



EESTI MAAÜLIKOOL
Põllumajandus- ja keskkonnainstituut

Triin Jakk

MOTOTURISMI OLEMUS EESTIS
THE ESSENCE OF MOTOR TOURISM IN ESTONIA

Magistritöö

Loodusturismi õppekava

Juhendaja: Tarmo Pilving, *PhD*

Tartu 2022

Eesti Maaülikool Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Magistritöö lühikokkuvõte	
Autor: Triin Jakk		Õppekava: Loodusturism	
Pealkiri: Mototurismi olemus Eestis			
Lehekülgi: 58	Jooniseid: 6	Tabeleid: 2	Lisasid: 4
Osakond: Põllumajandus- ja keskkonnainstituut ETIS-e teadusvaldkond ja CERC S-i kood: S230 Sotsiaalne geograafia Juhendaja: prof. Tarmo Pilving Kaitsmiskoht ja -aasta: Tartu 2022			
<p>Mototurismist Eestis on vähe räägitud, seetõttu võib öelda, et tegu on nišiturismiga. Motoriseeritud tegevus võib leida ühiskonnas mittemõistmist ning tekitada ärevust oma maine poolest.</p> <p>Käesoleva magistritöö eesmärk on selgitada, kuidas mõistetakse mototurismi olemust Eestis ja kas Eesti turul on veel arenemise potentsiaali.</p> <p>Töö eesmärkide saavutamiseks kombineeriti nii kvantitatiivset kui kvalitatiivset uurimismetoodikat. Ajavahemikul jaanuar kuni märts 2022 viidi läbi ankeetküsitlused motomatkajatega ning jaanuarist aprillini kümme poolstruktureeritud intervjuud mototurismiteenuse pakkujate ja motomatkade korraldajatega.</p> <p>Uurimise tulemustest selgus, et mootorrattaturism on sektor, mille vastu Eestis huvi kasvab. Eestlaste hulgas tegeletakse mototurismiga enamasti omal käel ja teenust osta soovitakse pigem vähe. Mototurismiga tegelevad peamiselt mehed, aga suureneb ka naiste osakaal. Keskmine vanus on nelikümmend aastat ja enam, mis näitab, et mototurismi turg on vanem ja tõenäoliselt on neil rohkem raha sellele hobile kulutamiseks. Uuring näitas, et mototuristid naudivad maaturismi, mis eriti just äärealadel toetab kohalikku ettevõtlust. Motomatka peamine motivatsioon osalejale on sõitmine ise, mida rikastab seltskond ja vaatamisväärsed peatuskohad. Nii motomatkajate kui korraldajate jaoks on peamine probleem sõidulade kasutus. Mototurism hõlmab nii sise- kui väliturismi. Uuringus osalenud arvasid, et mototurism on kitsale sihtgrupile suunatud valdkond ja ärilise teenuse arenemise võimalus Eestis on võimalik üksnes tänu välituristidele. Poolas on koostanud uurimustöö mototurismi kohta, mis käsitleb sihtkoha ja marsruudi valikut ja mis mototuristi motiveerib. Magistritöös läbiviidud uuringu tulemused kattusid mitmes kohas Poolas läbiviidud uuringu tulemusega.</p>			

Magistritöö tulemusi saavad kasutada alustavad ettevõtjad, turismiarendajad, ja mootorrattaspordi või -elustiili edendajad. Samuti turismibürood, et paremini mõista mototuristide vajadusi ning soodustada maaturismi ja tuua turismisektorisse tulu.

Märksõnad: mototurism, motomatkamine, mototurist, maaturism, mototurismi areng

Estonian University of Life Sciences Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Abstract of Master's Thesis	
Author: Triin Jakk		Specialty: Nature Based Tourism	
Title: The essence of motor tourism in Estonia			
Pages: 58	Figures: 6	Tables: 2	Appendixes: 4
Department: Institute of Agricultural and Environmental Sciences Field of research: S230 Social geography Supervisor: prof. Tarmo Pilving Place and date: Tartu 2022			
<p>Motorcycle tourism has not been discussed much in Estonia and consequently can be said to constitute niche tourism. Motorized activities can be misunderstood in society and cause alarm as a result of their reputation.</p> <p>The objective of this Master's thesis is to ascertain how the essence of motorcycle tourism in Estonia is understood and whether there is still potential for development in the Estonian market.</p> <p>Quantitative and qualitative research methods were combined to achieve the objectives of the thesis. Questionnaire surveys were conducted among motorcycle travelers during the time period of January to March 2022, and ten semi-structured interviews were held with motorcycle tourism service providers and motorcycle tour operators.</p> <p>Study results revealed that motorcycle tourism is a sector of growing interest in Estonia. In most cases, Estonians engage in motorcycle tourism on their own and there is little desire to buy related services. Motorcycle tourists are mainly men, but the percentage of women is also increasing. The average age is forty and up, indicating that the motorcycle tourism market is older and motorcycle tourists are likely to have more money to spend on their chosen type of tourism. The study indicated that motorcycle tourists enjoy rural tourism which benefits local businesses, especially in remote areas. The main motivation for participants on a motorcycle trip is the ride itself, complimented by the company and sightseeing stops. The main issue for both the riders and the organizers is the use of driving areas. Motorcycle tourism encompasses both domestic and foreign tourism. Survey participants were of the opinion that motorcycle tourism is a field aimed at a narrow target group and opportunities for developing related business services in Estonia are possible only due to foreign tourists. Polish researchers have conducted a study on motorcycle tourism, examining the choice of destination and route and</p>			

the motivation of motorcycle tourists. The results of research carried out within the framework of this Master's thesis coincided in a number of points with the results of studies conducted in Poland.

The results of the Master's thesis can be used by business start-ups, tourism developers, and promoters of motorcycle sports or motorcycle related lifestyle. The results will also be of use to tourist offices so as to better understand the needs of motorcycle tourists, promote rural tourism, and secure income for the tourism sector.

Keywords: mototourism, motorcycle tourism, mototourist, rural tourism, mototourism development

SISUKORD

SISSEJUHATUS	7
1. TEOREETILINE KÄSTITLUS	10
1.1. Teema mõistmiseks vajalikud definitsioonid.....	10
1.2. Mis on mototurism.....	12
1.3. Mototurismi trendid ja jätkusuutlikkus.....	16
1.4. Mototurismi ajalugu Eestis	17
1.5. Mototurism Eestis	19
1.6. Mototurismiga seotud organisatsioonid ja õigusaktid	20
2. MATERJAL JA METOODIKA	22
2.1. Metoodika	22
2.2. Meetodid	22
2.3. Valim	23
2.4. Intervjuud ja küsimustik	23
2.5. Analüüs	24
3. TULEMUSED.....	25
3.1. Küsitluse tulemused mototuristidega.....	25
3.2. Intervjuude tulemused motomatkade korraldajatega	29
3.3. Intervjueeritavate lühikirjeldus	30
3.3.1. Motomatika korraldaja profiil	31
3.3.2. Mototurismi teenusepakkuja sihtrühm	32
3.3.3. Teenused ja teenindamise protsess	35
3.3.4. Populaarseimad teenused.....	36
3.3.5. Turg ja turundus, konkurents ja koostöö	37
3.3.6. Mototurismiga seotud riskid ja nende maandamine	38
3.4. Uuringute kokkuvõtlikud tulemused	39
4. ARUTELU JA JÄRELDUSED UURINGU TULEMUTEST.....	42
KOKKUVÕTE	44
KASUTATUD KIRJANDUS	46
LISAD	50
Lisa 1.....	51
Lisa 2.....	52
Lisa 3.....	54
Lisa 4.....	55
Lihtlitsents	58

SISSEJUHATUS

Turism on ülemaailmselt oluline majandussektor, mis paljudes riikides ja valdkondades loob töökohti, põnevaid teenuseid ning seob erinevate rahvaste ajalugu, kultuure ja majandust. Eestis annab turism hinnanguliselt 8 protsenti sisemajanduse koguproduktist ning olulise panuse ekspordi (Lepp, 2022).

Mootorrataste vabaaja sektor on arenenud 1950. aastate mässumeelsest kultuurist iseseisvaks turusektoriks (Cater, 2017). Maanteel või maastikul mootorrattaga sõitmine kujutab endast vahetut looduses viibimist ning looduskeskkonda sisseelamist (Ramoja & jt, 2021). Loodusena käsitletakse kogu universumi, kitsamas tähenduse inimtegevuse poolt mõjutamata keskkonda. Kuigi ka inimene on looduse osa, on ta võimeline keskkonda ja oma suhet sellega eesmärgipäraselt muutma ning looma „kultuuri“ (Eesti Entsüklopeedia, 1990, lk 622), mille osaks saab lugeda ka turismi, selle erinevaid harusid ja suundasid ning arengut läbi aja. Mootorratturi suhtlemine keskkonnaga on kõrgel tasemel füüsiliste ja vaimsete võimete väljakutse ning tugineb pidevale riskihindamisele ümbritseva osas (Cater, 2017).

Erialases kirjanduses ei ole ühte ja ainsat mototurismi definitsiooni. Magistritöö eesmärk on selgitada, kuidas mõistetakse mototurismi olemust Eestis, kuidas seda teenust pakutakse ja kas Eesti turul on veel arenemise potentsiaali.

Töös on kasutatud nii kvantitatiivset kui kvalitatiivset metoodikat, mis võimaldab tulemusi üldistada kui ka teavet saada iga üksiku teenusepakkuja või mototuristi eelistusi arvestades. Lõputöös on andmete kogumiseks kasutatud vastavalt ankeetküsitlusi kui ka poolstruktureeritud intervjuusid.

Uurimisülesanded töö eesmärgi täitmiseks on:

1. Koostada ülevaade Eesti mototurismi ajaloost;
2. Kaardistada mototurismi teenusepakkujad Eestis;
3. Teaduskirjanduse põhjal anda ülevaade, kuidas teenus toimib;
4. Uurida kuidas võiksid mototegevused loodusturismi valdkonnaga sobituda;

5. Koostada küsitlus ja selgitada, kes on teenuse sihtrühm ning mis on peamine motivaator;

Töös on püstitatud järgmised hüpoteesid:

1. Mototurismi teenus Eestis on nišitoode, mis aastaringseks professionaalseks teenusepakkumiseks Eestis vajab välisturiste ning tänases Covid-19 pandeemia situatsioonis iseseisvalt ei majanda ning vajab toimimiseks tugiteenuseid nagu varustuse rent ja müük.
2. Mototurismi ettevõtja on vastutustundlik ning sõidetakse selleks ettenähtud kohas ning kokkulepitud tuttavas ja turvalises territooriumil.

Teema on aktuaalne, kuna teenus, mille olemus on seotud mootorrattasõiduga pole Eestis teadaolevalt varem uuritud. Mototurismi teenus kahe rattaliste mootorsõidukitega on nišitoode. Teave mototurismi taustast ja ajaloost ning toimimisest on puudulik. Magistritöös võeti võrreldavuse eesmärgiks Poola teadlase Slawomir Dorocki läbiviidud uurig: „Turism mootorrattaga: katse kirjeldada mootorrattaturismi Poolas ning põhineb internetiuuringu tulemustel, mis viidi läbi enne Covid-19 pandeemiat“.

Motoriseeritud tegevusi turismi valdkonnas on mitmeid. Antud töös keskendutakse kahe rattaliste mootorsõidukitega motomatkamisele ja turismiteenusele, mis on enam kui ainult mootorrataste rent. Selles uurimistöös võrdsustatakse väljendit mototurism ja motomatkamine. Mototuristi all mõeldakse mootorratturit, kes sõidab vaba aja veetmise eesmärgil ööbimisega või ööbimiseta päevareisil ning ei kasuta seda sõidukit lihtsalt transpordivahendina (Ramoja & jt, 2021). Inglisekeelses kirjanduses sõna „mototurism“ tõlgituna *mototourism* kasutatakse autorile teadaolevalt vähe. Otsingusõnadena kasutatakse veel *motorcycle tourism*, *drive tourism*, *leisure tourism* või *mototourism rally*.

Lõputöö koosneb neljast peatükist, millest esimene peatükk keskendub teoreetilisele käsitlemisele. Lisaks antakse ülevaade definitsioonidest, mototurismi ajaloost Eestis ning mototurismi seostest teiste loodusturismi harudega. Teises peatükis tutvustatakse lõputöö raames läbiviidud uurimismeetodeid, milleks on ankeetküsitlus ja poolstruktureeritud intervjuu. Kolmandas peatükis kajastatakse uuringute tulemusi. Neljandas peatükis tehakse uuringutulemustest järeldused, mis tuginevad võrreldavate andmetega väliskirjandusest.

Magistritöö on oluline, et mõista mototurismi kui turismisektori olemust, tööst saavad paraktilist kasu mototurismi, mootorisporti ja turismivaldkonna arendajad ja ettevõtjad.

Autor soovib tänada kõiki uringus osalenud mototurismi teenusepakkujaid ja mototuriste. Samuti soovib autor tänada juhendaja Tarmo Pilvingut ja kõiki teisi, kes on magistritöö valmimisele kaasa aidanud.

1. TEOREETILINE KÄSTITLUS

1.1. Teema mõistmiseks vajalikud definitsioonid

Mototurismiga tegelemiseks on vaja ressursse nagu sõiduk ja koht, kus sõita ehk maa-ala. Peamiselt sõidetakse liikluses sobival teel või kinnisel territooriumil ehk maastikul. Sõitmiseks sobivad kohad on avalikud teed, motokrossirajad, karjäärialad, kokkuleppel maastikuala või maastikusõidurajad.

Magistritöö paremaks arusaamiseks selgitatakse töös sagedasti esinevaid mõisteid.

Mootorsõiduk

Liiklusseaduse §12 tähenduses on mootorsõiduk teel liiklev mootori jõul liikuv sõiduk, mis ei ole mootoriga jalgratas, mopeed ega mootori jõul liikuv rööbassõiduk (Liiklusseadus, 2022). Sama seaduse järgi on mootorratas külghaagisega või külghaagiseta mootorsõiduk, mille sisepeõlemismootori töömaht on üle 50 cm³ või valmistajakiirus on üle 45 km/h. Seega, mototurismi või motomatkamisega tegeledes tuleb peamiselt jääda avalikus kasutuses olevatele teedele. Tulenevalt igapäevastest vajadustest, võib vabalt kasutada avalikke teed, sealhulgas riigimetsa rajatud sihti. Tähistatud erateed või väljaspool avalikke teid võib mootorsõidukit kasutada ainult omaniku loal (Keskkonnaministerium, 2014).

Maastikusõiduk ehk ATV

Niisama maastikul, kuid üksnes maaomaniku loal, tohivad sõita maastikusõidukid, mis on mootori jõul maastikul liikumiseks ettenähtud liiklusvahendid, mis ei ole mootorsõidukid. (Liiklusseadus, §68). Maastikusõidukid on näiteks mootorsaunid ja ratasmaastikusõidukid ehk ATV'd (*All-Terrain Vehicle*), mis ei ole registreeritud mootorsõidukina (Transpordiamet, 2021). Maastikusõidukiga ei tohi sõita teeliikluses, v.a. jõgede, teede ja muude takistuste ületamiskohtades (Liiklusseadus, §70). Maastik ei ole tee ning maastikusõidukit võib juhtida isik, kellel on mis tahes kategooria mootorsõiduki juhtimise õigus (Maastikusõidukitele liiklemise eeskiri, 2002).

Mootorrattamatkadega konkureerivad ebaõiglaselt populaarsed ATV- matkad, üks põhjus selleks on seaduslik luba sõitmiseks maastikul. ATV-de kasutamine aktiivpuhkuse ja meelelahutusena on Eesti maastikul lubatud, mootorrattasõit aga mitte, kuigi keskkonnaprobleemid hooletu sõitmise tagajärel on samad. Kahjustada saab muld ja kivipinnas ja puud. ATV-de tahkete osakesete heitekogused on 15 korda suuremad võrreldes krossimootorrattasetega. Sügava mustriga rehvid tekitavad roopaid ja kahjustavad nii looduspinnast kui hooldatud teid. Lahenduseks võivad olla nõuetekohased ja sõitmiseks sobivad maastikuteed. (Federal Register, 2005).

Mootorsõidukiga ehk käesoleva töö kontekstis mootorrattaga, maastikul liiklemise kohta liiklusseaduses ja ka Maastikusõidukitele liiklemise eeskirjas eraldi regulatsioon puudub.

Maastikurada

Maastikul sõitmiseks mootorsõidukitele pakub RMK ühe maastikusõidurada, mis asub Tallinna lähedal Padisel. Maastikusõidurada on kindla sõidusuunaga, looduses tähistatud, raja iseloomule vastavate sõidukitega sõitmiseks rajatud rada. (RMK, 2022)

Motokross

Motokross on populaarne mootorrattaspordiala, kus võisteldakse kindlal territooriumil, mis on publikule hästi jälgitav. Rajad on enamasti tehnilised, sisaldavad kurve, sirgeid, kõrguste vahesid ja hüppeid, võisteldakse iga ilmaga. Kuna võistlus toimub kindlal alal, siis A-kategooria juhiloa nõuet ei ole. Võistleva asutakse väga noores eas, sageli alustatakse nelja kuni viie aastaselt (EMF, 2022).

Enduro

On ekstreemne mootorisport, kus lisaks krossiraja läbimisele tuleb sõita ka maastikul või ka avalikel teedel ning läbida kontrollpunkte. Liikluses osalemiseks peab võistleja omama ka vastava kategooria juhilube (EMF, 2022).

Ülaltoodud definitsioone kasutatakse töös läbivalt ning on vajalikud töö paremaks mõistmiseks.

1.2. Mis on mototurism

Turismi definitsioone on mitmeid, aga lühidalt võib öelda, et turism on kodust eemal aja veetmise toiming ja sotsiaalne protsess puhkamiseks ning lõõgastumiseks, kasutades samal ajal ärilisi teenuseid (Walton, 2022). Mototurismi mõistet Eesti õigekeelsussõnaraamatus ei eksisteeri. Küll aga leiab see rahvakeelset kasutust ning tuleneb kahest sõnast – moto ja turism. Sõna „moto“ tähendab õigekeelsussõnaraamatu järgi teksti mõttele osutavat tsitaati või mõttetera. „Moto“ väljendab ka lühendatuna sõna „mootor“ (Eesti õigekeelsussõnaraamat, 2018), millisena kõne all olevas töös seda sõna mõistetakse. Seega pikemalt võiks ka nime anda mootori turism, mis ei kõla aga ladusalt.

Mootorrattasõit pole uus kogemus, aga erialane teaduskirjandus on selle fenomeni kohta turismi kontekstis suhteliselt vähene ning piirdub spetsiifiliste kohade ja sihtrühmadega (Ramoja & jt., 2021). Poolas läbiviidud uuringu põhjal on üks motomatkamise motivaatoreid Covid- 19 pandeemiast tingitud vajadus individuaalse ja puutevaba turismi järele. Motivatsioon võib tuleneda ka reisi rahalisest ja ajalisest eelarvest või hoopis tulenevalt mootorratta omadustest nagu võimsus, sõidumugavus jms (Dorocki, 2021). Lisaks, et sellel turuosal on märkimisväärne sissetulek ning see asjaolu kujutab endast arvestatavat võimalust maaturismi ettevõtete jaoks (Sykes & Kelly, 2014).

Mootorrattamatkad on viimastel kümnenditel kõvasti populaarsust kogunud ning toonud kaks olulist muudatust: suurema mahutavusega mootorrattad ja mootorratturite keskmise vanuse tõus. Mototurism on suunatud jõukatele, hästi haritud vanematele inimestele. Mitmed riigid, nagu näiteks Poola, seostavad sotsiaal- majandusliku arengut pärast Euroopa Liiduga ühinemist, kui ühiskonnas toimus märgatav jõukuse kasv, mille ilminguks on kasvav nõudlus luksuskaupade, sealhulgas kahe rattaliste mootorrataste järgi (Dorocki, 2021 ref Panek, 2015). Mitmes mõttes on mototurism majanduskasvu väljendus (Cater, 2017). Ameerika Ühendriikides on mootorrattaturism kõige kiiremini kasvav turusegment ja vaba aja veetmine kahe rattaliste mootorratastega on väga populaarne (Sykes & Kelly, 2014). Piirkondlikud tunnussündmused populariseerivad sihtkohti ka tõrka mototurismi tööstuse valdkonnas ning on ühenduslülili kohalike elanike ja turistide vahel (Bailey & jt., 2017). Mitmepäevased sündmused tõstavad hotellimajanduse kogutulu (Ziakas & Trendafilova, 2018), sest mootorrattaturistid veedavad piirkonnas tavaliselt mitu päeva, neil on märkimisväärne kasutatav sissetulek ja nad käivad hea meelega mootorrattasündmustel (Sykes & Kelly, 2014).

Eestis on üks selliseid sündmusi käesoleval aastal 31. korda toimuv mootorratturitele suunatud kokkutulek Jõgevatreff (Kauniste, 2022) või orienteerumisseikluste sari „Nägemata Eesti“ (Nägemata Eesti, 2022). Mootorrattaturistid naudivad ajaloolisi paiku, külastavad peavoolu turismipaiku ja külastavad lemmikkohti korduvalt. Nad eelistavad mootorrattasõbralikke kohti ja veeta aega koos teiste mootorratturitega. See info annab teavet ja sisendit ka piirkondlikele turismiasjalistele temaatiliste reisimarsruutide koostamiseks edaspidi (Sykes & Kelly, 2014).

Mootorratta turismi on Dorocki defineerinud järgmiselt: see on seotud suhete ja nähtuste kogum turistide jaoks, kes kasutavad reisimiseks mootorrattaid. Mototurismi käigus kasutatakse sõiduks kahe- või kolmerattalisi mootorsõidukeid ning kõige olulisem element on teekond ise ning paketti kuulub osaliselt või täisteenusena mitmesugused lisad: sõiduki ja varustuse rent, marsruudi koostamine, giiditeenus, majutus, toitlustus jne (Dorocki, 2021). Kas ka Tallinnast pärit ettevõtja, kes läheb paariks päevaks mööda Eesti tiirutama jäädes kodust kaugemale ööbima, tankidest kütust ning tarbides muid kohalikke teenuseid, on mototurist? Sellel küsimusele saab vastuse alljärgnevatest uuringute tulemustest. Mitmed uuringud näitavad, et mototuristide motivatsioon reisiotsuste tegemisel on erinev. Inimesed sõidavad mootorrattaga, et reisida, väljuda rutiinist või külastada uusi kohti, kogeda teisi kultuure, nad on sotsiaalsed ja reisivad sageli rühmades, nautides reisi samapalju, kui sihtkohta ennast (Sykes & Kelly, 2014). Mootorratta turism hõlmab mootorrattaga tehtud sõitu inimese elukohast eemale mitmeks tunniks kuni mitmeteks päevadeks. Need reisirid ei ole võistluslikud (Dorocki, 2021). Cateri sõnul saame rääkida mototurismist kasutades mootorrattast mitte transpordivahendina vaid vaba veetmise vahendina (Cater, 2017). Ning Ramoa lisab, et mootorrattaturistid võivad olla aktiivsed (juht) või passiivsed (kaasreisija) (Ramoja & jt., 2021).

Mototurism on klassifitseeritud turismivormiks, mis nõuab spetsiaalset varustust ja juhile vastavat kvalifikatsiooni. Mootorrattaturism on oluline kohaliku majandusarengu näitaja, kuna turism võib stimuleerida terveid piirkondi. Mootorratturid on kaupade ja teenuste tarbijad, see tegevus nõuab sagedasemaid peatusi nii füüsiliselt (puhkamiseks, söömiseks jne) kui tehniliselt (tankimiseks, remondiks jne) sõltuvalt mootorsõiduki omadustest. Mototurism on sageli perifeerne ning mõjutab maapiirkondade arengut (Dorocki, 2021). Nad naudivad atraktiivsetes maapiirkondades ummikuteta teel sõitmist ning veedavad piirkonnas tavaliselt mitu päeva. Neil on sageli aega reisida. Lisaks on neil ka märkimisväärne sissetulek ja nad väisavad meeleldi

motovaldkonna sündmusi, naudivad ajaloolisi paiku ja turismiobjekte koos teiste mootorratturitega (Sykes & Kelly, 2014).

Üldised motivaatorid motomatkamiseks on suures osas uute kultuuride ja ajalooliste paikade kogemise võimalus, vaimne lõõgastus, emotsionaalne seiklusotsing, isiklik areng, uute sõprade leidmine ning võimalus matkata säästlikult ning kulutada vähe (Ramoja & jt., 2021) ning need kriteeriumid dikteerivad sageli ka marsruudi ning sihtkoha valiku. Sageli on motomatkamarsruudi eelistus looduslik keskkond ja kaunid vaated, mägipiirkonnad ja rannikualad. (Dorocki, 2021).

Maailma Turismiorganisatsiooni (UNWTO) mototurismi ei ole defineerinud. Tuginedes teadusartiklitele maailmast ning erinevate turismivormide definitsioonidele püüab autor leida loogilist mototurismi definitsiooni, mida oleks Eestis võimalik kasutada, alustades sellest, et mototurism on loodusturismi osa, kuna mootorrattaga sõidetakse vabas õhus- looduses. Loodusturism keskendub elamuste pakkumisele, kus teenused baseeruvad looduse poolt pakutavatest eelistest ja võimalustest ning teenib korraldaja ärilisi eesmärke, kuid peab edukaks toimimiseks tagama ka loodusväärtuste säilimise. (Käsiraamat loodusturismi ettevõtjale, 2007, lk 6). On ilmne, et loodusel on looduspõhises turismis võtmetähtsus ning antud valdkonna turismiettevõtted sõltuvad looduskeskkonnast ja -rajatistest ning avatud juurdepääsust (Fredman jt, 2012). Loodusturism on kasvav nišiturg, mille üks osa on aktiivse puhkuse veetmine vabal ajal nagu seda on ka mootorratta sõit.

Mototurism on üks välirekreatsiooni (*outdoor recreation*) väljundeid, kuna mõlemad teenindavad sarnast klientuuri (Bailey & jt., 2017). Rekreatsioon on töövõime taastamine aktiivse puhkuse käigus looduses, mille käigus taastub ka nii vaimne kui füüsiline tervis (Sissejuhatus Maaturismi arendamise teemasse, 1997).

Mototurism on osa maaturismist, kuna iseloomulikud jooned kattuvad. Maaturismil (*rural tourism*) on mitmeid definitsioone, UNWTO väitel on maaturism loodusturismi osa ja turismi vorm, kus külastuskogemus on seotud vaatamisväärsustega tutvumisega, looduses viibimisega ning maapiirkondade kultuuri ja kohaliku elu nautimisega (UNWTO, 2019) ning leiab aset eemal ülerahvastatud keskustest (Ardeh, 2015). Ettevõtjad, kes mototuristi enda juurde meelitada soovivad, peavad mõistma seda kliendirühma motiveerivaid tegureid. Seda enam seisab maaturism silmitsi väljakutsega nii oma rikkumatu looduse säilitamise kui ka külastajate

arvu suurendamisega, lisaks peab infrastruktuur külastajaid toetama, sealhulgas korralikud teed, majutuskohad jne (Sykes & Kelly, 2014).

Mototurism sisaldab ka seiklusturismile omaseid elemente. Seiklusturism (*adventure tourism*) on loodusturismi osa ja maaturismi vorm, mis on sageli seotud füüsiliselt aktiivse, sportliku iseloomuga harrastuse, teatud riski ja tegevusega looduskeskkonnas ning võimaldab inimesel saada positiivseid elamusi (UNWTO, 2019). Bailey uuringus on seiklusturismi määratletud kui igasugust siseriikliku või rahvusvahelist reisi, mis sisaldab vähemalt kahte aspekti kolmest: füüsiline aktiivsus, loodusega suhtlemine ja kultuuriline aspekt (Bailey & jt., 2017). Mototurismi puhul on nendest üldjuhul kõik esindatud. Lähtudes eeltoodust võib mootorrattaturismi pidada seiklusreisiks (Ramoja & jt, 2021). Seiklusturismi valiku peamised motiivid on lõõgastumine, uute paikade avastamine ja erinevate kultuuride tundmaõppimine (Dumitras & jt., 2021). Matkamarsruudid võivad olla lühikesed või pikad või sisaldada hoopis teemat või tähtsust: ajalooline või kultuuriline, seiklus, kunst, toit/vein, sündmused jne (Sykes & Kelly, 2014).

Mootorrattasporti seiklus- ja ökoturismi kontekstis ei ole väga täpselt määratletud (Ramoja & jt, 2021). Ökoturism (*Ecotourism*) on looduspõhise turismitegevuse liik, mille puhul külastaja peamine motivatsioon on jälgida, õppida, kogeda ja hinnata bioloogilist ja kultuurilist mitmekesisust vastutustundliku suhtumisega, et kaitsta ökosüsteemi terviklikkust ning suurendada inimeste heaolu (UNWTO, 2019).

Nagu ökoturismile orienteeritud inimesed, motiveerib motomatkajaid kõige rohkem looduses ja erinevates kohtades ringi tuuritamine, kohaliku kultuuri nautimine, millele järgneb toodete ja teenuste tarbimine sihtkohas, mis viitab asjaolule, et mototurist on loodusturist (Sykes & Kelly, 2014). Kui lisada huvi kultuuriliste vaatamisväärsuste ja looduspõhiste tegevuste vastu võiksime liigitada mototuristi kategooriasse ökoturist (Ramoja & jt., 2021).

1.3. Mototurismi trendid ja jätkusuutlikkus

Mootorratturite maine

Cateri 2017 aastal avaldatud uuringu tulemused on kummutanud kunagise kuvandi mässumeelsetest nooruslikest mootorratturitest, sest mootorrattaturistid on tavaliselt vanemad (enam kui pooled üle neljakümne viie) ja mehed. Samas on mootorratturite hulga kõige suurem kasv olnud just naiste seas (Cater, 2017).

Mõjud keskkonnale

Üha suurem hulk inimesi soovib „tasuta“ ja iseseisvalt saada reisikogemusi ning selle vajaduse rahuldab mototurism (Dorocki, 2021). Maapiirkondades pakub mototurism majanduslikku alternatiivi piirkondades suhteliselt langustrendis põllumajandussektorile. Paradoksaalselt ei oma mototurism positiivset kuvandit teadus- ja sihtorganisatsioonide seas seoses fossiilkütuste kasutamise tõttu. Hoolimata asjaolust, et mootorratas kulutab keskmisest vähem bensiini kui auto (Cater, 2017). Siinkohal on mototurismi eestvedajatel võimalus tõsta avalikkuse teadlikkust ja parandada mainet. Keskkonnasõbralikumad mootorsõidukite tootjad uurivad ja katsetavad alternatiive bensiinimootoritele ja nende kasutuselevõtt võiks parandada mototurismi keskkonnanalast mainet turismitööstuses (Swarbrooke, 2003, lk 253).

Mootorrattaturism sarnaneb jalgrattaturismile, kus eesmärk ei ole ainult sõita, vaid peale puhkust soovitakse tutvuda ka vaatamisväärsustega. Kuna tänapäeva ajastul toimub pidev elektrisõidukite, sealhulgas elektriliste jalgratasete arendamine, siis võib jalgrattaturism pakkuda motole arvestatavat konkurentsi. Piirid moto- ja jalgratta turismi vahel on hägused, kui jätta kõrvale vahemaade läbimise võimekus ja kiirus (Dorocki, 2021).

Majanduslik mõju

Turismil on oluline roll majanduskasvu ja tööhõive kasvu kontekstis (Quintana, 2017). Arvestades mootorratturite eripära, on paljud külastuskohad ja teenusepakkujad leidnud, et on kasulik end sellele turule sihtida. Sektori jätkusuutlikkuse tagamiseks oleks tarvis teha väiksemahulisi lisainvesteeringuid nagu turvalised peatuskohad, heas seisukorras teed jms. Lisaks selgus Cateri uuringust, et valdkonna jätkusuutlikkust tagaksid ka mootorratturite ja teiste liiklejate ohutusele ja keskkonnakaitsele suunatud algatused (Cater, 2017).

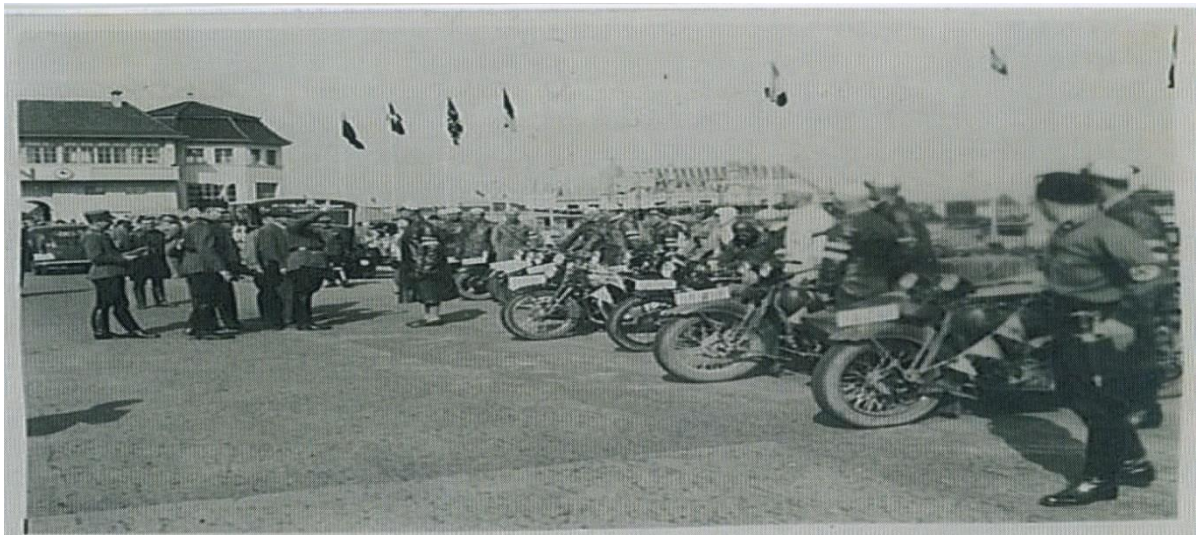
Rivaalitsev turismitööstus pakub uusi tooteid ja kogemusi ning konkurentsivõimiseks on vaja innovatsiooni ja toetavaid strateegiad (Alsos, 2014). Innovatsioon turismis on uue või täiustatud komponendi kasutuselevõtt, mille eesmärk on tuua turismi sidusrühmadele ja kohalikule kogukonnale käegakatsutavat kasu, tõsta turismi konkurentsivõimet ning tagada jätkusuutlikkus (UNWTO, 2019). Turism on riigile oluline tuluallikas (Ülemaailme turismieetika koodeks, 1999), mida igal juhul tuleb riigi poolt soodustada ning aidata toetavaid võimalusi ja meetmeid luua. Näiteks Lõuna-Šotimaa ja Põhja-Iirimaa piirkondades arendatakse märkimisväärselt mootorrattaturismi Euroopa Liidu rahastamisel LEADER projekti raames. Selle käigus tutvustatakse sihtkohti, arendatakse ja turustatakse marsruudidipõhiseid sihtkohti, motosõbralikke peatuspaiku jne (Cater, 2017). Erinevatel tasanditel töötavatel turismiasjalistel on oluline mõista mototuristide käitumist, kuna turist on turismi sihtkohtade arengu peamine tegija. Teadlased tunnistavad, et näiteks Rumeenia kaitsealadel seiklusturismiga tegelevate turistide käitumise mõistmise ja külastusmotiivide uuringute tähtsus on piirkondade jätkusuutlikkuse tagamiseks kohustuslik (Dumitras & jt., 2021).

1.4. Mototurismi ajalugu Eestis

Eesti mototurismi ajalugu ulatub eelmise sajandi esimesse veerandisse, mil juba tegeleti motomatkamisega. Esimene motoklubi Eestis asutati 16. aprillil 1928. aastal Fred Olbrei, Karl Freybach, Aleksander Sivard ja Richard Olbrei eestvedamisel, mil alustas tegevust Eesti Moto-Klubi, kasutati lühendit EMK. Klubi juhtimine toimus sarnaselt nagu kaasajalgi: valiti juhatus, koostati eelarve, liikmetelt koguti liikmemaksu ning rahalise toetuse saamiseks pöörduti motoäride poole (Karu, 2017).

Sõjaeelses Eesti Vabariigis toimusid ümber Eesti sõidud, mida võib liigitada turismisõitudeks, tol ajal nimetati neid aga väljasõitudeks. Esimene ümber Eesti sõit, Tähesõit, viidi läbi aastal 1931, kus osales 69 mootorratast ning võitjaks tuli kaupmees E. Püüs Tartust. Aastal 1933 võeti Eesti Rahvusvahelise Motoklubide Liidu (F.I.C.M.) liikmeks, mis tänapäeval kannab nime Rahvusvahelise Mootorrattaspordi Föderatsioon, lühendiga FIM (*Federation internationale de motocyclisme*) (Kauniste, 2022). Suurimad saavutused Eesti motomatkamise ajaloos on välja kirjutanud pikaajaline motomatkaja ja -huviline Urmas Kauniste (lisa 1).

Aastal 1936 osales EMK neljateistkümne liikmeline (sealhulgas üks naine) esindus rahvusvahelisel tähesõidul mootorratastele “Olümpia mootorrataste tähesõit 1936” Berliinis, kus saavutati seitsme riigi seas ülekaalukas võit (Olümpia mootorrataste tähesõit 1936, 2022). Joonisel 1 on foto Eesti mootorisportlastest Berliini Tähesõidul, kus korraldajaid tervitab eestlaste innustaja ja finantseerija Harry Pärkma.



Joonis 1. Eestlaste esindus Berliini Avuse ringrajal 1936.a. (foto Urmas Kauniste erakogust, autor teadmata).

Berliini tähesõidu mälestuskarikat esitleti 1998. aastal Eesti suurimal motomatkajate kokkutulekul Jõgevatreffil Tartus. Karikas asub nüüdseks Tartus, Eesti Olümpia ja Spordimuuseumis (Kauniste, 2022).

Seoses teise maailmasõjaaegsete sündmustega 1941.a. kuulus EMK likvideerimisele ning asutati uus klubi ENSV Mootorisporti Organisatsioon (Karu, 2017).

Organiseeritud mototurismi alguseks Eestis võib lugeda aastat 1963, kui Kalevi motoklubi eestlannadest esindajad osalesid esmakordselt FIM turismirallil toonases Jugoslaavias. Kalevi motoklubi nais-motosportlased osalesid Nõukogude Liidu esinduses FIM turismirallidel veel Euroopa riikides aastatel 1965, 1966 ja 1968. Eestlaste osavõtt lõpetati, kui 1968.a. eestlanna Hille Sarapuu „läände hüppas“ (Kauniste, 2022). Hille Sarapuu debüteeris filminäitlejana „Tallinnfilm“ poolt vändatud laiekraanfilmis „Vallatud Kurvid“ ja sellele järgnenud maailma esimeses kunstilises panoraamfilmis „Ohtlikud kurvid“. Ta pälvis NSV Liidu meistritiitli

motokrossis 1962. aastal (Hille Sarapuu NSV Liidu meister motokrossis, 1962). Motomatu tehti Nõukogude Eestis veel aastatel 1960-1980 motoklubide (JÕUD, AUTOM, AMO ja rahvaspordiklubi ATLAS) eestvedamisel (Kauniste, 2022).

Eesti Vabariigis korraldas ametühingute liikmete ehk tänapäevaseks võib öelda siseturistide reisimis- ja puhkamisvajadusi Eesti Vabariiklik Turismi- ja Ekskursiooninõukogu, mis tegutses aastast 1969 (Eesti Entsüklopeedia, 1990, lk 610). Umbes samal ajal juurutati Nõukogude Liidus motomatkajate järkude süsteem: 1.-5 kategooria, kus esimene anti algajale, viies juba kogemustega motomatkajale, kusjuures kolmas kategooria (Kauniste, 2022) sisu sarnanes tänapäevase giidi/ matkajuhi kriteeriumi nõuetele. Motomatkamisega kaasnes mahukas paberimajandus ja kooskõlastamine läbi Moskva. Matkale minekuks kategoorias I-II, tuli täita avaldus (lisa 2), mis vormistati matkale minekuks ja sisaldas detailset matkaplaani, grupi nimekirja osalejate andmetega ning lõpetuseks Marsruut-kvalifikatsioonikomisjoni otsust ja infot kontroll-tähtaegade esitlemise kohta (Kauniste, 2022). Sisult sarnane tänapäevase reisijate nimekirjale ja muudele andmetele, mis vajavad registreerimist.

Nõukogude ajal, 1980-ndate teises pooles asutati esimene iseseisev auto-motomatkaklubi toonases Nõukogude Eestis, eestlaste klubi nimega AMO, mis nüüdseks on tegevuse lõpetanud. 1992.a. asutati tänaseni aktiivselt toimiv esimene ametlik motomatkaklubi Eesti Motomatkajate Klubi, kus matkatakse vaid mootorrattasetega. Klubi asutamise idee autor oli Igor Ellisson (1954-2021) (Kauniste, 2022).

1.5. Mototurism Eestis

Motokross on Eestis väga populaarne spordiala, kus võisteldakse mootorrattasetel ning suletud maastikuradadel (EMF, 2022). Kõik mootorisportihuvilised ei tegele aga võistlemisega, vaid ühendatakse mootorisport ja seiklushuvi ning minnakse motomatkale (Kõiv, 2018).

Moturism kui turismisektor on Eestis üsna vähetuntud, kuigi motomatkamisega on tegeletud tegelikult ligi aastasada. Tegurid, mis julgustavad huvilisi just mootorrattaga reisile asuma, on kooskõlas teiste turistide eesmärkidega, erineb ainult viis, millega reisitakse ja see on ka elustiil (Dorocki, 2021).

Populaarne aktiivpuhkuse vorm Eestis on ATV-matk, mis on aastaringselt pakutav alternatiivne ja adrenaliinirohke teenus paljudes turismitaludes. Mototurismi teenus kahe rattaliste mootorratastega pole Eestis väga levinud. Mototurismi teenuse pakujate arvu Eestis on raske määrata. Maaturismi ettevõtete koondava portaali www.maaturism.ee aktiivse puhkuse alajaotuses on tänase seisuga üks teenusepakkuja, kes enduro mootorratastega Aidu karjääri tehismaastikul sõiduelamust pakub (Eesti Maaturism, 2022).

Eesti Motomatkajate Klubi ridadesse kuulub täna 50+ motomatkajat (Kauniste, 2022).

1.6. Mototurismiga seotud organisatsioonid ja õigusaktid

Mootorrattaga liikluses osalemiseks, tuleb järgida tuleb asjakohaseid seaduseid, mis on sätestatud mootorsõidukiga liiklejatele. Olulisimad neist on liiklusseadus, liikluseeskiri, maastikusõidukitele liiklemise eeskiri (mootorratas.ee, 2022). Siin tekib palju nüansse ja mototurismi teenuse arendamiseks on seadused puudulikud. Mototurismiga tegelemiseks ja liikluses osalemiseks peab mootorsõiduki juhil olema kehtiv juhiluba vastavalt sõiduki kategooriale, sõitmaks mootorrattaga avalikel teedel, peab juhil olema A-kategooria juhtimisõigus (Liiklusseadus, 2022). Kinnisel territooriumil sõitmiseks nagu krossirajal, juhiluba vaja ei ole (EMF, 2022).

Eesti mootorrattaspordi Föderatsioon (EMF) on katuseorganisatsioon Eestis, mille põhikirjas on üldeesmärgina välja toodud soov edendada ja arendada mootorisportialade kõrval ka motomatkamist ning soovib selleks koondada spordiklube, ühendusi ja seltse. (EMF, 2022). EMF arengukavas on esimese eesmärgina välja toonud mootorrattaspordi populariseerimine, sealhulgas motokultuuri tutvustamine ning harrastajate arvu kasvatamine (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni arengukava 2022-2025, 2020). Probleemiks on aga Eesti väiksus, klubide apaatus, koostöö vähesus ning piiratud ressursid. EMF esindaja sõnul soovivad klubid ajada „oma asja“ ja kui neile EMF poolt seatud tingimused ei sobi, siis pole nende arvates koostööks vajadust. Kuigi EMF ise mototurismi teenust ei paku ega reguleeri, on tal huvi ja valmisolek selle valdkonnaga edasi liikuda, kui leiduks entusiaste, kes sooviks föderatsiooni tasemel seda valdkonda edasi arendada ja propageerida. Autorile teadaolevalt on Eesti Motomatkajate Klubi (EMMK) üks vähesi EMF liikmeid, kes aktiivselt motomatkamist

ja motokultuuri üle Eestiliselt propageerib ning kokkutulekuid korraldab, kuid mitte ärilistel eesmärkidel. EMMK viib läbi ka ohutu sõidu koolitust *MotoSurvival*, kus koolitusmaterjaid on algselt koostatud koostöös Soome klubiga Moototoripyöräkerho 69 (MotoSurvival, 2022). EMMK kogemus ja panus tagab jätkusuutlikkust ning võib olla platvormiks mototurismi teenusega aktiivsemaks tegelemiseks, mida toetab ka Cateri uuring (Cateri, 2017).

Ettevõtjate madal huvi antud sektoriga tegelemiseks on seotud magistritöös intervjueeritud mototurismi ettevõtjate hinnangul asjaoluga, et äriplaan on kõrge riskiga ning Eesti kliima ei soosi aastaringset mototurismiga tegelemist ning välisturistide puudumisel ei taga siseturism piisavat kliendivoogu.

Moturismi teenuse pakkumisega Eestis saaks tänapäeval tegeleda iga huviline, kes soovib sellist laadi ettevõtlusega tegeleda. Erinevad litsentsid, tunnistused ja oskused tulevad kindlasti kasuks ning on argumendid teenuse pakkumisel, aga konkreetne seadus Eestis mototurismi teenuse reguleerimiseks puudub. Rahvusvaheliselt on mototurismi reeglid kehtestanud *Federation Internationale de Motocyclisme* (FIM) oma koodeksis (FIM, 2021).

2. MATERJAL JA METOODIKA

2.1. Metoodika

Magistritöö eesmärgiks on välja uurida ja mõista mototurismi olemust Eestis.

Soov oli leida indiviidide tasandil võimalikult täpne info mototurismi olemusest ja teisalt jõuda võimalikult suure hulga mototuristideni ning lõpuks üldistada saadud andmeid. Töös on kombineeritud kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimismetoodika. Ühendatud metoodika annab erisugust informatsiooni, täiendab teineteist ning annab mitmekülgsema materjali (Firestone, 1987). Kvalitatiivsed uuringud kujutavad endast uurimisvõtete kogumit, kus nähtusi püütakse mõista pigem sõnaliste andmete, kui mõõtmiste kaudu ning analüüs on tõlgendav ja subjektiivne (Laherand, 2010, lk 15). Kvalitatiivne uuringumetoodika põhineb intervjueeritavate isiklikel kogemustel ning võimaldab mototurismi sisust ja detailidest sügavamalt aru saada. Selleks viidi läbi kvalitatiivne uuring mitmete mototurismi teenusega seotud huvigruppide esindajatega, kelleks olid ettevõtjad, motomatkade korraldajad ja motoorganisatsioonide esindajad. Kvantitatiivsed meetodid väljendavad positivismi eeldusi, mille kohaselt saab käitumist seletada objektiivsete faktide kaudu (Firestone, 1987). Positivism taandab uuritava tegelikkuse väliselt jälgitavatele ja mõõdetavatele näitajatele (Õunapuu, 2014, lk 31). Kvantitatiivse metoodika kasutamine aitas kaasata võimalikult suurt hulka mototuriste.

2.2. Meetodid

Magistritöö kvalitatiivses osas lähtuti fenomenoloogilisest uurimisstrateegiast, mille kohaselt igasugune teadmine põhineb kogemusel ja tegelikku maailma tuleb uurida kogemuste kaudu (Laherand, 2010, lk 34). Uuringu strateegia oli sobiv, sest mototurismi teemat ei ole autorile teadaolevalt Eestis varem uuritud ning magistritöö tulemused selgusid läbi uuritavate kogemuste ja vastuste.

Töö kvantitatiivsete andmete saamiseks koguti andmed ankeetküsitluse abil. Küsimustik on uuritavatele küsimuste esitamise ja vastuste registreerimise vorm uurimisprobleemi lahendamise eesmärgil (Õunapuu, 2014, lk 161). Ankeetküsitlus võimaldas jõuda kiiremini suurema hulga vastajateni.

2.3. Valim

Kvalitatiivses uuringus on valimi suurus sobiv siis, kui selle abil saab adekvaatse vastuse uurimisküsimusele (Laherand, 2010, lk 69). Magistritöö kvalitatiivse uuringu valimi suurus oli 10 inimest. Valimi moodustasid mototurismiga tegelevad ettevõtted ja matkakorraldajad Eestis, kes leiti internetiotsingute ja andmebaaside kaudu. Tegemist on üldkogumiga, sest ametlike motomatkade korraldajaid autorile teadaolevalt rohkem ei ole. Osaliselt kuulusid valimisse autori isiklikud tuttavad, samuti leiti uusi kontakte läbi tehtud intervjuude ja soovitude.

Kvantitatiivset uurimistööd iseloomustab suur valim, statistilise valiidsuse olulisus ning arvandmete kogumine ja analüüs (Õunapuu, 2014, lk 15). Peamiselt valikvastustega ankeetküsitlusele vastas 42 inimest. Valmi moodustasid mototuristid, kes vastasid läbi erialaste portaalide ankeetküsitlusele. Mototuristide üldkogumit on raske määrata, sest sellekohane statistika puudub.

2.4. Intervjuud ja küsimustik

Töö eesmärkide saavutamiseks tuli välja selgitada mototurismiga seotud inimeste kogemusi ja teadmisi. Kvalitatiivsete andmete kogumise meetodiks valis autor poolstruktureeritud intervjuu, mis on osaliselt standarditud vestlus, kus intervjuueerija esitab intervjuueeritavale uuringu eesmärgiga seotud küsimusi. Intervjuu eeliseks on paindlikkus ja võimalus vastavalt olukorrale ja vastajale reageerida. Vestlus algab kavakindlalt, intervjuueerija esitab intervjuueeritavale töö eesmärgiga seotud küsimusi, kuid vastavalt situatsioonile kulgeb avatult (Õunapuu, 2014). Variatiivsuse esiletoomiseks intervjuueeriti erinevate motiividega motomatkade korraldajaid ning seotud osapooli. Intervjuud viidi läbi perioodil jaanuar- aprill

2022.a. ning toimusid reaalselt või veebikeskkonna vahendusel kohtudes. Keskmiselt kulus intervjuuks aega 60 minutit. Intervjuud on kokkuleppel intervjueritavaga salvestatud helisalvestistena. Intervjuude teemad jagunesid järgmiselt:

1. Teenusepakkuja profiil;
2. Teenuste kirjeldamine;
3. Kliendiprofiil ja sihtrühma kirjeldus;
4. Teenindamise protsess;
5. Turundus ja koostöö ning turg ja konkurents;
6. Mototurismiga kaasnevad riskid ja nende maandamine.

Intervjuu teemad aitavad autori arvates mõista mototurismi teenust pakkuva ettevõtte spetsiifikat.

Magistritöö kvantitatiivne andmekogumise meetod oli ankeetküsitlus, mille eesmärk oli koguda informatsiooni mototuristidelt või motomatkamisega tegelenud inimestelt. Autor koostas ankeetküsitluse, mida jagati perioodil jaanuar- märts 2022 motovaldkondadega seotud sotsiaalmeediagruppides ja erialastes foorumites. Ankeetküsitluses oli 19 küsimust, mille vastused autori hinnangul aitavad iseloomustada mototuristi.

2.5. Analüüs

Töö analüüs algas intervjuude salvestiste transkribeerimisega ning jätkus vastustest saadud märksõnade abil kodeeritud märksõnadega. Koodid saadi teemade kaupa liikudes läbi intervjueritavate vastuste ning tuginesid intervjuu teemablokkidele. Intervjuude ja küsimustiku teemablokid valis autor välja selliselt, et võimalikult palju mototurismist teada saada. Kvalitatiivsete andmete analüüsimiseks kasutati kirjeldava statistika meetodit ning tulemusi analüüsiti aritmeetilise keskmise abil kasutades andmetöötlusprogrammi MS Excel.

Käesolevas töös võrdsustatakse väljendit mototurism ja motomatkamine. Intervjuude küsimused asuvad magistritöö lisas 3 ja ankeetküsitluse küsimused lisas 4.

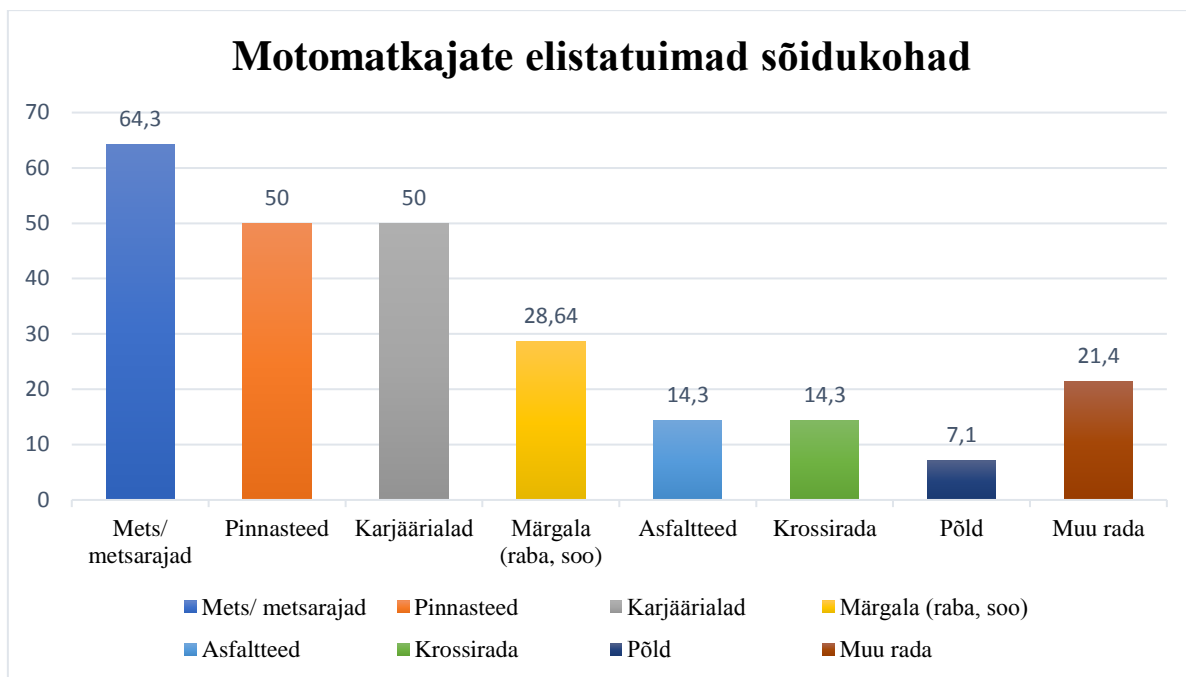
3. TULEMUSED

3.1. Küsitluse tulemused mototuristidega

Ankeetküsitlusele vastajaid oli perioodil jaanuar- märts 2022 kokku 42 inimest. Küsitlusest 35,7% on professionaalse teenusepakkuja käest mototurismi teenust otnud, neist pooled käivad alati või sageli sama teenusepakkuja juures. Enamus vastajatest ehk 64,3% matkavad omal käel ringi, kus parasjagu huvitav või võimalik, omavad ise sõiduvahendit ning koostavad ise programmi.

Moturismi teenuse kohta saadakse kõige rohkem infot sotsiaalmeediast ja internetist ning sõpradelt, samuti uuritakse ise huvipakkuva piirkonna või looduse kohta, vähem leitakse infot ajakirjadest/ ajalehtedest. Mototurismi teenus on kergesti leitav olnud enam kui pooltele vastajatest (57,1%) ja vähem kui pooled on arvanud, et teenuse kohta info võiks olla kättesaadavam.

Kõige enam eelistatakse sõita metsas ja metsaradadel (64,3%), populaarsed kohad olid vastanute seas veel pinnaseteed ja karjäärialad (50%). Asfaltteel ning krossirajal eelistavad enim sõita 14,3% vastanutest, kuid kolmele sõitjale krossirada üldse ei sobinud. Asfalttee kohta „ei meeldi“ ei vastanud keegi. Märgalad ja sood ning põllumaad üldjuhul vastanute hulgas väga populaarsed ei ole, märgalad meeldisid 12-le sõitjale (28,64%) ja põlluala nimetas 3 sõitjat, samas kui 15-le sõitjale need alad üldse ei sobinud. Sõitjate sõidueelistused on illustreeritud alloleval joonisel 2.



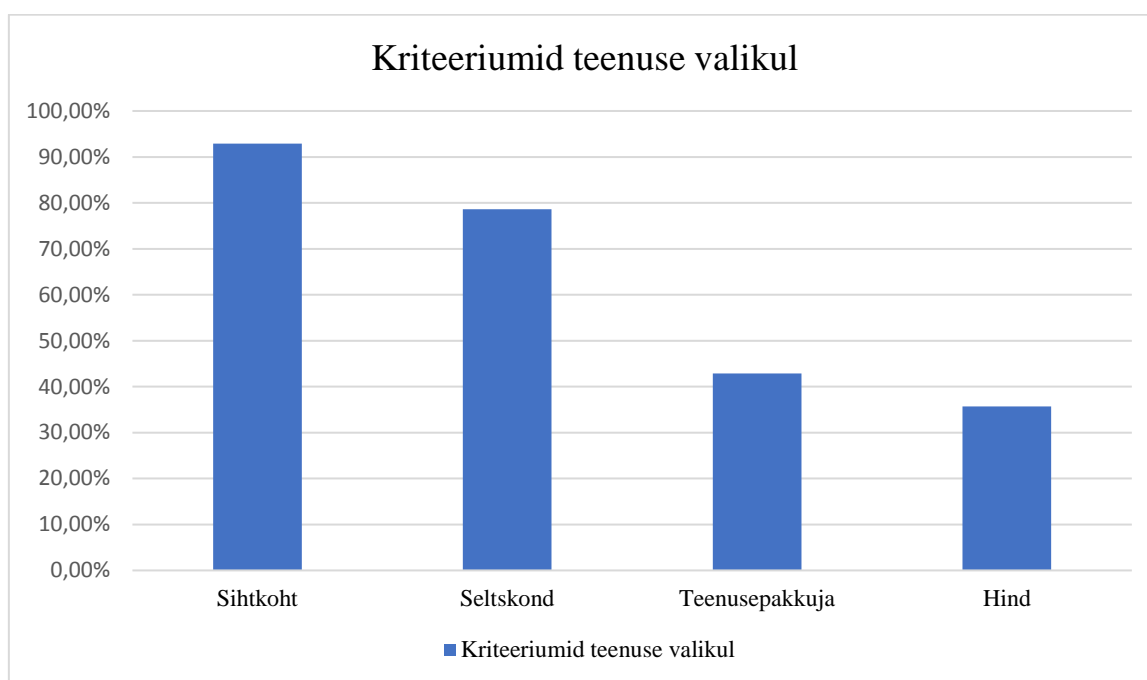
Joonis 2. Motomatkajate eelistatuimad sõidukohad %-des (autori koostatud).

Sõidupiiirkonnana on 24 vastajat maininud (57,1%) kogu Eestit. Üks sõitja illustreeris vastust nii: „*Tegin Eestile abikaasaga koos tiiru peale. Parimad teed on vaieldamatult Lõuna Eestis. Kuid igal teel olid omaette nüansid, mis tegid selle tee eriliseks*“. Maakondadest on enim välja toodud Harjumaa ja Ida-Virumaa.

Mototurismi teenust professionaalselt matkakorraldajalt pigem osta ei soovita. Vaid 9 vastajat (21,4%) sooviksid osta teenusepakkujalt täispaketti, sama suur osa vastajatest on valmis professionaalselt teenusepakkujalt ostma osalist teenust ning pooled (50%) ei soovi mototurismi teenust osta, vaid komplekteerivad kogu matka ise. Kolm vastajat ei oska kommenteerida.

Küsimusele, kas ja kui suure summa olete nõus täispaketi eest maksma, selguse et teenuse eest raha välja käia pigem ei taheta. Kuni 100 eurot matka eelarveks on taskukohane 9-le vastajale (21,4%), 21 vastajat (50%) on mõistlikuks pidanud kuni 500 eurot. Vastusevariantidele 1000 eurot ja enam ei ole üldse vastatud, millest võib järeldada, et eestlased on hinnatundlikud. Kaksteist inimest ei ole oma vastustes rahalist väärtust toonud ja on vastanud, et soovivad ise seigelda, ega taha kellelegi maksta. Ühel sõitjal on siiski eelarve päeva kohta paigas ja ütles nii: „*Arvestame oma matkadel kuluks ca 100 eurot päev*“.

Kõige populaarsem kriteerium motomatkamisega tegelemiseks või mototurismi teenuse valikul on 39 inimese arvates (92,9%) motomatkas sihtkoht või teenuse toimumise koht, mis ühtib ka sarnaste uuringutega Euroopast. Väga oluline on ka seltskond, kellega matkal soovitakse olla, vastasid 33 inimest (78,6%) ning alla poole vastanutest (42,9%) pidasid oluliseks hinda. Milline on motomatkas eestvedaja, giid või teenusepakkuja ettevõtte, on tähtis 15 inimese jaoks (35,7%). Loetletud kriteeriume illustreerib allolev joonis 3.



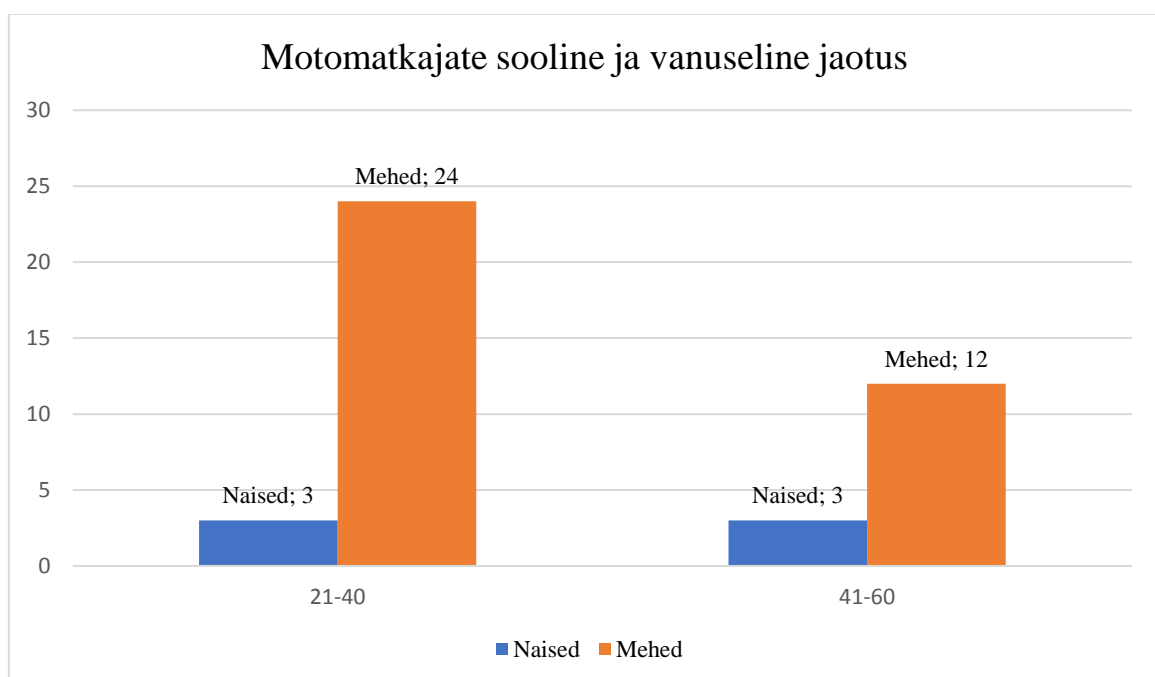
Joonis 3. Kriteeriumid mototurismi teenuse valikul (autori koostatud).

Eestis ei ole väga levinud sisse osta teenust, et sõita kahe rattalise mootorrattaga korraldatud matka raames. Üks vastaja sõnas nii: „*Võibolla ma pole õige inimene selle küsitluse jaoks sest ma ei näe pointi maksta kellegile selle eest eest, mida saab ja peaks ise tegema motomatkas*“.

Vastajate sõnul tuntakse Eesti mototurismis enim puudust parematest sõidukohtadest, „*legaalsetest metsaradadest*“, mida nimetas 18 inimest (42,6%). Mitmed vastajad soovisid, et „*rajad oleksid paremad*“ ja oleks rohkem „*ametlikke sõiduradasid*“. Mototurismi arengusse saaks selles osas ka riik rohkem kaasa aidata, tehti ettepanek: „*Riik võiks rohkem panustada, sest üha enam soovitakse mootorsõiduki liikumist piirata*“. Inimestel on palju arvamusi. Pikema vastuse andis veel üks vastaja: „*Väga tugevalt ja selgelt tunnen puudust lihtsalt sellistest*

sõitmiskohtadest, kus iga puu tagant ei hüppaks välja mõni isehakanud politseinik, looduskaitaja, "maaomanik" (kes tegelikult ei ole seda mitte), või lihtsalt mõni agressiivne hull, kellele ei meeldi moto“.

Tulemuste põhjal saab öelda, et mototurism on rohkem meeste pärusmaa, vastajatest 85,7% olid mehed ja 14,3% naised. Motomatkajate vanuseline jaotus kujunes järgmiselt: üle poolte vastanutest olid vanuses 21-40 eluaastat (64,3%) ja väiksem osa vastajatest (35,7%) oli vanuses 41-60 eluaastat. Motomatkajate soolist ja vanuselist jaotust näitab joonis 4.



Joonis 4. Motomatkajate sooline ja vanuseline jaotus (autori koostatud).

Kuna ankeetküsitluse vastused saadi peamiselt läbi sotsiaalmeediakanalite, siis see võib olla põhjuseks, et vastajate hulgas puudusid üle kuuekümnesed vastajad, mis ei tähenda, et selles vanuses motomatkajaid ei ole.

Vastajatest pooled olid omandanud kõrghariduse ja pooltel oli keskharidus. Motomatkamine on hobi, mis eeldab oma aja planeerimise võimalust, seda tõendab asjaolu, et ligi pooled vastajad (42,9%) oli märkinud, et nad on spetsialistid/keskastme juhid ja 35,7% on ettevõtjad. Vähemal määral on sõitjaid (kolm vastajat võrdselt) igast järgmisest kategooriast: üliõpilane, lihttöölane ja palgatöötaja.

Eesti motomatkajad korraldavad oma matkad valdavalt ise ja teenust sisse osta ei soovi. Küsimusele, kui tihti te tavaliselt mototurismi teenust ostate/ motomatkamisega tegelete, vastasid 15 inimest (35,7%), et ei ostagi: „*Ei osta, ise korraldame omale suvel mitu korda kuus*“. Vähemalt üks kord aastas ostab teenust 28,6%, kaks kuni viis korda aastas tegeleb motomatkamisega ja ostab teenust 6 vastajat (14,3%) ja üheksa vastajat (24,4%) on märkinud, et ostavad/tarbivad kord kuus teenust. Motomatkajad ei ole ise alati teadlikult mototuristid, mootorrattaga sõitmine ja sõidumõnu nautimine tundub tavaline ja alati ei peetagi seda turismiks: „*Eestis vist polegi otseselt sellist teenust ostonud. Kui just mingi rajakasutus selle alla ei lähe*“.

3.2. Intervjuude tulemused motomatkade korraldajatega

Motomatkade korraldajaid ühendab huvi mootorrattaga seiklemise vastu, kuid nende motivatsioon matka korraldamiseks jaguneb:

1. Ärilistel eesmärkidel motomatkade korraldamine;
2. Mitteärilistel eesmärkidel motomatkadel korraldamine.

Mototurismi teenusepakkujaid on Eestis teadaolevalt vähe. Autoril õnnestus intervjuuerida 10 motomatkamise korraldamisega seotud või asjassepuutuvat inimest, kellest kuus on teenusepakkujad, kolm on mitteärilistel eesmärkidel tegelenud motomatkade korraldamisega ja ise nendel matkadel osalenud ning üks intervjuueeritav on mootorrattavaldkonda opereeriva tugistruktuuri esindaja riiklikul tasandil. Poolstruktureeritud intervjuu küsimustik on magistritöö lisas 3. Rahvusvahelisel turul on tuntud ettevõtted, kes motomatku ülemaailmselt organiseerivad, koolitavad giide ja sertifitseerivad mootorratta reise korraldajad: Edelweissbike.com, BMW Motorrad, Touratech.

3.3. Intervjueeritavate lühikirjeldus

Intervjueeritav I1 on ettevõtja Harjumaalt. Mototurismiga tegelenud neli hooaega, lisateenus on tehnika ja varustuse rent ja müük. Ettevõtja ise on motokrossiga aastaid tegelenud. Autorile teadaolevalt ainus teenusepakkuja Eestis, kelle jaoks mototurism on põhiteenus. Populaarseim teenus on n.ö täisteenus, mis sisaldab ühepäevast motomatka koos giidiga, millele lisandub varustuse rent, toitlustus, saun jms, klient saab tulla kohale „käed taskus“. Ettevõtja käive on viimastel aastatel kahekordistunud, 2021 oli käive 440 tuhat, enne seda 220 tuhat. Valikus on „väiksed rattad“ ehk 20+2 enduro mootorratast (kuni 500m3) ja 20+2 *E-fatbike* (ülilaiade rehvidega elektriline jalgratas), kaks lisaratast on varuks või giididele mõeldud. Põhikohaga töötajaid on 3, kes on matkajuhid ja hooldusmehaanikud ning abitöötajaid on lisaks 7 inimest, kes käivad vastavalt vajadusele matkajuhtideks.

Intervjueeritav I2 on ettevõtja Harjumaalt, kelle põhitegevus on tehase mootorrataste ja varustuse müük ja rent. Tegutsenud aastast 2009. Ettevõtja on pikaajalise ja rahvusvahelise motokrossi kogemusega ning ringkonnas ülemaailmselt tuntud. Mototurismiga tegeleb hobikorras.

Intervjueeritav I3 on ettevõtja Harjumaalt, kelle tegevuses algas 2022.a. teine hooaeg. Hobikorras on tegelenud nii tänavasõidu, endurosõidu kui motokrossiga. Ettevõtja põhitegevus on tehase mootorrataste ja varustuse rent ja müük. Matkade korraldamine toimub esialgu hooaja pikendamise eesmärgil kevadeti ja sügiseti.

Intervjueeritav I4 on ettevõtja Harjumaalt, kelle põhitegevus algas 2013.aastal. Peamiseks teenuseks on kolmel erineval tasemel täiendkoolituste pakkumine juhilubadega motohuvilisele. Koolitustel osaleja peab omama A-kategooria juhtimisõigust ja soovitatavalt isiklikku mootorratast. Selle puudumisel vahendab renditeenust. Ühe kuni kolme päevased koolitused toimuvad nii asfalt- kui raskema pinnakattega teedel. Põhiline teenus on täiendavad sõidutreeningud ja spetsialiteet on maastikusõidukoolitused suurte mootorratastega (al.650m3). Lisaks on ta BMW Motorradi poolt sertifitseeritud instruktor ja käesolevast aastast Touratech atesteeritud mototurismigiid, mis tagab tema kliendile ülemaailmselt tunnustatud ja kindla kvaliteedi. Jätkuteenusena korraldab Eestist välja matkasid: Rumeeniasse, Hispaaniasse jne.

Intervjueeritav I5 on ettevõtja Ida-Eestist, kes tegeleb seiklusturismi teenuste pakkumise, muuhulgas enduro mootorrattastega rajapäeva korraldamine karjääri tehismaastikul. Lisaks rendib vajadusel mootorratta, varustuse ning pakutakse matkajuhi teenust.

Intervjueeritav I6 on ettevõtja Harjumaalt, kes hobi korras ja ärilistel eesmärkidel tegeleb matkade korraldamisega üle Eesti ja ka Eestist välja. Vajadusel vahendab koostööpartneri poolt pakutavaid rendimootorrattaid.

Intervjueeritav I7 on avaliku elu – ja kultuuriinimene. Ta on kümme aastat hobi korras ja heategevuslikel eesmärkidel on tegelenud nii kodumaiste kui piiriüleste motorännakute korraldamisega suurtele gruppidele. Ta on koostanud motomatkamise raamatu, mis sisaldab asjalikke näpunäiteid, reaalseid marsruute ja kaarte ning tutvustab väga paljusid sihtkohti ja vaatamisväärsusi.

Intervjueeritav I8 on avaliku elu ja televisiooniga seotud inimene, kes on hobi korras ja turunduslikel eesmärkidel korraldanud endale ja oma sõpruskonnale motomatkasid nii Eestis kui välismaal.

Intervjueeritav I9 on motosporti ajaloo ja sellekohase info uurimise ja kogumisega tegelenud staažikas motomatkaja. Ta on olnud 15 aastat Eesti suurima motomatkajate kokkutuleku „Jõgeva Treffi“ organiseerija, mitmete motoklubide algataja ja eestvedaja ning rahvusvahelise Fim Rally Eestipoolne korraldaja.

Intervjueeritav I10 on Eesti mootorisporti arendamist toetava ja suunava riikliku organisatsiooni esindaja.

3.3.1. Motomatkakorraldaja profiil

Motomatkamise korraldamise kogemus on intervjueeritavatel 1-41 aastat. Korraldaja profiil jaguneb sõltuvalt korraldamise motiivist: äriline motiiv või meelelahutuslik motiiv. Seetõttu ei saa kõiki korraldajaid nimetada teenusepakkujaks, kuigi vajalikud kogemused ja eeldused on neil olemas, lihtsalt oma „teenuse“ eest ei ole nad raha võtnud. Motomatkade korraldamine ei ole ka teenusepakkujale pelgalt äri. Intervjueeritav I2 väljendab enda suhtumist: „*Ma ei müü*

mitte mootorrattaid, vaid häid emotsioone. Kui sa teed hea matka, see ongi hea emotsioon, kui nädalavahetuse saad ära, füüsiline juurde, siis oled väsinud, aga õnnelik“.

Matka ettevalmistused olenemata korraldaja motiividest on suhteliselt sarnased. Pisut eristub intervjuueeritav I8, kes ütleb: „*Meie puhul on see olnud, et jätame võimalikult palju saatuse hooleks, sest liiga ära planeeritud reis oleks igav, laseme elul ennast natuke üllatada ka“.* Teenusepakkuja, kes enda tegevuse eest tasu võtab ja sellega kaasneva vastutuse kliendi ees, sellist suhtumist endale lubada ei saa.

Kõik intervjuueeritud on tehnikapordi ja motoala fännid ning tegelevad motomatkamisega ka oma vabast ajast ning tahtest. Kaks teenusepakkujat, kelle põhitegevusala on pigem mootorrataste ja varustuse müük ning rent, pakuvad mototurismi teenust hooaja pikendamiseks kevadel ja sügisel. Samuti ühendavad nad isikliku hobi ja ettevõtluse.

Millised kriteeriumid peavad olema täidetud, et tegeleda rahvusvahelises mototurismiäris selgitab intervjuueeritav I4: „*Põhiline on keeleoskus, inglise ja saksa keel peavad vabalt suus olema, teised keeled tulevad loomulikult kasuks. Taga Hispaanias ei ole väga midagi isegi inglise keelega teha“.*

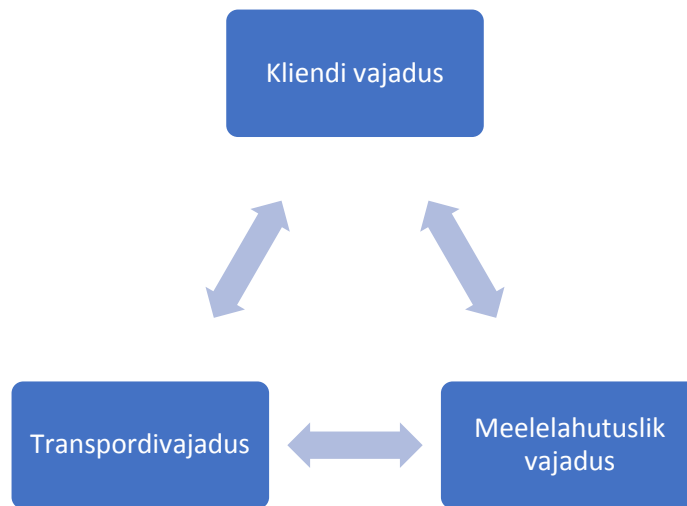
3.3.2. Mototurismi teenusepakkuja sihtrühm

Mototurismi teenusepakkujate sihtgrupp on täna 90% siseturist, kuigi enne pandeemia Covid-19 algust oli pooltel teenusepakkujatel äri fookusseeritud välisklientidele.

Vanuseline sihtgrupp on 25-55 eluaastat ning 80% klientidest on mehed. Hoiakute järgi on klientideks sportlike eluviisidega aktiivsed inimesed.

Hobide järgi on kõik kliendid mootorispori huvilised.

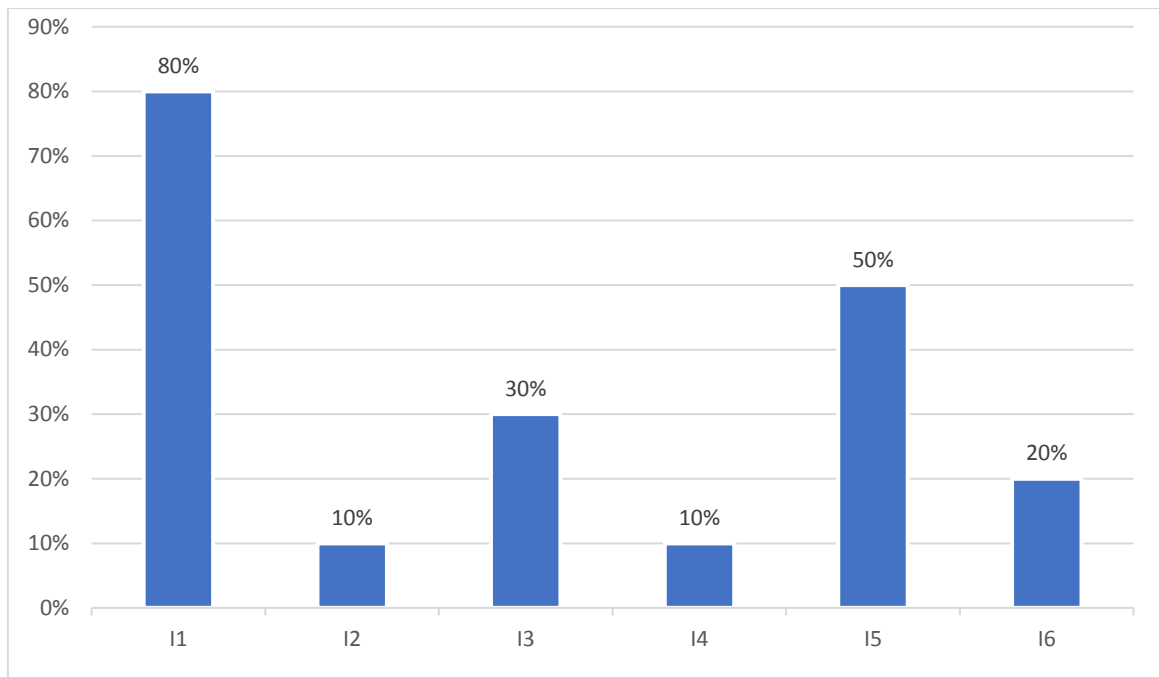
Vajaduse järgi eristab teenusepakkuja I3 kahte peamist kliendigruppi, kelle motivatsioon on illustreeritud joonisel 5:



Joonis 5. Mototurismi teenusepakkujate klientide vajaduste seosed (autori joonis).

Transpordivajaduse seost turismiga selgitab Intervjueeritav I3 nii: „*Teenus võimaldab reisida kasvõi seljakotiga, broneerid tsikli, tuled lennuki pealt taksoga kohale, võtad ratta, käid oma vaatamisväärsused, Tartu, Pärnu jms. otsad ära ja mingit muret ei ole. Ma ise käin koguaeg välismaal nii*“. Kusjuures huvitav asjaolu on see, et 80% I3 klientuurist moodustavad kliendid, kes on ise mootorratta omanikud.

Teenusepakkujad jaotavad oma kliente veel: eraklientideks ja äriklientideks. Intervjueeritav I1 jaoks on 80% klientidest juriidilised isikud ehk teised ettevõtted, teistel intervjueeritavatel teenusepakkujatel on see osakaal 10-50% klientidest. Joonisel 6 on illustreeritud, millise osa moodustavad ärikliendid uuritud teenusepakkujate sihtgrupist.



Joonis 6. Äriklientide osakaal mototurismi teenusepakkujate seas (autori joonis).

Erakliendid moodustavad ülejäänud kliendisektori. Peamiselt on tegu sõpruskondadega. Intervjueeritav I3 tõi välja asjaolu, et palju on olukordi, kus mehed tulevad, rendivad nädalavahetuseks mootorrattad ja võtavad naised ka kaasa.

Ideaalne klient oleks intervjueeritav I4 jaoks Skandinaavia klient, vanuses 45+, sest tema jaoks on oluline mugavust, kes soovib kvaliteeti ja täisteenust ning on nõus ka selle eest maksma: „Minu nägemus on see, et sul on teha kolme sorti mototurismi- nr.1. teed ise mototurismi, mis on kõige levinum; nr.2. võtad seltskonna kokku, keegi on nõ. juhtoinas ja lähete seikluslikule tuurile. Sealjuures "juhtoinal" pole aimugi nüanssides, vastutusest ja mis võib kõik juhtuda, aga see on üsna levinud ja nr.3. „fully paid“ variant, et ostad teenuse, maksad ja saad täieliku teenuse ja kvaliteedi.“ Intervjueeritava sõnul hakkab ka Eestis vähehaaval viimase ehk nr.3 kliendigrupi osakaal vaikselt kasvama.

Motomatkade korraldaja I7, kes ei korralda matku ärilistel eesmärkidel, valib enda kliente ise ning enamasti on need inimesed Eesti kultuurimaastikult tuntud inimesed. Grupi suurus on tavaliselt 4-40 inimest.

Kõikidel sõitjatel, nii korraldajatel kui klientidel, on ühine kirk mootorrattaga sõitmise vastu, mis neid ühendab.

3.3.3. Teenused ja teenindamise protsess

Intervjueeritav I1 on ainuke teenusepakkuja, kes tegutseb aastaringselt ning loetleb peamisi teenuseid viis: täisteenus, rent, enduro koolitused algajatele, giiditeenus, talvised rajapäevad gruppidele. Ettevalmistused kliendisündmuseks on alati väga põhjalikud, eriti, kui toimub võõrastel maal. Enda kodumaadel Karlas on kõige lihtsam. Kõik teenused toimuvad ainult Eestis.

Mida rohkem valdkonda süveneda, seda enam on nüansse teenusepakkumise juures millega tuleb arvestada. „*Edelweiss Bike Travel Austriast on Põhja-Euroopa suurim ettevõtte, kes korraldavad kõrgel tasemel motomatkasid ja koolitavad ka mototurismi giide. Nende jaoks on kõige olulisem just see, mis on kaadri taga ehk, kuidas sa seda kõike teed, mida sa giidina võid teha ja mida ei või, kuidas lahendada jamasid ja sotsialiseerid inimesi. Esmaabi kursus ise kestis juba pool päeva*“, arvas intervjueeritav I4. Ning intervjueeritav I1 lisab, et „*Professionaalse teenuse hind sisaldab ka vastutust, infot ja lisagarantiid, kui midagi juhtub. Näiteks, kui kaugel on buss tagavara tehnikaga, et saaks inimesi metsast transportida või kiirabile vastu sõita. Krossirajal on lihtne ja saab ka kiirabi lähedale sõita, kõik on kilomeetri raadiuses. Kogu „backup“ on tavaliselt pooletunnise sõidu kaugusel. Aidu karjääris näiteks maa-ala on 25m2, kuhu ei saagi ilma spetsiaaltehnikata ligi. Turvalisus maksab ning tingib ka pigem kallima hinna. See on see mida unustatakse hinnakujunduses ära. See teenus on pigem kõrgema hinnaga*“.

Motomatkade korraldaja I7 poolt läbiviidavad heategevuslikud matkad toimuvad suvel, kestvusega 5-10 päeva. Tasasel maal sõidetakse mööda maanteed maksimaalselt 600 km päevas, mägedes poole vähem. „*Ettevalmistused reisiks kestavad tavaliselt umbes 6 kuud ja kogu marsruut on 100% paigas alates ööbimiskohtadest kuni lõunapausideni. Kogu korraldus on olnud läbinisti ebademokraatlik: korraldaja ütlen kuhu ja kui kauaks*“, ütleb ta. Täiesti vastupidiselt intervjueeritav I8-le, kelle puhul sihtpunkt põhimõtteliselt on paigas, aga liigutakse printsiibil „*laseme elul ennast üllatada*“ ning nemad jätaavad oma 7- liikmelise

grupiga paljugi juhuse hooleks. Seda enam, et alati 21-päevastest matkadest on valminud telesaated, mis oma spontaansusega on televaatajatele huvitavad vaadata olnud.

Intervjueeritav I3 on loonud „koroonaaja“ ehk kokkupuute vaba teenuse. Kogu broneerimine käib interneti teel, klienti ta ise ei näegi. Süsteem töötab järgmiselt: klient teeb tellimuse ja tasub broneerides ülekandega. Talle pannakse vastavasse garaaži mootorratas õigeks päevaks valmis, tuleb sobival ajal kohale ja siseneb talle saadetud sissepääsukoodi abil. Kohapeal on üleandmis-vastuvõtmisakt, koos mootorratta võtmetega. Nagis on kiiver ja kindad (hinna sees) ja muud asjad, mis ta on tellinud. Klient sõidab garaažist välja, teeb oma sõidu ära ja viib mootorratta tagasi. Inimfaktor puudub ja koroonatingimustes sobilik ärimudel. Efektiivne ka äriliselt, kuna inimressurssi kulub minimaalselt. Ajakulu iseloomustab ta järgmiselt: *„Komplekteerimise peale kulub päeval ca 1 tund, kohvrid peale-kohvrid maha, vastu võttes vajadusel survekaga tsikkel puhtaks ja valmis“*. Soovi korral antakse kliendile omapoolseid soovitusi marsruutide, majutuskohtade või rakenduste kasutamise osas.

3.3.4. Populaarseimad teenused

Viie teenusepakkuja nõutuim teenus kuuest intervjueeritavast on mootorrataste ja varustuse rent. Intervjueeritaval I1 järgmiselt teine teenus, mida enim soovitakse, on mototurismi täiseteenus, mis on ka tema põhiline tegevusvaldkond. Teenusepakkuja I2 annab vastuse illustreerides nii: *„Kuna pole põhitöö, siis oma seltskonnaga, kes tahavad sõitmas käia teeme neli kuni viis nädalavahetust Eestis hooaja jooksul. Maksimum 2-3 päeva ja kui grupis on vähemalt 20 inimest, siis on 2 matkajuhti. Ise organiseerin kogu paketi, toitlustus, saunad, turismitalud. „hard core“ rajad ja käime suurte tsiklitega - ei ole algajatele“*.

Teenusepakkuja I4 nõutuim teenus on 1-3 päevased täiendavad sõidutreeningud ning spetsialiteet on maastikusõidukoolitused suurte ratastega (alates 650cm³). Konkurentsieelise annab ettevõtjale peale keelteoskuse ka asjaolu, et ta on BMW Motorrad sertifitseeritud instruktor ning käesolevast aastast Touratech atesteeritud mototurismigiid. Atesteeringud tagavad kliendile ülemaailmselt ühtlase ja kindla kvaliteedi. Jätkuteenusena korraldab I4 Eestist välja matkasid Rumeeniasse, Hispaaniasse jne.

Motomatkade korraldajad I7, I8 ja I9 ei ole ärilistel eesmärkidel teenuse pakkujad. I7 illustreerib on nõutumat teenust järgmisel: „*Heategevuslikud grupireisid Eestis, Baltikumis, Skandinaavias ja mujal Euroopas*“. Need reisid on ellu kutsustud heategevuslikel eesmärkidel osalejatel on ühisosa nii motomatkamise vastu, kui ka kuuluvuse osas ühiskonnas.

3.3.5. Turg ja turundus, konkurents ja koostöö

Teenusepakkujatest pooled on spetsialiseerunud Eesti turule, mis osalt on ka tingitud viimaste aastate pandeemia Covid-19 piirangutest ja teine pool sihib osaliselt ka välisturule. Muudel eesmärkidel matkakorraldajad eelistvad matkata nii Eestis kui välismaal. Läbitud sihtriikide seas on esindatud nii Balti riigid, Skandinaavia, Balkanimaad kui ka endised Nõukogude Liidu liikmesriigid. Motomatkade kestvus on Eesti siseselt on tavalisel 1-3 päeva ja Eestis väljaspool 7-21 päeva. „*Matk Rumeenias kestis 10 päeva*“, ütles intervjuueritav I4 „*3 päeva sinna, 3 tagasi ja 4 päeva kohapeal. Sellel aastal lähen klientidega Tourateh Rally`le Rumeeniasse, kus kohaliku giidiga on kokku lepitud ka tuur vaatamisväärsustega tutvumiseks. Seekord osadel klientidel rattad tulevad ja lähevad transiidiga. Minu vastutus algab hetkest, kui teenus algab. Tais Tourateh`i koolitusel sain kontaktid, mis rattad, kindlustused, marsruut jne. Plaan on selline, et kui Eestis hooaeg läbi saab, lähen Aiasse*“.

Turundustegevus on kõikide ärilistel eesmärkidel tegutsevate teenusepakkujate kitsaskoht, mis nõuab lisa tähelepanu. Heategevuslikel eesmärkidel toimuvad intervjuueritav I7 matkade korral on turunduse fookus pisut teine: „*Kogu turundus on seotud avalikkuse teavitamisega*“.

Enim on panustanud klienditeeninduse ja teenuse standardite loomisel intervjuueritav I1, kelle 2022 aasta eesmärk on tööle võtta turundusjuht, mis vähendaks ettevõtte juhi töökoormust. Välja on töötatud bränd: töötajatel on firma logodega riided, mitmed sõidukid kannavad reklaamkleebiseid, osaletakse rajapäevadel ja toetatakse läbi erinevate panuste kogukonda.

Kõik teenusepakkujad kinnitavad, et hea teenus müüb end ise ja „suust suhu reklaam“ on kõige parem, milles tulenevalt 80% tehtud kliendisündustest tagab püsikliendi korduvkülastuse. Lisaks tehakse reklaami ja kampaaniaid sotsiaalmeedias. Kõikidel ettevõtetel on kodulehed.

Intervjueeritav I3 on liitunud suurima rendiratasete vahendusfirmaga *rider.com* (Rider, 2022), kes otsivad üle maailma koostööpartnereid, samuti on välja töötatud kodulehe domeen Soomes ning osaletakse erialastes foorumites, ka soomekeelsetes.

Kõikide intervjueeritavate sõnul on motomaailm kokkuhoidev ja abivalmis. Konkurents eksisteerib, kuid väga palju tehakse koostööd. Näiteks mootorrataste rentimisega läbi kodulehe renditsikkel.ee tegeleb intervjueeritav I2, aga seda teenust opereerib tema konkurent ja samas ka koostööpartner I1. Intervjueeritav I5 pakub vajadusel I1-le giiditeenust või rendib konkurendilt I6 mootorrattaid. Ärilistel eesmärkidel teenusepakkujate peamised koostööpartnerid on karjääri- ja maavaldusete omanikud, sh. ka kohalikud omavalitsused. Sagedasti on koostööpartnerid ka teised äriühingud, kelle käest ostetakse teenuseid sisse: majutus, toitlustus vms.

Teenusepakkujate sõnul on suuremat koostööd tarvis sõidulade kasutuse ja haldusküsimuste lahendamisel ning seda võiks korraldada EMF.

3.3.6. Mototurismiga seotud riskid ja nende maandamine

Motomatkamisega ja mototurismi teenuse pakkumisega kaasneb hulgaliselt riske, mis on kokkuvõtlikult koos võimalike lahendustega ära toodud tabelis 1. Mitmeid riske maandab uute tehase garantiiga mootorratastega sõitmine, millest esile võiks tuua garantiiprogrammi toe tehniliste probleemide korral ning kaardirakenduste kasutamismugavuse. Intervjueeritavad I2 ja I3 rendivad vastavalt KTM ja BMW *Inchape Motors* kuni viie aasta vanuseid tehasepoolse garantiiga võimsaid mootorrattaid, mille eeliseks on navigatsiooniseade ja rakendus, mis ühildub sõitja mobiiltelefoni ning kiivriga ja on mugav kasutada. Uute tehasesõidukitega sõitmisel on korraldaja jaoks mitmeid eeliseid. KTM'i mootorratastel on 12 kuu pikkune tasuta *mobility service* programm, mis pikeneb iga hooldusega ning kehtib kogu Euroopas 24/7 (KTM, 2022). BMW tehase mootorrattad ühilduvad *Motorrad roadplanner api*ga. Intervjueeritav I3 kirjeldab mobiilset teejuhti nii: „*Seal on kolm erinevat levelit: soft, normal ja hard. Mina olen seda keskmist kasutanud ja need on ikkagi teed. Hard variandil võivad olla teed küll, aga näiteks metsa väljaveoteed, põlluvaheteed jne, neid on päris palju. Väga põhjalik app ja Eesti teed sees.*“

Intervjueeritav I2 soovib kasutada TET'i (*Trans Euro Trail*). TET on enam kui 51000 km pikkusest pinnasteest koosnev matkarada enam kui 30-s riigis Euroopas, sealhulgas läbib ka Eestit. Kasutajad täiendavad infot vabatahtlikkuse printsiibil, kusjuures igas riigis on oma *linesman* ehk radade kaardistaja. Peale matkateede sisaldab TET infot ka telkimis- ja puhkealade kohta (TET, 2022).

Tabel 1. Mototurismi teenusega kaasnevad peamised riskid ja nende maandamine (autori koostatud)

Risk	Riski maandus
Rajal püsimine ja eksimine	Matkal osalemine giidi juhendamisel või kasutada etteplaneeritud trajektoori, kaardirakendust või alternatiivina kaarti paberkandjal
Õnnetused ja vigastused	Lahenduseks on matkajuhi esmaabi alane väljaõpe, esmaabikoti olemasolu ja piirkonna tundmine, et vajadusel kiirabile vastu sõita
Tehnilised viperused	Matkajuhi väljaõpe ja tehnilised oskused, kaasas on nii tööriistakott kui varumootorratas ja tehnobuss läheduses; uute tehase garantiiga mootorrattad
Maaomanikud ja kahju loodusele	Lahendus sõita kindlatel radadel, luua ametikke sõidukohti. Vastavad koolitused matkajuhtidele ja ka sõitjate teadlikkuse tõstmine, ennetusprogrammid. Koostöö EMF'iga.
Muud probleemid	Matka võimalikult täpne planeerimine, detailide läbimõtlemine, osalejate haritus ja suhtumine

Üks peamisi küsimusi teenuse korraldamise juures on maalade kasutus. Intervjueeritav I1, kelle põhitegevus on motomatkade korraldamine, ilma maaomaniku kooskõlastuseta teenust ei paku. Konkurentsieelise annab oma maa olemasolu. Alternatiiviks on kasutada avalikke teid.

3.4. Uuringute kokkuvõtlikud tulemused

Autor koostas ankeetküsitluste vastustest ja intervjuude tulemustest kokkuvõtliku tabeli ja need on esitatud tabelis 2.

Tabel 2. Uuringute tulemuste koondtabel (autori koostatud)

Uuringu teema	Motomatkadel osalejate ankeetküsitluse tulemused	Teenusepakkujate intervjuude tulemused
Sihtgrupp	<p>Motomatkamisega tegelevad peamiselt mehed, vanuses 21-60 eluaastat, naiste osakaal on marginaalsem</p> <p>Vastanutest pooltel on kesk- ja pooltel kõrgharidus</p> <p>Enamus motomatkajad on kas spetsialistid/keskaste juhid või ettevõtjad</p> <p>Vähem tegelevad sellega lihttöölised ja üliõpilased</p>	<p>Vanuseline sihtgrupp on 25-55 eluaastat, peamiselt mehed, aktiivsed ja sportliku elulaadiga</p> <p>Hetkeseisuga on tegemist siseturistiga</p> <p>Klient võib olla ka äriklient ehk külastajad on teised ettevõtted oma töötajate või klientidega</p> <p>Kliendid on ka sõpruskonnad, eraldi on nimetatud ka (abielu)paarid, kes on ka peamiselt mootorratta renditeenuse kasutajad</p> <p>Grupi suurus sõltub ka mootorrataste arvust, mis teenusepakkuja inventari kuulu. Aga tavaliselt on optimaalne 10-20 inimest</p> <p>Mitteärilistel eesmärkidel korraldajate jaoks on „klient“ motohuviline, kõrge haritusega Eesti kultuurimaastikult tuntud inimene. Grupi suurus on tavaliselt 4-40 inimest, kõik oma mootorrattasetega</p>
Sihtkohad	<p>Enim eelistatakse sõita huvitavamates kohtades nagu metsaradadel ja pinnasteedel ja karjääriradadel</p> <p>Vähem meeldivad: krossirada, kuna on liiga tehniline ja asfalttee, kuna on liiga igav. Enamustele ei meeldi matkamine märgaladel ega soomaastikul</p> <p>Kuna Eesti on väike ja maastik nähtud, siis tõmbavad uued sihtkohad ja mägisemad riigid</p>	<p>Enamus teenusepakkujad tegutsevad Eestis, aga võidakse minna ka Eestist välja</p> <p>Ühel teenusepakkujal on oma krossirada ja enda kindel territoorium, kus saab teenust läbi viia</p> <p>Motomatkasid korraldatakse enamasti avalikel teedel, kasutatakse erinevaid kaardirakendusi nagu TET jms</p> <p>Välismaised sihtriigid on Baltiriigid, Skandinaaviamaad ja Balkaniriigid</p> <p>Üks teenusepakkuja planeerib äri laiendada Aasiasse, kuna omab kontakte ja vajalikku kvalifikatsiooni</p>

Motomatk	<p>Enamus vastajatest soovivad omal käel ringi matkata ja teenust sisse osta ei soovi</p> <p>Alla poolte ostavad osaliselt või täielikult teenuse professionaalse matkakorraldaja käest ning neist pooled ostavad teenuse sama teenusepakkuja käest</p> <p>Üle poolte vastanutest on nõus motomatkamisega kaasnevaid kulusid kandma 100-500 eurot matka kohta</p> <p>Peamine kriteerium matka/teenuse valikul on matka sihtkoht ja seltskond</p> <p>Pooled vastanutest tegelevad motomatkamisega aktiivselt, kuid ei peagi seda otseselt mototurismiks</p>	<p>Motomatka korraldajad jagunevad: ärilistel eesmärkidel ja mitteärilistel eesmärkidel korraldajad</p> <p>Matkakorraldajate kogemus on 1-41 aastat ja nad on kõik motovaldkonna entusiastid, kes ühendavad isikliku hobi ja osaliselt ettevõtluse</p> <p>Motomatkade kestvus Eestis on tavaliselt 1-3 päeva, Eestist väljas 7-21 päeva</p> <p>Huvi on maastiku väärtustamise vastu, oluline on sihtkoht ja teekond ise, samuti seltskond</p>
Turundus, turg, koostöö, konkurents	<p>Infot saadakse peamiselt sotsiaalmeediast, internetist ja sõprade käest</p> <p>Samuti uuritakse ise huvipakkuva piirkonna või looduse kohta</p>	<p>Suuremat koostööd nähakse karjääriomanike, maavaldajatega ja KOV`idega</p> <p>Eesti on väga väike ja konkurendid teevad üldjuhul omavahel koostööd</p>
Kitsaskohad	<p>Enim tuntakse puudust legalsetest sõidukohtadest</p> <p>EMF sekkumine mototurismi/motomatkamise arengus võiks olla aktiivsem</p>	<p>Ametlike sõidulade puudus, aga kui jäädakse sõiduteedele ja tehakse kokkuleppeid maaomanikega, on võimalik teenust pakkuda</p> <p>Riskid seoses tehnika ja vigastustega, kuid aitab detailideni läbimõeldud riskianalüüs</p> <p>Vajalik oleks teadvustada definitsiooni mototurism ja täiendada vastavaid seadusi</p> <p>Mure tekib harrastajate pärast, kes sõidavad omal käel reguleerimata aladel, tekitavad müra, rikuvad loodust või sõidavad valel maaomanditel</p>

Teenusepakkuja alajaotuses on esitletud ka mitteärilistel eesmärkidel tegelenud matkakorraldajate vastused, kuna tegemist on samadel alustel tegutseva huvigrupiga.

4. ARUTELU JA JÄRELDUSED UURINGU TULEMUSTEST

Tulemustest selgus, et mototurist Eestis on vanuses 21-60 meesterahvas, aga vaikselt kasvab motomatkamise populaarsus ka naiste seas. Ankeetküsitluste vastused saadi peamiselt läbi sotsiaalmeediakanalite, mis võib olla põhjuseks, et üle 60-ne aastaseid motomatkajaid vastajate seas ei ole. Reaalsuses kõrgemas vanuses inimesed kasutavad sotsiaalmeediat vähem ning seetõttu jäi see vanusegrupp ka uuringu tulemustest välja, kuigi üle 60-seid motomatkajaid võib olla.

Üldiselt teenuse korraldamise eest kellelegi maksta ei soovita ning enamus vastajatest matkavad omal käel ringi, komplekteerides ise oma matka. Motomatkajad ei peagi ennast alati mototuristideks, kuigi külastavad vaatamisväärsusi, naudivad loodust ja keskkonda, tarbivad teenuseid. Kui lühemaid matku on jõukohane mototuristil ise organiseerida, siis nagu näitavad muutused turismiteenuste turul, kasvab nõudlus reisibüroode poolt korraldatavate mootorrattareiside järele maailma kaugetes paikadesse (Dorocki, 2021), kus ostetakse võimalikult palju kohalikku teenust sisse.

Enim eelistatakse sõitmist metsas ja metsaradadel ning pinnasteedel ja karjäärialadel. Matka pikkus Eesti on tavaliselt 1-3 päeva ja Eestist väljas viibitakse üldjuhul 7-21 päeva. Mototuristi jaoks on oluline matka sihtkoht ja teekond ise ning seltskond. Infot motomatkamise kohta saadakse peamiselt internetist ja sotsiaalmeediast ning sõpradelt. Seltskond on reisisihi kõrval on ka suurim motivaator sõitma minekuks. Tavapärasest keskkonnast väljatulek aitab kaasa vaimse tervise ja suhete parandamiseks (Quintana, 2017).

Mootorrattaturism on segment, mille vastu huvi Eestis ja kogu maailmas on kasvanud. Motomatkade korraldajaid on Eestis autorile teadaolevalt vähe, teenusepakkujaid, kes teeks seda põhitööna on ainult üks. Enamus matkakorraldajaid asuvad Tallinnas ja Harjumaal, kuigi klientidega võidakse minna ka mujale Eestis. Matka korraldamise kogemus on neil 1-41 aastat. Vanuseline sihtgrupp teenusepakkuja jaoks on 25-55 eluaastat, enamus mehed, kuid klientideks on ka ärikliendid ehk teised ettevõtted. Äriedu ja kliendivoogu juurdekasvu tagaks välituristide suurem pealevool. Ära tuleks kasutada ka mototurismi sündmusi ning läbi viia seal külastajate

seas väiksemahulisi uuringuid et teada saada, missugused tegevused meelitavad mototuriste raha kulutama ja kauemaks jääma (Ziakas & Trendafilova, 2018).

Mototurismi teenus on hooajaline, mille leevendamiseks on üks teenusepakkuja on seadnud sihiks Eestis hooaja lõppedes minna klientidega Aiasse, kuna omab ka rahvusvahelist motogiidi- ja instruktori tunnistust. Peamised teenused on motomatkade korraldamine (osaline või täisteenus), giiditeenus, rajapäevad, mootorsõidukite ja varustuse rent.

Mootorrattaturistid on erinevatest riskidest teadlikud, aga nad ei otsi ohte ja ei riskeeri väljakutsuvalt (Cater, 2017). Maaomandiga seotud probleemide lahenduseks on intervjuueeritav II pakkunud, et Eestis võiks olla ametlikud sõidualad: põhi-lõuna ja ida-lääne suunal, mida haldaks näiteks kohalik motoklubi. Sõitjad saaksid tasuda vastavalt päeva või aastamaksu, mis peaks täitma nii opereeriva motoklubi ja EMF eelarvet.

KOKKUVÕTE

Info mototurismi ja motomatkamise kohta Eestis on vähene. Töö eesmärk oli välja selgitada mototurismi teenuse olemus, kuidas see teenus toimib, millistest komponentidest koosneb ja kas Eesti turu on veel laienamise ruumi. Magistritöö eesmärkide täitmiseks uuriti Eesti mototurismi ajalugu ning kaardistati mototurismi teenusepakkujad Eestis. Töös anti ülevaade, kuidas mototurismi teenus toimib, kes on mototurist, millised on motomatka marsruudid ning mis on nende peamine motivaator mototurismiga tegelemiseks. Püstitati hüpoteesid, et mototurismi teenus Eestis on nišitoode, mis aastaringseks professionaalseks teenusepakkumiseks vajab välisturiste ning tänases Covid-19 pandeemia situatsioonis iseseisvalt ei majanda ning vajab toimimiseks tugiteenused nähu varustuse rent ja müük. Teiseks hüpoteesiks seati, et mototurismi ettevõtja on vastutustundlik ning sõidetakse selleks ettenähtud kohas ning tuttavas ja turvalises territooriumil.

Magistritöö teoreetilises osas koguti andmeid Eesti mototurismi ajaloost, uuriti läbi erialase teaduskirjanduse, mis on mototurism ning selle seoseid ja kattuvusi erinevate loodusturismi alaliikidega.

Teoreetilisele osale järgnesid uuringu tulemused, mis saadi läbi ankeetküsitluse mototuristidega ning intervjuude motomatkade korraldajatega, mis aitasid vastata lõputöö eesmärkides püstitatud küsimustele. Autori arvates sai saadud andmete põhjal uuringu eesmärk täidetud.

Magistritöö tulemusena selgus, et mototurismiga Eestis on tegeletud juba ligi aastasada ning tegemist on populaarse hobiga. Tüüpiline mototurist on füüsiliselt heas vormis ja aktiivse ellusuhtumisega meesterahvas, vanuses 21-60, kelle peamine motivaator on sõitmine ise ning hea seltskond. Mototurist on tavaliselt üle keskmise jõukam, matka käigus tarbib kohalikke tooteid ja teenuseid ning toetab maaturismi arengut.

Moturismi teenuse pakkujaid Eestis on vähe, veel vähem ettevõtjaid, kes teevad seda põhitöona. Lisaks tuleb pakkuda tugiteenuseid nagu varustuse rent ja müük jms. Motomatku korraldatakse kas kindlatel maaomanditel või avalikel teedel, mis on sõitmiseks kõigile lubatud,

mis kinnitas ka töö alguses püstitatud hüpoteesi. Peamise probleemina on esile tulnud legaalsete sõidualade vähesus ning mototurismiga seotud puudulik seadusandlus Eesti matkakorraldajad pakuvad teenust Eestis, aga võimalusel minnakse ka klientidega Eestist välja. Kui kõrvale jätta piirangud tulenevalt Covid-19 pandeemiast, soovitakse teenindada ka välisklienti. Motomatkade korraldajatel võib olla ka mitteäriline eesmärk nagu heategevus või valdkonna propageerimine. Eesti motoasjalise omavaheline koostöö on tihe ja konkurents pigem puudub.

Magistritöö võib olla aluseks järgmistele uuringutele, mis käsitlevad mototuristi motivatsiooni motomatkale minekuks. Samuti võiks see olla aluseks uuringutele, mis käsitlevad mototurismi teenust pakkuvate ettevõtete jätkusuutlikkust.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Alsos, G. A. (2014). Innovation in Tourism Industries. *Handbook of Research*. doi:doi.org/10.4337/9781782548416.00006
- Ardel, T. (2015). *Maaturismi Aabits*. Kasutamise kuupäev: 23. 04 2022. a., allikas Maaturism: <https://argokirjastus.ee/wp-content/uploads/2020/06/Maaturismi-aabits.pdf>
- Bailey, A. W., & jt. (2017). Outdoor Recreation and Adventure Tourism: Unique but Allied Industries. *Journal of Outdoor Recreation, Education, and Leadership*, 9(2). doi:doi.org/10.18666/JOREL-2017-V9-I2-8262
- Cater, C. (August 2017. a.). Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales. (E. Ltd, Toim.) *Tourism Management*, Pages 180-189. doi:https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.02.007
- Dorocki, S. (13. 10 2021. a.). Tourism on a motorcycle: an attempt to describe motorcycle tourism in Poland based on the results of an internet survey conducted before the COVID-19 pandemic. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*. doi:doi.org/10.24917/20801653.353.20
- Dumitras, D. E., & jt. (01. April 2021. a.). Adventure Tourism: Insight from Experienced Visitors of Romanian National and Natural Parks. *Societies*. doi:https://doi.org/10.3390/soc11020041
- Eesti Entsüklopeedia* (Kd. 12.). (1990). Tallinn: Valgus. Tsiteeritud 12. detsember 2021. a.
- Eesti Maaturism*. (2022). Kasutamise kuupäev: 12. 03 2022. a., allikas https://maaturism.ee/index.php?id=eesti-maaturism&cat_id=2&subcat_id=172&onpage=40
- Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni arengukava 2022-2025*. (2020). Allikas: Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon: https://msport.ee/wp-content/uploads/2021/10/2020_EMF-arengukava-2022-2025.pdf
- Eesti õigekeelsussõnaraamat*. (2018). Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus. Allikas: <http://eki.ee/dict/qs/index.cgi?Q=moto>
- EMF*. (2022). Allikas: Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni põhikiri: <https://msport.ee/wp-content/uploads/2020/05/EMF-PO%CC%83HIKIRI-2020.pdf>

- Federal Register*. (09. 11 2005. a.). Allikas: Department of Agriculture:
<https://www.fs.fed.us/recreation/programs/ohv/final.pdf>
- FIM. (03. 03 2021. a.). *FIM*. Kasutamise kuupäev: 22. 03 2022. a., allikas FIM CODE FOR TOURISTIC GATHERINGS:
https://www.fim-touring.com/sites/default/files/2022-01/FIM_Code_for_touristic_gatherings_2021_en.pdf
- Firestone, W. A. (01. 10 1987. a.). Meaning in Method: The Rhetoric of Quantitative and Qualitative Research. *Sage journals*. doi:<https://doi.org/10.3102/0013189X016007016>
- Fredman Peter, Sandra Wall-Reinius, Anna Gruden. (2012). The Nature of Nature in Nature-based Tourism. *SCANDINAVIAN JOURNAL OF HOSPITALITY AND TOURISM*(12). doi:10.1080/15022250.2012.752893
- Hille Sarapuu NSV Liidu meister motokrossis. (15. oktoober 1962. a.). *Spordileht*. Allikas:
<https://dea.digar.ee/article/spordileht/1962/10/15/2>
- Karu, M. (24. detsember 2017. a.). Tervitusi minevikust! Eesti Moto Klubi lugu läbi koosolekuprotokollide. *Tempo-80! Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto ajakiri*. Allikas:
<https://dea.digar.ee/publication/AKtempo>
- Kauniste, U. (03. märts 2022. a.). Mototurismi ajalugu. *MTÜ Eesti Motomatkajate Klubi*. (T. Jakk, Intervjueerija) helisalvestis, e-kiri. Tsiteeritud 08. 03 2022. a.
- Keskkonnaministerium. (03. aprill 2014. a.). Kasutamise kuupäev: 2022, allikas Igaüheõigus:
<https://envir.ee/uudised/uuendatud-igauheoigus-teeb-looduses-liikumise-reeglid-selgemaks>
- KTM. (2022). Kasutamise kuupäev: 15. 03 2022. a., allikas Mobility service: <https://www.ktm.com/en-ee/service/mobility-service1.html>
- Kõiv, T. (2018). Miks minna motomatkale? *Sport*(38). Kasutamise kuupäev: 12. 03 2022. a., allikas
<https://ajakirisport.ee/2018/03/22/miks-minna-motomatkale/>
- Laherand, M.-L. (2010). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Sulesepp OÜ.
- Lepp, A. (21. jaanuar 2022. a.). Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium:
<https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/turism>
- Liiklusseadus*. (2022). Allikas: Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13195554>

Maastikusõidukitele liiklemise eeskiri. (26. 03 2002. a.).

mootorratas.ee. (2022). Allikas: mootorratas.ee: <http://www.mootorratas.ee/node/4>

MotoSurvival. (2022). Allikas: Eesti Motomatkajate Klubi: <https://www.emmk.ee/motosurvival>

Mototourism Rally. (11. märts 2022. a.). Allikas: <http://www.mototourism-rally.lt/apie/>

Nägemata Eesti. (2022). Kasutamise kuupäev: 22. 04 2022. a., allikas <https://nagemataeesti.ee/>

Olümpia mootorrataste tähesõit 1936. (2022). *Unic-Moto.* Kasutamise kuupäev: 02. 04 2022. a., allikas <http://unic-moto.ee/announcement/olumpia-mootorrataste-tahesoit-1936/>

Quintana, V. M. (30. september 2017. a.). Nature tourism: a sustainable tourism product. *Arbor*. doi:<https://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/article/view/2204>

Ramoa, C. E., & jt. (06. 01 2021. a.). MOTORCYCLE TOURISM AND NATURE: an analysis of motorcyclists'. *Leisure Studies*. doi:<https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1858327>

Rider. (2022). Allikas: www.rider.com

RMK. (2022). Allikas: Padise ATV rada: https://www.loodusegakoos.ee/kuhuminna/voimaluste-otsing?element_holder%5Bobject_type%5D%5B%5D=Maastikus%C3%B5idurada&search=1&search_type=Puhkeala&element%5Btitle%5D=#tulemus

Sissejuhatus Maaturismi arendamise teemasse. (1997). *EAS.* Kasutamise kuupäev: 05. 04 2022. a., allikas Turismimajanduse alused kodulehele: <http://www.eau.ee/~leas/alused.pdf>

Swarbrooke, J. (2003). *Adventure Tourism: The New Frontier.* Butterworth-Heinemann. Allikas: <https://pb1lib.org/book/606552/2bf622>

Sykes, D., & Kelly, K. (November 2014. a.). Motorcycle Drive Tourism Leading to Rural Tourism Opportunities. *International Journal of Culture Tourism and Hospitality Research*. doi:10.1108/IJCTHR-05-2013-0035

Ziakas, V., & Trendafilova, S. (2018). Event Planning and Leveraging for Sport Tourism Development: The Case of a Rural Motorcycle Event. *Sport Management*,. doi:https://doi.org/10.1123/cssm.2017-0034#_i2.

- Tappo, K.-M. (2020). *Rekreeratiivsete tegevuste mõju hindamine looduskeskkonnale DISC Golfi näitel*. Pärnu: Tartu Ülikool Pärnu Kolledz. Allikas: https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/68139/tappo_kristin_marie.pdf?sequence=1&isA
- TET*. (05. 04 2022. a.). Allikas: Trans Eurot Trail: <https://transeurotrail.org/>
- Transpordiamet*. (2021). Allikas: Maastikusõidukid: <https://www.mnt.ee/et/soiduk/soidukite-ja-masinate-kategooriad/maastikusoidukid>
- Turism, s. L.-E. (2007). *Käsiraamat loodusturismi ettevõtjale*. Tallinn. Kasutamise kuupäev: 05. jaanuar 2022. a., allikas <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:7216>
- UNWTO. (Aprill 2019. a.). *Tourism Definitions*. Kasutamise kuupäev: 29. 01 2022. a., allikas <https://www.unwto.org/global/publication/UNWTO-Tourism-definitions>
- Walton, J. K. (12. märts 2022. a.). *Britannica*. Allikas: <https://www.britannica.com/topic/tourism>
- Õunapuu, L. (2014). *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikool. Allikas: http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu_kvalitatiivne.pdf
- Ülemaailme turismieetika koodeks. (1999). Kasutamise kuupäev: 11. 03 2022. a., allikas https://www.mkm.ee/sites/default/files/ulemaailmne_turismieetika_koodeks.pdf

LISAD

Lisa 1.

Legendaarse motomatkaja Urmas Kauniste poolt kirja pandud Eesti mototurismi tähtsündmused aastate lõikes.

Motomatkamine Eestis.

1936. Eesti esikolles esaleb Berliini Olümpia
Tahesõidul mootorrattast ja võidab
Eestist osaleb 14 mootorrattast. Osaleb 4 rüki.
1955. Esimesed motomatkad Lätti ja Leningradi.
1962. I. Tarro ja J. Piike matkad kesk-Aasiasse.
1963. I. Tarro matkad Krimmi, Kaukasusse, Baltikumi.
1964. K. Kaseaja matk Karakumi kõrges, Tserkneenis.
1969. E. Saigi matk Karakumi kõrges.
1973. E. Saigi matk kesk-Aasiasse.
1974. R. Alase matk Panküi mägedes.
E. Saigi matk Panküis.
1975. E. Saigi matk Taurium-Vladivostok ^{klubi} ("Autom").
1981. E. Saigi matk Altai mägedes.

NSVL meistrivõitlused motomatkamises:
REIN ALAS (1939 - 1996).
KALEV KASEVA (1943 - 2002).
ENN SAIK (1935 - 2003).

80-ndate aastate teises pooles asutati esimene,
iseseisev auto-motomatkaklubi toonases
Nõukogude Liides, eestlaste klubi "AMO".
Klubi on kiiresti tegevuse lõpetanud.

1992. Asutatakse iseseisev motomatkaklubi,
Eesti Motomatkajate Klubi. Esimene ametlik.
Klubi matkatakse vaid mootorrattaga.

Klubi asutamise idee autor Igor Ellisson (1954 - 2021).

Koostas: M. Kauniste 2022.

EV turismi- ja eksursiooninõukogu avaldus

52

[illegible]

Lisa 3.

Poolstruktureeritud intervjuu küsimused motomatkakorraldajatega

Üldiselt

1. Kui kaua olete mototurismi teenust pakkunud?
2. Milline on Teie nõutuim teenus?
3. Kui palju töötajaid kuulub meeskonda ja millised on nende ülesanded?

Teenus

4. Kirjeldage palun enda poolt pakutavad mototurismi teenused?
5. Kuidas kujuneb teenuse müügihind kliendi jaoks?

Klient

6. Millised on Teie peamised sihtrühmad?
7. Kui suurtele gruppidele enamasti teenust pakute?

Teenindamise protsess

8. Kuidas toimuvad ettevalmistused mototurismi teenuse pakkumiseks?
9. Milliste sõidukitega teenust pakute ja kui palju sõidukeid Teie inventari hulka kuulub?

Turundus ja koostöö

10. Kuidas toimub teenuse turundus ja müügi protsess?
11. Kellega te koostööd teete? Kuidas see koostöö praktikas toimib?
12. Milliseid maaomandeid kasutate teenuse pakkumiseks?

Turg ja konkurents

13. Millistes piirkondades peamiselt teenust pakute: Eestis? Väljaspool Eestit? Loetlege palun riigid ja piirkonnad?
14. Kas kasutate sihtkohas samu radasid või liigute mitmel rajal?
15. Kirjeldage ettevõtte konkurente, kes on ja mis osas?

Riskid

16. Millised riskid mototurismi teenusega kaasnevad?

Lisa 4.

Küsitluste küsimused motomatkajatega

1. Millise teenusepakkuja käest olete mototurismi teenust ostnud
2. Kuidas leiate infot mototurismi teenuse kohta:

	Alati	Sageli	Harva	Mitte kunagi	Ei oska öelda
Käin sama teenusepakkuja juures					
Saan info sõpradelt					
Saan info internetist					
Uurin ise meeldiva piirkonna looduse ja kultuuri kohta ning võimaluste kohta					
Uurin kehtivate Covid-19 piirangutest tulenevate võimaluste kohta					
Muu variant					

3. Kuidas hindate neid maastikke ja kooslusi mototeenuse toimumiskohana:

	Väga meeldib	Pigem meeldib	Pigem ei meeldi	Ei meeldi üldse	Ei oska vastata
Märgala (raba, soo)					
Mets/ metsarajad					
Põld					
Asfaltteed					
Pinnasteed					
Karjäärid/ tööstusmaastikud					
Muu rada, nimetada					

4. Millistes piirkondades te mototurismi teenust tarbimas käite? Loetlege palun piirkonnad.
5. Mototurismi teenust sooviksid osta:
 - täispaketina professionaalselt teenusepakkujalt
 - soovin osta osaliselt professionaalselt teenusepakkujalt
 - ei soovi mototurismi teenust osta/ komplekteerin ise matka
6. Kas ja kui suure summa olete nõus täispaketi eest maksma?

Kuni 100 eurot	
Kuni 500 eurot	
Kuni 1000 eurot	
Enam kui 2500 eurot	

7. Millised on kriteeriumid teenuse valikul?
 - hind
 - Motomatika sihtkoht / teenuse toimumise koht
 - Seltskond

Lisa 4. järg

- Mototeenuse pakkuja ettevõtte
- Midagi muud? nimetada palun
- 8. Millest tunned Eesti mototurismis puudust?
- 9. Kas mototurismi teenus on kergesti leitav? Kuskohast leiate infot teenuse kohta?

Sõpradelt	
Internetis/ sotsiaalmeediast	
Ajalehed/ajakirjad	
Muu	

10. Teie sugu

mees	
naine	

11. Teie vanus

Kuni 20	
21-40	
41-60	
Üle 60	

12. Teie haridus

Algharidus	
Põhiharidus	
Keskharidus	
Kõrgharidus	

13. Teie ametikoht

Palgatöötaja	
<ul style="list-style-type: none"> - Tippjuht - Keskastme juht/ Spetsialist - Kontoritöötaja - Lihttööline 	
Üliõpilane	
Töötu	
Ettevõtja	
Pensionär	

- 14. Mootorisordi kogemus (aastates)
- 15. Kui tihti te tavaliselt oma hobiga tegelete:
 - Igapäevaselt
 - Nädalavahetusel
 - Puhkuse ajal
- 16. Millise mootorsõidukiga sõitmas käite? Kui sageli?
- 17. Kas kuulute mõnda motoklubisse? Kui siis millise?

Lisa 4. järg

- Eesti Hobikrossiklubi
- Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon
- Eesti Motomatkajate Klubi
- Muu....

18. Kas ja kuidas on klubi kuhu kuulute mototurismiga seotud?

19. Millisel tasemel mootorisportdiga tegelete: harrastussportlane, võistlussportlane, tippsportlane?

Lihtlitsents lõputöö salvestamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ning juhendajate kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Mina, Triin Jakk,
(sünniaeg 15.06.1977)

1. annan Eesti Maaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud lõputöö „Mototurismi olemus Eestis“, mille juhendaja on Tarmo Pilving, *PhD*,
 - 1.1. salvestamiseks säilitamise eesmärgil,
 - 1.2. digiarhiivi DSpace lisamiseks ja
 - 1.3. veebikeskkonnas üldsusele kättesaadavaks tegemisekskuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Lõputöö autor

/allkirjastatud digitaalselt/

allkiri

Tartu, 23.04.2022

Juhendaja kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Luban lõputöö kaitsmisele.

Tarmo Pilving /allkirjastatud digitaalselt/
(juhendaja nimi ja allkiri)

23.04.2022
(kuupäev)