

Matkailututkimus 4: 2, 49–68 (2008)

©Suomen matkailututkimuksen seura



Uraputkessa?

Matkailu-uran operationalisointi ja vaikutus matkailumotiiveihin nuorten vaasalaisopiskelijoiden keskuudessa

Antti Honkanen

Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos, Joensuun yliopisto

The operationalization of the travel career concepts

The travel career concept is explaining the effects of tourism experience on motivations. It is based on Maslow's hierarchy of needs. People's motivation changes within their travel experience. People start out by trying to satisfy lower level needs and they move upwards on the ladder as travel experiences accumulate. Travel experience is not the only affecting factor but also a life course is included in the travel career concept. However, the concept has been operationalized in a number of ways. Probably for this reason, a social mechanism behind it is unclear.

The purpose of the study was to clarify the indicators of travel experience in the travel career concept. The indicators were domestic and international trips and the number of countries visited. The life course was similar to all responders who were students of higher education institution in Vaasa, Finland.

According to results, domestic and international travel experience do not effect on the same motivations. Domestic travel experience has the least influence. International travel experience and the number of countries visited have almost identical effects. In general, effects were weak. The hierarchy of needs does not explain the mechanism of the travel career but self-development is more common among experienced international tourists than domestic ones.

Motivaatiota pidetään eräänä keskeisenä matkailututkimuksen osa-alueena (Crompton 1979; Dann 1981; Veal 1997; Pearce 2005, 51). Matkailijan motivaatio määrittää matkailijan käyttäytymistä matkan aikana sekä matkakohteen valintaa (esim. Mans-

feld 1992; Moscardo ym. 1996; Gibson & Yinnakis 2002; Richards & Wilson 2005). Jos halutaan ennustaa matkailijan valintoja ja käyttäytymistä, pitää tuntea hänen motivaationsa. Motivaatiolla tarkoitetaan yleensä laajaa kokonaisuutta, joka koostuu motiiveista eli tekijöistä, jotka ovat syynä tai perusteena johonkin toimintaan (ks. MOT Kielitoimiston sanakirja 2008). Tutkimusta voidaan viedä eteenpäin huomioiden seikat, jotka synnyttävät ja vaikuttavat motivaatioihin. Eräänä motivaatioon vaikuttavana tekijänä on pidetty matkailukokemusta. Olettamuksena on, että matkailukokemuksen kasvu muuttaa matkailuun liitettäviä tarpeita.

Ehkä kaikkein eksplisiittisimmin matkailukokemuksen merkityksen motivaatioihin on tuonut esille Pearce (Pearce & Caltabiano 1983; Pearce 1988; 1993; 2005; Pearce & Lee 2005) *travel career ladder* -teoriallaan (jatkossa TCL-teoria), joka pohjautuu Maslow'n tarvehierarkiaan. Matkailu-uralla viitataan yleensä joko käsitykseen, jonka mukaan matkailukokemus yksinään tai yhdessä elämänvaiheen kanssa vaikuttaa motivaatioihin, tai pelkästään matkailukokemuksen ja elämänvaiheen muodostamaan kokonaisuuteen. Joka tapauksessa keskeistä on kokeneisuus matkailijana eikä matkalta saadut kokemukset (ks. Luthje 2005, 25).

TCL-teorian (Pearce 1988, 1993, 2005) mukaan matkailijan tarpeet voidaan jakaa viiteen hierarkkiseen portaaseen, jotka ovat perustarpeista ylempiin edeten: 1) rentoutuminen (*relaxation*), 2) virikkeet (*stimulation*), 3) ihmissuhteet (*relationships*), 4) itsetunto ja itsensä kehittäminen (*self-esteem and development*) sekä 5) itsensä toteuttaminen (*fulfilment*). Lisäksi tarveportaat voidaan jakaa kahtia Millsin (1985; vrt. Maslow 1970) ehdotuksen mukaisesti niin, että tarpeet voivat olla itseen tai toisiin suuntautuneita (esim. Pearce 1988, 30–31). Matkailija keskittyy matkailu-uransa alussa alempiin tarpeisiin, kuten rentoutumiseen ottamalla aurinkoa rannalla. Matkailukokemuksen karttuessa matkailija siirtyy hierarkian ylempiin tarpeisiin, esimerkiksi itsensä kehittämiseen opiskelemalla vieraiden kulttuurien tapoja. Olettamuksena on, että matkailumotiivit täyttyvät tietyssä järjestyksessä; toisin sanoen matkailukokemuksen kasvu vaikuttaa motiiviin. Toisaalta matkailu-ura ei ala kaikilla ihmisillä samasta tasosta, eikä kehitys välttämättä ole samankaltaista, vaan siihen vaikuttavat esimerkiksi sosioekonomiset tekijät, koulutus ja erilaiset vertaisryhmät (Pearce 1988, 28). Teoria ei myöskään oletta matkailijalla olevan yhdenlaisia motiiveja, vaan matkailu-uran vaihe vaikuttaa niin, että jokin hierarkian portaista dominoi muita (ks. Pearce & Lee 2005, 227).

TCL-teorian empiirisiä sovelluksia on erilaisia. Sitä hyödyntäneet tutkijat (Pearce & Caltabiano 1983; Pearce & Moscardo 1985; Pearce 1988) ovat jaotelleet motiiveja Maslow'n mallin mukaisesti viiteen kategoriaan ja tarkastelleet matkailukokemuksen yhteyttä niihin. Tulosten mukaan kokeneilla matkailijoilla ilmeni muita useammin itsensä toteuttamiseen liittyviä motiiveja. Pearce (1988, 81) myös havaitsi, että tyydyttävät kokemukset liittyvät usein itsensä toteuttamiseen ja epätydyttävät fysiologisiin epämukavuuksiin. Kyse on TCL-teorian toisesta ulottuvuudesta, jossa kaikkein kokeneimmat, itseänsä toteuttavat matkailijat ovat kaikkein tyytyväisimpiä matkoihinsa. Samankaltaisia tuloksia ovat saaneet myös Pearce ja Moscardo (1985), Todd (1997; Ryanin 1998, 940 mukaan), Ryan (1998) sekä Weaver, Weber ja McCleary (2007). Implisiittisesti matkailu-uraan viittasi puolestaan Shoemaker (1989) todetessaan usein matkustavien seniorimatkailijoiden olevan vähemmän mat-

kustavia kiinnostuneempia muun muassa uusista kohteista ja asioista sekä museoista ja historiallisista paikoista. Suomalaisten tutkijoiden kirjoittamia matkailu-uraa käsitteleviä artikkeleita ei ole juurikaan julkaistu, joskin teoriaa on lyhyesti esitelty muutamana kerran (esim. Honkanen 2002; 2006). Matkailumotiiveista sen sijaan löytyy useampi tutkimus (esim. Saarinen 1997; 1998; Järviluoma 2006; Tikkanen 2007).

Tässä artikkelissa tarkastellaan ensin matkailu-uran perustana olevaa Maslow'n tarvehierarkiaa ja sen ongelmia. Matkailu-uran kritiikki on usein perustunut tarvehierarkian ongelmiin. Vaikka matkailu-uraa on implisiittisesti etäännytetty tarvehierarkiasta, sen vaikutus näkyy yhä uusissa artikkeleissa (esim. Stilling Blichfeldt 2007). Tämän jälkeen käydään läpi aiempia tutkimuksia matkailu-uran indikaattoreiden ja oletetun mekanismin osalta. Tarkoituksena on osoittaa, että matkailu-uraa on mitattu epäyhtenäisillä matkailukokemuksen indikaattoreilla ja indikaattorivalintojen seuraukset ovat jääneet epäselviksi. Lisäksi matkailu-uran takana olevaa mekanismia on pohdittu puutteellisesti, joskaan tässäkin artikkelissa ei päästä siihen käsiksi kokonaisuudessaan.

Artikkelin empiirisessä osassa testataan matkailukokemuksen merkitystä matkailumotiiveihin. Matkailukokemusta mitataan kolmella indikaattorilla, joita ovat ulkomaanmatkojen, kotimaanmatkojen ja käytyjen maiden määrä. Tarkoituksena on selvittää eri indikaattorien vaikutusten yhtäläisyyksiä ja eroja. Aineistona on käytetty kyselytutkimusta, joka kerättiin vaasalaisten ammattikorkeakouluopiskelijoiden keskuudessa.

Maslow'n tarvehierarkia matkailu-uran perustana

Vaikka Maslow'n tarvehierarkiaa on varsin paljon hyödynnetty matkailututkimuksessa, sen asema on kiistanalainen (esim. Witt & Wright 1994). Jopa Maslow (1970, 55) itse oli hyvin tietoinen hierarkian ongelmista. Hän muun muassa korosti, että tietyissä tilanteissa alemmat tarpeet voivat olla vain osittain tyydyttyneitä kun aletaan täyttää ylempiä tarpeita. Wittin ja Wrightin (1994, 36) mukaan tarvehierarkia jättää huomioimatta joitain ihmiselle keskeisiä tarpeita, kuten dominoinnin, aggressiivisuuden tai leikin. He epäilevät, että Maslow huomioi vain tarpeet, jotka oli mahdollista määrittellä hierarkkisesti. Esimerkiksi Murray (1938 Wittin ja Wrightin 1994, 36–37 mukaan) löysi peräti 14 fysiologista ja 30 psykologista tarvetta, joista suurin osa jäi Maslow'n hierarkian ulkopuolelle. Wabha ja Bridwell (1976) puolestaan löysivät tunnetussa tutkimuksessaan vain niukasti todisteita siitä, että tarpeet tyydytettäisiin hierarkkisesti. Heylighen (1992) puolestaan pitää itsensä toteuttamista liian epämääräisenä käsitteenä.

Ehkä suurin ongelma Maslow'n teoriassa on, että tarve käännetään motiiviksi liian yksioikoisesti huomioimatta muita tekijöitä (Witt & Wright 1994, 44). Tarve itsessään ei ennusta sen tyydyttämistä. Nälkä ei kerro, mitä ihminen syö (mt.; Ilmonen 2007, 82–83). Vaikka voidaan olettaa, että matkailija matkustaa, koska hänellä on tarve sosiaaliseen suhteeseen, tarve voitaisiin tyydyttää myös muilla tavoin. Matkustamisen sijaan voisi mennä paikalliseen pubiin tutustumaan uusiin ihmisiin. Matkustaminen ei ole minkään tarpeen ainoa tyydyttämismahdollisuus, vaan ainoastaan yksi vaihtoehto monen muun joukossa. Tarpeet ovat toiminnan takana, mutta monet muut

tekijät edistävät tai estävät tarpeen tyydyttämisen kohdetta (Witt & Wright 1994, 93).

Kritiikistä tietoisena Allardt (1976) on hyödyntänyt Maslow’ta hyvinvointijaottelussaan niin, että hän katsoo teorian olevan osittain oikeassa. Ihmisen fysiologiset tarpeet ja turvallisuuden tarve on tyydytettävä tietyllä tasolla ennen kuin muut tarpeet tulevat ajankohtaiseksi. Allardtlainen tulkinta voisikin olla, että vapaa-ajan matkailu ei kuulu perustarpeisiin, vaan se liittyy lähinnä ylempiin tarpeisiin, kuten itsensä toteuttamiseen. Matkustaessa esimerkiksi kontaktien etsiminen voi olla arkielämää helpompaa.

Vapaa-ajan matkailu kuuluu tämän ajatusmallin mukaan ylempiin, ei-välttämättömiin tarpeisiin. Alempiin eli perustaviin ja ylempiin eli johdettuihin tarpeisiin perustuvat luokitukset ovat kuitenkin ongelmaisia. Edes tämänkaltainen luokitus ei ole ehdoton, sillä joskus johdetut tarpeet voivat syrjäyttää perustarpeet. Kaj Ilmonen (1985, 17–23; 2007, 82–83) käytti tästä esimerkkeinä nationalismia ja uskontoa, jotka ovat saaneet ihmiset uhraamaan oman henkensä. Perustavien tarpeiden tyydyttämättömyys ei myöskään johtanut johdettujen tarpeiden ohittamiseen Tascin ja Ayhanin (2005) historiallisessa tutkimuksessa vapaa-ajan aktiviteettien merkityksestä Gallipolissa keskellä ensimmäistä maailmansotaa. Huolimatta ilmeisistä puutteista turvallisuudessa ja heikosta ravintotilanteesta, vapaa-ajan aktiviteetteja, kuten liikuntaa, harjoitettiin tilanteen salliessa varsin paljon. Puutteet perustarpeissa eivät poistaneet tarvetta itsensä kehittämiseen kun siihen avautui tilaisuus. Maslow’n typologiaa ei ole syytä kuitenkaan hylätä kokonaan. Se tarjoaa yhden, joskin epätäydellisen listan motiiveista ja kiinnittää huomiota erityisesti ihmisen tarpeeseen kehittää itseään (ks. Muchinsky 2000).

Matkailu-uran kritiikki

Jos Maslow’n tarvehierarkia on ongelmallinen, oletettavasti myös siihen pohjautuvan TCL-teorian kelpoisuutta voidaan epäillä. Ryanin (1998) mukaan sen pätevyys onkin varsin ohuella pohjalla. Eräänä syynä hän pitää hierarkkisuuutta. Näyttäisi siltä, että monet kokeneet matkailijat valitsevat useita erilaisia tarpeita täyttäviä matkoja niin, että esimerkiksi yksi matka täyttää tarvehierarkian alempia tarpeita ja toinen ylempiä; toisin sanoen matkailutarpeet eivät tyydyty järjestyksessä. Lisäksi Ryan (2002, 50) esittää, että ”*TCL-teorian evidenssi ei ole kaikissa sitä hyödyntäneissä tutkimuksissa ilmeistä, mutta kuvailevalla tasolla teoria on ilmeisen vetovoimainen*”. Omassa empiirisessä tutkimuksessaan Ryan (1998) havaitsi, että matkojen määrä samaan tai samantyyppiseen kohteeseen ei lisännyt intellektuaalisen motiivin merkitystä. Edellisen suhteen tulokset ovat itse asiassa tilastollisesti merkitsevästi oletusten vastaiset: kaikkein useimmin samantyyppisissä kohteissa käyneillä esiintyy intellektuaalisia motiiveja vähemmän kuin muilla.

Ryan (1998) myös selitti, minkä takia monissa rantakohteissa matkailijoiden matkailukokemus on muiden kohdetyyppien matkailijoita vähäisempää. Hänen mukaan matkailijat usein aloittavat matkailu-uransa rantakohteista, koska niihin matkustaminen on helppoa. Kuitenkin rantakohteiden samankaltaisuuden vuoksi he siirtyvät toisen tyyppiin kohteisiin kokemuksen kartuttua. Ero TCL-teoriaan on siinä, että

hypoteesin takana ei ole olettamusta tarpeiden hierarkiasta tai edes motiivien muuttumisesta, vaan matkailijan tarpeesta kokea uutta, mitä liian samankaltainen ympäristö ei tarjoa. Ryan (1998) kuitenkin havaitsi, että samaan kohteeseen uudelleen matkustaminen lisää matkailijoiden tyytyväisyyttä matkakohteeseen. Matkustamisella samantyyppiseen kohteeseen ei vastaavaa vaikutusta ollut. Weaver, Weber ja McCleary (2007) puolestaan havaitsivat positiivisen korrelaation käytyjen maiden määrän ja matkapalveluiden laatukokemuksen välillä tutkiessaan matkailijoita Hong Kongissa.

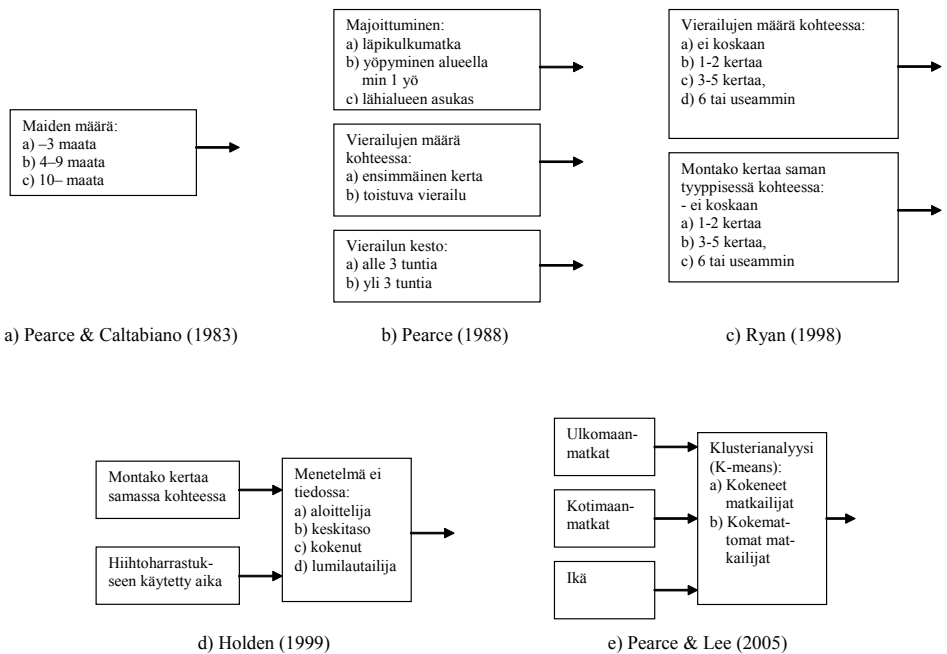
Kritiikin kohdistuttua matkailumotiivien hierarkiaan Pearce (2005; Pearce & Lee 2005) etäännytti TCL-teoriaa tarvehierarkiasta toteamalla, että se on vain yksi sen syntyyn vaikuttaneista tekijöistä. Samalla hän korosti aiempaa enemmän elämänvaiheen merkitystä. Teoria myös nimettiin uudestaan *travel career pattern* -teoriaksi (jatkossa TCP-teoria), jossa huomion ei ole tarkoitus kiinnittyä enää niin vahvasti motiivien hierarkisuuteen vaan moninaisuuteen ja motiivien esiintymiseen suhteessa matkailukokemukseen. Henkilöt lähtevät eri motivaatioitasoilta ja liikkuvat motivaatioasteikolla matkailukokemuksen kasvusta huolimatta välillä alaspäin elämänvaiheen ja muiden tekijöiden seurauksena.

Vaikka TCL/TCP-teorian keskiössä on ollut matkailukokemuksen merkitys motiiveihin, Pearce (1993, 121) varsin varhaisessa vaiheessa toi ilmi myös elämänvaiheen (*life course/cycle/stage*) (ks. Heinz & Krüger 2001; matkailussa esim. Oppermann 1995; Gibson & Yiannakis 2002; Maoz 2006) vaikutuksen. Matkailumotiivit vaihtuvat matkailukokemuksen ja elämäntilanteen yhteenkietoutumisen kautta. Matkailu-ura muistuttaa esimerkiksi työuraa (ks. Liebig & Sansonetti 2004) siinä mielessä, että molemmista voidaan ajoittain hypätä ulos. Työuran katkaisevat opiskelu tai äitiysloma, kun taas matkailija voi menettää kiinnostuksen matkailuun tai johonkin tiettyyn matkailutyyppiin esimerkiksi pienten lasten tai sairauden takia.

Matkailu-uran mittaaminen ja mekanismi

TCL/TCP-teorian pohjalta matkailukokemusta on mitattu varsin monella eri tavalla (ks. kuva 1). Pearcen ja Caltabianon (1983) tutkimuksessa matkailu-ura operationalisoitiin kysymällä, kuinka monessa maassa vastaaja oli käynyt elämänsä aikana. Olettamuksena oli, että motiivit täytetään Maslow'n hierarkian mukaisessa järjestyksessä. Pearce ja Caltabiano (1983, 17) viittasivat muihin urateorioihin, joissa kokemus lisää kyvykkyyttä hoitaa yhä monimutkaisempia tehtäviä. Samalla tavoin matkailussa kokemus lisää kyvykkyyttä ja halukkuutta täyttää ylempiä tarpeita.

Timbertonin historiallista teemapuistoa käsittelevässä tutkimuksessa Pearce (1988) mittasi matkailukokemusta kolmella mittarilla: yöpymisjärjestelyillä, käynneillä kohteessa ja vierailun kestolla. Kysymykset koskettivat sitä, kuinka kokenut matkailija oli kyseisen vierailukohteen suhteen – matkustamista muihin kohteisiin ei huomioitu. Näin ollen mittari poikkesi Pearcen ja Caltabianon (1983) tutkimuksesta, eikä käsitellyt yleistä matkailukokemusta mitenkään. Kyse oli erilaisesta matkailu-urasta. Kuitenkin Pearce (1988, 28) selitti mekanismia matkailukokemuksen kasvun kautta tapahtuvana persoonan kehittymisenä, vaikka empiirisessä osuudessa kokemusta mitattiin vain yksittäisen kohteen osalta.



Kuva 1. Matkailukokemuksen mittaaminen

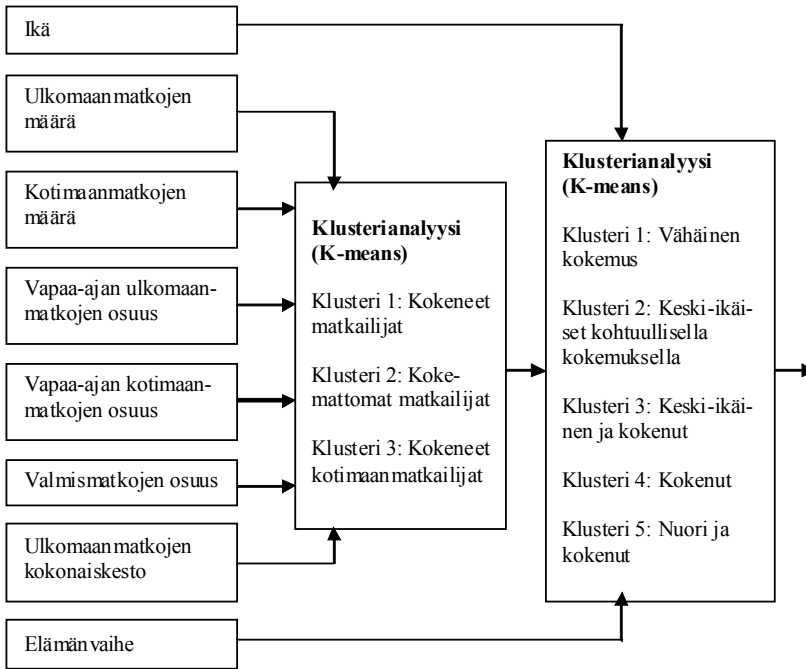
Myös Ryan (1998) keskittyi kokemuksiin samasta tai samanlaisesta matkakohdeesta. Ryan (2002, 50–56) katsoi, että kokemukset matkakohteesta lisäävät tietoa mahdollisuuksista, ja näin itsensä kehittämiseen liittyvien motiivien täyttämisen on helpompaa. Kokeneisyys ei muuta motivaatiota, mutta parantaa kykyä tietyn motiivin täyttämiseen. Epäselväksi jäi, vaikuttaako muunlaisista kohteista saatu kokemus motiiveihin.

Holden (1999) hyödynsi matkailu-uraa tutkiessaan laskettelijoiden motiiveja Cairngormissa Skotlannissa. Matkailu-uran, tai pikemminkin laskettelu-uran, indikaattoreina olivat aiempien käyntien määrä kohteessa ja laskettelu-urasta käytetty aika. Näiden pohjalta hän muodosti kolme ryhmää kokeneisuuden pohjalta. Neljäntenä ryhmänä olivat lumilautailijat. Indikaattorivalinnat viittaavat käsitykseen kokeneisuuden lisäämästä kyvykkyydestä selittävästä mekanismista. Mukana oli myös yleisestä kokeneisuudesta kertova indikaattori, mutta Holden ei kiinnittänyt huomiota eri indikaattorien vaikutusta.

Pearce ja Lee (2005) palasivat takaisin lähtökohtaan, jossa matkailukokemusta tarkastellaan kokonaisuudessaan eikä yhteen kohteeseen tai kohdetyyppiin kohdistuvana. Kysymyksissä oli huomioitu erikseen ulkomaanmatkat ja kotimaanmatkat sekä vastaajan ikä. Näiden pohjalta muodostettiin klusterianalyysia hyödyntäen kaksi ryhmää, jotka nimettiin kokeneiksi ja kokemattomiksi matkailijoiksi. Merkittävien klustereita erotteleva tekijä oli ulkomaanmatkat, seuraavana kotimaanmatkat. Iän merkitys oli vähäisin. Kuitenkin iän käyttö johti siihen, että klusterit eivät pohjau-

tuneet yksinomaan matkailukokemukseen ja näin ollen kokeneisuuden merkityksen erottaminen iän vaikutuksesta oli hankalaa.

Monimutkaisin mittari oli Pearcen (2005, 72–75) tutkimuksessa, jossa matkailu-kokemusta mitattiin ulkomaan- ja kotimaanmatkojen määrällä, ulkomaille tehtyjen vapaa-ajanmatkojen osuudella, kotimaassa tehtyjen vapaa-ajanmatkojen osuudella, valmismatkojen osuudella ja ulkomaanmatkojen kokonaiskestolla (kuva 2). Näiden pohjalta oli tehty klusterianalyysi, jossa päädyttiin kolmeen ryhmään: kokeneet ja kokemattomat matkailijat sekä kokeneet kotimaanmatkailijat. Tämän jälkeen oli tehty uusi klusterianalyysi, jossa mukaan otettiin vastaajan ikä ja elämänvaihe (*life-stage*). Näiden pohjalta saatiin viisi klusteria joiden vaikutusta motiiveihin tarkasteltiin. Tutkimuksessa elämänvaihe katsottiin osaksi matkailu-uraa.



Kuva 2. Matkailukokemuksen mittaaminen Pearcen (2005) mukaan

Aiemman tutkimuksen pohjalta näyttää, että matkailu-uran operationalisoinnissa ei ole yhtenäistä käytäntöä. Osa operationalisoinneista liittyy kokeneisuuteen yhdestä matkakohteesta tai samantyyppisistä matkakohteista. Osa tutkimuksista katsoi matkailukokemuksen koostuvan kaikista vastaajan tekemistä matkoista. Tällöinkin indikaattorit vaihtelivat varsin paljon. Vaikka matkailu-ura pohjautuu teoreettisesti pitkälti matkailijan kokeneisuuteen, aiemmissa tutkimuksissa ei ole ollut vakiintunutta käytäntöä siitä, millaisesta kokemuksesta on kyse. Osittain tämän seurauksena matkailu-uran takana oleva mekanismi on jäänyt epäselväksi. Vaikutusta selitetään sillä, että matkailukokemuksen kasvu kehittää persoonaa ja matkailijan kyvykkyyttä, mutta epäselväksi on jäänyt, koskeeko selitys yleistä vai yhdestä kohteesta saatua kokemusta.

Uusimmissa tutkimuksissaan teorian kehittäjä Pearce (2005; Pearce & Lee 2005) on yksiselitteisesti puhunut matkailu-uran liittymisestä yleiseen matkailukokemukseen, mitä alleviivaa analogia työuraan. Matkailu-ura ei kuitenkaan perustu hänen mukaansa pelkästään matkailukokemukseen vaan myös elämänvaiheeseen. Elämänvaiheen tuomisella osaksi matkailu-uraa pystytään välttämään oletus liian yksioikoisesta hierarkiasta. Eri elämänvaiheissa motiivit vaihtelevat, eikä matkailukokemuksen kasvu ole ainoa motiiveihin vaikuttava tekijä. Elämänvaiheen liittäminen matkailu-uran operationalisointiin kuitenkin vaikeuttaa tulosten tulkintaa ja vaikutuksen takana olevan mekanismin pohdintaa. Elämänvaihe on yleisesti käytetty sosiologinen käsite, jonka vaikutusta matkailuun ja matkailun motiiveihin on tutkittu runsaasti (esim. Lawson 1991; Bojanic 1992; Gursoy 1999; Hall 2005, 87) ja näin ollen sen säilyttäminen erillisenä, mutta kontrolloituna muuttujana on perusteltua. Tällöin myös yleisen matkailukokemuksen vaikutuksen tarkastelu olisi helpompaa ja mekanismeista voisi paljastua enemmän.

Aiemman tutkimuksen puutteena voidaankin nähdä, että se ei ole juurikaan selvittänyt, miten matkailu-uraan liittyvä kokeneisuus vaikuttaa motiiveihin. Mittarit ovat olleet niin monimutkaisia, että kokeneisuuden vaikutus on jäänyt hämäräksi. Edelliseen liittyen epäselväksi on jäänyt myös, miten kokeneisuutta pitäisi mitata. Tämä tutkimus pyrkii paikkaamaan näitä puutteita ja huomiota kiinnitetään kokemusta mittaaviin indikaattoreihin ja niiden vaikutukseen motiiveihin. Matkailukokemusta tarkastellaan yleisesti eikä pelkästään yhdestä kohteesta tai kohdetyypistä.

Tutkimuskysymykset

Vaikka keskustelu matkailu-urasta on jatkunut jo pitkään, yhä edelleen teorian kelpoisuudesta väitellään. Keskeistä matkailu-urassa on ollut matkailukokemuksen vaikutus matkailun motiiveihin. Näin ollen ensimmäinen tutkimuskysymys on seuraava:

1. *Vaikuttaako matkailukokemus matkailun motiiveihin vaasalaisten nuorten ammattikorkeakouluopiskelijoiden keskuudessa?*

Matkailukokemus on operationalisoitu varsin monella tavalla. Indikaattorin valinta vaikuttanee tuloksiin varsin vahvasti. Matkailukokemuksen eri indikaattorien vaikutuksia motiiveihin ei aiemmissa tutkimuksissa kuitenkaan ole pohdittu juuri ollenkaan. Tässä tutkimuksessa matkailukokemus operationalisoitiin kotimaanmatkojen, ulkomaanmatkojen ja käytyjen maiden määräksi, jolloin toinen tutkimuskysymys liittyy niiden vaikutukseen:

2. *Miten eri matkailukokemuksen indikaattorit vaikuttavat motiiveihin?*

Huomiota kiinnitettiin myös matkailu-uran hierarkkisuuuteen. Esitetty kritiikki Maslow'ta kohtaan kuitenkin huomioitiin ja motiiveja ei valittu pelkästään tarvehierarkian pohjalta. Lisäksi elämänvaihe pyrittiin vakioimaan niin, että tutkimuksen kohteena oli nimenomaan matkailukokemuksen vaikutus motiiveihin.

Tutkimusaineisto

Aineistona olevaan kyselyyn vastasivat vaasalaiset ammattikorkeakoulussa opiskelevat nuoret. Opiskelualat olivat tekniikka ja liikenne, sosiaali- ja terveystieteet sekä liiketalous ja matkailu. Tutkimukseen päätettiin ottaa mukaan alle 30-vuotiaat vastaajat, jolloin käytännössä vastaajien ikä vaihteli 19–29 vuoden välillä. Vastaajista peräti 87,5 prosenttia oli 19–23-vuotiaita. Vastaajista 62,3 prosenttia oli naisia ja 37,7 prosenttia miehiä. Vastaajien, joiden oma koulutus on vielä kesken ja ammatillinen asema näin ollen selkiytymätön, sosiaalista asemaa kysyttiin isän koulutuksen avulla. Vanhempien koulutuksen tai ammattiaseman käyttäminen sosiaalisen taustan selvittämisessä on yleinen käytäntö nuorisotutkimuksissa (esim. Nuorisobarometri 2001–2007). Peräti 45,7 prosentilla isän koulutus oli ammattikoulu tai vastaava. Opistotasoinen koulutus tai ammattikorkeakoulututkinto oli 20,7 prosentilla ja ylempi korkeakoulututkinto 11,5 prosentilla. Ilman tutkintoa oli 13,5 prosenttia ja 9,3 prosenttia ei vastannut kysymykseen. Sosiaalista taustaa oli tarkoitettu käyttämään kontrollimuuttujana, mutta koska sillä ei ollut vaikutusta tuloksiin, muuttuja jätettiin pois lopullisesta analyysistä.

Vastaajat olivat iän ja opiskelupaikan suhteen samankaltaisia. Tämän takia vältyttiin kontrollimuuttujien käytöltä, mikä olisi lisännyt vaatimuksia aineistokoossa ja vaikeuttanut tulosten tulkintaa (ks. Toivonen 2004). Kyse oli eräänlaisesta aineiston vakioinnista, jota aiemmin käytettiin yleisesti tilastollisessa sosiologiassa (ks. Alastalo 2005, 134–139).

Kyselyyn vastanneiden ei oletettu olevan otos jostain yllä määritellyä isommasta populaatiosta. Tutkimuksen tarkoituksena oli matkailu-uran mittaamista koskevien hypoteesien kehittäminen, muotoilu ja testaaminen, eikä tutkia ilmiön esiintymistä jonkun suuremman väestöryhmän keskuudessa (ks. Alastalo 2005, 143–145). Tuloksia arvioitaessa on kuitenkin hyvä pohtia, miten tutkimusjoukon koostuminen nuorista vaasalaisista ammattikorkeakouluopiskelijoista vaikuttaa tuloksiin. Pearce (2005, 67) itse olettaa teoriansa olevan universaali, ja huomauttaa, että sitä on testattu länsimaalaisten lisäksi myös esimerkiksi korealaisten keskuudessa.

Lomakehaastattelut toteutettiin huhtikuussa vuonna 2005. Otoksen koko oli 516 vastaajaa, joista kuitenkin 66 lomaketta jätettiin tutkimuksen ulkopuolelle, koska vastaajat olivat ulkomaalaisia. Ulkomaalaisten mukaan ottaminen olisi tehnyt ulkomaanmatkailu- ja kotimaanmatkailu-käsitteistä epäselviä. Ei olisi voitu varmuudella tietää, tarkoittavatko vastaajat kotimaanmatkailulla matkustamista lähtömaassa vai Suomessa. Lisäksi kymmenen vastaajaa jätettiin tutkimuksen ulkopuolelle, koska he olivat syntyneet ennen vuotta 1976. Lopulliseksi aineistokooksi jäi näin ollen 440 henkilöä. Matkailukokemusta kysyttiin ulkomaan- ja kotimaanmatkojen sekä käyttäjien maiden määrällä. Lomaketta testattaessa kuitenkin ilmeni, että monet vastaajista eivät muistaneet kaikkia matkojaan. Erityisesti ongelmia oli kotimaanmatkojen kohdalla. Tämän johdosta matkojen määrä jouduttiin rajaamaan kolmeen viimeiseen vuoteen. Periaatteessa on mahdollista, että vastaajien joukossa oli henkilöitä, jotka olivat tehneet useita matkoja nuorena, mutta eivät viimeisen kolmen vuoden aikana. Sen sijaan maiden määrään koehaastatteluisissa osattiin vastata hyvin.

Mikään matkailukokemusta mittaavista muuttujista ei täyttänyt normaalijakautuman ehtoja. Esimerkiksi kotimaanmatkojen määrän vinous (*skewness*) sai arvon 4,2 ja huipukkuus (*kurtosis*) peräti 30,0. Muuttujamuunnokset eivät auttaneet ongelmaa, ja koska teoria ei väittänyt vaikutuksen olevan lineaarinen, muuttujat luokiteltiin. Luokitus tehtiin jakamalla vastaukset neljään ryhmään niin, että raja-arvoina käytettiin alakvartiilia, mediaania ja yläkvartiilia. Luokittelurajat ja ryhmien koot näkyvät taulukosta 1.

Taulukko 1. Matkailu-uran indikaattorit

Muuttuja	Mitta-asteikko	Luokitus	prosenttia
<i>Maiden määrä</i>	Nominaaliasteikko	0–3	31,6 %
		4–5	26,1 %
		6–7	17,7 %
		8–	24,5 %
<i>Ulkomaanmatkat</i>	Nominaaliasteikko	1	35,1 %
		2	24,8 %
		3	17,3 %
		4–	22,8 %
<i>Kotimaanmatkat</i>	Nominaaliasteikko	0–1	29,2 %
		2–3	31,0 %
		4–5	16,9 %
		6–	23,0 %

Matkailun motiivit

Matkailun motiiveja selvittäviä kysymyksiä pohdittiin aiempien tutkimusten pohjalta. Crompton (1979) korosti matkailun olevan etsimisen lisäksi pakoa kotiympäristöstä. Iso-Ahola (1982) jakoi motiivit henkilökohtaisiin ja toisiin liittyviin. Matkalla haetaan ja paetaan sekä itseään että toisia ihmisiä. Beard ja Ragheb (1983) puolestaan loivat Maslow'n tarvehierarkiaan perustuvan motivaatioasteikon, jonka ulottuvuuksia olivat älylliset ja sosiaaliset tekijät sekä kyvykkyyteen/hallintaan ja ärsykkeiden välttämiseen liittyvät motiivit. Asteikkoa on toistettu sellaisenaan tai hieman lyhennettynä (esim. Ryan 1998; Ryan & Glendon 1998; Kleiven 2005). Lee ja Crompton (1992) korostivat uutuuden etsimistä motiivina ja Dann (1977) puolestaan katsoi matkailun eräänä motiivina olevan arvostuksen tavoittelu muiden taholta eli oman sosiaalisen aseman korostaminen. Lisäksi hyödynnettiin jo esiteltyjä motiiviteorioita hyödyntäviä tutkimuksia (Crompton & McKay 1997; Jacobsen 2002; Yoon & Yusal 2005).

Aiempaan motiiveja koskevaan tutkimukseen perehtyminen nosti esiin sen, että matkailun motiiveja voidaan lähestyä varsin monenlaisista näkökulmista, eikä ole olemassa vain yhtä kattavaa matkailun motivaatioteoriaa (ks. Hall & Page 1999; Harrill & Potts 2002). Toisaalta Maslow'n merkitys on nähtävissä ja monet tutkimukset hyödyntävät enemmän tai vähemmän Beardin ja Raghebin (1983) Maslow'n työhön perustuvaa motivaatioasteikkoa. Myös useimmat matkailu-uraa koskevat tutkimukset ovat noudattaneet samaa käytäntöä (Pearce & Caltabiano 1983; Pearce 1988;

Ryan 1998; Pearce 2005; Pearce & Lee 2005), mistä huolimatta motiiveja koskevat kysymykset eivät ole olleet samoja yhtä poikkeusta lukuun ottamatta (Pearce 2005; Pearce & Lee 2005). Lisäksi joissakin tutkimuksissa motiiveja on haettu avokysymyksillä (esim. Pearce & Caltabiano 1983) ja osassa strukturoiduilla kysymyksillä (esim. Ryan 1998; Pearce 2005; Pearce & Lee 2005). Motiivit ovat olleet vain näennäisesti samoja eri tutkimuksissa.

Kysymyksiä muotoiltaessa huomioitiin tutkimuksen kohdejoukko. Valinnassa ei pitäydytty Maslow'n tarvehierarkian mukaisiin kysymyksiin ja näin huomioitiin sitä kohtaan esitetty kritiikki. Vaikka kysymyksiä oli poimittu useasta tutkimuksesta, kokonaisia kysymyspattereita ei toistettu. Kysymykset eivät pohjautuneet mihinkään tiettyyn yhtenäiseen motiiviteoriaan. Poikkeuksen teki Leen ja Cromptonin (1992) tutkimuksesta otettu osio, joka käsitteli uutuuden tarvetta motiivina. Niitä ei kuitenkaan ole aiemmin testattu yhdessä muiden motiivien kanssa, joten kysymysten korreloimisesta keskenään ei ollut tietoa. Koska muuttujien keskinäisistä yhteyksistä ei ollut ennakkokäsitystä, motiivit tiivistettiin pääkomponenttianalyysin avulla.

Pääkomponenttianalyysi on läheistä sukua faktorianalyysille ja usein sekoitetaan siihen. Molempien avulla pyritään löytämään keskenään voimakkaasti korreloivat muuttujat ja yhdistämään ne harvemmiksi ulottuvuuksiksi. Menetelmät eroavat toisistaan siinä, että pääkomponenttianalyysi perustuu muuttujien välisen varianssin ja faktorianalyysi kovarianssin analysoimiseen. Valinnan pääkomponentti- ja faktorianalyysin välillä pitäisi perustua analyysin tavoitteeseen¹. Yleensä faktorianalyysia käytettäessä tutkijalla on jonkinlainen teoriaan pohjautuva ennakkokäsitys, miten muuttujat korreloivat keskenään. Sen sijaan pääkomponenttianalyysilla selvitetään, millainen rakenne korrelaatiomatriisissa ylipäättään on (Metsämuuronen 2001, 18; Tabachnick & Fidell 2001, 610–611).

Kaikissa kysymyksissä vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa esitettyihin väittämiin viisiportaisen likert-asteikon avulla. Vastausvaihtoehtojen ääripäät olivat 1=täysin eri mieltä ja 5=täysin samaa mieltä. Motiiveja kyseltiin matkustamisesta yleensä, ei yksittäisen matkan osalta. Alkuperäisten kysymysten määrä oli 50, mutta kuusi kysymystä jätettiin analyysin ulkopuolelle tilastollisista syistä eli niiden kommunaliteetti oli matala, eivätkä lataukset olleet yhdelläkään pääkomponentilla yli 0,3 (ks. Metsämuuronen 2001, 21).

Perusolettamuksena pääkomponenttianalyysissa on, että käytetyt muuttujat ovat jatkuvia ja normaalisti jakautuneita, joskaan jälkimmäinen vaatimus ei ole ehdoton. Lisäksi havaintojen tulisi olla toisistaan riippumattomia ja aineiston olla riittävän iso, mielellään yli 300 tapausta sekä muuttujien väliltä pitää löytää aitoa korrelaatiota (Tabachnick & Fidell 2001, 586–590). Ehdot täyttyivät varsin hyvin. Muuttujat olivat pääosin normaalisti jakautuneita ja korrelaatiot poikkesivat nolasta, suurimmat olivat yli 0,60. Myös Kaiserin-Mayerin-Olkinin testi (,88) ja Bartlettin testi (sig.=,000) viittaavat korrelaatiomatriisiin olleen sovelias pääkomponenttianalyysiin.

¹Pääkomponentti- ja faktorianalyysin käytöstä on kiistelty paljon. On väitetty, että pääkomponenttianalyysi sopii likert-asteikollisten kysymysten analysointiin paremmin kuin faktorianalyysi. Toinen osapuoli taas väittää, että menetelmillä saadut tulokset ovat niin samankaltaisia, että pääkomponenttianalyysia ei pitäisi käyttää sen ”tilastotieteellisen alemmuuden” takia (Dumenci & Achenbach 2008, 56).

Analyysin avulla löydettiin kymmenen pääkomponenttia (taulukko 2), joiden ominaisarvo (*eigenvalues*) oli yli yhden, mitä on yleisesti pidetty pääkomponenttien määrää rajoittavana sääntönä (esim. Metsämuuronen 2001, 21). Löydettyjen komponenttien määrä oli varsin suuri, mutta määrän rajoittamiseen ei ollut teoreettisia perusteita. Aiemmissa tutkimuksissa matkailu-uran on todettu vaikuttavan vain osaan motiiveja (esim. Pearce 2005). Löydetyt pääkomponentit selittivät 61,2 prosenttia kokonaisvaihtelusta. Pääkomponentteja nimettäessä huomioitiin väittämät eli pääkomponenttien osiot, joiden lataus oli yli 0,4.

Ensimmäisessä pääkomponentissa latautuivat voimakkaimmin väitteet, joissa motiivina oli halu tutustua uusiin asioihin ja erilaisiin kulttuureihin. Vaikka monet osioista olivat peräisin Leen ja Cromptonin (1992) uutuudentarve-asteikosta, konstruktio muistutti varsin paljon Pearcen (2005; Pearcen & Lee 2005) *itsensä kehittämiseksi* nimeämää motiivia. Nimi otettiin käyttöön myös tässä. Toisessa pääkomponentissa korostuivat jännitykseen ja seikkailuihin liittyvät tekijät. Sitä kutsuttiin *stimulaatioksi/jännitykseksi*. Myös tämän motiivin osiot olivat osittain Leen ja Cromptonin (1992) uutuudentarve-asteikosta, mutta se muistutti Pearcen (2005; Pearcen & Lee 2005) motiivia stimulaatio. Kolmanteen pääkomponenttiin *kulttuuri/taide* latautuivat kulttuuriin ja erityisesti taiteeseen liittyvät väitteet. Neljäs pääkomponentti liittyi luontomotiiveihin, joten se nimettiin *luonnoksi*. Viides pääkomponentti *pako* korosti tarvetta paeta arkipäivän tylsyyttä ja stressiä. Motiivi ei perustu matkakohteessa oleviin mahdollisuuksiin vaan arjesta irtipääsystä.

Perinteiseen rantalomaan liittyvät seikat näkyivät kuudennessa pääkomponentissa *ranta*. Seitsemännessä pääkomponentissa *perhe* latautuivat läheisten yhdessä olemiseen liittyvät seikat ja kahdeksannessa pääkomponentissa *huvit* usein juuri nuorten matkustamiseen liitetyt asiat, kuten alkoholinkäyttö ja ystävien kanssa matkustaminen. Yhdeksännen pääkomponentin *kuntoilun* kysymykset liittyivät itsestä huolehtimiseen kuntoilun avulla. Kymmenes pääkomponentti *riippumattomuus* kuvastaa toiveita olla matkalla ilman aikatauluja ja vastaavia rajoitteita; eräänlaista arjesta pakenemista sekkin.

Pääkomponenttianalyysillä muodostettiin faktoripisteiden avulla kymmenen muuttujaa. Faktoripisteet laskettiin SPSS 13 -ohjelman pääkomponenttianalyysiin kuuluvaa vaihtoehtoa *regression* hyödyntäen. Tabachnickin ja Fidellin (2001, 627) mukaan tämä on suositeltavin useimmissa tapauksissa, koska se on helppoiten ymmärrettävissä ja yleisesti käytetty. Matkailukokemuksen ja motiiviulottuvuuksien välisiä yhteyksiä tutkittiin monisuuntaisen varianssianalyysin (ANOVA) avulla. Analyysimenetelmällä selvitetään kahden tai useamman yhtäaikaisen ryhmittelevän tekijän vaikutusta yhteen selitettävään muuttujaan. Tässä pyrkimyksenä oli selvittää matkailukokemuksen indikaattoreiden vaikutusta selitettävänä muuttujana olevaan motiiviin. Jotta saataisiin selville yksittäisen indikaattorin todellinen vaikutus, muut indikaattorit pitää vakioida. Toisin sanoen esimerkiksi kotimaanmatkojen määrän vaikutus oli kontrolloitu silloin kun mitattiin ulkomaanmatkojen vaikutusta, sillä on mahdollista, että esimerkiksi useilla ulkomaanmatkoilla olleilla on myös muita enemmän kotimaanmatkoja. Tällöin indikaattoreita erikseen analysoidessa ei tiedettäisi onko vaikutus suoraa vai epäsuoraa, toisen muuttujan aiheuttamaa.

Taulukko 2. Matkailun motiivit (pääkomponenttianalyysi)

Ulottuvuus	Osio	Lataus	Kommu- naliteetti	Selitys- aste
<i>Itsensä kehittäminen</i>	Haluan kokea löytämisen iloa	,76	,63	14,2
	Kohteessa voin tutustua uusiin asioihin	,74	,65	
	Haluan kokea omasta poikkeavia kulttuureja	,74	,66	
	Haluan kokea uusia ja erilaisia asioita	,66	,55	
	Haluan oppia jotain uutta	,63	,57	
	Kiinnostunut muista maista ja kulttuureista	,62	,67	
	Tunnen tarvetta tutustua tuntemattomaan	,61	,58	
	Nautin lomalla ympäristönvaihdoksesta	,59	,52	
	Haluan nähdä asioita, joita en ole nähnyt enn.	,57	,55	
	Haluan tutustua uusiin ihmisiin	,54	,52	
Kulttuuri on minulle tärkeää	,53	,65		
Haluan tutustua paikalliseen ruokakulttuuriin	,43	,41		
<i>Stimulaatio/ jännitys</i>	Nautin vaaran tunteesta	,75	,64	8,8
	Joskus hauska tuntea pelkoa matkan aikana	,73	,63	
	Nautin tehdessäni uhkarohkeita asioita	,72	,55	
	Teen asioita, jotka tuntuvat pelottavalta	,69	,57	
	Nautin harrasteista, jotka tarjoavat jännitystä	,69	,57	
	Etsin seikkailuja	,56	,64	
Haluan matkustaa jännittäviin paikkoihin	,56	,61		
<i>Kulttuuri/ taide</i>	Haluan tutustua taiteeseen	,79	,74	7,6
	Konsertit kuuluvat matkaohjelmaan	,76	,66	
	Haluan vieraila museossa	,71	,70	
	Käyn teatterissa	,65	,59	
<i>Luonto</i>	Kohteen historia kiinnostaa minua	,56	,60	
	Luonto kiinnostaa minua	,79	,80	6,4
	Luonto on tärkeä syy matkustamiselle	,74	,70	
<i>Pako</i>	Haluan olla rauhassa lomalla	,67	,68	
	Haluan olla rauhassa lomalla	,55	,58	
	Matkustan lievittääkseni ikävystyneisyyttä	,80	,73	5,4
	Olen kyllästynyt työn/opisk. rutiinimais.	,75	,66	
<i>Ranta</i>	Matkustan välttääkseni leipääntymistä	,65	,64	
	Haluan pois kiireestä/stressistä	,46	,55	
	Nautin rannalla olost ja uimisesta	,81	,72	4,4
<i>Perhe</i>	Haluan hankkia rusketuksen	,77	,66	
	Haluan uida puhtaassa vedessä	,45	,50	
	Lomalla ollessa haluan aikaa perheelle	,87	,82	4,2
<i>Huvit</i>	Haluan olla yhdessä perheeni kanssa	,87	,81	
	Haluan syödä ja juoda hyvin	,72	,64	4,0
	Käytän paljon alkoholia matkustaessa	,58	,50	
<i>Kuntoilu</i>	Haluan matkustaa ystäväieni kanssa	,48	,44	
	Haluan pitää huolta terveydestäni	,76	,67	4,0
<i>Riippumatto- muus</i>	Haluan kuntoilla	,71	,63	
	Ei ennalta suunniteltua reittiä	,70	,56	3,4
	En halua suunnitella matkaa yksityiskohtais.	,66	,50	

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy ,883; Bartlett's Test of Sphericity 10183,4 ; df=946; sig. ,00

Kaikkia matkailukokemuksen indikaattoreita ei kuitenkaan pystytty laittamaan samanaikaisesti malleihin. Varianssianalyysin oletuksena on, että populaatiot ovat normaalisti jakautuneet, kunkin ryhmän varianssit ovat yhtä suuret ja havainnot ovat

toisistaan riippumattomat (Metsämuuronen 2001, 105). Muut ehdot täyttyivät, mutta maiden määrä on riippuvainen ulkomaanmatkojen määrästä, sillä ulkomaille matkustaneella ei maiden määrä voi olla nolla. Näin ollen näitä indikaattoreita ei laitettu samaan malliin.

Varianssianalyysi paljastaa, onko keskiarvoissa eroja, mutta kertoo huonosti, minkä ryhmien välillä erot ovat. Niinpä keskiarvoltaan poikkeavien ryhmien löytämiseksi käytettiin varsin konservatiivista Tukeyn post hoc -testiä (ks. Nummenmaa 2004, 173–196). On kuitenkin mahdollista, että varianssianalyysi löytää eroja, joita post hoc -testi ei tue. Tällöin löydökseen on syytä suhtautua varauksella.

Matkailukokemuksen vaikutus motiiveihin

Analyysi aloitettiin malleilla, joissa selittävinä muuttujina olivat kotimaan- ja ulkomaanmatkojen määrät. Taulukoissa 3 esitetään selittävän muuttujan tilastollisesta merkitsevyydestä kertova F -arvo, ryhmien parametristimaatit (β) ja yksittäisen selittävän muuttujan efektikoosta kertova h_p^2 . Mallin sovitetusta selitysasteen kertoo $Adj. R^2$. Post hoc -testien tulokset kerrotaan tekstissä. Tutkituista malleista esitetään vain ne, joissa jompikumpi selittävästä tekijästä oli tilastollisesti merkitsevä. Kymmenestä motiivista vain kuuteen matkailukokemuksella oli vaikutusta.

Taulukko 3. Kotimaan- ja ulkomaanmatkojen määrän vaikutus motiiveihin (β)

	Itsensä kehittäminen	Stimulaatio/ jännitys	Pako	Ranta	Kuntoilu	Riippumat- tomuus
kotimaan- matkat	$F=1,8$ (ns) $h_p^2=,01$	$F=3,6^*$ $h_p^2=,03$	$F=0,2$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=1,00$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=3,70^{**}$ $h_p^2=,03$	$F=1,8$ (ns) $h_p^2=,01$
0–1	(ns)	-,39**	(ns)	(ns)	-,35**	(ns)
2–3	(ns)	-,38**	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
4–5	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
6–	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
Ulkomaan matkat	$F=10,1^{***}$ $h_p^2=,07$	$F=1,1$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=2,7^*$ $h_p^2=,02$	$F=9,5^{***}$ $h_p^2=,06$	$F=2,17$ (ns) $h_p^2=,02$	$F=3,1^*$ $h_p^2=,02$
1	-,66***	(ns)	-,31*	-,51***	(ns)	-,36**
2	-,37**	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	-,29*
3	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
4–	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
$Adj. R^2$,07	,01	,01	,05	,02	,02

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$; (ns) $p > 0,05$; (a) reference category

Kerran tai harvemmin ulkomaanmatkalla olleilla oli *itsensä kehittämiseen* liittyviä motiiveja vähemmän kuin kaksi kertaa ($p=,024$), kolme kertaa ($p=,004$) tai vähintään neljä kertaa ($p=,000$) olleilla. Lisäksi vähintään neljä kertaa matkalla olleilla kyseistä motiiveja esiintyi useammin kuin kaksi kertaa matkalla olleilla ($p=,041$). Muun muassa Pearcen (2005) ja Pearcen ja Leen (2005) tutkimuksissa saatiin samanlainen tulos ja vastaavan kaltaisia vaikutuksia on löydetty useissa tutkimuksissa (Pearce & Caltabiano 1983; Pearce 1988; Holden 1999).

Korkeintaan kerran ($p.=,013$) ja 2–3 kertaa ($p.=,018$) kotimaanmatkoilla olleet poikkesivat vähintään kuusi kertaa matkustaneista niin, että heillä stimulaation/jännityksen hakemista esiintyi vähemmän. Pakomotiivi oli vähäisempää vähiten matkustaneilla ($p.=,050$) suhteessa vähintään neljä kertaa ulkomaille matkustaneisiin. Löydös on vastoin matkailu-uran maslow’laista tulkintaa, sillä pakomotiivi kuuluu alempiin motiiveihin (ks. Lin & Lehto 2006). Lisäksi heräsi epäily vaikutussuunnasta. Viittaisiko pakomotiivin vähäisyys vähän matkustavien keskuudessa siihen, että pakomotiivi aiheuttaa matkailua eikä toisinpäin? Motiivia *ranta* esiintyi korkeintaan kerran ulkomailla matkustaneiden keskuudessa vähemmän kuin kaikissa muissa ryhmissä ($p.=,000$). Myös tässä tapauksessa tulos oli vastoin matkailu-uran Maslow’laista tulkintaa. Rantalomailu ja siihen liittyvät aktiviteetit on yleisesti tulkittu kuuluvan tarvehierarkian alimpiin portaisiin, ja näin ollen matkailukokemuksen pitäisi pikemminkin vähentää tämän motiivin esiintymistä. Todennäköisesti rantalomia koskevan motiivin esiintyminen edellyttää sosiaalistumista niihin eli jonkinlaista kokemusta. On myös mahdollista, että rantalomien välttely liittyy esimerkiksi matkailukokemuksen ja ikäluokan yhteisvaikutukseen eikä näin ollen esiintynyt tässä aineistossa.

Kuntoilumotiivissa osalta vähiten kotimaassa matkustaneiden parametriestimaatti poikkesi tilastollisesti merkitsevästi vähintään kuudesti matkustaneista. Koska parametriestimaatti oli negatiivinen, kokeneemmilla matkailijoilla motiivia esiintyi enemmän. Post hoc -testi ei kuitenkaan tukenut löydöstä ($p.=,089$). Joka tapauksessa eräs selitys voisi olla, että vastaajat, joilla esiintyi kuntoilumotiivia, harrastivat urheiluseuratoimintaa. Tällöin kotimaanmatkailua oli kilpailumatkojen takia. *Riippumattomuuteen* ulkomaanmatkojen määrä vaikutti niin, että parametriestimaattien perusteella kerran tai kaksi kertaa ulkomaille matkustaneilla motiivia esiintyi vähemmän kuin vähintään neljä kertaa matkustaneilla. Post hoc -testi kuitenkin vahvisti eron vain ääripäissä ($p.=,021$). Halu pärjätä itsellisesti lienee nuorilla yleinen motiivi matkalle ja erityisesti ulkomaille matkustamista voi pitää itsellisyyden koetinkivenä.

Käytyjen maiden määrän vaikutukset matkailumotiiveihin olivat varsin samankaltaiset kuin ulkomaanmatkojen osalta (taulukko 4). Suurimmat poikkeukset esiintyivät motiivien *huvit* ja *luonto* kohdalla. Edellisessä selittävillä muuttujilla ei ollut vaikutusta ollenkaan ja jälkimmäisessä ulkomaanmatkojen määrällä oli yhteys selitettävään muuttujaan. Post hoc -testi ei kuitenkaan kyennyt erottamaan poikkeavaa ryhmää.

Kaikissa malleissa selitysasteet jäivät varsin alhaisiksi. Suurin selitysaste oli mallissa, jossa kotimaan- ja ulkomaanmatkoilla selitettiin *itsensä kehittämistä*. Myös malleissa, joissa *rantaa* selitettiin kotimaan- ja ulkomaanmatkoilla sekä kotimaanmatkoilla ja käytyjen maiden määrällä, oli muita korkeampi selitysaste. Edellä mainituille malleille oli yhteistä, että kotimaanmatkojen määrä ei ollut tilastollisesti merkitsevää. Malleissa, joissa kotimaanmatkat oli tilastollisesti merkitsevää, selitysasteet olivat hyvin pienet. Yleisesti voidaan sanoa, että ulkomaanmatkojen määrän korvaaminen käytyjen maiden määrällä ei muuttanut malleja kovinkaan paljoa, joskin tiettyjä eroja oli.

Taulukko 4. Kotimaanmatkojen ja käytyjen maiden määrän vaikutus motiiveihin

	Itsensä kehittäminen	Stimulaatio/ jännitys	Pako	Ranta	Kuntoilu	Riippumat- tomuus
kotimaan- matkat	$F=1,8$ (ns) $h_p^2=,01$	$F=3,6^*$ $h_p^2=,03$	$F=0,2$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=1,00$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=3,70^{**}$ $h_p^2=,03$	$F=1,8$ (ns) $h_p^2=,01$
0-1	(ns)	-,39**	(ns)	(ns)	-,35**	(ns)
2-3	(ns)	-,38**	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
4-5	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
6-	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
Ulkomaan matkat	$F=10,1^{***}$ $h_p^2=,07$	$F=1,1$ (ns) $h_p^2=,00$	$F=2,7^*$ $h_p^2=,02$	$F=9,5^{***}$ $h_p^2=,06$	$F=2,17$ (ns) $h_p^2=,02$	$F=3,1^*$ $h_p^2=,02$
1	-,66***	(ns)	-,31*	-,51***	(ns)	-,36**
2	-,37**	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	-,29*
3	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)	(ns)
4-	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
Adj. R^2	,07	,01	,01	,05	,02	,02

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$; (ns) $p > 0,05$; (a) reference category

Yhteenveto ja keskustelua

John Tribe (1997) on todennut, että matkailututkimus ei ole oma tieteenalansa muun muassa sen takia, että siinä ei ole omia käsitteitä, vaan ne on lainattu muualta. Matkailu-uraa voidaan pitää yhtenä ehdokkaana matkailututkimuksen omaksi käsitteeksi ja se on otettu käyttöön myös elinkeinon puolella (Ryan 1998, 936). Kuitenkin näytäisi, että matkailu-uran teoretisointi on yhä kesken, ja lisätutkimukselle on tarvetta.

Matkailu-uraa on mitattu varsin monenlaisilla mittareilla ja käytännössä indikaattorit tai niiden käsittelytapa ovat poikenneet toisistaan. Voidaan olettaa, että matkailu-uraa käsitellessä tutkimuksissa ei tämän takia ole aina mitattu samaa asiaa. Tässä tutkimuksessa tarkoituksena oli selvittää, vaikuttaako matkailukokemus matkailukokemukseen, ja miten eri indikaattorien vaikutukset poikkeavat toisistaan. Ensimmäiseen kysymykseen saatiin myöntävä vastaus, mutta indikaattoreilla oli vaikutusta vain kuuteen mukana olleista kymmenestä motiivista ja vaikutukset olivat pääosin vähäisiä.

Kokeneisuutta mitattiin kolmella indikaattorilla, joita olivat ulkomaanmatkojen, kotimaanmatkojen ja käytyjen maiden määrä. Kuitenkin ulkomaanmatkojen ja kotimaanmatkojen määriä kysyttäessä jouduttiin tyytymään tietoon kolmesta viimeisestä vuodesta kun taas maiden määrää kysyttiin koko elämän ajalta. Lisäksi rajoitteita asetti se, että ulkomaanmatkat ja käytyjen maiden määrä ovat riippuvaisia toisistaan jolloin niitä ei voitu laittaa samaan tilastolliseen malliin. Sen sijaan kumpaakin indikaattoria testattiin yhdessä kotimaanmatkojen kanssa.

Ulkomaanmatkat ja käytyjen maiden määrä vaikuttivat motiiveihin varsin samankaltaisesti. Sen sijaan kotimaanmatkojen vaikutus oli erilainen ja huomattavaa oli, että kotimaanmatkojen määrä ei ollut tilastollisesti merkitsevä minkään motiivin kohdalla samanaikaisesti ulkomaanmatkojen tai käytyjen maiden määrän kanssa. Matkailukokemus vaikutti motiiveihin, mutta kokeneisuus kotimaasta ei vaikutta-

nut samalla tavalla kuin kokeneisuus ulkomaanmatkailusta, ja vaikutus kohdistui eri motiiveihin. Ilmiön taustalla olevaa mekanismia pohdittaessa löydöllä on merkitystä. Kuitenkin matkailukokemuksen vaikutus motiiveihin oli varsin vähäistä. Selitysasheet jäivät pieniksi. Käytännössä tilanne on ollut samankaltainen kaikissa aiemmissa tutkimuksissa, joissa positiivisia tuloksia on saatu.

Matkailukokemuksen vaikutusta matkailumotiiveihin on selitetty lähinnä Maslow'n teorian avulla. Maslow'n teoria on kuitenkin ongelmallinen huolimatta sen asemasta matkailututkimuksessa. Empiiriset tutkimukset eivät ole tukeneet aukottomasti oletusta tarpeiden hierarkkisuudesta. Tässäkään tutkimuksessa tulokset eivät noudattaneet täysin matkailu-uran maslow'laista tulkintaa. Motiivit eivät täyty Maslow'n kuvaamassa järjestyksessä, ja olisikin syytä pohtia tarvitaanko Maslow'n tarvehierarkiaa ollenkaan matkailu-uran mekanismin selittämisessä.

Toisaalta näyttäisi, että itsensä kehittäminen on yleisempää kokeneilla ulkomaanmatkailijoilla kuin muilla. Tulos on havaittu myös aiemmissa tutkimuksissa. Todennäköisesti positiiviset kokemukset ulkomailla matkustamisesta lisäävät kykyä ymmärtää vieraita kulttuureja ja kyvykkyuden kasvaessa mielenkiinto niitä kohtaan kasvaa. Toisaalta haluan kehittää itseään voi liittyä myös toive nähdä ulkomaita, joten vaikutussuunta voi olla kaksisuuntainen.

Elämänvaiheen oletetaan olevan eräs matkailu-uraan vaikuttava tekijä. Elämänvaiheen liittäminen osaksi matkailu-uran operationalisointia on kuitenkin johtanut siihen, että matkailukokemuksen merkitys motiiveille on jäänyt vaikeasti tulkittavaksi, vaikka käytetyillä matkailu-uran indikaattoreilla on saatu tilastollisesti merkitseviä tuloksia. Oletettavasti sekä elämänvaiheella että matkailukokemuksella on vaikutusta motiiveihin, mutta vaikutuksen takana olevien sosiaalisten mekanismien ymmärtäminen olisi helpompaa jos niitä tutkittaisiin erikseen, mutta toista muuttuja kontrolloiden. Tässä kontrollointia ei tarvittu, sillä tutkimuksen kohdejoukko oli yhtenäinen ikärakenteeltaan. On kuitenkin mahdollista, että kohdejoukon ikä vaikutti tutkimuksen tuloksiin. Nuoret olivat yleisesti varsin kokemattomia matkailijoita. Mikäli kokeneempia matkailijoita olisi ollut enemmän, matkailukokemuksen raja-arvot olisi voitu asettaa ylemmäs. Lisäksi on mahdollista, että matkailukokemus vaikuttaa eri tavoin eri elämänvaiheissa. Nuoret voivat esimerkiksi olla riippuvaisempia rantalomailusta ikään liittyvistä syistä.

Matkailu-ura alkaa teoriana lähestyvä jo neljännesvuosisadan ikää. Siitä huolimatta siitä ei ole matkailututkimuksen omaksi vahvaksi teoriaksi. Siihen havaitut vaikutukset ovat liian heikkoja ja ne vaihtelevat eri tutkimuksissa. Lisäksi matkailu-uran takana olevaa mekanismia pitäisi tuntea paremmin. Matkailu-uran tutkijat eivät toivottavasti ole tulleet vielä tutkijanuransa päähän, sillä selvitetävää riittää.

Kirjallisuus

- Allardt, E. (1976). Hyvinvoinnin ulottuvuuksia. WSOY, Porvoo.
- Alastalo M. (2005). Metodisuhdanteiden mahti. Lomaketutkimus suomalaisessa sosiologiassa 1947–2000. Vastapaino, Tampere.
- Beard, J. G. & Ragheb, M. G. (1983). Measuring leisure motivation. *Journal of Leisure Research*, 15: 3, 219–228.

- Bojanic, D. (1992). A look at a modernised family life cycle and overseas travel. *Journal of Travel and Tourism Marketing* 1: 1, 61–80.
- Crompton, J. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research* 6: 4, 408–424.
- Crompton, J. & McKay, S. (1997). Motives of visitors attending festival events. *Annals of Tourism Research* 24: 2, 425–439.
- Dann, G. (1977). Anomie, ego-enhancement and tourism. *Annals of Tourism Research* 4: 4, 184–194.
- Dann, G. (1981). Tourist motivation: An appraisal. *Annals of Tourism Research* 8: 2, 187–219.
- Dumenci, L. & Achenbach, T. (2008). Effects of estimation methods on making trait-level inferences from ordered categorical items for assessing psychopathology. *Psychological Assessment* 20: 1, 55–62.
- Gibson, H. & Yiannakos, A. (2002). Tourist roles: Needs and the lifecourse. *Annals of Tourism Research* 29: 2, 359–383.
- Gursoy, D. (1999). The couple life cycle: An alternative approach and the empirical evaluation of the couple life cycle. *Journal of Hospitality & Leisure Marketing* 6: 4, 67–90.
- Hall, C. M. (2005). *Tourism. Rethinking the Social Science of Mobility*. Pearson, Harlow.
- Hall, C. M. & Page, S. J. (1999). *The Geography of Tourism and Recreation*. Routledge, London and New York.
- Harrill, R. & Potts, T. D. (2002). Social psychological theories of tourist motivation: Exploration, debate, and transition. *Tourism Analysis* 7: 2, 105–114.
- Heinz, W. & Krüger, H. (2001). Life Course. Innovations and challenges for social research. *Current Sociology* 49: 2, 29–45.
- Heylighen, F. (1992). A cognitive-systemic reconstruction of Maslow's theory of self-actualization. *Behavioral Science* 37: 1, 39–58.
- Holden, A. (1999). Understanding skiers' motivation using Pearce's travel career construct. *Annals of Tourism Research* 26: 2, 435–457.
- Honkanen, A. (2002). Uutuudentarve matkailun motiivina: Tilan merkitys. *Terra* 114: 3, 177–183.
- Honkanen, A. (2006). Menneisyyden tulevaisuus. Postmodernit matkailuteoriat ja vapaa-ajan matkailun muutokset eräissä Euroopan Unionin jäsenvaltioissa vuosina 1985 ja 1997. *Matkailualan verkostoyliopisto. Discussion and Working Papers No 5, Savonlinna*.
- Imonen, K. (1985). Tarpeiden järjestelmä ja järjestelmän tarpeet. *Kulutusosuustoiminnan keskusliitto, Helsinki*.
- Imonen, K. (2007). Johan on markkinat. *Kulutuksen sosiologista tarkastelua. Vastapaino, Tampere*.
- Iso-Ahola, S. (1982). Towards a social psychological theory of tourism motivation: A rejoinder. *Annals of Tourism Research* 9: 2, 256–262.
- Jacobsen, J. (2002). Southern comfort: A study of holiday style patterns of northerners in coastal Mallorca. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 2: 1, 49–78.
- Järviluoma, J. (2006). Turistin luonto. Tutkimus luonnon merkityksestä matkailun vetovoimatekijänä neljässä Lapin matkailukeskuksessa. *Lapin yliopisto, Acta Universitatis Lapponiensis* 96, Rovaniemi.
- Kleiven, J. (2005). Measuring leisure and travel motives in Norway. Replicating and supplementing the leisure motivation scales. *Tourism Analysis* 10: 2, 109–122.
- Lawson, R. (1991). Patterns of tourist expenditure and types of vacation across the family life cycle. *Journal of Travel Research* 29: 4, 12–18.
- Lee, T. & Crompton, J. (1992). Measuring novelty seeking in tourism. *Annals of Tourism Research* 19: 4, 732–752.

- Liebig, B. & Sansonetti, S. (2004) Career paths. *Current Sociology* 53: 2, 371–406.
- Lin, Y-C. & Lehto, X. (2006). A study of female travelers' needs trajectory and family life cycle. *Journal of Hospitality & Leisure Marketing* 15: 1, 65–88.
- Lüthje, M. (2005). Se mukava maaseutu siellä jossain. Maaseutumatkailu kokemusten, mielikuvien ja markkinoinnin kohteena. Lapin yliopisto, Acta Universitatis Lapponiensis 91, Rovaniemi.
- Mansfeld, Y. (1992). From motivation to actual travel. *Annals of Tourism Research* 19: 3, 399–419.
- Maoz, D. (2006). Erikson on the tour. *Tourism Recreation Research* 31: 3, 55–63.
- Maslow, A. (1970). *Motivation and Personality*. Harper & Row, New York.
- Metsämuuronen, J. (2001). Monimuuttujamenetelmien perusteet SPSS-ympäristössä. Metodologia-sarja 7. International Methelp, Tallinna.
- Mills, A. S. (1985). Participation motivations for outdoor recreation: a test of Maslow's theory. *Journal of Leisure Research* 17: 3, 184–199.
- Moscardo, G., Morrison, A., Pearce, P., Lang, C. & O'Leary, J. (1996). Understanding vacation destination choice through travel motivation and activities. *Journal of Vacation Marketing* 2: 2, 109–22.
- MOT Kielitoimiston sanakirja 2.0 (2008). URL: www.mot.kielikone.fi. Viitattu 22.9.2008. Helsinki: Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Kielikone Oy.
- Muchinsky, P. M. (2000). *Psychology applied to work*. 6. painos. : Brooks/Cole., Pacific Grove.
- Nummenmaa, L. (2004). Käyttäytymistieteiden tilastolliset menetelmät. Tammi, Helsinki.
- Nuorisobarometrit 2001–2007. FSD Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Aineistokuvaukset ja koodikirjat. URL: http://www.fsd.uta.fi/aineistot/luettelo/kaikki_arkistoidut_sarjoittain.html#nuobaro. Viitattu 15.3.2008.
- Oppermann, M. (1995). Travel life cycle. *Annals of Tourism Research* 22: 3, 532–552.
- Pearce, P. L. (1988). *The Ulysses Factor: Evaluating Visitors in Tourist Settings*. Springer-Verlag, New York.
- Pearce, P. L. (1993). Fundamentals of tourist motivation. Teoksessa D. Pearce and R. Butler (toim.): *Tourism Research: Critiques and Challenges*. London: Routledge and Kegan Paul, 85–105.
- Pearce, P. L. (2005). *Tourist Behaviour. Themes and Conceptual Schemes*. Channel View, Clevedon.
- Pearce, P. L. & Caltabiano, M. L. (1983). Inferring travel motivation from travellers experiences. *Journal of Travel Research* 22: 2, 16–20.
- Pearce, P. L. & Lee, U-I. (2005). Developing the travel career. Approach to tourist motivation. *Journal of Travel Research* 43: 3, 226–237.
- Pearce, P. L. & Moscardo, G. (1985). Visitor evaluation. An appraisal of goals and techniques. *Evaluation Review* 9: 3, 281–306.
- Richards, G. & Wilson, J. (2005). The international student travel market: Travelstyle, motivations, and activities. *Tourism Review International* 8: 2, 57–67.
- Ryan, C. (1998). The travel career ladder: An appraisal. *Annals of Tourism Research* 25: 1, 936–957.
- Ryan, C. (2002). Motives, behaviours, body and mind. Teoksessa C. Ryan (toim.): *The Tourist Experience*. Continuum, London, 27–57.
- Ryan, C. & Glendon, I. (1998). Application of leisure motivation scale to tourism. *Annals of Tourism Research* 25: 1, 169–184.
- Saarinen, J. (1997). Matkailun motiivit ja ympäristöt: matkailijatyypin tilasidonnaisuus. *Terra* 109: 2, 55–65.

- Saarinen, J. (1998). Tourist destinations and attractions – interpretations of the spatiality of tourist motives. *Nordisk Sammhällgeografisk Tidskrift* 26, 52–63.
- Shoemaker, S. (1989). Segmenting the US travel market according to benefits realised. *Journal of Travel Research* 28: 1, 8–21.
- Stilling Blichfeldt, B. (2007). A nice vacation: Variations in experience aspirations and travel careers. *Journal of Vacation Marketing* 13: 2, 149–164.
- Tabachnick, B. G. & Fidell, L. S. (2001). *Using Multivariate Statistics*. Boston: Allyn and Bacon.
- Tasci, A. D. & Ayhan, A. (2005). Leisure during War: the case of Gallipoli (The Dardanelles war of 1915 in WWI). *World Leisure* 47: 4, 2–11.
- Tikkanen, I. (2007). Maslow's hierarchy and food tourism in Finland: five cases. *British Food Journal* 109: 9, 721–734.
- Todd, S. (1997). *Self concept and tourism motivation. An empirical examination of the association between how tourists feel and why they travel*. Julkaisematon väitöskirja. University of Otago, New Zealand.
- Toivonen, T. (2004). *Elaboraatio ja interaktio. Eli mitä log-lineaarisilla malleilla on hankala havaita*. Teoksessa P. Räsänen, A.-H. Anttila & H. Melin (toim.): *Tutkimus menetelmien pyörteissä. Sosiaalitutkimuksen lähtökohdat ja valinnat*. PS-Kustannus, Turku, 123–137.
- Tribe, J. (1997). The indiscipline of tourism. *Annals of Tourism Research* 24: 3, 638–657.
- Veal, A. (1997). *Research Methods for Leisure and Tourism*. 2. painos. London: Prentice Hall.
- Wahba, M. A. & Bridwell, L. (1976). Maslow reconsidered: A review of research on the need hierarchy theory. *Organizational Behavior and Human Performance* 15: 212–240.
- Weaver, P., Weber, K. & McCleary, K. W. (2007). Destination evaluation: The role of previous travel experience and trip characteristics. *Journal of Travel Research*, 45: 3, 333–344.
- Witt, C. & Wright, P. (1994). *Tourist motivation: Life after Maslow*. Teoksessa P. Johnson & B. Thomas (toim.): *Choice and Demand in Tourism*. Mansell, London and New York, 33–56.
- Yoon, Y. & Uysal, M. (2005). An examination of the effects of motivation and satisfaction on destination loyalty: a structural model. *Tourism Management* 26: 1, 45–56.