäsuorat vaikutukset) sekä tarkasteltavan alueen riippuvuus muista alueista ja ulkomaista. Tämä vaatisi kuitenkin tämän alueellisen panos–tuotosmallin käyttämistä ja viimeisin saatavissa oleva alueellinen (maakunnallinen) panos–tuotosmalli on julkaistu vuonna 2006 (Tilastokeskus), joka kuvaa maakuntien toimialarakennetta vuonna 2002. Seuraavan alueellisen panos–tuotostutkimuksen ilmestymisestä ei ole tietoa. Toisaalta tämän selvityksen tavoitteet huomioon ottaen – yksinkertaisen alueellisen matkailutulomallin kehittäminen – on tarkoituksenmukaista käyttää yksinkertaistettua ja toimialoittain ei-disaggregoitua alueellista kerrointa. Archer ja Owen (1971) ovat esittäneet yhtälöä (4) vastaavan kerroinmallin, jossa on huomioitu erityyppiset matkailijat ja erityyppiset matkailuyritykset (Ryan, 2003, 165–166 ja Vanhove 2005, 189–190). Tällaisen kerroinmallin käyttäminen vaatisi kuitenkin matkailijaryhmä- ja yritysaineiston keräämistä.

$$k = A \left[\frac{1}{1 - [B * C]} \right], \quad \text{jossa} \quad (4)$$

A = se osuus suorasta matkailijatulosta, joka jää alueelle ensimmäisen kierroksen vuotojen jälkeen,

B = se osuus tulosta, jonka paikalliset ihmiset käyttävät paikallisesti tuotettuihin hyödykkeisiin ja palveluihin,

C = se osuus paikallisten ihmisten kulutuksesta, joka kasvattaa paikallista tuloa.

Alueelliset tulokerroinvaikutukset lasketaan yleisesti matkailutoimialojen arvonlisäyksen perusteella. Tässä tutkimuksessa käytetään kuitenkin aineiston saatavuuden vuoksi matkailutoimialojen liikevaihtomuuttujaa kuvaamaan myyntituottoja, jossa verot ja yritystuet eivät ole mukana¹⁰. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että matkailijoiden suoran kulutuksen yhteydessä ei vähennetä hyödykeveroja ensimmäisen kierroksen vuotoina (A yhtälössä (4))¹¹. Työllisyyden kokonaisvaikutukset on arvioitu käyttäen vakiotuottavuusolettamusta. Toisin sanoen laskelmissa välitön matkailun alueellinen liikevaihto/välitön henkilöstö suhde oletetaan säilyvän myös kerrannaisvaikutuksen osalta.

¹⁰ Liikevaihtoon luetaan kirjanpitovelvollisen varsinaisen toiminnan myyntituotot, joista on vähennetty myönnetty alennukset sekä arvonlisävero ja muut välittömästi myynnin määrään perustuvat verot. Myynnin oikaisuerien lisäksi myynnistä vähennetään tulonsiirtoerät ja läpikulkuerät (Tilastokeskus 2011b).

¹¹ Tämä vastaa sitä, jossa arvonlisäysperusteisessa laskennassa markkinahintainen arvonlisäys muunnetaan perushintaiseksi 1. kierroksen verovuotojen huomioimiseksi.

5. TULOKSET

5.1. Alkuimpulssit

Selvityksen tarkoituksena on arvioida valtion vuosittain matkustajamerenkulkuun kohdistuvien valtiontukien määrää vastaavien tulojen vaikutusta matkailualan välittömiin ja kerrannaisiin tuloihin (liikevaihto) ja työllisyyteen (henkilötyövuodet). Koska matkustajamerenkulun tukeminen voidaan katsoa tueksi merellä tapahtuvalle matkailulle – matkailu vapaa-aikana tai työmatkailu – niin tukineutraalisuusoletuksen mukaiset vastaavat vaikutukset kilpailevan matkailuliiketoiminnan osalta maa-alueilla esitetään tilanteissa, jossa vastaavat matkustajamerenkulkuun kohdistuvat tuet olisivat olleet käytettävissä kaikessa matkailuliiketoiminnassa. Käytännössähän tällaisia tukineutraalisuuden mukaisia tuloja ei makseta.

Laskennalliset arviot sisältävät luonnollisesti epävarmuutta. Suorien tulo- ja työllisyysvaikutusten arvioinnissa käytetään kvantitatiivisissa arviointitutkimuksissa tyypillistä minimi-maksimi-impulssitekniikka. Impulssit ovat mallin lähtökohtaisia muutostekijöitä – tässä tukineutraalisuudesta syntyviä.

Lehto et al. (2017, 16–19) ovat arvioineet merenkulun liiketoiminnan verotukien ja suorien valtiontukien keskimääräiseksi vuosittaisiksi määräksi 366 milj.€ vuosina 2014–2017. Tämän lisäksi suomalaiset varustamot saivat vuosina 2012–2014 kertaluonteista investointitukea reilut 36 milj. €. Näiden suorien ja verotukien (epäsuoratuki) lisäksi valtion tukitoimintaa merenkululle voitaisiin tarkastella pelkän varustamoliiketoiminnan lisäksi laaja-alaisemmin. Tällöin valtion tukena voitaisiin nähdä tuet koko meriklusterille: varustamot, satamat, julkinen sektori (koulutus, tutkimus, kehittäminen), meriteollisuus, merirakentaminen, merellinen energiatuotanto, rahoitus ja vakuutus ja muut mereen liittyvät elinkeinot (mm. kalastus).

Viime mainittujen epäsuorien tukien määrää ei ole tämän selvityksen yhteydessä arvioitu, koska ne eivät liity tutkimuskysymyksen mukaisesti vastaavaan matkailutoimintaan. Toisaalta merenkululle suoraan tai verotukina maksetut pysyvät valtiontuet (366 milj.€) eivät kokonaisuudessaan suuntaudu matkustajamerenkulkuun, koska tuki ei erittele tukea

lastikuljetusten ja matkustajien suhteen. On perusteltua olettaa, että vain matkustajamerenkulkuun laskennallisesti kohdistuvat valtiontuet voitaisiin periaatteessa tukineutraalisuusolettamuksen mukaisesti antaa tukena myös muulle kuin merellä tapahtuvalle matkailulle.

Taulukkoon (7) on kuvattu alkuimpulssit tukineutraalisuus- (s.o. kvantifioitavissa olevien pysyvien ja merkityksellisten¹² matkustajamerenkulun tukien määrä) ja verotukineutraalisuus-tilanteissa (s.o. kvantifioitavissa olevien matkustajamerenkulun verotukien määrä). Tukineutraalisuus sisältää verotuen lisäksi miehistökustannustuen ja merityötulovähennyksen. On luonnollista olettaa, että tällaisia tukia – toisin kuin verotukia – ei voida maksaa konkreettisesti muualla kuin merellä toimiville yrityksille, niin kilpailevan maalla tapahtuvan matkailutoiminnan näkökulmasta tällaiset tuet ovat epäsuoraa tukea kilpailevalle liiketoiminnalle¹³.

¹² Tässä on huomioitu merkityksellisinä suorina tukina vain miehistökustannustuki ja merityötulovähennys. Lehto et al. (2017, 19) ovat arvioineet myös muita suoria tukia merenkululle. Niiden yhteismääräksi arvioitiin 63 milj.€/vuosi vuonna 2017. Tämä summa muodostui tuesta merimieseläkekassoille, merimiespalvelutoimistolle, Merenkurkun liikenteelle ja merimiespelastustoiminnalle sekä matkakulukorvauksista.

¹³ Tällaista koko matkailutoiminnan kilpailuneutraalisuuden takaavaa tukea ei luonnollisesti voida käytännössä EU-olosuhteissa maksaa. EU-tasolla kiellettyjä ovat ne valtiontuet, jotka vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua antaen jollekin yritykselle vahvemman kilpailuaseman, ne vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai ne on myönnetty valikoivasti yhdelle sektorille. Meriliikenteen tukeminen on yksi valtiontukien yleiseen kieltoon kuuluvista poikkeuksista. (Alkio & Hyvärinen 2016.)

Taulukko 7. Tukineutraalisuuden mukaiset alkuimpulssiarviot (min-max, milj. €) matkustajamerenkulkuun kohdistuvista keskeisistä vuosittaisista valtiontuista.

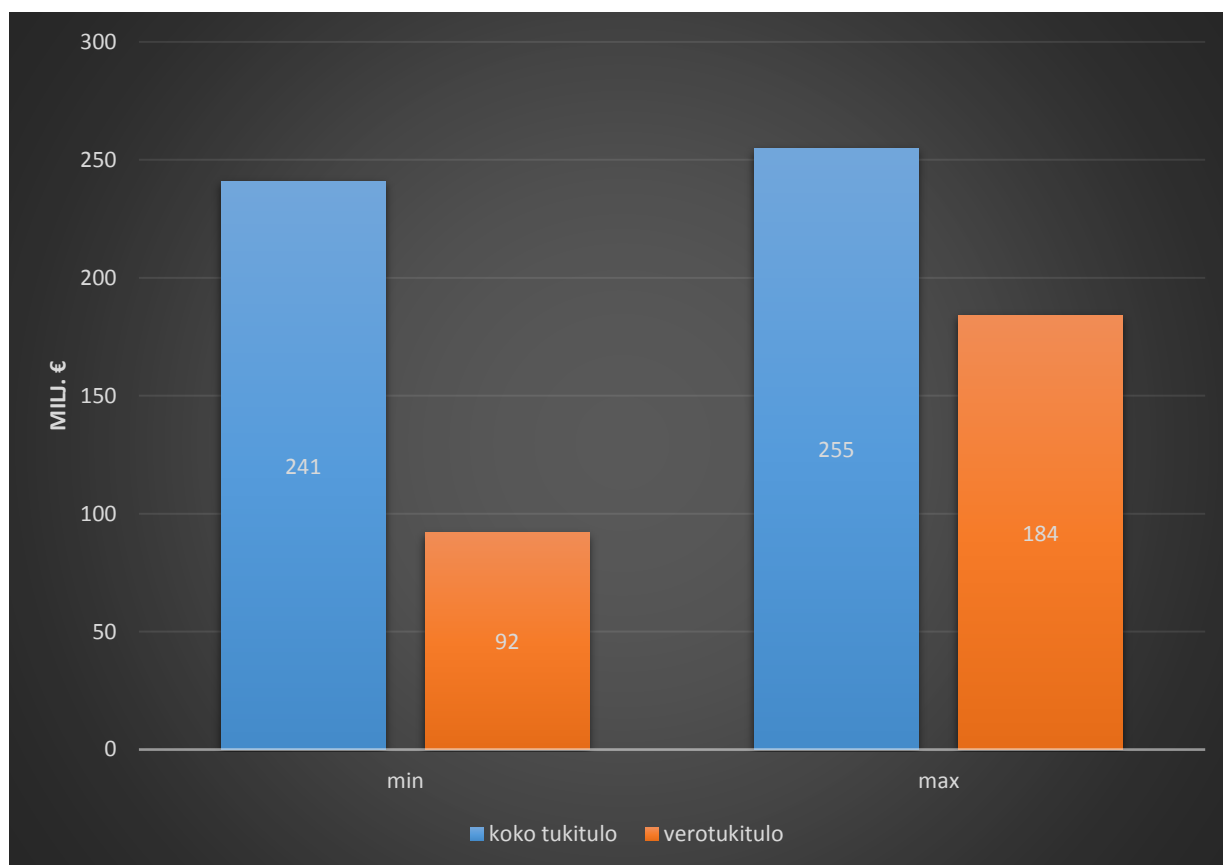
	min	max
kokonaistuki-impulssi¹	241	255
verotuki-impulssi²	92	184

¹ Kokonaistuki-impulssi muodostuu tulosta, joka vastaa matkustajamerenkulun miehistökustannustukea, meritulovähennystä ja verotukea. Matkailuliiketoiminnan alkuimpulssien näkökulmasta suora tuki matkustajamerenkululle on matkailualan (maalla ja merellä) epäsuoraa kilpailuun vaikuttavaa tukea. Maksimiarviossa on miehistökustannustuen kokonaismäärä keskeisten suomalaisten matkustajalaivavarustamojen osalta (4 kpl). Minimiarviossa vastaava tuki on laskennallisesti kohdennettu vain laivojen taloushenkilöstöön. Ks. tarkemmin Lehto et al. (2017, 14–25).

² Verotuki-impulssi muodostuu tässä laskelmassa pelkästään valmiste- ja arvonlisäverottomuuden tuesta merenkululle. Merityötulovähennys on myös verotukea, mutta tämän tutkimuksen yhteydessä sitä ei ole huomioitu, koska sen saaminen edellyttää työskentelyä merellä. Verotuki ei myöskään sisällä polttoaineiden veroetua merenkululle, koska se on vaikea allokoida pelkästään matkustajamerenkulkua koskeväksi. Maksimi-impulssi: vastaava verotuki ei-merelliselle matkailutoiminnalle kuin merelliselle perustuu valtionvarainministeriön (2017) arvioon, ks. Lehto et al. 2017, 25. Minimiarviossa matkustajamerenkulkua vastaavan valmiste- ja alv-verottomuusedun oletetaan kohdistuvan pelkästään Majoitustoiminnan ja Ravitsemistoiminnan toimialoille kokonaisuudessaan. Karppinen & Vähäsantasa 2011, 2016 mukaan ALMA^{num}-mallissa matkailuala koostuu 44 alatoimialasta, joilla matkailutuotteiden osuus liikevaihdosta (esim. Varsinais-Suomi ja Satakunta) vaihtelee muutamasta prosentista (esim. vähittäiskauppa (1,5–2,5 % riippuen maakunnan matkustajamäärästä) jopa 100 %:iin (esim. matkatoimistot, matkanjärjestäjät, ilmaliikenne). ALMA^{num}-mallissa Majoitustoiminnan matkailutuoteosuus on (85–86 %) ja Ravitsemispalveluissa (19–20 %). Majoitus- ja ravitsemistoiminnan matkailutuotteiden osuus em. maakuntien matkailutuotteiden kokonaistarjonnan liikevaihdosta vuonna 2015 eli hieman alle 60 % molemmissa maakunnissa, Varsinais-Suomessa hieman matalampi. Vastaavasti alueellisen matkailutilinpidon (Visit Finland/Tilastokeskus 2017) mukaan Majoitus- ja Ravitsemistoiminnan tarjontaosuudet (kaikki matkailutoimialat, 12 kpl) koko matkailutarjonnasta (tuotos perushintaan) tarkastelluilla alueilla ovat koko maa 47 %, Uusimaa 34 %, Varsinais-Suomi 59 % ja Satakunta 60 % vuonna 2014. Uudenmaan alhainen osuus johtuu alueen henkilöliikennepalveluiden ja siellä erityisesti ilmailuliikennepalveluiden poikkeuksellisen suurena suhteellisena osuutena verrattuna muihin alueisiin. Minimiarvion konservatiivisena estimaattina on käytetty 50 % kokonaisverotuloimpulssista eli 92 milj.€.

5.2. Arviot tulovaikutuksista

Arviot tulovaikutuksista esitetään erikseen kokonaistuki- ja verotukineutraalisuuden suhteen välittöminä ja kerrannaisina matkailutulovaikutuksina. Välittömät vaikutukset syntyvät nykyisen matkustajamerenkulun tukimäärien perusteella. Kokonaistuki- ja veroneutraalisuutta on esitelty edellä luvussa 5.1 ja taulukossa 7. Kuviossa 5 on kuvattu *välittömät, hypoteettiset tulovaikutukset* matkailualalle (ks. taulukko 7).



Kuvio 5. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien tukien määrä vastaavan tulon (tukineutraalisuus) välittömistä vuosittaisista matkailutulovaikutuksista (milj. €) 2015.

Kuvioista 5 voidaan nähdä, että välitön kokonaistukitulo, johon sisältyy siis vastaava tulo matkailualalle kuin vuosittainen matkustajamerenkulun miehistökustannustuki, meritulovähennys ja valmiste- ja ALV-verotuki, on maksimitukena vajaat 40 % korkeampi (255

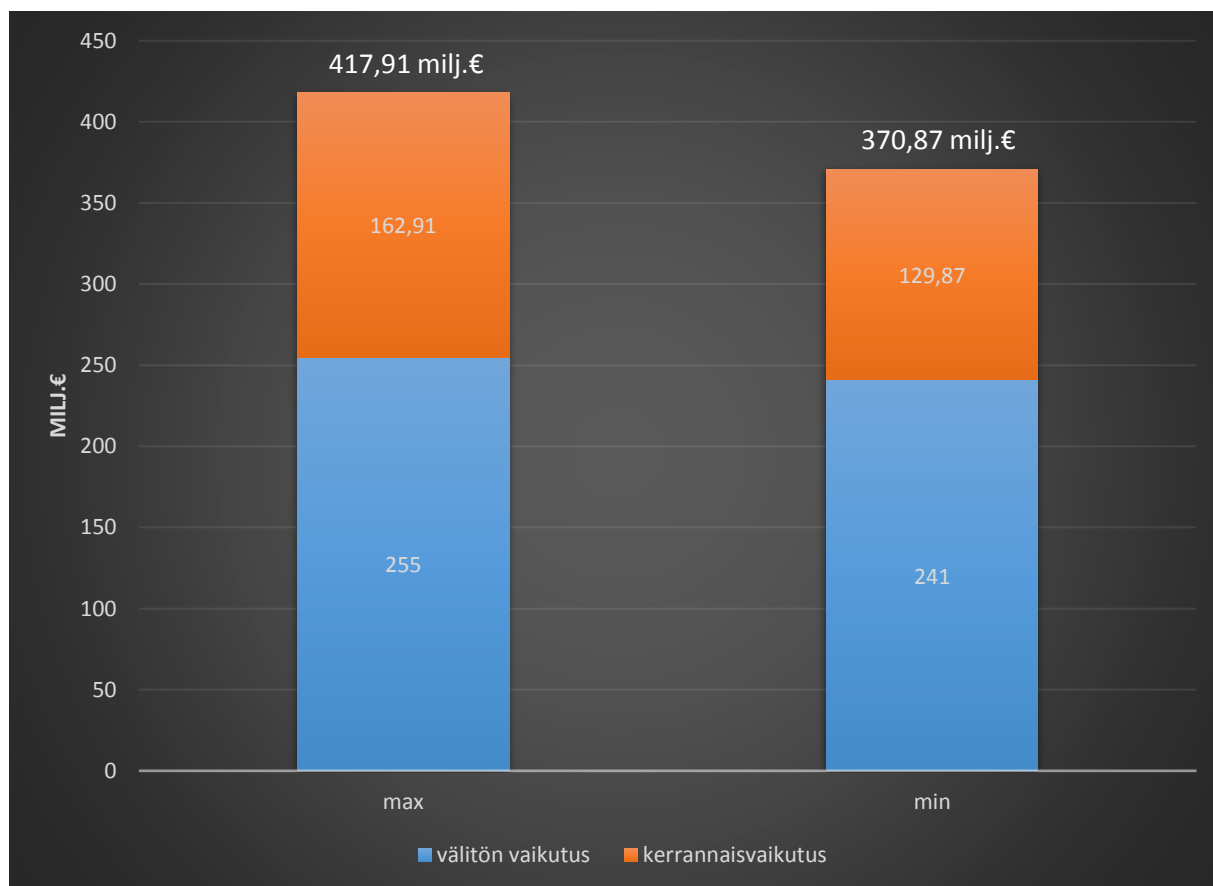
milj.€) kuin pelkästään verotukitulo (184 milj.€). Jos matkailualalle maksettaisiin tulotukea em. maksimimäärän sijasta vain matkustajalaivojen taloushenkilöstön määrän mukaan (*ceteris paribus*), niin kokonaistulotuki alenee noin 5 % eli 255 milj.€:sta 241 milj.€:oon. Jos verotuki kohdistettaisiin pelkästään Majoitus- ja Ravitsemisaloiille, niin verotuen määrä koko matkailualalle olisi 92 milj.€ (min. verotukitulo). Laskennassa käytetty alueellisen matkailun malli ALMA^{num}, sisältää 44 alatoimialaa, joka laskee verotukivaikutusta koko matkailualalle (ks. luku 4.) – ei pelkästään Majoitus- ja ravitsemistoimintaan.

Kuviossa 6 on esitetty arviot välittömistä ja kerrannaisista kokonaistukitulosta matkailualalla minimi- ja maksimitapauksessa. Kerrannaisvaikutukset kuvastavat matkailualalla syntyvän (välittömän) lisätulon aikaansaamaa kerrannaistuloa taloudessa. Kerrannaisvaikutukset on laskettu hyödyntäen alueellisen matkailun ALMA^{num}-mallia koskien Varsinais-Suomea (ks. Karppinen & Vähäsantanen 2016)¹⁴. Kerrannaisvaikutukset ovat ns. 1. kierroksen osalta arvioitu matkailualan kertoimen avulla. Seuraavat tulokierrosten kerroin saadaan alueellisen panoskertoimien avulla (Karppinen & Vähäsantanen 2016)¹⁵. Minimi- ja maksimikerroinarviot perustuvat siihen, että parametrien arvioinnit kerrointa laskiessa sisältävät epävarmuutta. Esimerkiksi alueelliset panoskertoimet on jouduttu johtamaan valtakunnallisista panos-tuotostauluista käyttäen yksinkertaista sijaintiosamääräkorjauksen menetelmää (Simple Location Quotient -method, ks. Shaffer & Chu 1969).¹⁶

¹⁴ Tutkimuksessa päädyttiin käyttämään Varsinais-Suomen aluetalouden matkailutulon kerrointa, koska Uudenmaan aluetalouden matkailutuotteissa (ks. Alueellinen matkailutilinpito: Tilastopalvelu Rudolf/Tilastokeskus 2017, Kotimainen matkailutarjonta ja -kysyntä –taulukot) dominoi merkittävässä määrin Ilmailukennepalvelut. Varsinais-Suomen aluetaloudessa vastaavaa matkailutuotteiden ”vääristymää” ei ole.

¹⁵ Huomioitu ensimmäisen tulokierroksen suorat tulovuodot matkailutulossa (ALMA^{num} -mallissa matkailutulomuuttujana käytetään matkailualan liikevaihtomuuttujaa (arvonlisäyksen sijaan), jolloin kaksinkertaisen tulon laskemiseksi 1. kierroksen tulomuuttujaa on korjattu alaspäin, lisäksi 1. kierroksen tulovuotoina ovat oman alueen ulkopuolinen panoskäyttö (s.o. ostot muista maakunnista, ulkomailta ja tuoteverot). Nämä vuodot ovat saatavissa alueellisesta panos-tuotostaulukosta. Varsinais-Suomen aluetalouden rakenne huomioiden alueelliset panoskertoimet on johdettu valtakunnallisista panos-tuotostatriiseista. Alueellisten panoskertoimien laskemiseksi on hyödynnetty yksinkertaista sijaintiosamääräkorjausta Simple Location Quotient (ks. Karppinen & Vähäsantanen 2016, Tsupari 2014, Shaffer sekä Chu 1969). Rajakulutusalttiudet (Varsinais-Suomessa ja muualla tuotetuille hyödykkeille ja palveluille) on estimoitu aluesopeutettuna (alueen koko ja tuotantorakenteen monipuolisuus vaikuttavat rajakulutusalttiuden suuruuteen.).

¹⁶ Tällainen menettely (SLQ) johtuu siitä, että viimeisin Tilastokeskuksen alueellinen panos-tuotostaulukointi on vuodelta 2006 kuvastaen maakuntien aluerakennetta vuodelta 2002. William A. Schaffer ja Kong Chu (1969) esittivät ensimmäisenä SLQ-menetelmän. Myös muunlaisia menetelmiä on käytössä, ks. esim. Tsupari 2014, 21–23, mutta SLQ on laskennallisen yksinkertaisuutensa vuoksi tämän selvityksen yhteydessä käyttökelpoisin.

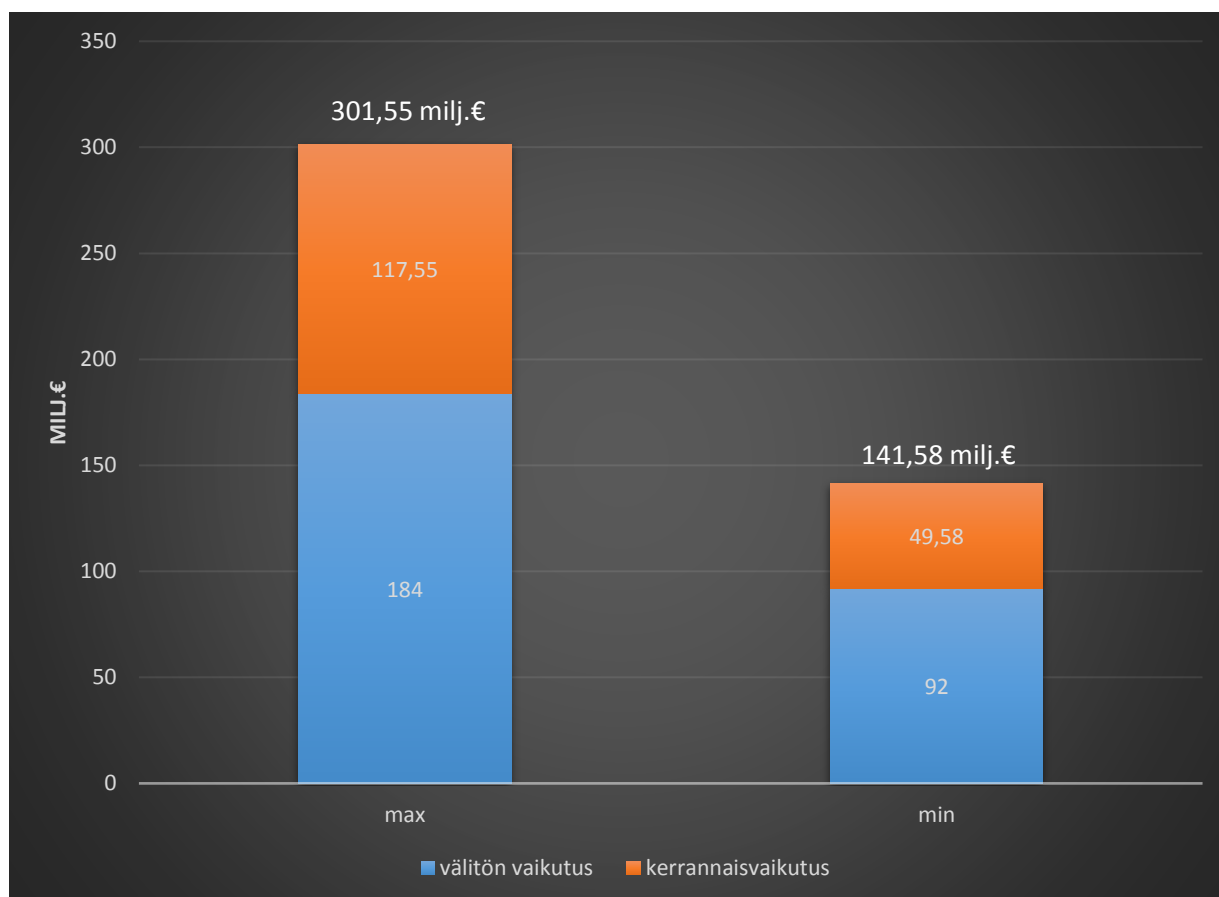


¹ Minimiskenaariossa välittömät vaikutukset on arvioitu minimi-impulssien suhteen. Välittömien vaikutusten osalta miehistökustannustuen mukainen kompensatitulo on arvioitu sen mukaan, joka kohdistuu laskennallisesti matkustajalaivojen taloushenkilöstöön. Kerroinvaikutuksen osalta on käytetty minimikerrointa. Maksimiskenaariossa välittömät tulovaikutukset on arvioitu koko matkustajalaivahenkilöstön suhteen ja kerroinvaikutukset maksimikerrointaimeen suhteen. Molemmissa skenaarioissa verovaikutukset ovat 184 milj.€.

Kuvio 6. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien kokonaistukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (tukineutraalisuus) kokonaismatkailutuloaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa¹ (milj. €) 2015.

Kuviosta 6 voidaan nähdä, että matkailualan ja matkustajamerenkulun kokonaistukineutraliteettiin perustuva tulo, eli matkustajamerenkulkuun kohdistuva tulomäärä olisi käytettävissä matkailualalla, saisi kokonaisuudessaan (välittömät ja kerrannaiset vaikutukset) noin 370–420 milj.€ tulovirran talouteen. Minimiarviot on saatu käyttämällä minimiarviota kerrannaisvaikutukselle ja tukiarviota, joka perustuu matkustajalaivojen taloushenkilöstön määrään.

Jos tukineutraalisuus kohdistetaan pelkästään yhtäläiseen tässä määritelyyn verokohteluun (s.o. tavaroiden ja palveluiden valmiste- ja arvonlisäverottomuus), niin arviot kokonaisvaikutuksesta ovat 142–300 milj.€ välillä (ks. kuvio 7).



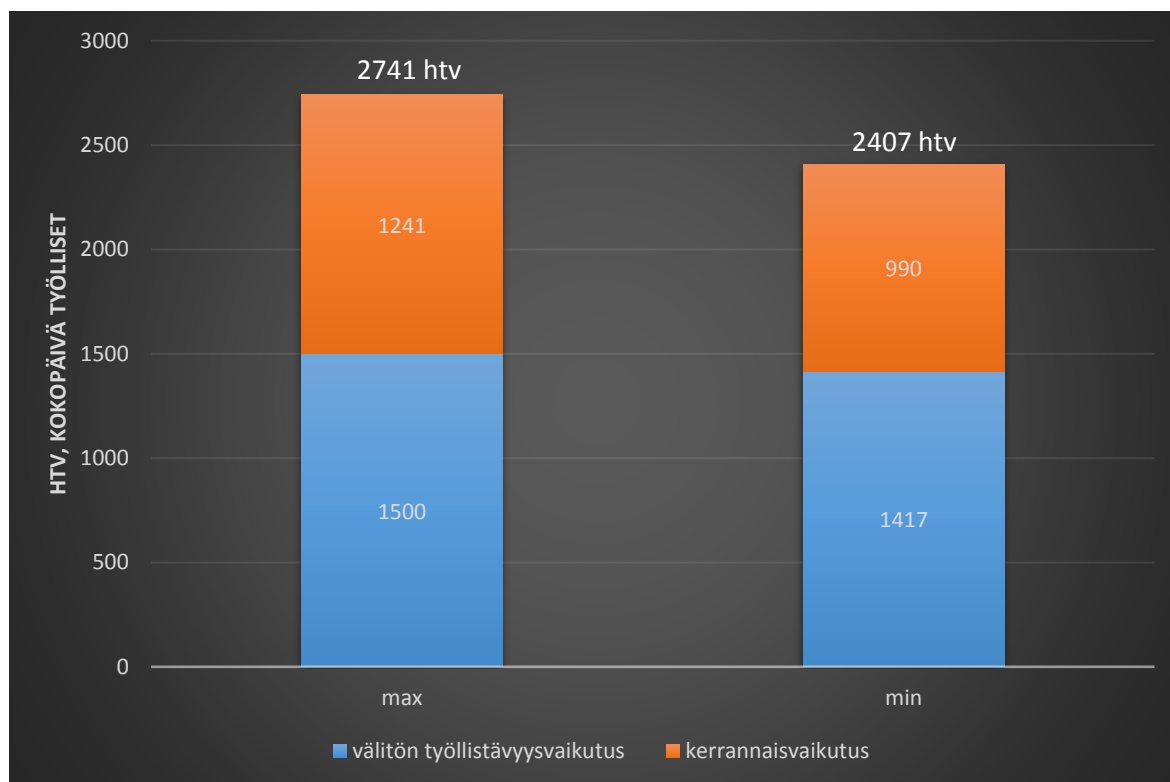
¹ Verotuki-impulssi muodostuu pelkästään valmiste- ja arvonlisäverottomuuden tuesta merenkululle. Se ei kuitenkaan sisällä polttoaineiden veroetua merenkululle, koska se on vaikea allokoida pelkästään matkustajamerenkulkua koskeväksi. Minimiarviossa matkustajamerenkulkua vastaavan valmiste- ja alv-verottomuusedun oletetaan kohdistuvan pelkästään Majoitustoiminnan ja Ravitsemistoiminnan toimialoille kokonaisuudessaan. Minimiarvion konservatiivisena estimaattina on käytetty 50 % kokonaisverotuloimpulsseista eli 92 milj.€. (ks. tarkemmin taulukko 8).

Kuvio 7. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien verotukien määrää vastaavan tulon (verotukineutraalisuus) kokonaismatkailutulo-vaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa¹ (milj. €) 2015.

5.3. Arviot työllisyysvaikutuksista

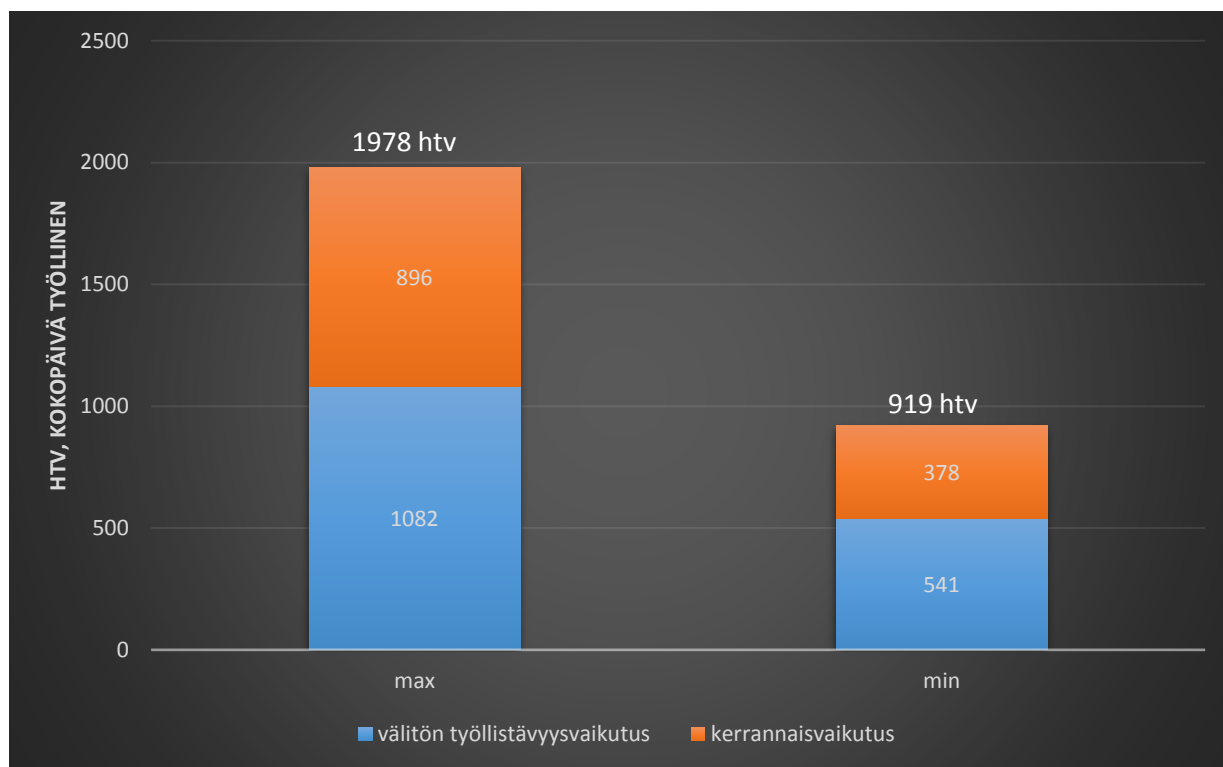
Matkailutulon lisäysarviot (luku 5.2) merkitsevät luonnollisesti sitä, että matkailualalla voidaan lisätä työresursseja. Käytännössä se merkitsee työllisyyden lisääntymistä¹⁷. Kuviossa 8 on esitetty arviot matkustajamerenkulkuun kohdistuvien kokonaistukien mukaisten ja tukineutraliteettiin perustuvien tulonlisäysten aikaansaamista työllisyyden lisäyksistä matkailualalla. Maksimissaan työllisyyden lisäys (kokopäivätyöllisinä mitattuna) olisi yli 2 700 henkilötyövuotta (htv). Jos miehistökustannustuen mukainen tuki lasketaan pelkästään matkustaja-alusten taloushenkilöstön mukaan (*ceteris paribus*), niin sitä vastaava työllisyyden lisäys olisi noin 2 400 htv. Matkailualan työllistävyys on tyypillisesti merkittävämpää kuin esimerkiksi teollisuudessa (ks. esim. liite). Toisaalta matkailualan lisätyöllisyys jakaantuu varsin monelle toimialalle. Tällä on positiivinen vaikutus työllisyyden resilienssiin eli kykyyn kohdata ulkoisia häiriöitä verrattuna tilanteeseen, jos vastaava lisätyöllisyys syntyisi yhteen tai muutamaaan yritykseen tai toimialaan. Esimerkiksi ALMA^{num}-mallissa matkailu sisältää 44 alatoimialaa, joilla työllisyys lisääntyy ja kerrannaisvaikutusten osalta se leviää koko talouteen.

¹⁷ ALMA^{num}-matkailumallissa lisätulon ja lisätyöllisyyden suhde perustuu vakiotuottavuusolettamukseen. Tosin tulkiten on siis oletettu, että jokaisen lisäeuron vaikutus työllisyyteen pysyy matkailualalla muuttamattomana. Huomioitaessa tulon kerrannaisvaikutus tämä työllistävyysolettaamus on myös voimassa, mutta koskien nyt koko taloutta. Koko talouden työntuottavuus estimaatti (bruttotuotos/työllinen) on laskettu keskimääräisenä arvona vuosilta 2000-2015.



Kuvio 8. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien kokonaistukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (tukineutraalisuus) kokonaismatkailutyöllisyysvaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa (henkilötyövuotta, HTV) 2015.

Kuviossa 9 on esitetty työllisyysarviot tilanteessa, jossa valtion tukineutraalisuustoimenpiteet kohdistuvat pelkästään ALV- ja valmisteveroihin. Minimitilanteessa veroetu kohdistuisi pelkästään Majoitus- ja Ravitsemistoimialoille ALMA^{num}-mallin 44 matkailuun liittyvän alatoimialan sijaan. Työllisyysvaikutukset olisivat tässä tapauksessa noin 1000–2000 htv:n välillä. Liitteessä on arvioitu esimerkinomaisesti matkailualan työllistävyyttä Varsinais-Suomessa ALMA^{num} mallia hyödyntäen.



Kuvio 9. Arviot valtion maksamien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien verotukien (suorat tuet ja verotuet) määrää vastaavan tulon (verotukineutraalisuus) kokonaismatkailutyöllisyysvaikutuksista (välittömät ja kerrannaisvaikutukset) minimi- ja maksimiskenaarioissa (henkilötyövuotta, HTV) 2015.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Valtiontuet merenkululle ovat kiistanalainen asia. Yhtäältä EU-tasolla merenkulun valtiontuet on hyväksytty poikkeuksena yleiseen valtiontukinormistoon, joka pääsääntöisesti kieltää yrityksille ja tuotannonaloille maksettavat mahdollisesti vääristävät valtiontuet sisämarkkinoilla. Lisäksi Suomessa tukia perustellaan huoltovarmuuden kannalta: tuki on välttämättömän tärkeä ulkomaankaupan tavaraviennin ja -tuonnin turvaamisen kannalta kaikissa olosuhteissa. Toisaalta koska em. tuki kohdistuu erottamattomasti myös matkustajamerenkulkuun – erityisesti vapaa-ajan merenkulkuun työmatkailuun – niin on syytä pyrkiä arvioimaan näitä tukia ns. tukineutraliteetin näkökulmasta myös yksittäisen jäsenmaan sisällä. Tukineutraliteetti tarkoittaa tässä hypoteettista periaatetta, että vastaava matkailuliiketoiminnan tuki kuin merellä tapahtuvaan matkailuun maksettaisiin matkailualalle myös maa-alueella, jotta kilpailuolosuhteet eivät olisi mahdollisesti vääristäviä yksittäisen jäsenmaan sisällä. Käytännössä luonnollisestikaan tällaista tukineutraalia valtiontukipolitiikkaa ei voida harjoittaa ilman saman tyyppistä EU-tason poikkeusmenettelyä kuin merenkulun tukien osalta on tehty. (EUT artikkelit 107–109; Alkio & Hyvärinen 2016).

Käsillä olevassa tutkimuksessa ei arvioida suoraan olemassa olevien matkustajamerenkulkuun kohdistuvien tukien vaikutuksia kilpailevaan matkailuliiketoimintaan maa-alueella. Tutkimuksen konkreettisena tarkoituksena on puhtaasti laskennallisin menetelmin arvioida vastaavan vuosittaisen tulon – joka laskennallisesti kohdistuu matkustajamerenkulkuun valtiontukien muodossa – vaikutuksia matkailualan tuloon ja työllisyyteen. Numeeristen vaikutusten arvioimiseksi käytettiin alueellisen matkailun mallia ALMA^{num} (Karpinen & Vähäsantanen (2011, 2013 ja 2016). Mallin avulla voidaan arvioida matkailun välittömiä (44 toimialaa) ja kerrannaisia tulo- ja työllisyysvaikutuksia. Estimoidut arviot edustavat tietysti tukineutraalisuuden olosuhteissa nykytuen erästä vaihtoehtoiskustannusta: kyseinen työllisyys ja tulo on jäänyt saavuttamatta, koska matkailua maalla ei ole ollut oikeutettua tukea kuten matkailua merialueella.

Kun huomioidaan neutraalisuusperiaatteen tukitulokompensaatio kokonaisuudessaan, niin potentiaalinen tulo matkailualalla on 370–420 milj.euroa vuosittain. Maksimiarviossa on huomioitu maksimaalinen tulovaikutus (miehistötuki, miehistöverotuki ja verotuki) ja maksimi

kerroinvaikutus. Minimiarviossa on miehistötuki pelkästään taloushenkilöstön tuki ja minimi kerroinvaikutus. Jos huomioidaan pelkästään verovaikutus niin, tulovaikutus on 140–300 milj. euroa. Minimivaikutus syntyy, jos verovaikutus kohdistetaan pelkästään Majoitus- ja Ravitsemistoimialoihin. ALMA^{num}-malli kohdistuu kokonaisuudessaan 44 alatoimialaan.

Sikäli kun tukineutraalisuus kohdistettaisiin koko merenkulun tukea vastaavaan tuloon, niin työllisyysvaikutus on 2400–2700 henkilötyövuotta (htv). Kun tukineutraalisuus kohdistuu pelkästään veroon, niin työllisyysvaikutus 919–1978 htv. Minimivaikutus syntyy minimikertoimista ja minimi vaikutuksista pelkästään Majoitus- ja Ravitsemisaloille.

Kaiken kaikkiaan valtiontuet pysyvään merenkulun liiketoiminnan tukemiseen on poikkeuksellisen järjestely kilpailullisten markkinoiden ja yleisen tukipolitiikan periaatteiden näkökulmasta. Kuitenkin EU-komission tavoitteena on ollut myöntää tämä poikkeus normaaleista valtiontukisäännöistä sillä perusteella, että niiden avulla pyritään parantamaan eurooppalaisten alusten kilpailukykyä suhteessa sellaisiin kolmansiin maihin rekisteröityihin aluksiin, joissa työmarkkina- ja työturvallisuussäännökset eivät vastaa eurooppalaisia standardeja. Suomessa merenkulun tukemista on perusteltu yhtäältä strategiaan syihin vedoten esimerkiksi huoltovarmuudella ja meriturvallisuudella. Toisaalta tukia on perusteltu pitkän aikavälin taloudellisiin syihin vedoten meriklusterin osaamiseen perustuvan kilpailukyvyyn parantamisella. Lisäksi Suomi on ulkomaankauppariippuva kansantalous, jossa viennin ja tuonnin osuudet BKT:sta ovat molemmat vajaat 40 % ja yli 90 % viennistä ja noin 78 % tuonnista tapahtuu merikuljetuksin (Eurostat 2017; Tulli 2015).

Suomalaiset alukset tyypillisesti yhteiskuljettavat matkustajia ja tavaroita. Ensisijaisena merikuljetusten suoran tuen perusteena on alusten miehistöperusteinen tuki riippumatta siitä, kuljettavatko ne matkustajia tai tavaroita. Siten käytännössä merenkulun suorissa valtiontukimuodoissa ei voida erottaa tukea lastiperusteisesti. Matkustajamerenkulku voidaan jaotella vapaa-ajan matkailuun ja työmatkailuun, kuten matkailutoimintoja yleensäkin jaotellaan. Lehto et al. (2017) ovat arvioineet merenkulun kokonaistuesta sitä osuutta, joka voidaan laskennallisesti kohdentaa henkilöstöliikenteeseen. Käsillä olevassa tutkimuksessa on käytetty näitä arvioita hypoteettisena, täysin laskennallisena tuloimpulssina arvioitaessa sen aikaansaamia tulo- ja työllisyysvaikutuksia maalla tapahtuvan matkailuliiketoiminnassa.

Lopuksi on syytä erityisesti korostaa, että tässä tutkimuksessa ei ole millään tavoin arvioitu käytössä olevien tai mahdollisten valtiontukien kokonaistaloudellisia vaikutuksia. Tässä ei ole arvioitu valtiontukien tarpeellisuutta, taloudellisia tai muita perusteita tai sitä, voidaanko valtiontukia maksaa matkailualalle yleisesti. Tässä ei ole arvioitu merellä ja maalla tapahtuvien matkailutuotteiden ja -palveluiden keskinäistä riippuvuutta (täydentävätkö tai korvaavatko toisiaan). Tässä ei ole vertailtu merimatkailun ja muun matkailun julkishyödyke- vs. yksityishyödykeominaisuuksia eikä niiden mahdollisesti synnyttämiä ulkoisvaikutuksia. Tällaisten vaikutusten vaatisi toisenlaisen mallittamisen kuin tässä käytetty panos-tuotostarkastelu. Panos-tuotostarkastelulla saadaan spesifinen työllisyys- ja tulokuva siitä, jos matkailumerenkulun tuet olisivat käytössä – riippumatta niiden käytännön toteuttavuudesta – vastaavassa toiminnassa maa-alueella.

Lähdeluettelo

- AIEST 1981. *International Conference on Leisure -- Recreation -- Tourism*, 31st AIEST Annual Congress, Cardiff. Wales, UK, 1981.
- Alkio M. & Hyvärinen, O. 2016. *Valtiontuotet*. Toinen uudistettu painos. Helsinki: Talentum Pro.
- Archer, B. & Fletcher, J. 1990. Tourism: its economic importance, teoksessa S. Medlik (toim.): *Horwath Book of Tourism*. London: MacMillan.
- Archer, B. & Owen, C. 1971. Towards a tourist regional multiplier. *Regional Studies*, 5.
- Armstrong, H. & Taylor, J. 2005. *Regional Economics and Policy*, 3rd edition. Oxford: Blackwell Publishing.
- Botterill, D., Gale, T. & Haven, C. 2003. *Survey of doctoral theses accepted universities in the UK, Ireland for studies related to tourism*. Oxford: Elsevier.
- Burkart, A.J. & Medlik, S. 1974. *Tourism. Past, Present and Future*. London:
- Dann, G. & Phillips, J.G. 2001. Qualitative tourism research in the late twentieth century and beyond, teoksessa B. Faulkner, G. Moscardo ja E. Evans (toim.): *Tourism in the twenty-first century: Reflections on experience*. London: Continuum.
- De Brabander, G. 1992. *Toerisme en economie*. Leuven: Garant.
- Eckerö Line tilinpäätös 2015*. Patentti- ja rekisterihallitus.
- Eurostat 2017. Eurostat Database. International Trade
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/economic-globalisation/globalisation-in-business-statistics/international-trade>
- Finnlines 2016*. Tiedonanto sähköpostitse 19.12.2016.
- Finnlines vuosikertomus 2015.
<https://www.finnlines.com/fi/yritys/sijoittajatieto/raportit-ja-esitykset/vuosikertomus-2015>
- Franz, A., Laimer, A. & Smelar, E. 2001. *A Tourism Satellite Account for Austria*. Vienna: Statistik Austria and WIFO.
- Hernesniemi, H. 2012. Merenkulun toimintaedellytykset, kilpailukyky ja julkisen talouden sopeuttamistoimet. Taustaselvitys valtiovarainministeriölle. *Keskusteluaiheita No 1270. ETLA Elinkeinoelämän tutkimuslaitos*.

- IRTS 2008. International Recommendations for Tourism Statistics. Saatavilla <http://unstats.un.org/unsd/trade/IRTS/IRTS%202008%20unedited.pdf>.
- Karppinen, A. & Vähäsantanen, S. 2016. ALMA^{num}-laskentamallin sovellutus Varsinais-Suomeen, Turun seutukunnan ja Vakka-Suomen matkailuun. Mallin ja tulosten Power-Point -esittely, saatavilla www.satamittari.fi.
- Karppinen, A. & Vähäsantanen, S. 2013. Matkailusta työllisyyttä. Kuinka sitä mitataan? *Satakunnan talous: nykytila ja lähiajan näkymät*. Turun yliopiston kauppakorkeakoulu, Porin yksikkö, nro 22, marraskuu 2013, s. 18–19, ISSN-L 1798–7784.
- Karppinen, A. & Vähäsantanen, S. 2011. *Matkailutulo ja -työllisyys Satakunnassa, Porin seutukunnissa ja sen kunnissa 2009 ja 2010*. Turun yliopiston kauppakorkeakoulu, Porin yksikkö, julkaisusarja A, nro A38/2011.
- Kauppalehti 2018. Helsinki on Euroopan vilkkain matkustajasatama - aasialaisturistit löysivät Itämeren. Kauppalehti 17.1.2018. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/uutinen/3qTVdLaS>
- Kauppalehti 2014. Analyysi: Viking Line: Ruotsin-malli Suomen merenkulkuun. Julkaistu 17.2.2017. Viitattu 20.2.2017. <http://www.kauppalehti.fi/uutiset/analyysi-viking-line-ruotsin-malli-suomen-merenkulkuun/nRkiw8vj>
- Kauppalehti 2014. Analyysi: Viking Line: Ruotsin-malli Suomen merenkulkuun. Julkaistu 17.2.2017. Viitattu 20.2.2017. <http://www.kauppalehti.fi/uutiset/analyysi-viking-line-ruotsin-malli-suomen-merenkulkuun/nRkiw8vj>
- Konttinen, J.-P. 2008. *The Economic Effects and Development of Tourism in Finnish Regions 2000–2006*. Esitys ERSA:n konferenssissa 27–31, elokuuta 2008. 48th Congress of the European Regional Science Association, Liverpool, UK (konferenssikäsikirjoitus).
- Konttinen, J.-P. 2006. *Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset – matkailun alueellinen tilinpito*. Kauppa- ja teollisuusministeriö, rahoitetut tutkimukset 9/2006.
- Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009*
- Lehto, K. Karppinen, A., Oulasvirta, L. & Saarijärvi, H.. 2017. *Merenkulun tuet – arvio henkilökuljetuksiin kohdistuvista valtiontuista*. Tampub: Tampereen yliopisto Johtamiskorkeakoulu. Sähköinen julkaisu: <https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/100706/978-952-03-0400-3.pdf?sequence=1>
- Mieczkowski, Z. 1990.: *World Trends in Tourism and Recreation*. New York: Peter Lang.
- Ojala, M. 2013. *Merenkulun tukeminen. Esiselvitysraportti*. Valtiontalouden tarkastusvirasto. Tuloksellisuustarkastus.
- Satakunnan talous -suhdannejulkaisu (2003–2009). *Satakunnan talous: nykytila ja lähiajan näkymät*. Turun kauppakorkeakoulu, Porin yksikkö. Julkaisuja ISSN-L 1798-7784.

Satamittari (2003–2010) <http://www.satamittari.fi>, sähköinen aluetaloustilastollinen palveluportaali. Ylläpitäjä ja kehittäjä Turun kauppakorkeakoulu, Porin yksikkö.

Schaffer, W.A. & Chu, K. 1969. Nonsurvey techniques for construction regional interindustry models. *Regional Science*. Vol. 23 Issue 1.

Suomen Varustamot Ry 2017. Haastattelu 13.1.2017.

Tilastopalvelu Rufolf/Visit Finland 2017. Alueellinen matkailutilinpito. <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland>

Tribe, J. & Airey, D. 2007. *Developments in Tourism Research*. Tribe & Airey (toim). Oxford: Linacre House.

Tsupari, T. 2014. Alueellisten panos-tuotostaulujen johtaminen FLQ-menetelmällä. Jyväskylän yliopisto, kauppakorkeakoulu, pro gradu –tutkielma. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/43302/URN%3aNBN%3afi%3ajyu-201404301602.pdf?sequence=1>

Tulli 2015. Ulkomaankaupan kuljetukset. <http://tulli.fi/tilastot/ulkomaankaupan-kuljetukset#>

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä, 1797/2009

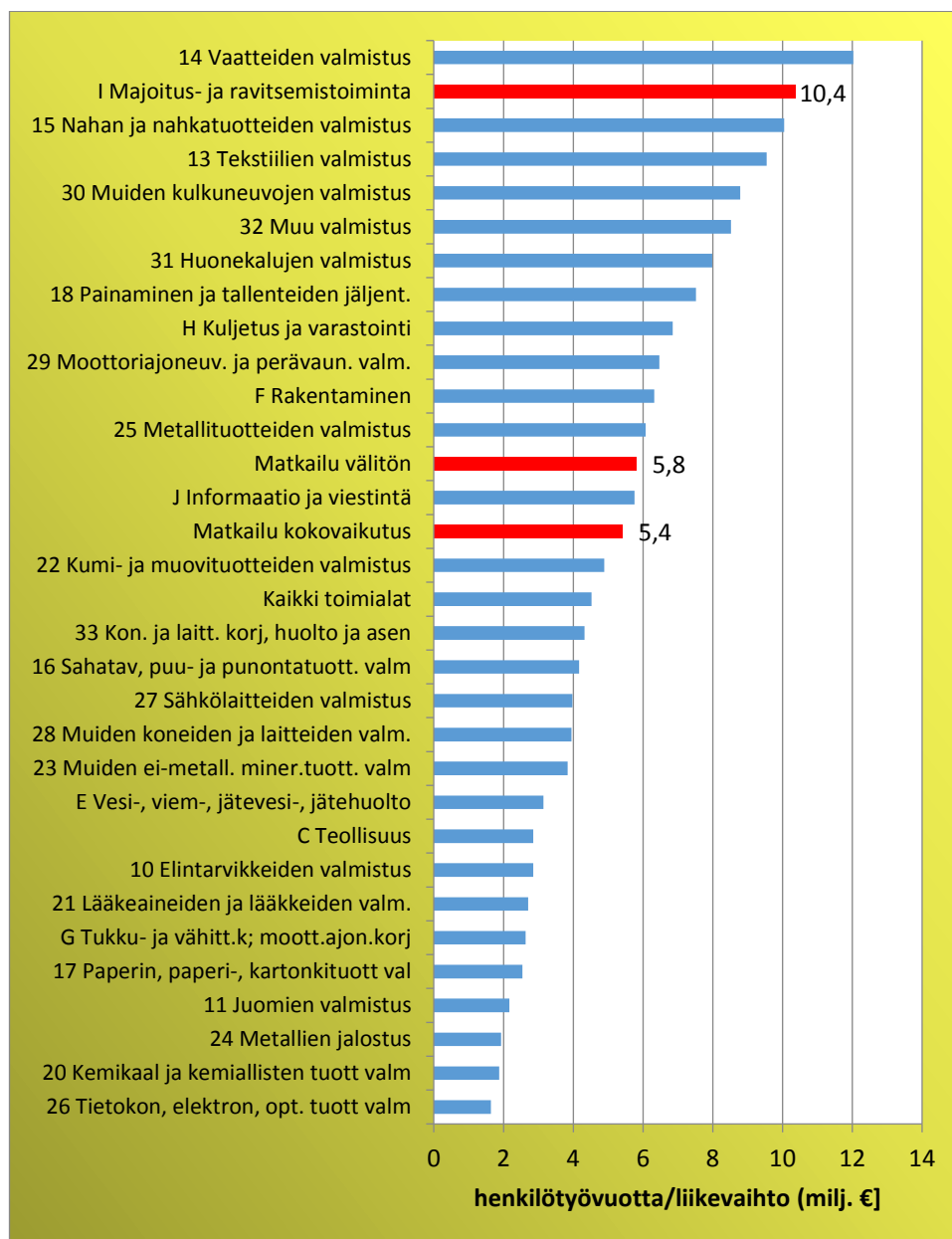
Vanhove, N. 2005. *The economics of tourism destinations*. King's Lynn: Elsevier Butterworth-Heinemann.

Verohallinnon ohje 2016. Merityötulon verotus. Viitattu 2.11.2016.

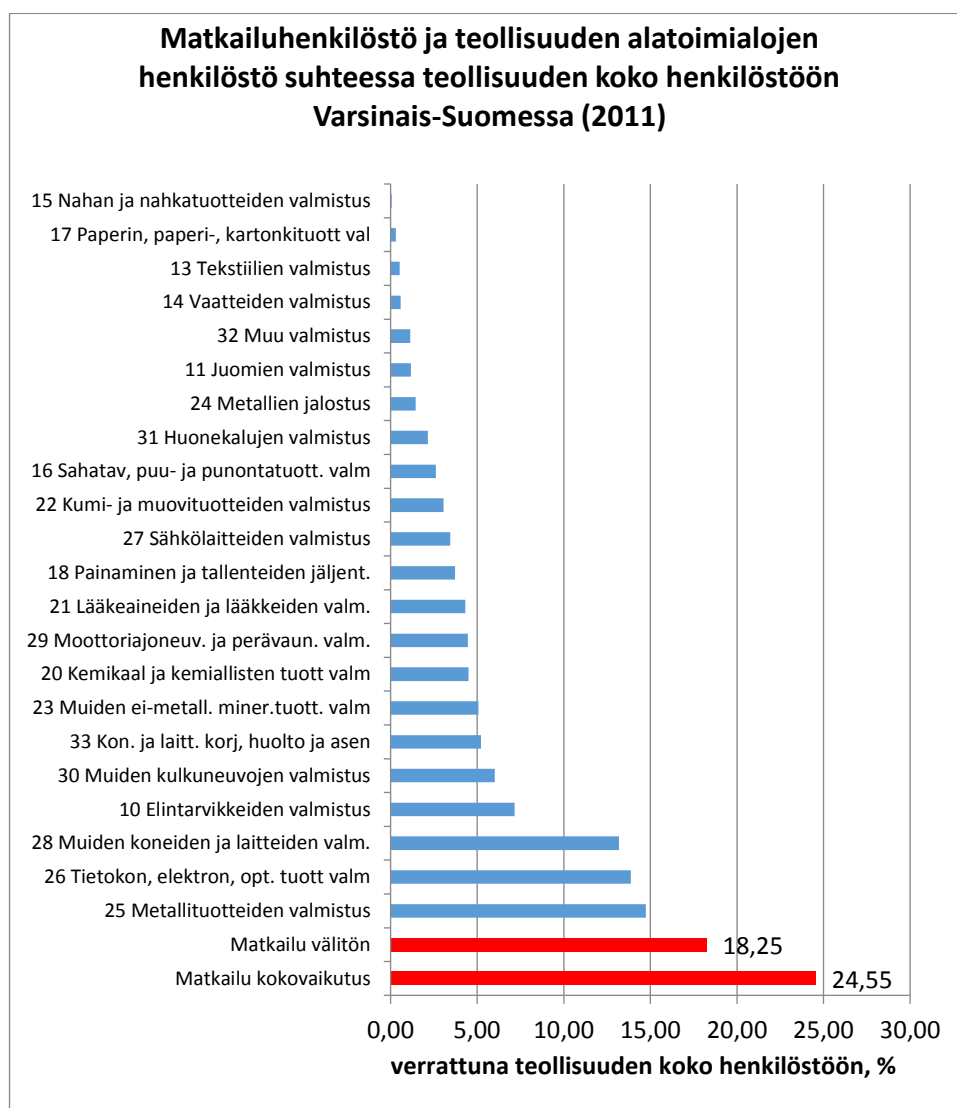
https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Merityotulon_verotus.

Visit Finland/Tilastokeskus 2017. Alueellinen matkailutilinpito. <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland>

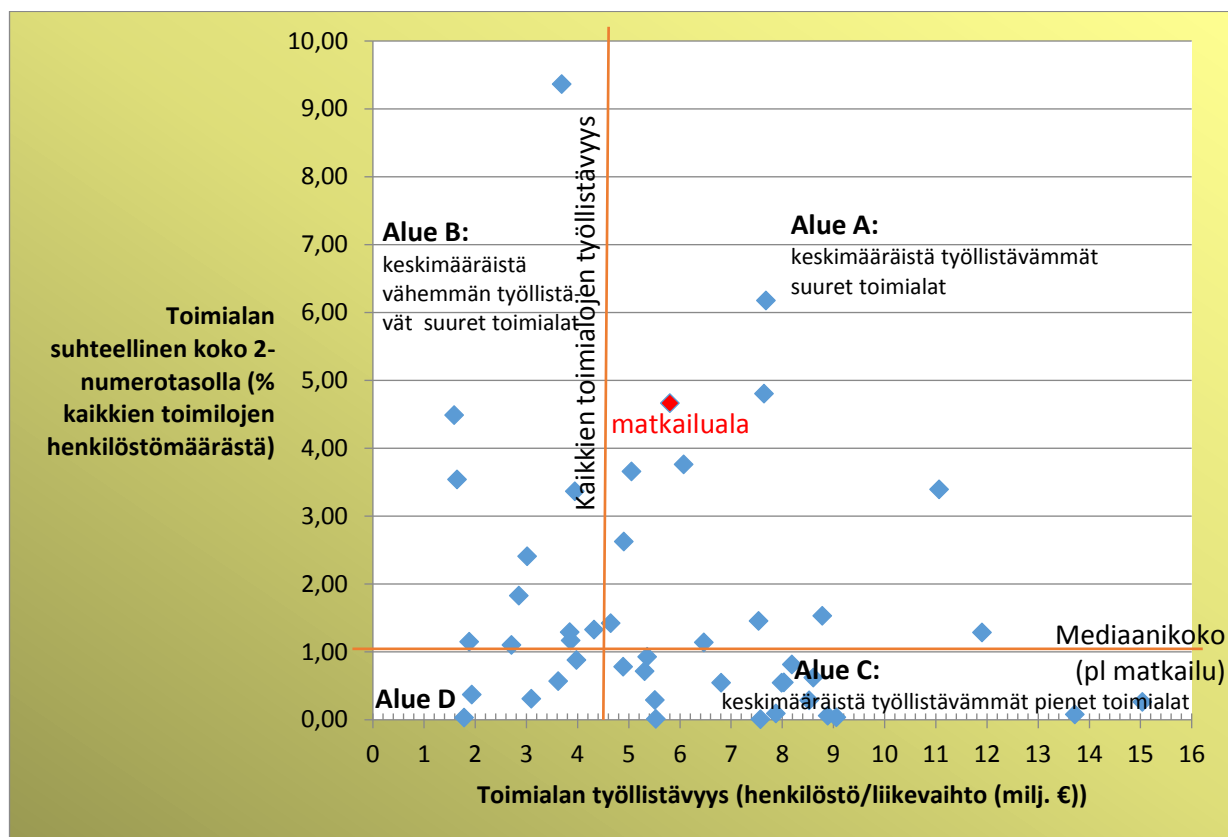
Liite: Case: Matkailutoimialan työllistävyys Varsinais-Suomessa



Kuvio 10. Matkailualan työllistävyys Varsinais-Suomessa (ALMA^{num}-malli) 2011



Kuvio 11. Matkailuhenkilöstö (%) ja eräiden teollisuuden alatoimialojen henkilöstö suhteessa teollisuuden henkilöstöön kokonaisuudessaan Varsinais-Suomessa 2011.



Kuvio 12. Matkailualan työllistävyuden merkitys Varsinais-Suomessa 2011

