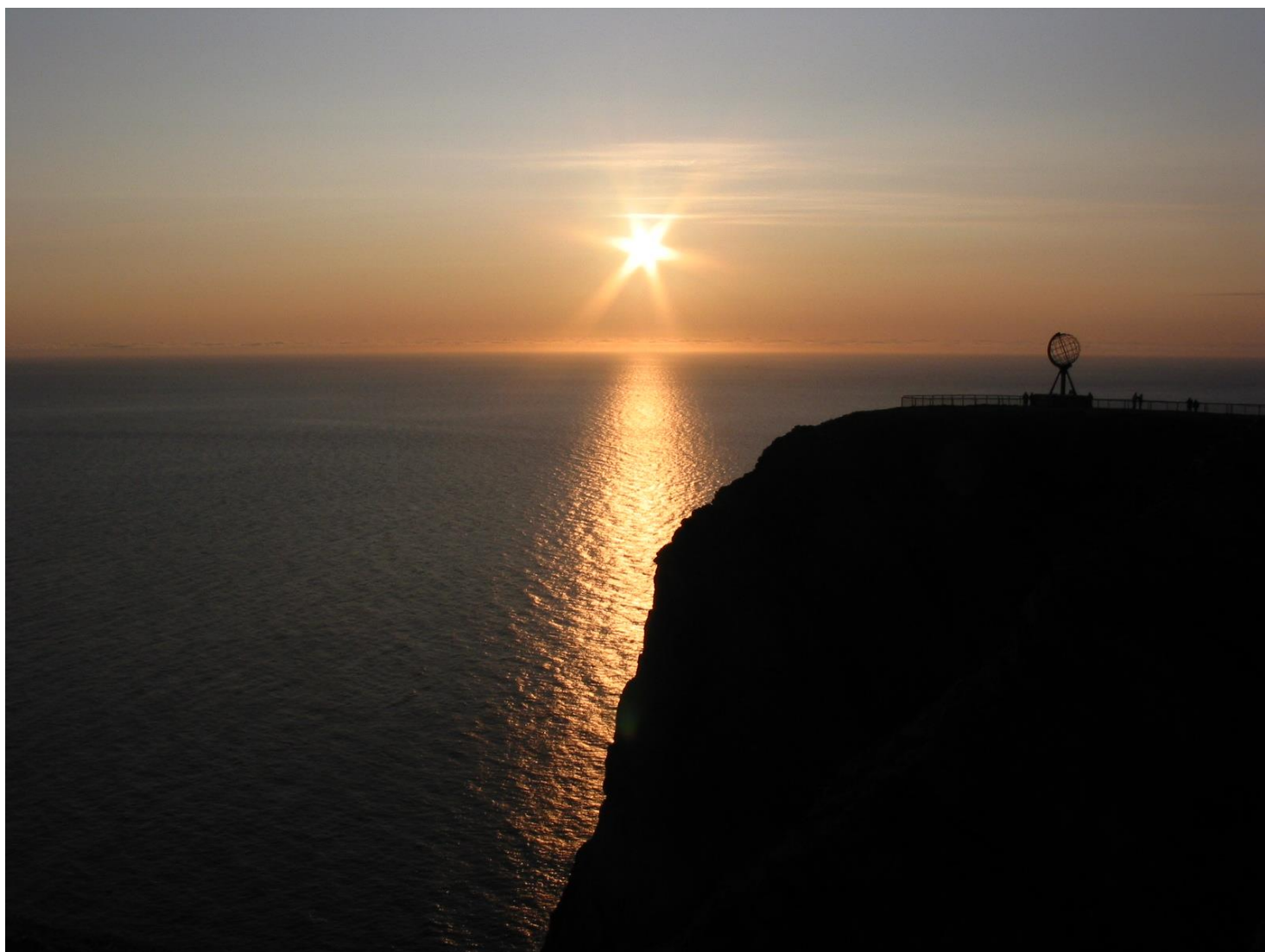


RAPPORT
SAMFUNNSBETYDNINGEN AV
NORDKAPPLATÅET





Forord

Denne rapporten er skrevet av Menon Economics for Scandic Hotels og Rica Eiendom. I oppdraget har vi kartlagt og delvis kvantifisert den samfunnsøkonomiske betydningen av Nordkapphallen. Analysen er gjennomført ved å sammenlikne dagens drift med hva situasjonen ville vært ved en tenkt nedleggelse av Nordkapphallen. En nedleggelse ville hatt konsekvenser for de sysselsatte og kapitalen som jobber på platået, for det reiselivet knyttet til Nordkappturismen og for effektiviteten i skattesystemet. Disse effektene er kvantifisert i rapporten. I tillegg vil en eventuell driftsnedleggelse innebære at Finnmark mister en kulturinstitusjon av nasjonal betydning og at service-tilbudet og bo-, arbeidsmarkeds-, og næringsattraktiviteten i Nordkapp og andre berørte kommuner svekkes betydelig. Dessuten ville det medført nye utfordringer for sikkerheten og miljøet i regionen. Disse effektene er behandlet kvalitativt i vår studie. Rapporten inneholder også bakgrunnsinformasjon om Nordkappplatået og utviklingen i Nordkappturismen, samt et appendiks med metodedokumentasjon. Målet med rapporten er å belyse Nordkappplatåets regionaløkonomiske betydning for Finnmark og dens betydning for Norges nasjonaløkonomi.

Seniorøkonom og PhD-kandidat Rasmus Bøgh Holmen har ledet prosjektet i nært samarbeid med seniorøkonom Endre Kildal Iversen. Analytiker Siri Voll Dombu har vært prosjektmedarbeider. Partner og PhD Gjermund Grimsby har bidratt med kvalitetssikring av de samfunnsøkonomiske beregningene, mens partner og PhD Erik W. Jakobsen har vært overordnet kvalitetssikrer av rapporten. I tillegg har partner Magnus Utne Gulbrandsen og analytiker Aase Rangnes Seeberg fungert som sparringspartnere i gjennomføringen av de samfunnsøkonomiske beregningene. Ansvarlige for prosjektet på oppdragsgivers side har vært Ole Jacob Wold tilknyttet Rica Eiendom og regionaldirektør i Scandic North Knut Sigurd Pettersen.

Menon har mottatt informasjon om økonomiske nøkkeltall for Nordkappplatået og for Scandic-hotellene på Nordkapp fra Scandic Hotels. Utover dette tar Menon fullt ansvar for innholdet og eventuelle feil i rapporten.

Rasmus Bøgh Holmen
Prosjektleder
Menon Economics

Oktober 2016

Innhold

FORORD	1
INNHold	2
OPPSUMMERING AV HOVEDFUNN	3
Nordkapplatået utgjør en bærebjelke for nordnorsk reiseliv	3
Nordkappturistenes samlede forbruk anslås til 2,7 milliarder kroner	3
Hvordan vi beregner samfunnsgevinster av Nordkapplatået	3
Samfunnsgevinsten av Nordkapplatået er størst for Finnmark	4
1. NORDKAPPLATÅET SOM NORDKAPPTURISMENS ENDELIGE MÅL	8
1.1. Historien om Nordkappturismen	8
1.2. Nordkapp som turistattraksjon	9
1.3. Nordkapphallen	10
1.4. Hotellene som huser Nordkappturistene	11
1.5. Sysselsettingen innenfor reiselivsnæringen i Nordkapp kommune og Finnmark fylke	12
2. HISTORISK OG FREMTIDIG UTVIKLING FOR NORDKAPPTURISMEN	14
2.1. Besøkende ved Nordkapplatået	14
2.2. Investeringer på Nordkapplatået	16
2.3. Nordkappturistenes totalforbruk i Norge	18
2.4. Nordkapplatåets betydning for Nordkappturistenes forbruk i Norge	18
2.5. Sysselsettingen knyttet til Nordkappturismen	20
3. PRISSATTE NYTTE- OG KOSTNADSVIRKNINGER VED VIDEREFØRING AV DRIFTEN PÅ NORDKAPPLATÅET	22
3.1. Konsekvenser av driftsnedleggelse for sysselsatte og kapital på Nordkapplatået	22
3.2. Konsekvenser av driftsnedleggelse på Nordkapplatået produksjonsressursene knyttet til Nordkappturismen	24
3.3. Konsekvenser av driftsnedleggelse på Nordkapplatået for effektiviteten i skattesystemet	26
4. IKKE-PRISSATTE NYTTE- OG KOSTNADSVIRKNINGER AV VIDEREFØRING VED DRIFTEN PÅ NORDKAPPLATÅET	30
4.1. Konsekvenser av driftsnedleggelse for kulturen i Finnmark	30
4.2. Konsekvenser av driftsnedleggelse for det lokale persontjenestetilbud	31
4.3. Konsekvenser av driftsnedleggelse for den lokale bosetnings- og næringsdynamikken	34
4.4. Konsekvenser av driftsnedleggelse for den lokale beredskapen	36
4.5. Konsekvenser av driftsnedleggelse for miljøet lokalt og globalt	37
A. APPENDIKS: METODISK BAKGRUNNSDOKUMENTASJON	38
A.1 Kilder benyttet i våre kartlegginger	38
A.2 Metodisk tilnærming	38
REFERANSER	46

1. Oppsummering av hovedfunn

I denne studien har vi kartlagt og delvis kvantifisert den samfunnsøkonomiske betydningen av videre drift på Nordkapplatået. Vi verdsetter at nåverdien av videre over en tjuårsperiode til 1,13 milliarder 2016-kroner for Finnmark og 536 millioner 2016-kroner for Norge samlet. Nordkapplatået er enda viktigere for Finnmark enn for Norge som en helhet, fordi en del av verdiskapingen ville forflyttet seg til andre steder i landet om driften på Nordkapplatået hadde opphørt. Innad i Finnmark ville Nordkapp blitt særlig hardt rammet av en driftsstop. Våre verdsettingsanslag inkluderer verdiene knyttet til sysselsatte og kapital på Nordkapplatået, verdiene for Nordkappturismen og tilhørende effektivitetsgevinster i skattesystemet. Videre drift på Nordkapplatået har også en rekke andre positive samfunnsvirkninger som kommer i tillegg til dette og som er redegjort kvalitativt for i rapporten.

Nordkapplatået utgjør en bærebjelke for nordnorsk reiseliv

Nordkapp er Nord-Norges mest besøkte og mest ettertraktede attraksjon. Turismen til Nordkapp går tilbake til italieneren Francesco Negri i 1664 og har for alvor tatt av siden 1980-tallet. I dag er det rundt 250 000 turister som årlig er innom platået, hvorav halvparten kommer landeveien og halvparten kommer fra sjøen. På Nordkapplatået, som strekker seg 307 meter opp fra havet, ligger Nordkapphallen og Globusen. Nordkapphallen bidrar til optimal besøksopplevelse av den nordnorske naturen og kulturen ved Europas ytterpunkt. Besøksenteret rommer i dag blant annet kino, restaurant, kaffebar, historiske utstillinger, kapell og butikk. Globusen er en skulptur som står som et symbol på Nordkapp som en global møteplass. Foruten å stå for driften på Nordkapplatået driver Scandic de tre hotellene i Nordkapp kommune. Reiselivet i Nordkapp sysselsatte 236 personer i Nordkapp kommune i 2015, hvilket tilsvarer 15,9 prosent av arbeidsplassene i kommunen. Av dette jobbet 67 personer for Scandic.

Nordkappturistenes samlede forbruk anslås til 2,7 milliarder kroner

Dette forbruket tilsvarer 2 277 sysselsatte, fordelt over 34 sysselsatte på Nordkapplatået, 796 personer i Finnmark for øvrig og 1 447 i andre deler av landet. Siden byggingen av Nordkapphallen ble påbegynt i 1959, har det blitt investert for 975 millioner kroner på Nordkapplatået målt i dagens kroneverdi, hvorav 352 millioner kroner har blitt investert etter kommersialiseringen. Dersom Nordkapplatået hadde blitt nedlagt i dag, anslår vi at 289 millioner kroner ville forsvunnet ut av Norge. Av dette er 89 millioner kroner direkte relatert til driften på Nordkapplatået, 75 millioner kroner knytter seg til Nordkappturismen i Finnmark for øvrig og 125 millioner kroner knytter seg til Nordkappturismen i resten av landet. Samlet anslår vi at 286 arbeidsplasser vil forsvinne om Nordkapplatået legges brakk, hvilket tilsvarer 12,6 prosent av sysselsettingen forbundet med Nordkappturismen. Det er viktig å understreke at det er betydelig usikkerhet knyttet til konsekvensene av driftsnedleggelse på Nordkapplatået for Nordkappturismen, noe vi i rapporten har håndtert ved å se på alternative scenarier for bortfall av Nordkappturister.

Hvordan vi beregner samfunnsgevinster av Nordkapplatået

Vi har verdsatt samfunnsgevinsten av driften på Nordkapplatået ved å sammenlikne merverdiene som skapes ved videre drift med en tenkt situasjon hvor virksomheten legges ned. Vi antar at den hypotetiske nedleggelsen finner sted i 2018, siden det er da festeavtalen løper ut mellom Rica Eiendom og Finnmarkseiendommen. Vår tilnærming følger gjeldende offisielle retningslinjer for denne typen samfunnsøkonomiske analyser, utarbeidet av Finansdepartementet (2014) og Direktoratet for Økonomistyring (2014). Vi har tallfestet tre typer

samfunnsgevinster av videre drift på Nordkapplatået; effektene på ansatte og kapital som i dag er sysselsatt på Nordkapplatået og effektene på Nordkapturismen, samt virkningene på effektiviteten i skattesystemet.

1) **Effekten på ansatte og kapital som i dag er sysselsatt på Nordkapplatået:**

- Samfunnskostnaden avhenger av hva som skjer med de ansatte og kapitalen som er investert på Nordkapplatået, dersom virksomheten legges ned.
- Ansatte som mister jobben, vil enten stå uten arbeid, flytte ut av landet, finne ny jobb lokalt eller finne ny jobb et annet sted.
- Det meste av kapitalen er bundet opp i eiendomsmassen, men noe kapital kan reinvesteres i annen virksomhet.

2) **Effektene på Nordkapturismen:**

- Hvis virksomheten på Nordkapplatået legges ned, vil deler av turistgrunnlaget forsvinne eller flyttes til andre reisemål i Norge eller utlandet. Det vil påvirke reiselivsnæringen lokalt og nasjonalt.
- Samfunnskostnaden beregnes ved å vurdere som skjer med de ansatte og med kapitalen når bedrifter legges ned eller flytter ut.

3) **Effektiviteten i skattesystemet:**

- Dersom virksomheten på Nordkapplatået legges ned og Nordkapturismen reduseres, vil det ha effekter på myndighetenes skatteinngang.
- I en samfunnsøkonomisk analyse tar man kun med det såkalte «*skattekilokostnad*», det vil si effektivitetskostnadene forbundet med å finansiere aktivitet gjennom skattesystemet. Generelt medfører reduserte skatteinntekter og økt overføringsbehov til folk uten arbeid et behov for økte skatter, redusert offentlig forbruk og investeringer, eller redusert nettosparing. Dette innebærer at ressursbruken beveger seg bort fra hva som er effektivt om man legger innbyggernes egne ønsker til grunn. Finansdepartementet anslår skattekilokostnaden til 20 prosent av reduksjonen i skatteinngangen, der de øvrige 80 prosentene regnes som en omfordelingseffekt.

Driften på Nordkapplatået har også en rekke andre, ikke-prissatte samfunnsvirkninger, som vi har redegjort for i denne rapporten. Vi har identifisert og gjennomgått følgende fem samfunns effekter kvalitativt:

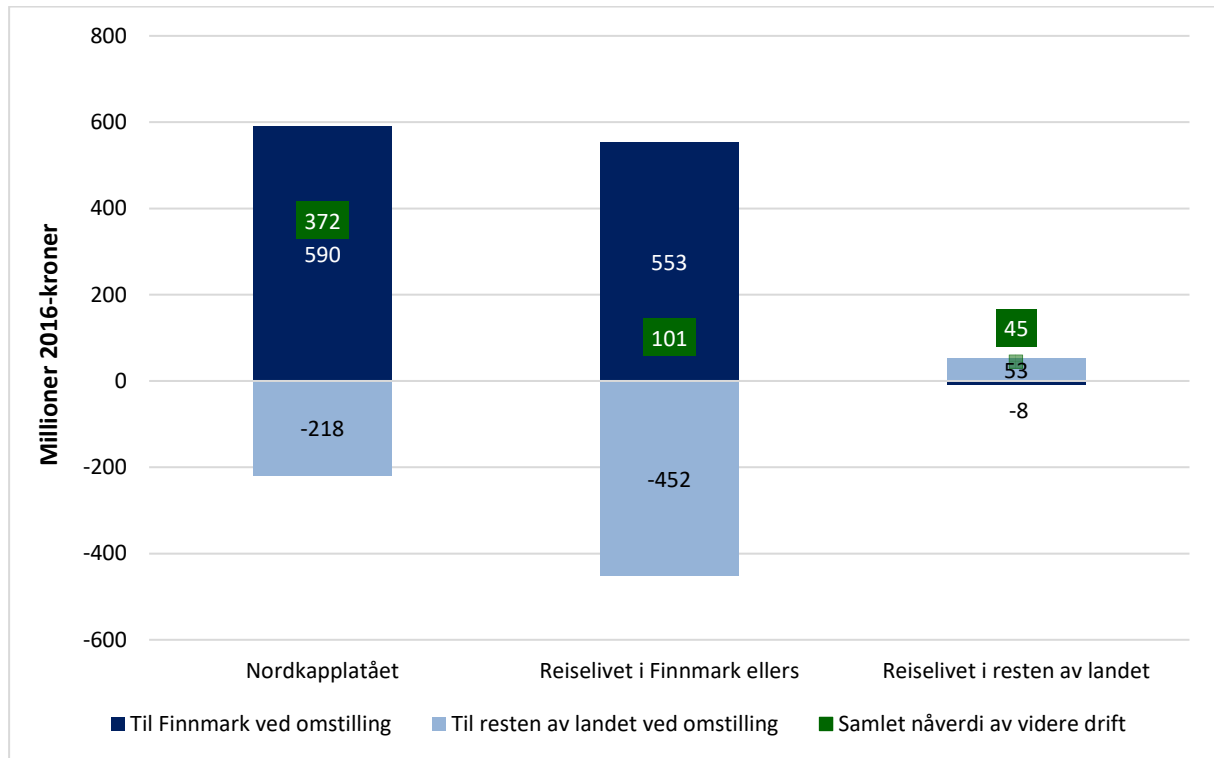
- Forringet kulturtilbud i Nord-Norge
- Svekket tjenestetilbud til befolkning
- Svekket evne til å opprettholde levende lokalsamfunn
- Svekket sikkerhetsberedskap
- Positive og negative miljøeffekter

Samfunnsgevinsten av Nordkapplatået er størst for Finnmark

Nåverdien for Finnmark av fortsatt drift på Nordkapplatået kontra omstilling av produksjonsressursene beløper seg til vel 1,13 milliarder 2016-kroner over en tjuårsperiode ved driftsstans i 2018, der effektivitetstapet i skattesystemet kommer i tillegg. Finnmark taper 590 millioner kroner i tilknytning til produksjonsressursene som i dag benyttes på Nordkapplatået og 545 millioner kroner i tilknytning til Nordkapturismen ved driftsnedleggelse. En betydelig andel av tapet for Finnmark vil finne sted i Nordkapp. Det vil også være slik at deler av Nordkapps tap vil kompenseres med at verdiskapende aktiviteter forflyttes til andre deler av fylket. Merk at verdien av videre drift på Nordkapplatået er enda viktigere for Finnmark enn for landet som en helhet, noe som skyldes at verdiskaping med en nåverdi på 670 millioner kroner netto forflytter seg fra

Finnmark til andre steder dersom Nordkapplatået legges brakk. Nåverdien av videreføring av driften på Nordkapplatået for Finnmark, resten av landet og Norge som en helhet er illustrert i Figur 1-1 under.

Figur 1-1: Nåverdien i 2016 av å opprettholde driften på Nordkapplatået fra 2018 kontra en nedleggelse og omstilling målt i 2016-kroner, med synliggjøring av fordelingseffektene mellom Finnmark og Norge ellers. Kilde: Menon (2016)

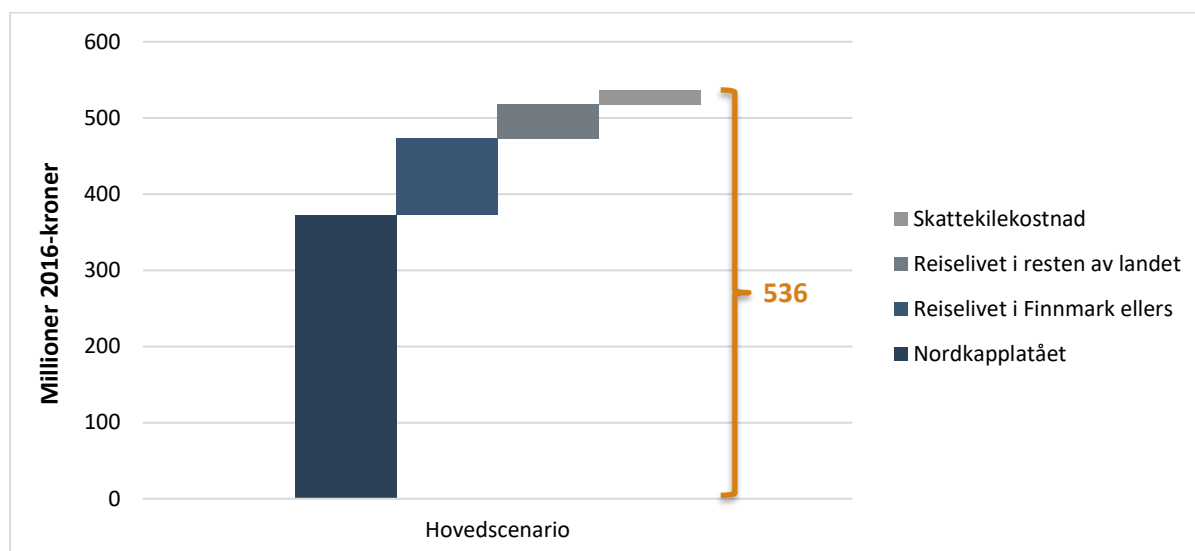


Nåverdien for Norge som helhet av fortsatt drift på Nordkapplatået kontra omstilling av produksjonsressursene beregnes til 536 millioner 2016-kroner over en tjueto års periode, sammenliknet med en situasjon med driftsstans i 2018. Av dette knytter vel 370 millioner kroner seg til omstilling av arbeidskraften¹ og realkapitalen² som i dag benyttes på Nordkapplatået. Videre knytter cirka 150 millioner kroner seg til omstilling av økonomien fra deler av reiselivet som er forbundet med Nordkappturismen, hvorav reiselivet i Finnmark står for en nettovirkning på rundt 100 millioner kroner. Reiselivet i resten av landet står for en nettovirkning på nærmere 50 millioner kroner. I tillegg vil en nedleggelse av driften på Nordkapplatået med tilhørende reduksjon i Nordkappturismen innebære en effektivitetskostnad for skattesystemet på 20 millioner kroner knyttet til inndrivning av skatt, reduksjon i velferdstilbud eller reduksjon i offentlig nettosparing. Effekten av å sette kroken på døra på Nordkapplatået for reiselivet er beheftet med usikkerhet og avhenger blant annet av hvor stort bortfall i Nordkappturismen blir. Vi har illustrert verdien av en videreføring av driften på Nordkapplatået kontra nedleggelse og omstilling i Figur 1-2 under, inkludert synliggjøring av deeffektene.

¹ Begrepet «arbeidskraft» refererer til de sysselsatte som produksjonsressurs.

² Begrepet «realkapital» refererer til kapitalen som brukes for å øke produksjonen. Realkapitalen omfatter eiendom, bygg, maskiner, utstyr, transportmidler, mobile produksjonsheter og immateriell kapital. Begrepet ekskluderer finansielle eiendeler og omløpsmidler.

Figur 1-2: Nåverdien i 2016 av å opprettholde Nordkapplatået fra 2018 kontra en nedleggelse og omstilling målt i 2016-kroner, fordelt på effekter for Nordkapplatået, Nordkapturismen og skattesystemet. Kilde: Menon (2016)



Nordkapplatået skaper også omfattende verdier for samfunnet utover det som knytter seg til produksjonsressursene på Nordkapplatået, Nordkapturismen og tilhørende virkninger i skattesystemet.

For det første utgjør Nordkapplatået en av Nord-Norges viktigste kulturinstitusjoner. En potensiell nedleggelse ville bidratt til å forringe kulturtilbudet i fylket.

For det andre bidrar Nordkapplatået med tilhørende turisme til at persontjenestetilbudet i Nordkapp og andre regioner besøkt av Nordkapturistene er mer omfattende enn det ellers ville ha vært. Dette gjelder også dersom aktiviteten hadde vært lokalisert andre steder, men turismen har relativt mer innflytelse på tjenestetilbudet på mindre steder.

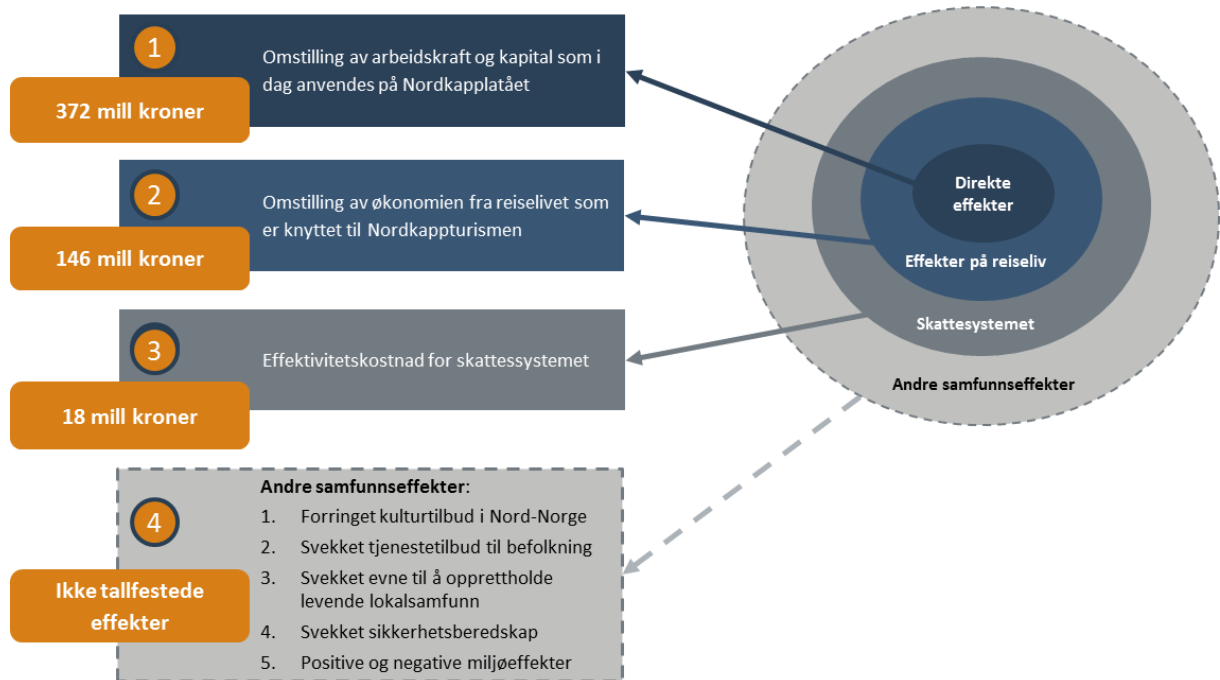
For det tredje bidrar Nordkapturismen til å opprettholde bo-, arbeidsmarkeds- og næringsattraktiviteten i Nordkapp og andre kommuner med sterk Nordkapturisme. En driftsnedleggelse av Nordkapplatået ville ledet Nordkapp og til en viss grad andre kommuner med sterk Nordkapturisme inn i en krise med fraflytting, bedriftsnedleggelse og omstilling til resten av landet.

For det fjerde vil en avvikling av driften på Nordkapplatået medføre en betydelig utfordring for sikkerhetsberedskapen i området. Antakelig ville en større andel av de gjenværende Nordkapturistene tatt turen til avsidesliggende alternative destinasjoner som Knivskjelodden og Kinnarodden med tilhørende utfordringer med topografiske og klimatiske utfordringer.

Sist, men ikke minst, ville en driftsnedleggelse på Nordkapplatået innebåret noe økt ferdsel og press på natur i utmark, men også en viss reduksjon i klimautslipp som følge av noe færre langdistansereiser. Samlet vurderer vi det som usikkert om en driftsvidereføring på Nordkapplatået vil være positivt eller negativt for miljøet, og miljøeffektene er i alle tilfeller relativt beskjedne.

De samlede effektene for videreføring av driften på Nordkapplatået sammenliknet med driftsnedleggelse er oppsummert i Figur 1-3 under.

Figur 1-3: Samfunnsregnskap for Nordkappplatået, der vi stiller oss spørsmålet: «Hva ville skjedd om Nordkapphallen ble nedlagt?». Effekter for hele landet. Kilde: Menon (2016)



2. Nordkapplatået som Nordkappturismens endelige mål

Nordkappturismen utgjør en bærebjelke for nordnorsk reiseliv. Nordkapplatået er både Nord-Norges mest besøkte (Enger med flere 2013) og ettertraktete attraksjon (Barstad og Nilsen 2010). Platået utgjør det endelige målet for Nordkappturistene med tilhørende aktivitetstilbud ved Nordkapphallen og flotte naturomgivelser. Før vi tar for oss Nordkapplatåets samfunnsøkonomiske betydning, vil vi i dette kapitlet gjennomgå generell bakgrunnsinformasjon om Nordkappturismen. Vi starter ved å ta for oss Nordkappturismen fra et historisk perspektiv i delkapittel 2.1 og redegjør for Nordkapps posisjon som Nord-Norges mest ettertraktede turistattraksjon i delkapittel 2.2. Deretter går vi gjennom Nordkapplatåets opplevelsestilbud i delkapittel 2.3, før vi gir en gjennomgang av hotellene mange av Nordkappturistene bor på i delkapittel 2.4. Vi avslutter kapitlet med å redegjøre for sysselsettingen innenfor reiselivsnæringen i Nordkapp kommune og Finnmark fylke i delkapittel 2.5. For ytterligere turistinformasjon om Nordkapp refererer vi til Visit Nordkapp (2013a og 2013b) sine sommer- og vinterbrosjyrer, samt Nordkapp kommune (2011a) sin turistinformasjon for Nordkapp og Honningsvåg.

2.1. Historien om Nordkappturismen

Nordkapplatået har i flere århundrer vært et mål for eventyrere og turister. Turistene kommer for å oppleve Europas nordligste utpost, med Nordishavets råskap og midnattssolens skjønnhet. Nordkapplatået ligger drøyt tre mil fra Honningsvåg på Magerøya i Nordkapp kommune i Finnmark. Nordkapp ble først navngitt på europeiske kart etter en engelsk ekspedisjon for å finne nordøstpassasjen til Kina i 1553. Italieneren Francesco Negri blir omtalt som «den første Nordkapp-turist» i 1664. Negri gjennomførte reiser i Danmark, Sverige, Norskekysten, Lappland og Nordkapp. Han skrev åtte lengere brev om sine opplevelser underveis. Brevene ble utgitt i bokform i den italienske byen Padova i 1700, der det åttende brevet omhandler Negris opplevelser på Nordkapp og i Finnmark for øvrig (Juvik med flere 2004). I det åttende brevet skal Negri ha skrevet følgende: «Nordkapp er endepunktet mot ishavet i nord. Denne bratte og karakteristiske fjellveggen er Europas nordligste punkt. Nordkapp er, og har alltid vært, et mål for eventyrere. Nordkapp er møteplassen for mennesker fra alle verdens hjørner. Felles for alle er drømmen om å hvile blikket på den uendelige horisonten lengst i nord og vite at nå er målet nådd» (Barstad og Nilsen 2010).

Sitatet fra Negri viser at Nordkapp allerede på 1600-tallet var et yndet mål for datidens turister, eller eventyrere som man kalte dem. Negri skal også ha skrevet «Her hvor verden slutter, slutter også min nysgjerrighet, og jeg vender fornøyd hjem». Nordkapp var det naturlige siste høydepunktet på eventyrerens reise. Denne siste store opplevelsen gjorde at han fornøyd kunne reise hjem til Italia. Flere spørreundersøkelser viser at mange turister fortsatt føler det som Negri; Nordkapp er den største attraksjonen i Nord-Norge, og Nordkappturister oppgir at et besøk på platået er turens høydepunkt (Barstad og Nilsen 2010). Nordkapp har hatt mange utenlandske berømtheter på besøk siden den gang, blant annet kongen av Siam i 1907.



Foto: Frithjof Fure - Visitnorway.com

På Nordkapplatået, som strekker seg 307 meter opp fra havet, ligger Globusen og Nordkapphallen. Nordkapphallen ble etablert i 1959 og er i hovedsak bygget av stein og er stegvis utbygget. I 1988

kommersialiserte man driften på platået og igangsatte en utvidelse av besøksenteret. For å beskytte den visuelle opplevelsen av platået og utsikten ble store deler av bygget lagt inn i selve fjellklippen. Globusen er en skulptur som ble oppført i 1978 og som står som et symbol på Nordkapp som en global møteplass. En panoramahall med ny inngang ble bygget i 1997. I senere år har anlegget gjennomgått en stor runde med oppgraderinger og restaurering.

2.2. Nordkapp som turistattraksjon

Nordkappplatået er i dag av stor betydning for lokalbefolkningen i Nordkapp kommune. Kommunen har knapt 3 800 innbyggere. Honningsvåg, som har om lag 2 500 innbyggere, omtales gjerne som verdens nordligste by, en by som opplever stor aktivitet fra de rundt 250 000 turistene som årlig er innom platået.

I kunnskapsinnhenting for reiselivsnæringen i Nord-Norge i 2013 pekte Menon ved Enger med flere (2013) på at Nord-Norge er et av de mest tilgjengelige arktiske reisemål i verden, med relativt sett god infrastruktur. Regionen har et godt utbygd veinett, 27 flyplasser og mange byer og tettsteder med overnattings- og serveringssteder spredt over hele landsdelen. Infrastrukturen bidrar til at turisttrafikken i Nord-Norge er preget av rundreiser, både på land og til sjøs. Mange rundreisende i Nord-Norge vil besøke Nordkapphallen, og hallen er Nord-Norges mest besøkte attraksjon og blant Norges mest kjente attraksjoner (Enger med flere 2013). Nord-Norge har en lang rekke flotte bilveier, hvorav rundreisen fra ishavsbyen Tromsø til Europas ytterpunkt Nordkapp er særlig populær og anbefalt av blant annet Nordnorsk Reiseliv. En regional flyrute betjenes av Widerøe og tar passasjerene fra Tromsø til Nordkapp via Lyngen, Alta og Hammerfest.

Flere undersøkelser trekker frem Nordkapp som et av de aller viktigste fyrårnene for norsk reiselivsnæring. Innovasjon Norges markedsundersøkelser og undersøkelser gjennomført hos turoperatører i Tyskland, Nederland og Storbritannia (Enger 2011a og 2011b) viser at Norges posisjon i all hovedsak er knyttet til naturen og naturfenomener som nordlys, midnattssol og Nordkapp. Nordkapp blir som regel trukket fram som det viktigste signaturproduktet for reiselivet i Nord-Norge, sammen med Hurtigruten og Lofoten, eksempelvis i Løvland med flere (2013a og 2013b) sine markedsanalyser for Nordnorsk Reiseliv, og av Norut Tromsø i kunnskapsinnhenting for reiseliv fra 2012 ved Midtgard med flere (2012).

Det synes altså å være felles enighet om at Nordkapp er blant de tre, fire viktigste trekkplastrene for Nord-Norge som reiselivsregion. Barstad og Nilsen (2010) skrev en masteroppgave med finansiering fra Innovasjon Norge, hvor forfatterne søker å kvantifisere betydningen av Nordkapp på turistenes motivasjon for å reise til Nord-Norge. Spørreundersøkelse blant turistene på Nordkapp viser at for disse turistene var besøket på Nordkapp den aller viktigste motivasjonsfaktoren for å reise til Nord-Norge, sammen med å oppleve nordnorsk natur. Å besøke Nordkapp er viktigere for turistene som har valg å besøke Nordkapp, enn å oppleve midnattssol og å besøke turistområder som Lofoten, Tromsø og Lyngen.

Forfatterne sammenlikner med en lignende undersøkelse utført i Lofoten, og konkluderer med at Nordkapp er primærdestinasjon for dobbelt så mange turister på Nordkapp sammenliknet med turister i Lofoten. Undersøkelsen viser også at Nordkapp er en viktig motivasjonsfaktor i planleggingen av reisen, og 66 prosent av turistene oppgir at et besøk ved Nordkapp var planlagt før reisen, jmfør Tabell 2-1 under.

Tabell 2-1: Svar på turistundersøkelse med spørsmålet: «*Har følgende forhold noen betydning for besøket i Nord-Norge?*», der høy score reflekterer høy viktighet. Kilde: Barstad og Nilsen (2010)

Motiver	Gjennomsnittlig score	Standardavvik for score
Oppleve nordnorsk natur	4,43	0,86
Besøke Nordkapp	4,37	1,03
Oppleve midnattsol	3,52	1,45
Besøke Lofoten	3,50	1,57
Opphold i en rolig atmosfære	3,49	1,27
Lære om Nord-Norges historie og kultur	3,13	1,17

Turistene verdsetter faktisk et besøk til Nordkapp over totalopplevelsen ved å ha vært i Nord-Norge, jamfør Tabell 2-2 under.

Tabell 2-2: Svar på turistundersøkelse med spørsmålet: «*Hvor viktig er følgende motiver for beslutningen om å velge Nord-Norge som reisemål?*», der høy score reflekterer høy viktighet. Kilde: Barstad og Nilsen (2010)

Motiver	Gjennomsnittlig score	Standardavvik for score
Oppleve naturen	4,54	0,77
Ha vært på Nordkapp, Europas ytterste og nordligste punkt	4,49	0,94
Totalopplevelsen ved oppholdet i Nord-Norge	4,36	0,83
Oppleve midnattsol	3,68	1,37
Å ha vært i Lofoten	3,65	1,49
Å ha vært i Tromsø	2,86	1,37
Å se sjøfugl på nært hold	2,71	1,36
Opplevelsen av nordnorsk matkultur	2,35	1,24
Å ha sett Lyngsalpene	2,15	1,34

2.3. Nordkapphallen

Nordkapphallen bidrar til optimal besøksopplevelse av den nordnorske naturen og kulturen ved Europas ytterpunkt. Hallen er i hovedsak bygget av stein og delvis bygget inn i fjellklippen. Nordkapphallen i stand til å ta imot flere tusen gjester samtidig på de travleste sommerdagene. Besøkscenteret rommer i dag blant annet kino, restaurant, kaffebar, historiske utstillinger, kapell og butikk. Kjente utstillinger inkluderer «*Panoramafilm*» som viser Nordkapps storslåtte natur sett fra luften og «*Cave of Lights*» som tar de besøkende gjennom sesongene på Nordkapp i et landskap fylt av kontraster, lys, vakker natur med vekslende værforhold. Hallen rommer dessuten en Thaiutstilling etter et besøk av den daværende kongen av Siam i 1907.



Omtrent halvparten av de besøkende kommer sjøveien med cruiseskip og Hurtigruten. Hurtigruten har to daglige anløp til Honningsvåg, og det er om lag hundre cruisebåtanløp hvert år. Av turistene som kommer landveien, kom halvparten på egenhånd, mens halvparten reiste i turistgruppe. Nordmenn og andre skandinaver reiser som regel privat med egen bil, mens gruppereiser er mest vanlig blant turistene fra Asia, men det kommer også mange gruppereisende fra Europa.

Den største andelen av turistene besøker Nordkapp om sommeren. Nordkapphallen holder like fullt åpent hele året. I vintersesongen fra oktober til april er det kolonnekjøring de siste 13 kilometerne fra Skarsvåg til Nordkappklippen, med to kolonner hver vei per dag.

2.4. Hotellene som huser Nordkappturistene

Det er nær sammenheng mellom grunnlaget for hotellvirksomhet i Nordkapp kommune og driften på Nordkapplatået, hvilket også påpekes av Forum for reiseliv (2011). Det ligger tre hoteller i Nordkapp kommune, som alle eies og drives av Scandic Hotels. To av dem, Scandic Honningsvåg og Scandic Bryggen, ligger i Honningsvåg, mens Scandic Nordkapp ligger i Skipsfjorden, noe lenger ut mot Nordkapplatået. Det er også Scandic som står for driften av Nordkapphallen. I tillegg huser Nordkapp kommune et vandrerhjem, et vertshus og en campingplass. Ifølge Statistisk sentralbyrå og Statistikknett var det til sammen 66 500 hotellovernattinger i kommunen i 2015, hvor 85 prosent av gjestene var utenlandske turister. Omtrent to av fem utenlandske overnattinger var av turister fra Tyskland.

Scandic Nordkapp er det hotellet som ligger nærmest Nordkapplatået. Hotellet ligger for seg selv og er omgitt av naturlandskap. Hotellet gir det beste utgangspunkt for å oppleve Nordkapp og den omliggende naturen. Om gjestene er heldige, ligger forholdene til rette for nordlys og reinsdyr på nært hold. Hotellet består av 290 rom og byr på en stor lavvo-inspirert restaurant.

Scandic Bryggen ligger ved havnen i Honningsvåg. Hotellet inkluderer restauranten Bryggen med flott utsikt over sjøen og havnen og byr på et utvalg delikatesser fra Nordishavet og spesialiteter fra Finnmark. Hotellet er et godt utgangspunkt for å utforske Honningsvåg og Magerøyas natur, og for aktiviteter som kongekrabbe- og fuglesafari og fisketurer. Scandic Bryggen er også tilrettelagt for møter og konferanser med opptil 35 deltakere. Hotellet ligger en 10 minutters kjøretur unna Honningsvåg lufthavn Valan.

Scandic Honningsvåg ligger sentralt i byen ved kaien hvor Hurtigruten legger til, og tilbyr 174 rom i sommerhalvåret. Scandic Honningsvåg er altså et sesonghotell og åpent fra mai til og med september. Hotellet inkluderer både restaurant og bar og ligger kun 3,5 km unna Honningsvåg Lufthavn Valan. Kart over Magerøya som viser beliggenheten av selve Nordkapp og Scandic-hotellene er vist i Figur 2-1 under.

Figur 2-1: Kart over Magerøya. Kilde: Visit Nordkapp (2013b)

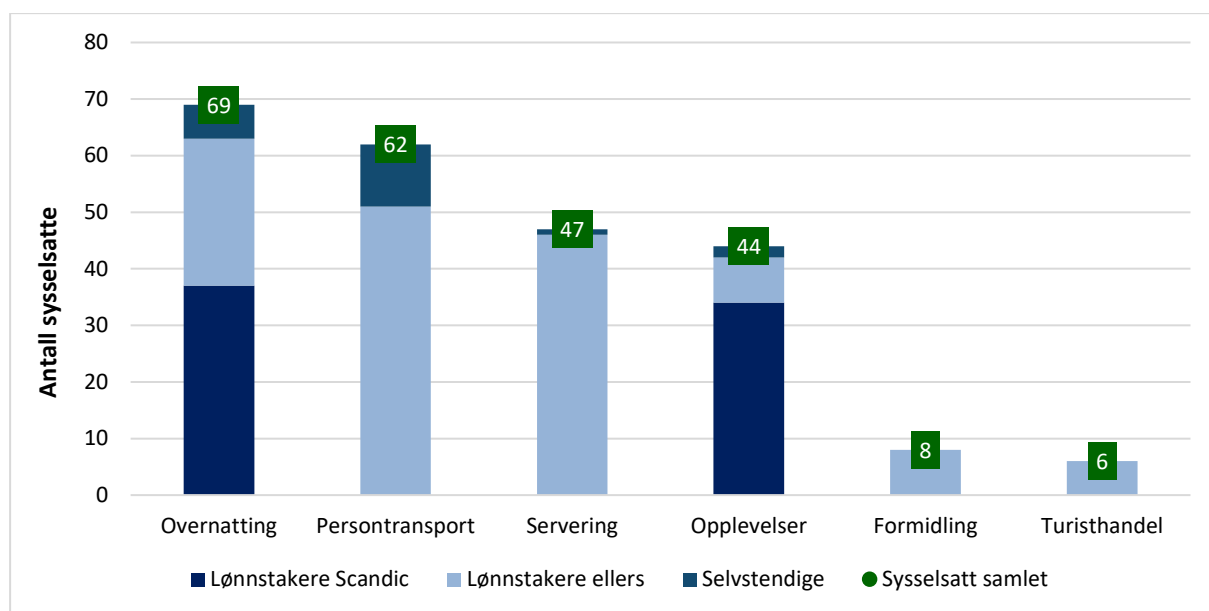


2.5. Sysselsettingen innenfor reiselivsnæringen i Nordkapp kommune og Finnmark fylke

Nordkapturismen er en av bærebjelkene for reiselivet i Nordkapp og Finnmark for øvrig. Nordkapp utgjør en viktig reiselivskommune for fylket og er utpekt av Nordnorsk Reiseliv som en av landsdelenes spesialiserte reiselivsdestinasjoner. I dette delkapittelet gjennomgår vi sysselsettingen i reiselivsnæringen i Nordkapp kommune og Finnmark fylke. Vi vil tallfeste Nordkapturismens viktighet for sysselsettingen i reiselivsnæringen og handelsnæringen i Finnmark og landet for øvrig i delkapittel 3.5.

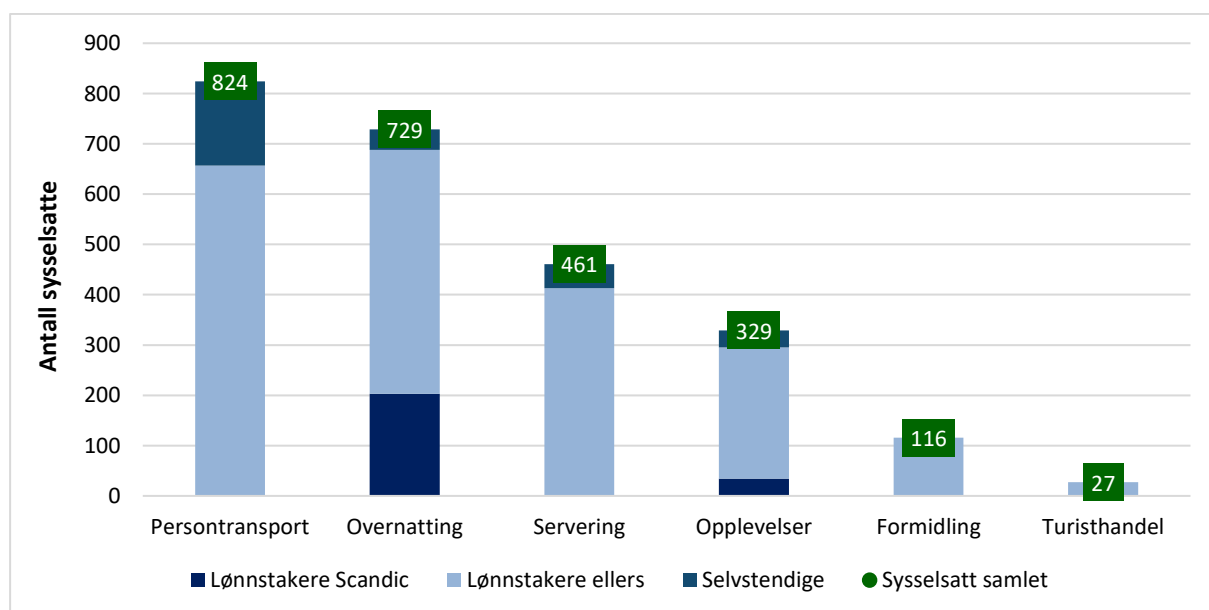
I 2015 sysselsatte reiselivsnæringen 236 personer i Nordkapp kommune, hvilket tilsvarer 15,9 prosent av arbeidsplassene i kommunen. Av dette jobbet 67 personer for Scandic, fordelt over 34 personer på Nordkapplatået og 37 personer ved Scandic-hotellene. Overnatting var den største reiselivsbransjen i Nordkapp med 69 sysselsatte, etterfulgt av persontransport med 62 sysselsatte. Av sysselsettingen i reiselivsnæringen i Nordkapp kommune utgjorde ansatte lønnstakere 92,5 prosent av de sysselsatte, mens 7,5 prosent var selvstendige næringsdrivende. En oversikt over sysselsettingen innenfor reiselivsnæringen i Nordkapp kommune i 2015 er gitt i Figur 2-2 under.

Figur 2-2: Sysselsatte innen reiselivsnæringen i Nordkapp i 2015. Kilde: Menon (2016)



Finnmark har litt høyere sysselsetting innenfor reiselivsnæringen enn gjennomsnittet på landsbasis. Samlet jobbet det 2 486 personer innenfor næringen i 2015, hvilket tilsvarer 6,8 prosent av fylkets sysselsetting. Til sammenlikningen lå reiselivsnæringens sysselsettingsandel 6,3 på prosent for hele landet. Scandic sysselsatte 237 personer i Finnmark i 2015. Den største reiselivsbransjene i Finnmark var persontransport med 824 sysselsatte, etterfulgt av overnatting med 729 sysselsatte. Av de sysselsatte i reiselivet i Finnmark var 88,3 prosent lønnstakere, altså en lavere andel enn i Nordkapp, mens de øvrige var selvstendig næringsdrivende. Det faktum at det er en lavere andel selvstendig næringsdrivende i Nordkapp enn i Finnmark for øvrig kan forklares av at stor etterspørsel bidrar til større bedrifter og større skala på reiselivet i kommunen, eksemplifisert ved Nordkapplatået og hotellene til Scandic-kjeden. I Figur 2-3 under har vi illustrert størrelsen på og fordelingen av sysselsettingen innenfor reiselivsnæringen i Finnmark i 2015.

Figur 2-3: Sysselsatte innen reiselivsnæringen i Finnmark ellers i 2015. Kilde: Menon (2016)



3. Historisk og fremtidig utvikling for Nordkappturismen

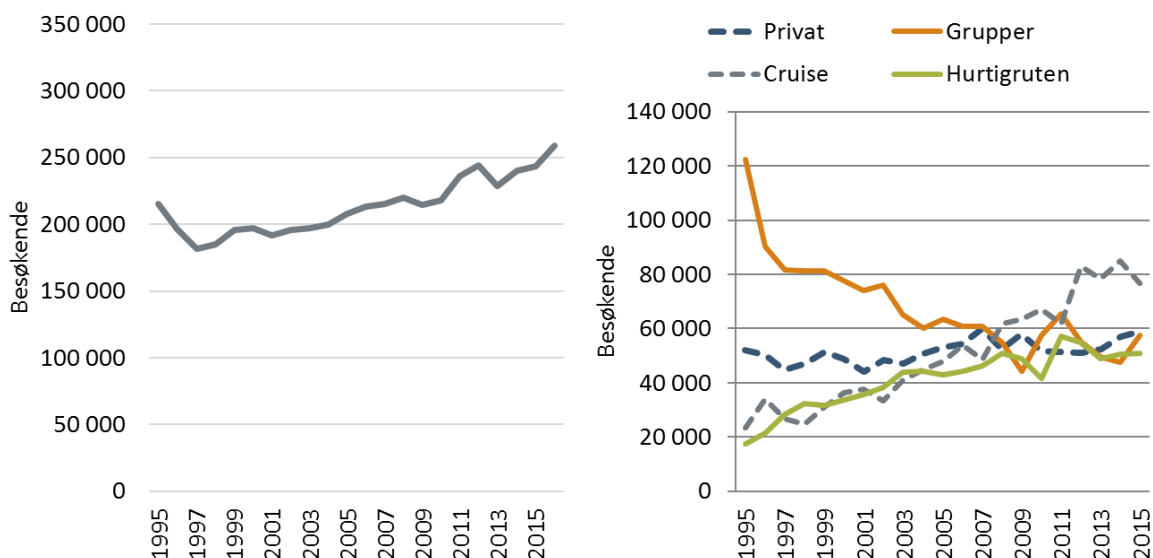
I dette kapittelet gjennomgår vi den historiske og fremtidige utviklingen for Nordkappturismen, samt Nordkappplatåets betydning for turismen i Finnmark og resten av Norge. Dette er interessant bakgrunnsinformasjon for vår studie, men hovedhensikten med gjennomgangen er likevel å utarbeide en referansebane for den økonomiske utviklingen ved videre drift på Nordkappplatået. Denne referansebanen vil sammenliknes med predikert utvikling ved en driftsnedleggelse på Nordkappplatået i 2018.

Vi starter med å se på besøkstallene for Nordkappplatået i delkapittel 3.1, som er viktige for å få en god forståelse for attraksjonens videre omsetningsutvikling og betydning for reiselivet i Nord-Norge. Deretter tar vi for oss Nordkappturistenes totale forbruk i Finnmark og Norge for øvrig i delkapittel 3.3. Basert på effekten fra turiststrømmen og turistenes forbruk anslår vi reduksjonen i reiselivsforbruket ved en driftsnedleggelse i delkapittel 3.4. Vi avslutter kapittelet ved å rette søkelys på sysselsettingen relatert til Nordkappturismen i delkapittel 3.5.

3.1. Besøkende ved Nordkappplatået

Den kommersielle driften på Nordkappplatået finner sted i Nordkapphallen. Foreløpige tall for 2016 tilsier at 248 000 mennesker vil besøke hallen i 2016; en vekst på seks prosent fra de rundt 243 000 besøkende hallen hadde i 2015. Til og med september i år hadde Nordkapphallen hatt en vekst på 6 prosent fra fjoråret med 250 000 gjester, slik at om vi forutsetter en videre vekst på 6 prosent vil Nordkapphallen ha 258 000 gjester hele 2016. Utviklingen i de samlede besøkstallene for Nordkapphallen er vist i Figur 3-1 a) under til venstre.

Figur 3-1: a) Utvikling i besøkende ved Nordkapphallen og b) utvikling i besøkende ved Nordkapphallen etter segment. Kilde: Nordkapphallen (2016)

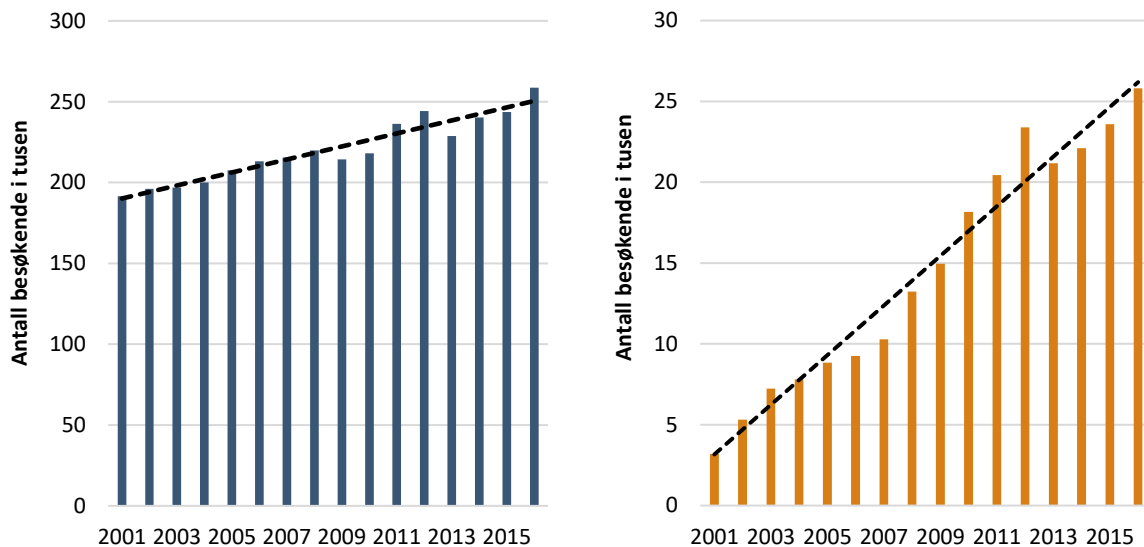


Slår prognosene til, vil antall besøkende ved Nordkapphallen øke med 14 000 fra 2015 til 2016. Dette er 20 prosent flere besøkende enn i 1995, hvilket tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,9 prosent over denne 20 års perioden. I våre videre verdiberegninger for videre drift på Nordkappplatået har vi lagt til grunn at 0,9 for besøksvekst også i årene som kommer.

Figur 3-1 b) over til høyre har vi illustrert utviklingen i besøkstallene fordelt på segmenter. Ser man segment for segment, så har det vært en annen utvikling i antall besøkende fra cruiseskip sammenliknet med utviklingen i for eksempel turister som reiser i grupper. Besøkende fra cruisebåter har vært i vekst etter 2008 og er i dag det største segmentet med 80 000 besøkende i året. Besøkstallene for turistgrupper på rundreise gikk sterkt ned på 1990-tallet og ligger nå på knapt halvparten av nivået i 1995.

De fleste turistene som besøker Nordkappplatået kommer om sommeren, men vintertrafikken har i de senere år tatt seg opp, jmfør Figur 3-2 under. Markedspotensialet er nok likevel lavere om vinteren; i tillegg er det en praktisk utfordring for vinterturismen med kolonnekjøring mellom Skarsvåg og Nordkappklippen kun to ganger daglig. Figuren under viser årlig antall besøkende på Nordkappplatået siden 2001, fordelt på sommer og vinter. Både sommer- og vintertrafikken har økt de siste 15 årene, men økningen har vært relativt størst for antall vinterbesøkende, som har økt fra i overkant av 3 000 til nesten 26 000 i løpet av de 15 siste årene. Det tilsvarer en åttedobling i perioden.

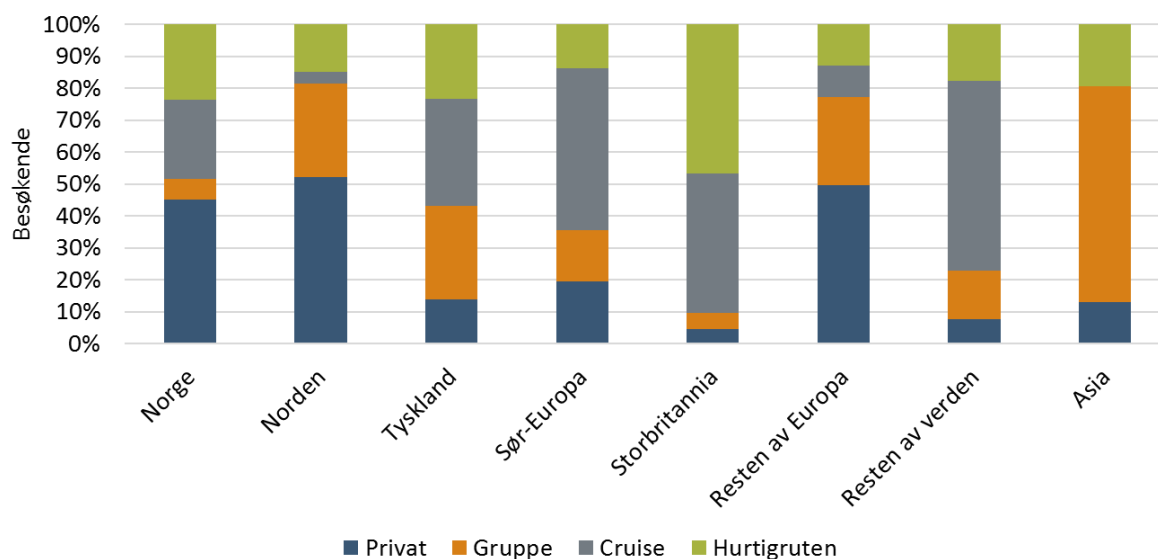
Figur 3-2: Årlig antall besøkende på Nordkappplatået med angivelse av besøksvekst for a) sommersesongen (t.v.) og vintersesongen (t.h.). 2016-tall framskrevet ved utgangen av august 2016. Kilde: Scandic (2016)



Nordkapphallen har laget prognoser for 2016 basert på besøkstall fra januar til og med september som tyder på at det vil komme omtrent 100 000 tyske besøkende til attraksjonen i 2016. Det innebærer at rundt 40 prosent av de besøkende ved Nordkapphallen er tyske turister. Den nest største gruppen er søreuropeere, inkludert italienerne, spanjoler og franskmenn, med i underkant av 50 000 besøkende, tilsvarende 19 prosent av det totale antall besøkende. Ellers står nordmenn for 11 prosent av det totale antall besøkende, mens besøkende fra andre nordiske land står for 7 prosent.

Figur 3-3 under viser segmentering av de ulike nasjonalitetene som besøkte Nordkapphallen i 2015.

Figur 3-3: Besøkende etter nasjonalitet og segment. Prognoser basert på besøkstall fra januar til september 2016 og tidligere års besøkstall. Kilde: Nordkapphallen (2016)

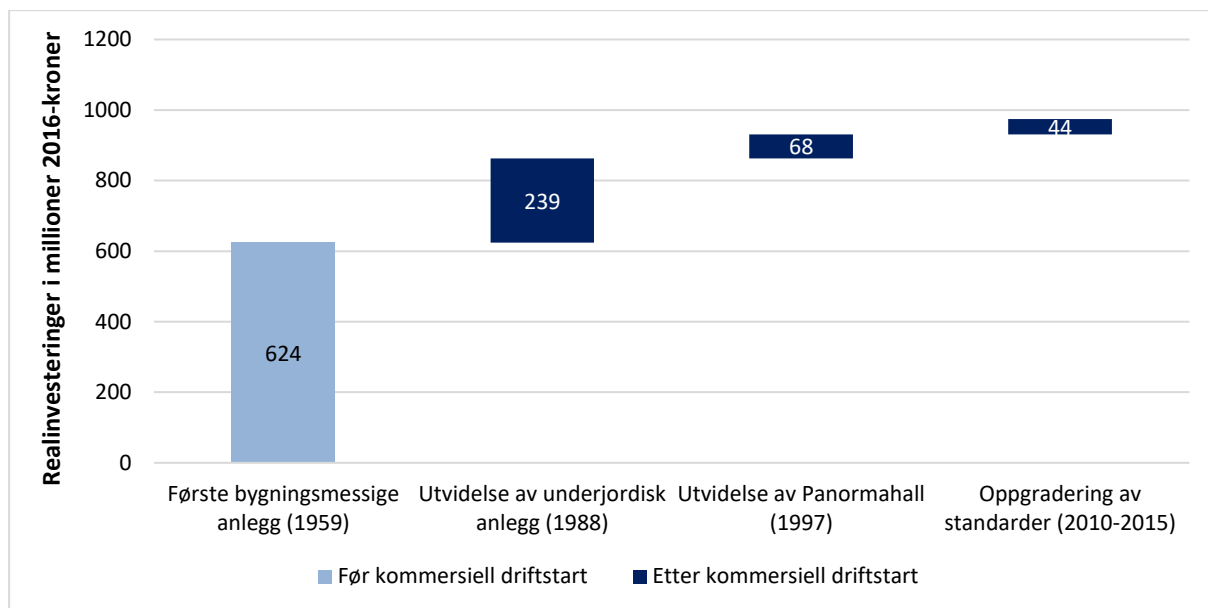


Data på besøkende fordelt på segment og nasjonalitet viser at nordmenn og andre nordiske besøkende i større grad kommer til Nordkapphallen privat med egen bil. Asiater, tyskere og andre nordiske besøkende kommer ofte i bussgrupper på rundreiser. Ser man på besøkende fra nasjoner i Sør-Europa, Storbritannia og Nord-Amerika er besøkende oftest fra cruisebåter.

3.2. Investeringer på Nordkappplatået

Opp i gjennom årenes løp har det blitt investert for nærmere 975 millioner kroner på Nordkappplatået, målt i dagens kroneverdi. Vi har illustrert de store investeringene på platået opp i gjennom tiden i Figur 3-4 under. De første store investeringene på Nordkappplatået ble foretatt i 1959, da det første bygningsmessige anlegget ble etablert. Investeringene beløp seg den gangen til 50 millioner kroner, hvilket tilsvarer 624 millioner 2016-kroner. Den neste store runden med investeringer på platået ble ikke foretatt før den kommersielle driften av platået ble satt i gang i 1998. Det ble da investert for 127 millioner kroner, tilsvarende 235 millioner kroner i dagens kroneverdi. Investeringene banet vei for utvidelser med underjordiske anlegg og øvrig byggmasse, samt utskiftning av gjerdet rundt området. Starten på den kommersielle driften på Nordkappplatået førte til en betydelig oppsving i antall besøkende.

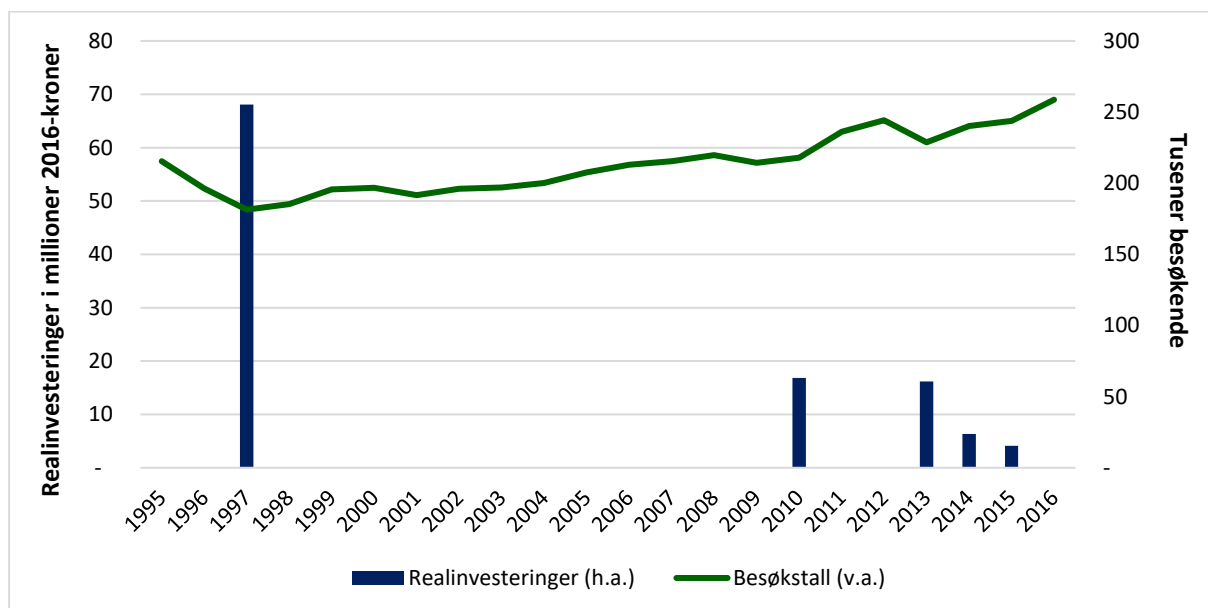
Figur 3-4: Store realinvesteringer på Nordkappplatået gjennom årens løp målt i 2016-kroner. Kilde: Scandic (2016)



Neste store investeringsrunde på Nordkappplatået fant sted i 1997. Det ble da investert i ny Panoramahall, i tillegg til at anlegget ble utvidet og parkeringsplassen ble oppgradert. Investeringene kom på totalt 47 millioner kroner, tilsvarende 68 millioner 2016-kroner. Siden 2010 har Nordkapphallen gjennomgått en runde med betydelige restaureringer og oppgradering av standarder. Blant annet har man laget en ny panoramafilm, klargjort for ny brønn og vanntilførsel, installert nye heis i Nordkapphallen, samt oppgradert og renoverert «Cave og Lights», kaien i Hornvika, parkeringsplassen og øvrige bygg og anlegg. Dette har kostet 40 millioner kroner i løpende priser eller 44 millioner kroner i dagens kroneverdi.

Det er mange forhold som spiller inn på besøksutviklingen for Nordkappplatået, og det er utfordrende å si noe eksakt om hvilken påvirkning investeringene har på dem. Evaluering av historiske tall tyder like fullt på investeringene på Nordkappplatået gir positive impulser på besøkstallene i årene etter, jamfør Figur 3-5 under.

Figur 3-5: Utvikling i realinvesteringer på og besøkstall for Nordkappplatået fra 1995 til 2016. Kilde: Scandic (2016)

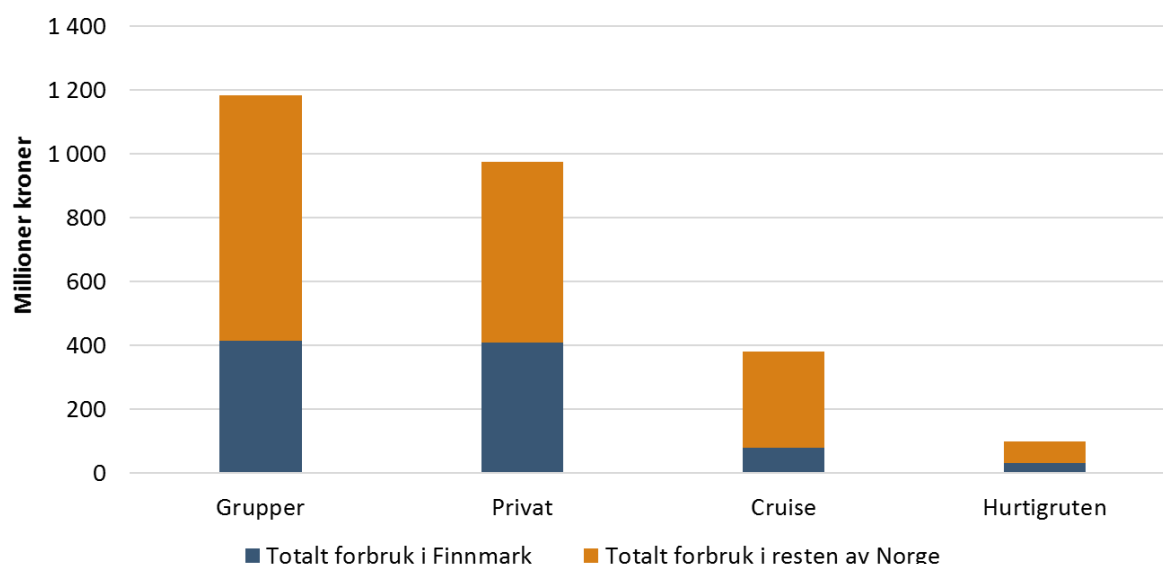


3.3. Nordkappturistenes totalforbruk i Norge

Nordkappturistene legger igjen penger ikke bare på Nordkapp, men også i Finnmark for øvrig og resten av landet. Menon har med utgangspunkt i besøkstallene mottatt fra Nordkappplatået, Innovasjon Norges turist- og cruiseundersøkelser og egne antakelser om fordeling av reisene mellom Finnmark og Norge for øvrig beregnet det totale forbruket i Norge fra turister som er innom Nordkapphallen i løpet av 2016. Våre antakelser er nærmere redegjort for i det følgende og i delappendiks A.2.1 og A.2.2.

Nordkappturistene legger igjen nærmere 89 millioner kroner på Nordkappplatået i året. Ifølge våre beregninger står de 258 000 nordkappturistene for et samlet forbruk på 2,6 milliarder kroner i Norge i løpet av hele ferien ellers. Av dette står gruppereisende for i underkant av 1,2 milliarder kroner og privatreisende en milliard kroner, mens cruise- og hurtigrutepassasjerer samlet står for i underkant av 500 millioner kroner i forbruk. Samlet står Nordkappturistene dermed for et forbruk på 2,7 milliarder kroner. Vi holder da forbruket knyttet til selve besøket ved Nordkapphallen utenfor beregningene. En oversikt over Nordkappturistenes totalforbruk fordelt på reiseform, og Finnmark og Norge ellers, er gitt i Figur 3-6 under.

Figur 3-6: Nordkappturisters totalforbruk i Finnmark og Norge ellers i 2016, utenom forbruket på Nordkappplatået. Kilde: Menon (2016)



Samlet sett, basert på statistisk gjennomsnittlig forbruk for ulike reiseformer, legger vi til grunn for beregningene at Nordkappturistene i gjennomsnitt har et forbruk på 9 500 kroner per person. Privatreisende og gruppereisende bruker mest penger med i overkant av 15 000 kroner per reisende, mens cruisepassasjerer legger igjen under 5 000 kroner per passasjer og reisende med Hurtigruten litt over 2 000 kroner.

3.4. Nordkappplatåets betydning for Nordkappturistenes forbruk i Norge

Nordkappplatået har stor betydning for reiselivet, både i Finnmark og Norge. Vi vil i dette delkapittelet beregne betydningen av Nordkappturistenes forbruk på bakgrunn av attraksjonens opplevde viktighet for ulike nasjonaliteter på privatreise, gruppereise, cruise og Hurtigruten. Vi sensitivitetstester resultatene for å ta høyde for at det er svært stor usikkerhet ved å lage tre ulike anslag.

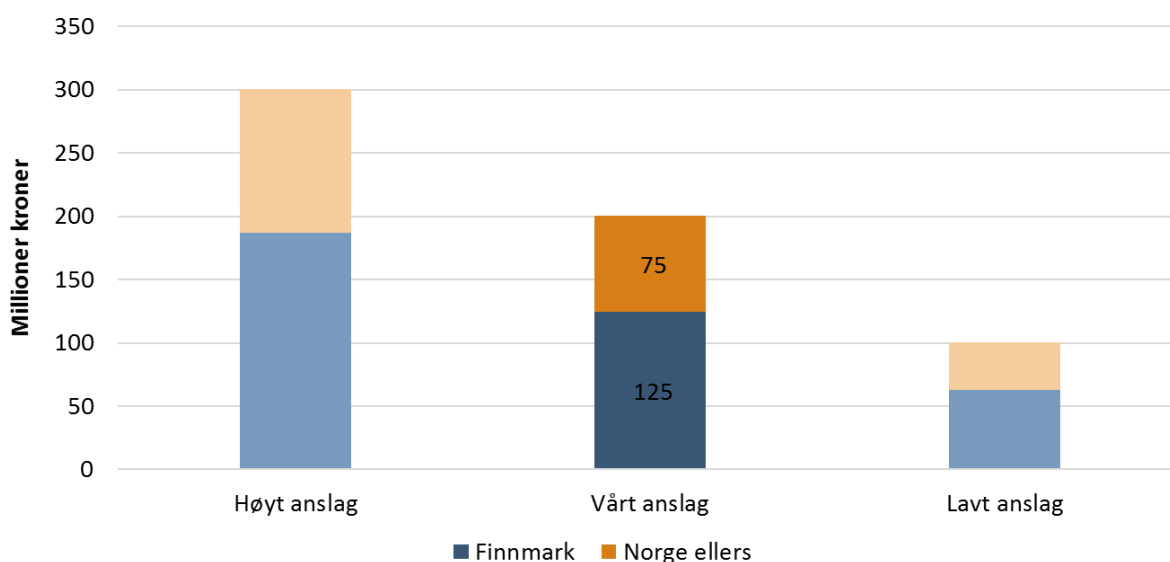
Som nevnt viser Barstad og Nilsens (2010) undersøkelse at for Nordkappturistene var besøket på Nordkapp den aller viktigste motivasjonsfaktoren for å reise til Nord-Norge, sammen med å oppleve nordnorsk natur. Å besøke

Nordkapp viser seg å være viktigere for turistene enn å oppleve midnattssol, eller besøke turistområder som Lofoten og Tromsø. Selv om Nordkapp er en svært viktig motivasjonsfaktor, så ville nok mange likevel valgt å reise til Norge, uavhengig av Nordkapphallen. Nordkappturistene velger sannsynligvis å besøke flere deler av landet på sine rundturer, hvor Nordkapphallen er en av flere viktige høydepunkt. På bakgrunn av undersøkelsen fra Barstad og Nilsen (2010) antar vi at i gjennomsnitt 10 prosent av rundreiseturistene ville valgt bort Finnmark som destinasjon, 15 prosent av gruppeturistene, 15 prosent av Hurtigruten-turistene og 20 prosent av cruise-passasjerene. Mange av disse turistene vil imidlertid ikke droppe Norgesferien i sin helhet, og vil derfor legge om ruten til andre deler av landet. Se gjennomgang av våre beregninger og de sentrale antakelsene i appendiks A.2.

På bakgrunn av antakelsene har vi utarbeidet et estimat på hvor stort forbruk Nordkapphallen skaper for Finnmark og Norge ellers. Våre beregninger tilsier at den operative driften på Nordkapplatået bidrar til 125 millioner kroner i inntekter til næringslivet i Finnmark og 75 millioner kroner til Norge ellers. I tillegg faller Scandics omsetning på 89 millioner kroner på Nordkapplatået bort. Det vil si dersom Nordkapphallen ble tatt ut av drift ville dermed omtrent 7,5 prosent av inntektene fra Nordkappturistene bortfalle fra norsk økonomi. Vi tror andelen av tapte inntekter fra turister som besøker Nordkapp ville vært betydelig høyere i Finnmark med 13,5 prosent, mens vi beregner tapet til 4,5 prosent av inntektene fra segmentet i resten av landet.

Tapet mellom Finnmark og resten ville blitt større i Finnmark enn i resten av landet, nettopp fordi vi antar at mange Nordkappturister vil legge om ferien sin fra Finnmark til andre deler av landet. Vi antar at 60 prosent av rundreise- og Hurtigruteturistene vil velge å legge hele ferien til andre fylker og droppe Finnmark, mens 40 prosent av cruiseturistene vil gjøre det samme. Cruiseturistene er i større grad innom flere land enn de andre turistene, og noen cruiseskip vil nok droppe Norge i sin helhet dersom Nordkapphallen ikke er tilgjengelig lenger.

Tabell 3-1: Estimerte tap av forbruksinntekter fra driftsnedleggelse på Nordkapplatået i 2016, utenom forbruket på Nordkapplatået. Kilde: Menon (2016)



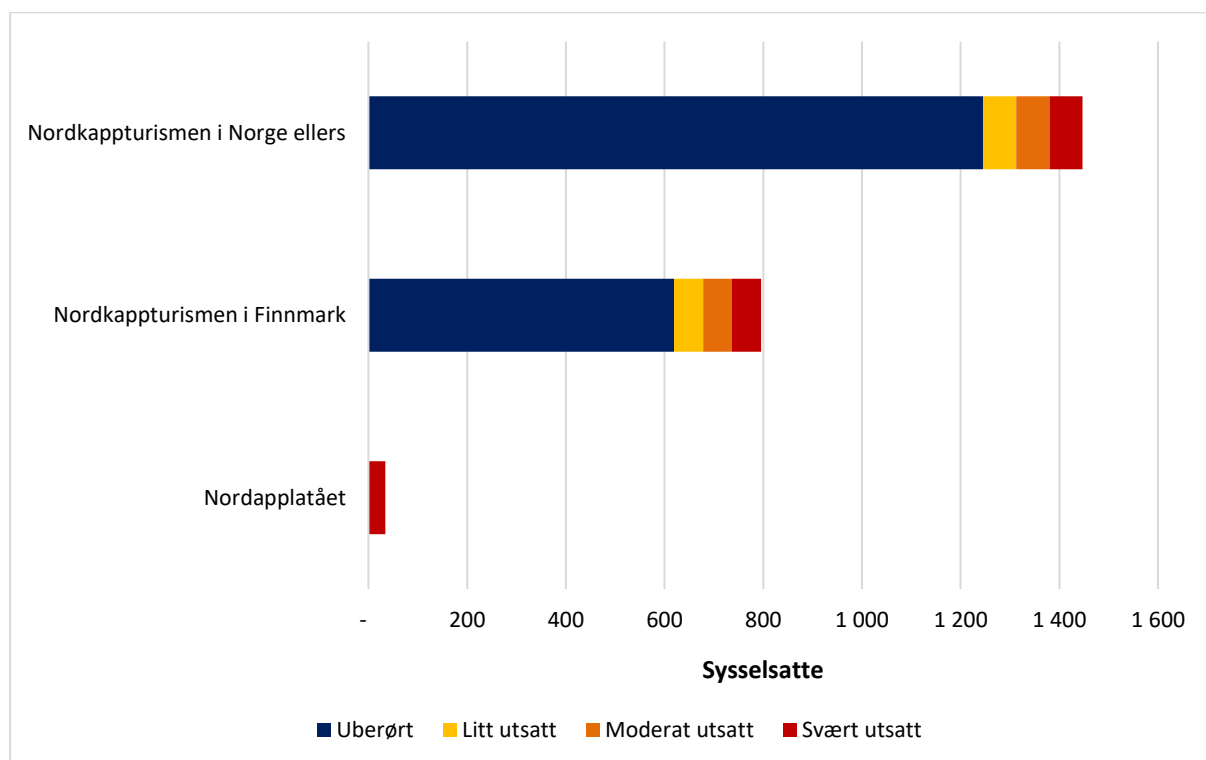
Vi vet at hotellene i Nordkapp kommune ville være blant bedriftene som en driftsstans ved Nordkapphallen ville gått hardest utover. De tre hotellene hadde 66 500 gjestedøgn i 2015 hvorav 95 prosent var ferierelaterte, og hvor utenlandske turister sto for 85 prosent. En stengt hall ville sannsynligvis ført til at mange ville valgt bort besøket til Nordkapp i sin Norgesferie, og dratt til andre deler av Finnmark eller andre fylker i stedet. I vårt anslag tar vi høyde for at store tap i Nordkapp kommune til en viss grad vil være fordelingsvirkninger, ved at andre norske reiselivsdestinasjoner tar over det som ellers ville vært Nordkappturister sitt forbruk.

Det er selvfølgelig knyttet stor usikkerhet til vårt estimat. Derfor har vi lagt inn et høyt og lavt estimat i tillegg, hvor høyt estimat tilsier 50 prosent større bortfall av turister til Finnmark og Norge, mens lavt estimat tilsier halvparten så stort bortfall av turister. I høyt estimat vil en driftsstans bidra til et bortfall av 300 millioner kroner i merforbruk i Norge i 2016, mens i lavt estimat vil en driftsstans bidra til et bortfall av 100 millioner kroner. I vår samfunnsøkonomiske analyse over perioden 2018 til 2038 beregnes bortfallet av inntekter ut ifra utvikling med 0,9 prosents årlig vekst i antall besøkende og 1 prosents årlig vekst i reiselivskonsum per turist.

3.5. Sysselsettingen knyttet til Nordkappturismen

Nordkappturismen er viktig for sysselsettingen i Nordkapp og Vest-Finnmark for øvrig. Den bidrar også til vesentlig med sysselsetting langs kysten i Nord-Norge og i andre deler av landet der Nordkappturistene ferdes. Vi har omregnet Nordkappturistenes forbruk til inntekter i de respektive næringer og deretter benyttet forholdstall fra nasjonalregnskapet til å beregne hvor mye forbruket tilsvarer i form av arbeidsplasser. Nordkappturismen bidrar til arbeidsplasser innen primært reiselivsnæringen og handelsnæringen. Nordkappturistenes forbruk tilsvarer rundt 2 277 personer i direkte sysselsetting i hele landet samlet. Merk at en person her tilsvarer en stilling, og at det er fullt mulig at en person delvis sysselsettes av Nordkappturismen og delvis sysselsettes av andre ting. Av de som sysselsettes av Nordkappturismen jobber 34 personer på Nordkapplatået, 796 personer i Finnmark for øvrig og 1 447 i andre deler av landet. Indirekte sysselsatte gjennom vare- og tjenestekjøp gjennom verdikjeden kommer i tillegg. Vi har illustrert sysselsettingen relatert til Nordkappturismen i Figur 3-7 under.

Figur 3-7: Sysselsatte knyttet til Nordkappturismen med angivelse av utsatte jobber ved en driftsnedleggelse på Nordkapplatået. Kilde: Menon (2016)



Selv om en driftsnedleggelse på Nordkapplatået ville hatt store konsekvenser for Nordkappturismen, vil flestparten av sysselsattes gjennom turiststrømmen fortsatt være det ved en driftsstopp på Nordkapplatået. For det første ville mange av turistene fortsette å reise til Nordkapp og Europas øvrige ytterpunkter også om

Nordkapphallen hadde stengt. For det andre vil mange av turistene fortsette å feriere i Norge, selv om de velger bort Nordkapp. For det tredje vil selskaper som har Nordkapturismen som en av flere levebrød til en viss grad kunne omstille til andre kundegrupper. Det siste poenget er også årsaken til at en driftsstopp på Nordkapplatået vil ramme Finnmark relativt hardere enn resten av landet. Mens Nordkapturistene utgjør en dominerende kundegruppe for bedriftene i Vest-Finnmark, har Nord-Norge for øvrig også andre populære reisemål som Lofoten, Tromsø og Bodø. I Sør-Norge er Nordkapturistene bare en mange turistgrupper og effekten av en driftsstopp på Nordkapplatået vil være spredt over mange bedrifter.

Samlet anslår vi at 286 arbeidsplasser vil forsvinne om Nordkapplatået legges brakk, hvilket tilsvarer 12,6 prosent av sysselsettingen forbundet med Nordkapturismen. Av dette relaterer 34 arbeidsplasser seg til Nordkapplatået, 118 arbeidsplasser til Finnmark for øvrig og 134 arbeidsplasser til resten av Norge. Det eksakte antallet vil naturligvis avhenge av hvor mye av Nordkapturismen som faller bort ved en driftsstopp på Nordkapplatået. Vi anslår at opptil 412 arbeidsplasser vil være noe utsatte, mens 126 arbeidsplasser vil være svært utsatte. De som mister jobben vil måtte belage seg på å finne nytt arbeid. Dette vil generelt være vanskeligere i perifere strøk enn i sentrale strøk, jamfør våre analyser i kapittel 4. Vi henviser for øvrig til vår analyse i delkapittel 3.4 for en nærmere analyse av bortfallet i turistkonsumet og til delappendiks A.2 for bakgrunnsdokumentasjon om vår beregningsmetodikk.

4. Prissatte nytte- og kostnadsvirkninger ved videreføring av driften på Nordkapplatået

Det er utfordrende å verdsette verdien av driften på Nordkapplatået, fordi det ikke er gitt hva som er alternativet. I dette kapitlet har vi valgt å verdsette den samfunnsøkonomiske verdien av videre drift på Nordkapplatået, sammenliknet med en situasjon der platået legges brakk. Vi har ikke prissatt alle positive effekter av Nordkapplatået, slik at vårt samlede anslag kan ses på som et minimumsanslag.

Vi antar at den hypotetiske nedleggelsen finner sted i 2018, siden det er da festeavtalen løper ut mellom Rica Eiendom og Finnmarkseiendommen. Merk at Rica Eiendom er et eiendomsselskap eid av Scandic Hotels, mens Finnmark Eiendom er et statlig særlovselskap med mandat om å eie og forvalte grunn og naturressurser i Finnmark. Våre beregninger følger retningslinjene trukket opp av gjeldende offentlige veiledere for samfunnsøkonomiske analyser ved Finansdepartementet (2014) og Direktoratet for økonomistyring (2014).

En driftsnedleggelse vil ha flere samfunnsøkonomiske virkninger. For det første vil driftsnedleggelse føre til at arbeidskraft³ og realkapital⁴ må omstilles fra Nordkapplatået til nye anvendelser i økonomien. For det andre vil det være indirekte effekter ved at andre virksomheter som nyter godt av Nordkapp turismen vil motta færre besøkende etter en nedleggelse. I vår kvantifisering av den samfunnsøkonomiske betydningen av videre drift på Nordkapplatået har vi lagt vekt på å beregne disse omstillingskostnadene, samt de tilhørende effektivitetskostnadene som følger i skattesystemet. Kort oppsummert kvantifiserer vi altså nåverdien av tre typer effekter:

- Konsekvenser for ressursinnsatsen direkte knyttet til driften av Nordkapplatået i delkapittel 4.1
- Konsekvenser for ressursinnsatsen knyttet til Nordkapp turismen i delkapittel 4.2
- Konsekvenser for effektiviteten i skattesystemet i delkapittel 4.3

Verdsettingen av de samfunnsøkonomiske nytte- og kostnadsvirkningene av Nordkapplatået inkluderer kun effekter på nasjonalt nivå. Vi har benyttet en tjuetårs analyseperiode. Vi studerer også fordelingsvirkningene mellom Finnmark og resten av landet, samt sensitivitet med tanke på hvor stort utslag et driftsstopp på Nordkapp får for turismen. Ikke-kvantifiserte effekter er belyst i kapittel 5.

4.1. Konsekvenser av driftsnedleggelse for sysselsatte og kapital på Nordkapplatået

Arbeidskraften og realkapitalen som er sysselsatt på og investert i Nordkapplatået har relativt høy lønnssevne og lønnsomhet. En eventuell brakklegging av driften på Nordkapplatået vil innebære betydelige direkte kostnader for samfunnet knyttet til arbeidskraften og realkapitalen. For det første er omallokering av arbeidskraften og realkapitalen kostbar med tanke på at det kan være utfordrende og tidkrevende å få ressursene inn i nye anvendelser. For det andre vil arbeidskraften og realkapitalen typisk kaste mindre av seg i alternativanvendelsen enn på Nordkapplatået. Med andre ord vil en eventuell driftsnedleggelse lede til et betydelig samfunnsøkonomisk tap knyttet til arbeidskraften og kapitalen som i dag benyttes på platået.

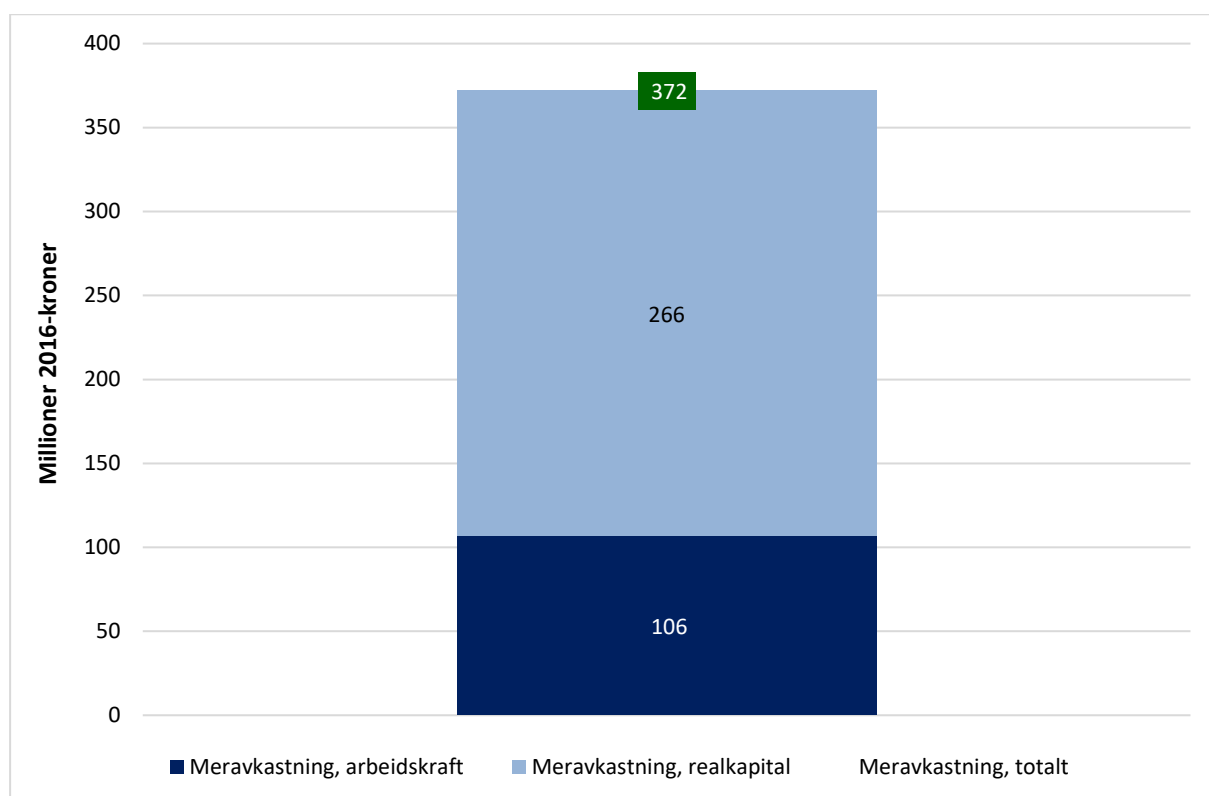
I Figur 4-1 viser nåverdien av videre drift på Nordkapplatået for kapitalen og de ansatte som sysselsettes på platået over en tjuetårsperiode sammenliknet med en nedleggelse i 2018. Vi ser at omallokering av

³ Begrepet «arbeidskraft» refererer til de sysselsatte som produksjonsressurs.

⁴ Begrepet «realkapital» refererer til kapitalen som brukes for å øke produksjonen. Realkapitalen omfatter eiendom, bygg, maskiner, utstyr, transportmidler, mobile produksjonsenheter og immateriell kapital. Begrepet ekskluderer finansielle eiendeler og omløpsmidler.

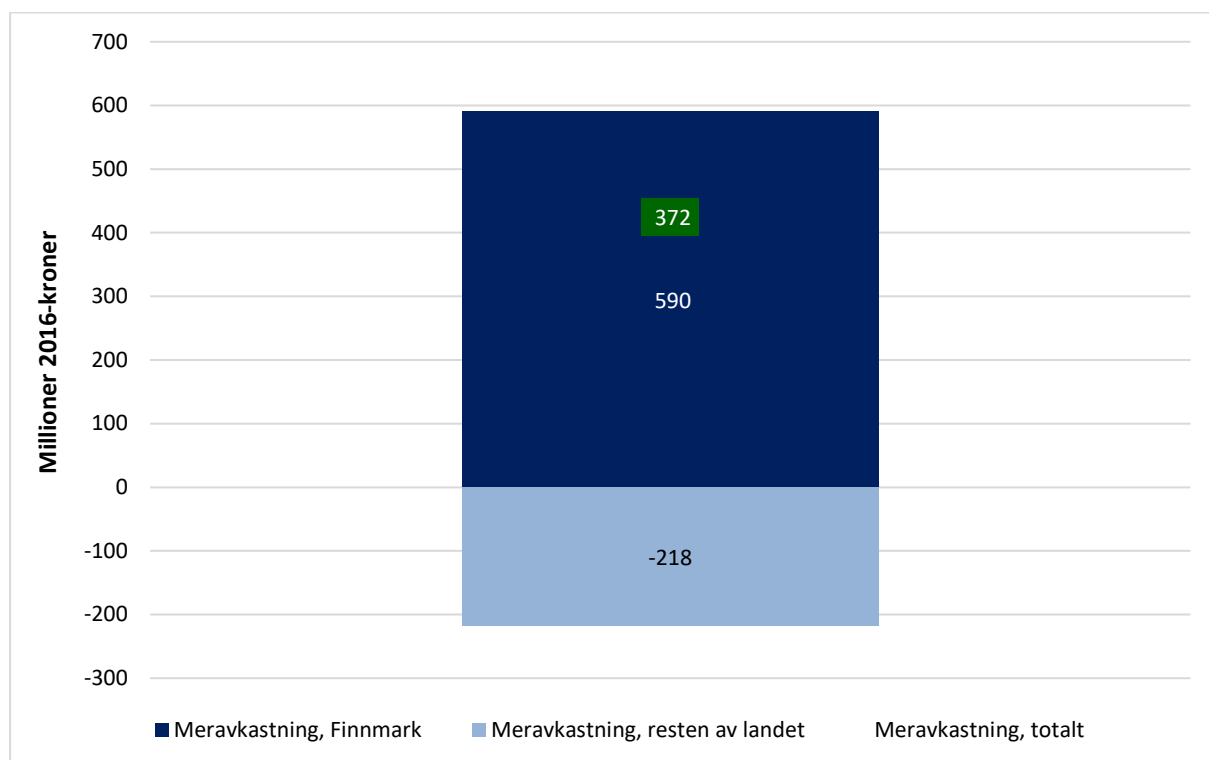
produksjonsressursene fra Nordkapplatået til alternative anvendelser vil innebære 372 millioner 2016-kroner i merkostnader, fordelt på 106 millioner kroner knyttet til arbeidskraften og 262 millioner kroner knyttet til realkapitalen. Merk at Menons modell for økonomisk omstilling ligger til grunn for disse anslagene. Modellen med tilhørende forutsetninger er redegjort nærmere for i delappendiks A.2.3.

Figur 4-1: Nettonåverdien i 2016 av opprettholdelse av sysselsetting av arbeidskraft og kapital på Nordkapplatået fra 2018 kontra en nedleggelse målt i 2016-kroner, fordelt på meravkastningen for arbeidskraften og realkapitalen. Kilde: Menon (2016)



Direktegevinsten for Finnmark av å opprettholde driften av Nordkapplatået er større enn den nasjonale direktegevinsten, fordi en del av produksjonsressursene vil tas i bruk andre steder i landet ved en nedleggelse. Samlet sett anslår vi nåverdien av det direkte tapet for Finnmark ved en nedleggelse i 2018 til 590 millioner 2016-kroner, mens den direkte gevinsten for resten av landet ligger på 218 millioner kroner. Scandic Hotels og deres sysselsatte vil bære de største kostnadene ved en eventuell nedleggelse av Nordkapplatået. Dette er illustrert i Figur 4-2 under.

Figur 4-2: Nettonåverdien i 2016 av opprettholdelse av driften på Nordkapplatået fra 2018 kontra en nedleggelse målt i 2016-kroner, med synliggjøring av fordelingseffektene på Finnmark og resten av landet. Kilde: Menon (2016)



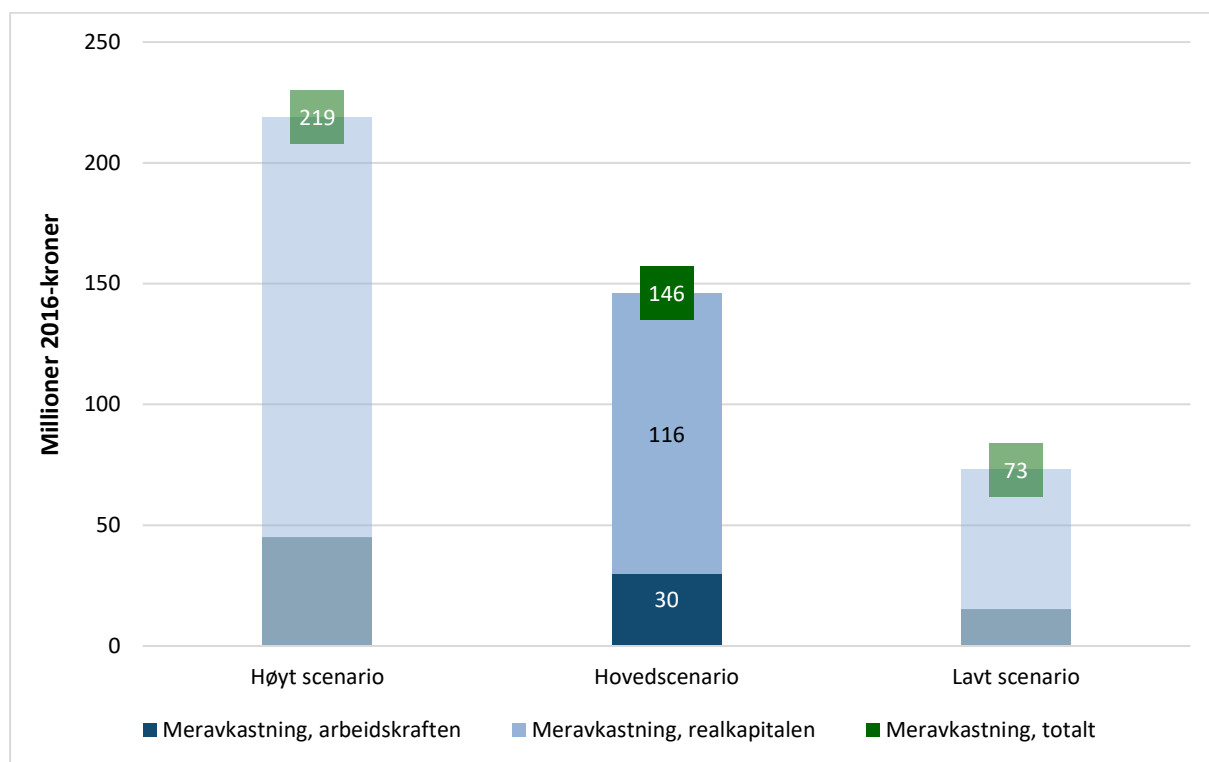
Tapet av driftsnedleggelse for sysselsatte og kapital på Nordkapplatået vil først og fremst ramme Nordkapp kommune. For Finnmark sett under ett vil en del av tapet kompenseres for ved at verdiskapende aktiviteter forflyttes til andre deler av fylket.

4.2. Konsekvenser av driftsnedleggelse på Nordkapplatået produksjonsressursene knyttet til Nordkappturismen

En driftsnedleggelse på Nordkapplatået i 2018 vil innebære nedgang i Nordkappturismen. Dette vil igjen føre til at en del av de sysselsatte som i dag lever av Nordkappturismen må finne seg nye jobber, mens en del av kapitalen isteden må investeres på andre områder. Ved hjelp av Menons modell for økonomisk omstilling har vi beregnet nåverdien av å opprettholde driften på Nordkapplatået for dem som i dag lever av Nordkappturismen og må finne noe annet å gjøre eller å investere i ved en driftsnedleggelse. Igjen legger vi til grunn at den fremtidige veksten for besøkstallene og forbrukstallene per gjestedøgn fortsetter i tråd med den historiske veksten. Øvrige antakelser og Menons modell for økonomisk omstilling er redegjort for i delappendiks A.2.

Vi anslår nåverdien av videreføring av driften på Nordkapplatået for reiselivet knyttet til Nordkappturismen til nærmere 150 millioner 2016-kroner over en tjuetårsperiode, jamfør Figur 4-3 under. Av dette knytter 30 millioner seg til omstilling av arbeidskraften og bortimot 120 millioner kroner til omstilling av kapitalen. Som belyst i delkapittel 3.4 er estimatene beheftet med usikkerhet, blant annet knyttet til hvor mye av Nordkappturismen som bortfaller ved en driftsnedleggelse på plataet. Vi anslår at effekten på Nordkappturismen kan variere fra i overkant av 70 millioner til i underkant av 220 millioner kroner, avhengig av hvor mange av Nordkappturistene som velger bort å reise til Norge.

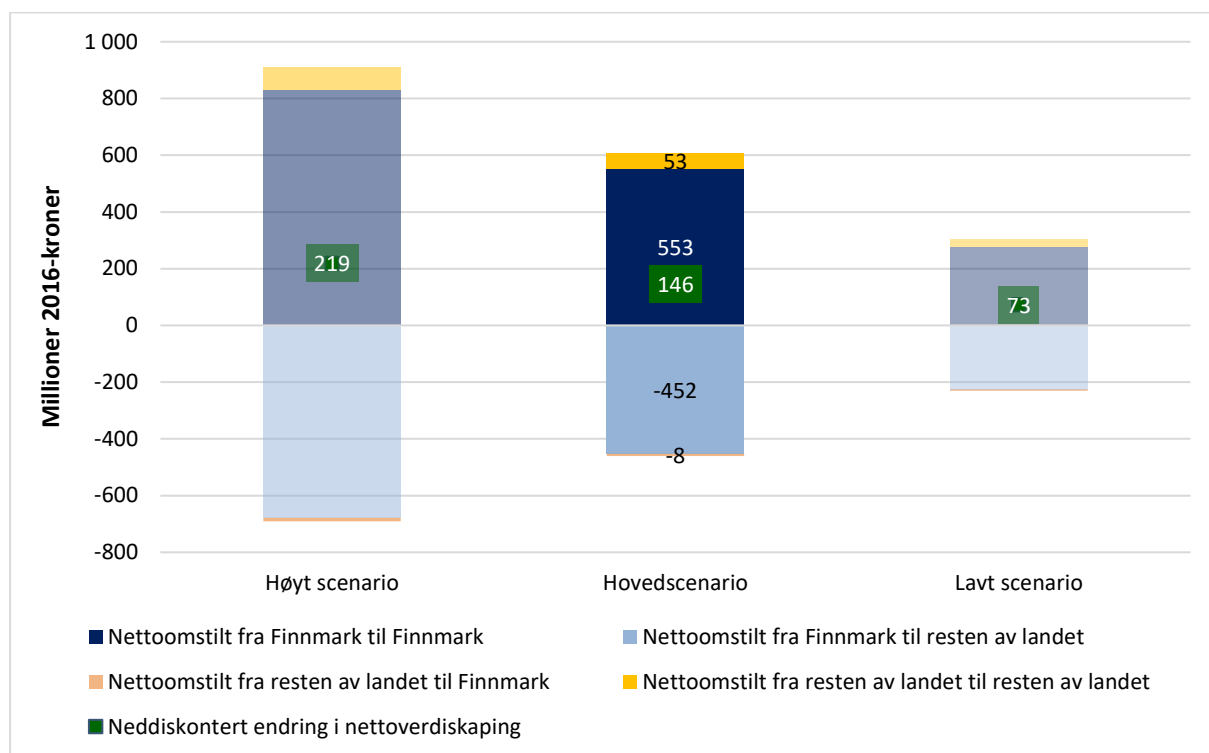
Figur 4-3: Nettonåverdien av å videreføre driften på Nordkapplatået for reiselivet kontra en driftsnedleggelse i 2018 med tilhørende omstilling målt i 2016-kroner, med belysning av effektene for arbeidskraften og realkapitalen. Kilde: Menon (2016)



Effektene på Nordkappturismen vil slå hardest ut for Finnmark og ikke fullt så hardt på resten av landet, jamfør Figur 4-4 under. Næringsvis vil reiselivet og handelsnæringen tape, men andre næringer kan få flere sysselsatte og økt kapitalbeholdning over tid. Nåverdien av nettotapet for aktivitetsbortfallet i Finnmark over en tjuårsperiode er 550 millioner kroner, hvorav verdiskaping på vel 450 millioner kroner forflyttes til andre deler av landet. Tilsvarende er nåverdien av nettotapet for aktivitetsbortfallet i resten av landet anslagsvis 50 millioner kroner, mens verdiskaping på nærmere 10 millioner kroner omstilles til Finnmark.

Mye av Finnmarks tap knyttet til bortfallet av Nordkappturister vil finne sted i Nordkapp. For Finnmark sett under ett blir deler av dette tapet kompensert for ved at verdiskaping forflyttes til andre deler av fylket.

Figur 4-4: Nettonåverdien av å videreføre driften på Nordkapplatået for reiselivet kontra en driftsnedleggelse i 2018 med tilhørende omstilling målt i 2016-kroner, med belysning av effektene for Finnmark og resten av landet. Kilde: Menon (2016)



4.3. Konsekvenser av driftsnedleggelse på Nordkapplatået for effektiviteten i skattesystemet

En nedleggelse av Nordkapplatået med tilhørende konsekvenser for Nordkapturismen innebærer også effektivitetskostnader knyttet til nettoskatteinndrivning. En driftsnedleggelse på Nordkapplatået ville ført til at skattene til staten vil gå ned, og offentlige utgifter vil øke. Den meste av denne endringen i myndighetenes inntekter og utgifter vil kun være omfordeling av ressurser fra andre inntektskilder til nye utgiftsposter. Når staten må få økte utgifter og reduserte inntekter fører dette imidlertid til et effektivitetstap for økonomien som helhet. Vi har beregnet effektivitetstapet i skattesystemet som følge av driftsnedleggelse på Nordkapplatået.

Generelt medfører reduserte skatteinntekter og økt overføringsbehov til folk uten arbeid et behov for økte skatter, redusert offentlig forbruk og investeringer, eller redusert nettosparing. Dette innebærer både fordelings effekter og effektivitetseffekter. Fordelingseffektene går på at noen parter i økonomien kommer dårligere ut på grunn av høyere skattetrykk eller lavere velferdstilbud, enten kostnaden finansieres på kort sikt eller lang sikt. Det medfører igjen effektivitetsvirkninger ved at ressursbruken beveger seg bort fra hva som er effektivt om man legger innbyggernes egne ønsker til grunn. Dette effektivitetstapet refereres til som skatteilekostnaden eller effektivitetskostnaden ved skatteinndrivning innen økonomifaget. Finansdepartementet (2014) anslår skatteilekostnaden knyttet til redusert skatteinngang eller økte offentlige utgifter til 20 prosent av det offentlige tap av provenyinntekter. Resten av provenytapet for det offentlige ved redusert skatteinngang regner Finansdepartementet som en omfordelingseffekt, som reflekterer at ulike aktører rammes ulikt av endret skatteregime eller velferdstilbud.

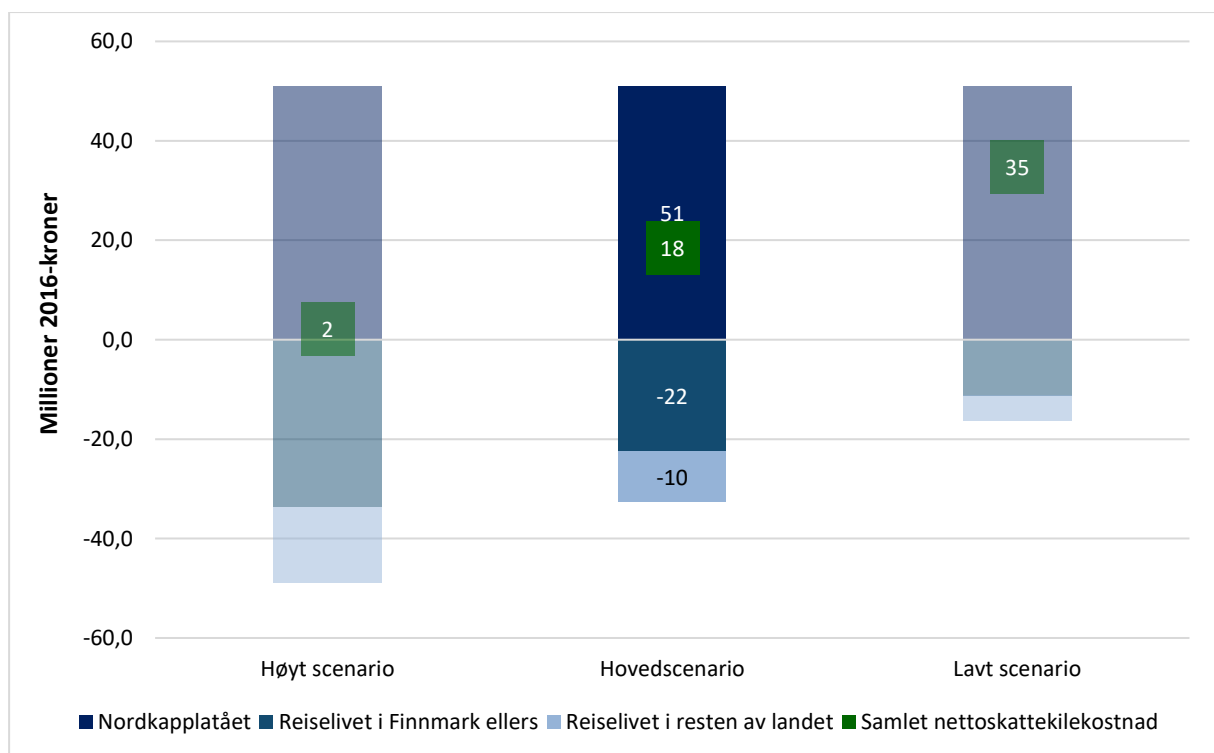
Ved en nedleggelse av driften på Nordkapplatået med tilhørende konsekvenser for turismen i området endres avkastningen på arbeidskraften og kapitalen, jamfør delkapitler 4.1 og 4.2. Det vil også knytte seg betydelige kostnader til omstilling, både ved at arbeidstakere går midlertidig ledige og ved at kapitalmassen ikke fullt ut kan

omstilles til andre anvendelser. I tillegg påvirkes skatteinntangen ved at grunnlaget for at skatt på eiendom og arbeidende kapital endres.

Dermed taper det offentlige en del skatteinntekter under omstillingen og må isteden belage seg på å utbetale mer arbeidsledighetstrygd og uføretrygd. Etter omstilling av de sysselsatte og kapitalen får det offentlige igjen skatteinntekter på verdiene som skapes, men nivået på skatteinntangen er annerledes enn tidligere. Vi henviser til delappendiks A.2 for dokumentasjon av våre beregninger av skattekilokostnader med tilhørende forutsetninger.

Nåverdien av skattekilokostnaden knyttet til omstillingen ved en driftsnedleggelse av Nordkapplatået ved inngangen til 2018 anslås samlet til 18 millioner 2016-kroner over en tjuårsperiode i vårt hovedscenario, jamfør Figur 4-5 under. Skattekilokostnaden knyttet til arbeidskraften og kapitalen på Nordkapplatået under og etter omstilling til nye virkeområder beløper seg til 51 millioner kroner og er et uttrykk for effektivitetstapet i skattesystemet som følge av tap av skatteinntekter. Dette tapet motvirkes til dels av skattefinansieringsgevinster på 22 og 10 millioner kroner for omstilling fra henholdsvis reiselivet i Finnmark og reiselivet i landet for øvrig. Skattefinansieringsgevinstene knyttet til omstilling fra Nordkappturnismen skyldes at skattetrykket på inntektene til de sysselsatte og kapitalen forventes å bli høyere etter omstilling.

Figur 4-5: Nettonåverdien over en tjuårsperiode av økningen i skattekilokostnadene ved en nedleggelse av Nordkapplatået i 2018 målt i 2016-kroner. Kilde: Menon (2016)



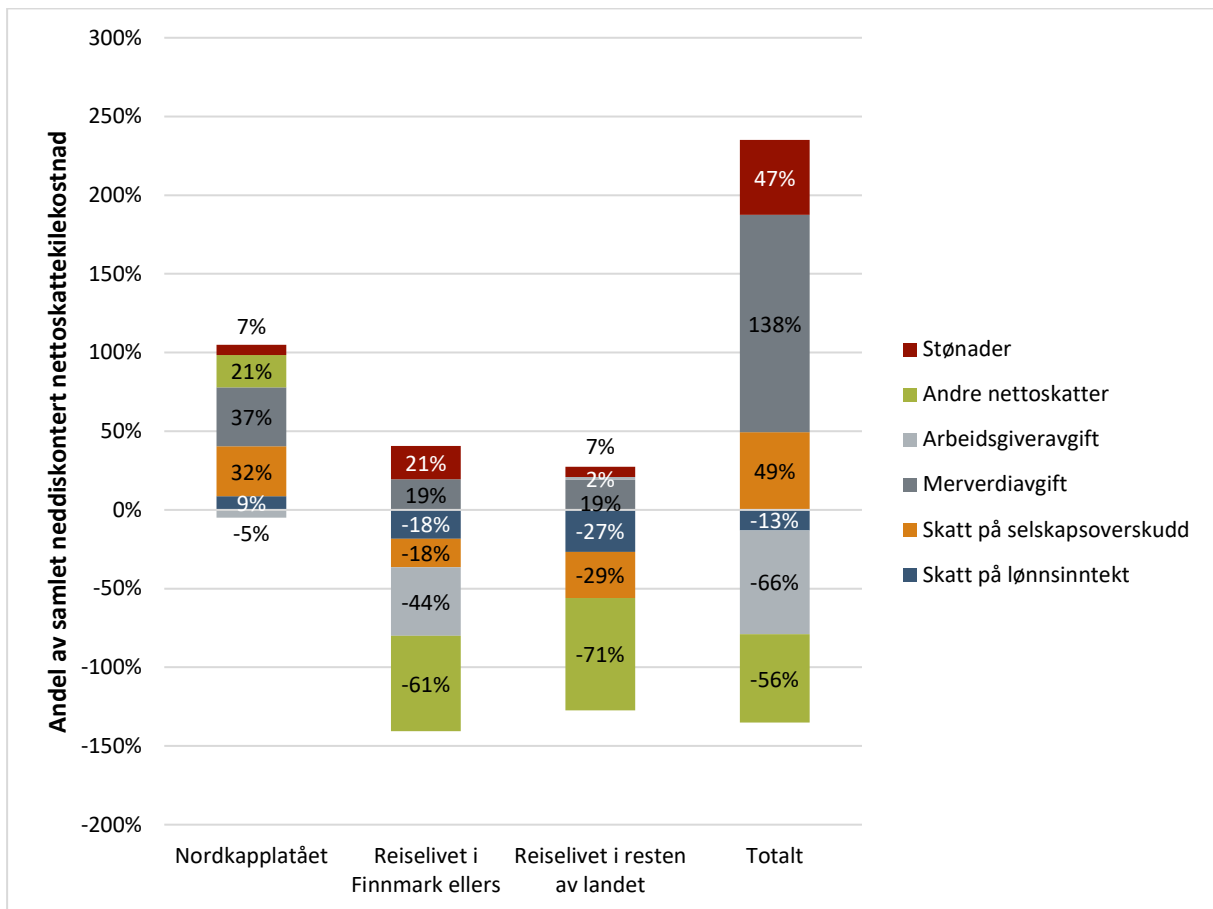
Som vi var inne på i delkapitler 3.4, 3.5 og 4.2 er konsekvensene av en driftsnedleggelse for Nordkappturnismen beheftet med vesentlig usikkerhet. Skattekilokostnaden av en nedleggelse avhenger sterkt av hvor store konsekvensene er for Nordkappturnismen og varierer fra 2 millioner kroner i det høye scenarioet til 35 millioner kroner i det høye scenarioet. Grunnen til at effekten er høyest i det laveste scenarioet er at reiselivet utenom Nordkappplatået bidrar relativt lite til det offentliges skatteinntang sammenliknet, med der de ansatte og

kapitalen alternativt ville vært sysselsatt. Dette tilsvarer en provenyeffekt for offentlige budsjetter på et sted mellom 20 millioner til 350 millioner kroner, hvor anslaget vårt ligger på 18 millioner kroner i vårt hovedscenario.

I Figur 4-6 under har vi belyst hvilke skatteformer og overføringer som bidrar til endringer i skatte-kilekostnader og provenyeffekt for det offentlige. Merk at andre nettoskatter i våre beregninger omfatter utbytteskatter, nettoproduksjonskatter, eiendomsskatt og formueskatt, mens stønader inkluderer arbeidsledighetstrygd og uførestønad. Vi ser at effekten av ulike skatteformer på skatte-kilekostnadene varierer sterkt med kilden til skatteinngang eller offentlig utgifter. For Nordkapplatået har alle skatteformer og stønadsformer utenom arbeidsgiveravgift en positiv nettoeffekt, sammenliknet med en situasjon med driftsstopp på Nordkapplatået. Særlig skatt på merverdiavgiften, skatt på selskapsoverskuddene og billettavgiften på Nordkapplatået bidrar til dette. For reiselivet knyttet til Nordkappturismen er det imidlertid nettoskattefinansieringsgevinster av driftsstopp på Nordkappturismen på grunn av redusert næringssubsidiering og økte skatteinntekter fra skattlegging av lønnsinntekt og selskapsoverskudd, samt arbeidsgiveravgiften for reiselivet for Finnmark sitt vedkommende.

På grunn av at formene for skatter og offentlige utgifter har forskjellig innvirkning på skatteinngangen for Nordkapplatået, reiselivet i Finnmark for øvrig og reiselivet i resten av landet, ser totalbildet for skatte-kilekostnadene ganske annerledes ut enn for de disaggregerte bildene. Overordnet er det særlig merverdiavgiften, men også skatt på selskapsoverskudd og stønader, som gir en skattefinansieringsgevinst totalt av en videreføring av Nordkapplatået. Arbeidsgiveravgiften, andre nettoskatter og til en viss grad skatt på lønnsinntekt bidrar til å dempe denne effekten i totalbildet.

Figur 4-6: Ulike skatte- og overføringsformers innvirkning på samlede skattekilekostnader og provenyrtap for det offentlige.
Kilde: Menon (2016)



5. Ikke-prissatte nytte- og kostnadsvirkninger av videreføring ved driften på Nordkapplatået

I kapittel 4 kvantifiserte vi verditapet av en hypotetisk driftsstopp på Nordkapplatået knyttet til omstilling av produksjonsressursene på platået, omstilling av reiselivet og tilhørende produktivitetsvirkninger. En driftsstopp på Nordkapplatået vil også ha flere konsekvenser som vi ikke har kvantifisert, men isteden beskrevet kvalitativt. De ikke-prissatte effektene av videreføring av driften på Nordkapplatået er temaet for dette kapittelet.

En viktig ikke-prissatt effekt er at det lokale tjenestetilbudet og nærings-, bo- og arbeidsmarkedsattraktiviteten i Nordkapp kommune og andre kommuner berørt av Nordkapp turismen vil reduseres. I tillegg innebærer en eventuell driftsnedleggelse på Nordkapplatået at Finnmark mister en viktig kulturinstitusjon og at nye utfordringer for den lokale beredskapen oppstår. En driftsnedleggelse vil dessuten ha noe betydning for miljøet lokalt og globalt, men det er usikkert hva nettoeffekten vil være.

Kort oppsummert gjennomgår vi følgende ikke-prissatte effekter:

- Konsekvenser for kulturtilbudet i Finnmark i delkapittel 5.1
- Konsekvenser for lokale persontjenestetilbud i delkapittel 5.2
- Konsekvenser for bosettings- og næringsdynamikken i delkapittel 5.3
- Konsekvenser for den lokale beredskapen i delkapittel 5.4
- Konsekvenser for miljøet lokalt og globalt i delkapittel 5.5

5.1. Konsekvenser av driftsnedleggelse for kulturen i Finnmark

Nordkapplatået inkludert Nordkapphallen er Nord-Norges største turistattraksjon målt ved besøkstall (Enger et al. 2013) og utgjør en dominerende kulturinstitusjon i Finnmark av nasjonal betydning. En direkte konsekvens av en driftsstans ved Nordkapphallen ville vært at kultur- og tjenestetilbud ikke lenger vil være tilgjengelig for publikum. Nordkapphallen står for et mangfoldig kultur- og tjenestetilbud, med restaurant, bar og kaffebar, gavebutikk, postkontor, historiske utstillinger, museum og kapell. Nordkapphallen er med dette i seg selv et uttrykk for norsk, nord-norsk og samisk kultur.

Nordkapplatået med tilhørende turisme bidrar til at kulturtilbudet i Finnmark er mer omfattende enn det ellers ville ha vært. Nordkapplatået er av nasjonal betydning for turisme til landet og er for mange utenlandske turister hovedmotivasjonen for å reise til Finnmark og Norge. Bortfall av inntekter fra Nordkapp turister vil føre til en svekkelse av kulturtilbudet i fylket. Ifølge våre forbruksberegninger vil en driftsstans ved Nordkapphallen bety bortfall av 16,5 millioner kroner til aktivitetsskjøp, og bortfall av 12 millioner kroner i forbruk av kulturtjenester i Finnmark (sett bort ifra inngangsbillett ved Nordkapphallen). Vårt anslag på et bortfall av samlet 28,5 millioner kroner i forbruk fra Nordkapp turister på kulturtjenester tilsvarer 350 kroner per innbygger i Finnmark til aktiviteter og kultur. 350 kroner tilsvarer rundt fem prosent av hva en gjennomsnittlig nordmann bruker på kulturtjenester i løpet av et år.⁵ Siden gjennomsnittlig forbruk på kultur er lavere i mindre sentrale strøk vil et bortfall av 350 kroner per innbygger sannsynligvis være høyere enn fem prosent i Finnmark. I vårt høye anslag vil det være et bortfall av samlet 57 millioner kroner i forbruk på kulturtjenester, altså omtrent 750 kroner per innbygger i Finnmark, noe som ville tilsvare over 10 prosent av innbyggerne i Finnmarks årsforbruk.

⁵ Norske husholdninger brukte 45 milliarder kroner på kulturtjenester i 2014, noe som tilsier et forbruk på 8 000 kroner per innbygger.

Et bortfall av inntektene i størrelsesorden beskrevet over vil generelt bety svakere økonomi for en del kultur- og aktivitetsbedrifter, selv om noen av dem til dels vil lykkes med å finne nye inntektskilder. Kulturnæringen består av mange små og finansielt svake aktører, og dermed vil bortfall av inntekter sannsynligvis bidra til konkurser og færre kulturbedrifter i Finnmark. Færre bedrifter og færre arbeidsplasser innen kultur vil igjen medføre et svakere og mindre bredt kulturtilbud til innbyggerne i fylket, samt gjøre fylket til et mindre attraktivt bo- og arbeidssted for kulturarbeidere.

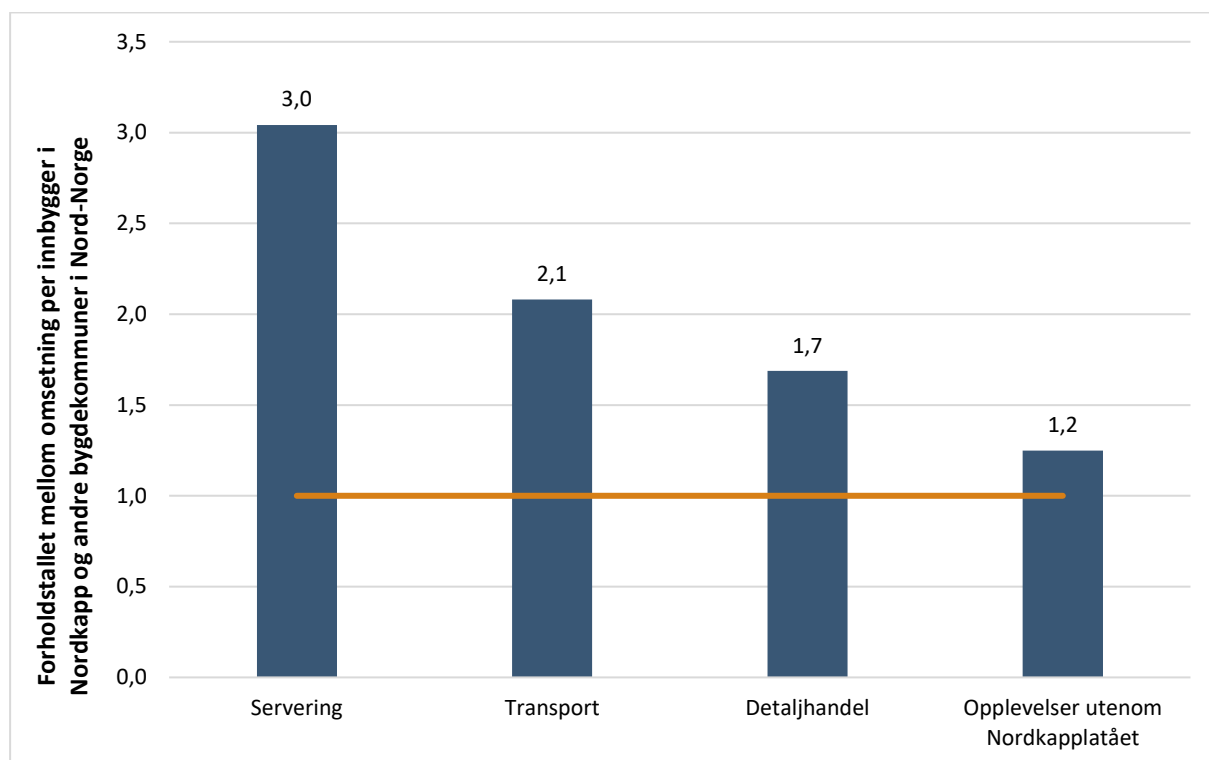
Ved en nedleggelse av driften på Nordkappplatået vil det trolig også bli økt trykk på områdets kulturvernområder utenfor plataet, hvilket vil påvirke kommunes planreguleringer i området. Nordkapp kommune (2015) peker ut Tunes og Hornvika som kulturminneområder som bør tas hensyn til ut i fra sårbarhetshensyn under dagens situasjon. Tunes kirkested er ikke vernet, men kommunens planprogram for kommunedelplanen for Nordkapphalvøya peker på behov for beskyttelse mot overeksponering under dagens situasjon. Hornvika inngår i den kommersielle driften av Nordkappplatået, og kommunen legger i sitt planarbeid opp til avklaring av områdets videre rolle innenfor Nordkapp naturvernområde.

5.2. Konsekvenser av driftsnedleggelse for det lokale persontjenestetilbud

Nordkappplatået med tilhørende turisme bidrar til at persontjenestetilbudet i Nordvest-Finnmark generelt og i Nordkapp kommune især er mer omfattende enn det ellers ville ha vært. Dersom færre turister hadde kommet til Nordkappplatået på grunn av en driftsnedleggelse, ville det innebåret en svekkelse av tjenestetilbudet lokalt. Denne svekkelsen ville vært mindre på landsbasis, siden mange av turistene som velger bort Nordkapp ved en driftsnedleggelse isteden ville valgt andre reisemål i Norge og således bidratt til bedre tjenestetilbud der. Like fullt vil noen av turistene velge utlandet framfor andre deler av landet, jmfør kapittel 3.3, slik at både Finnmark og Norge som helhet kommer svekket ut av en driftsavvikling. Det er også et poeng at turismens relative effekt på persontjenestetilbudet er størst og blir mest verdsatt av lokalbefolkningen i grisgrendte strøk. Tjenestetilbudet i distriktene er i utgangspunktet mindre omfattende enn i mer sentrale strøk og en økning i tilbudet vil derfor være mer merkbart for de som bor der.

I Figur 5-1 under har vi sammenliknet servicetilbudene i Nordkapp med servicetilbudet i andre bygdesenter- og periferiregioner i Nord-Norge. Vi tar for oss omfanget av tjenestetilbudene for detaljhandel, persontransport, servering og opplevelsestjenester i Nordkapp ved å ta utgangspunkt i hvor høy tjenesteomsetning per innbygger det er for disse tjenestene i forhold til andre liknende kommuner. Vi fokuserer i første omgang på Nordkapp og disse utvalgte tjenestene, men poenget gjelder også for andre områder berørt av Nordkappturismen og en del andre tjenester. Merk at et tall over én betyr at studieregionen har relativ høy omsetning per innbygger, mens et tall under én tilsvarende betyr relativt lav omsetning per innbygger for studieregionen. For eksempel betyr tallet to for Nordkapp at omsetningen for tjenesten er dobbelt så stor per innbygger i kommunen sammenliknet med andre liknende regioner, mens tallet en halv betyr omsetningen for tjenesten er halvparten så stor per innbygger i Nordkapp som i andre liknende regioner. Det er likevel grunn til å understreke at man ikke bør ta tallene for bokstavelig, da langt fra all økningen i tjenesteomsetningen rettet mot turister fører til økt tjenestetilbud som kommer lokalbefolkningen til gode. Figuren viser at Nordkapp gjennomgående har et relativt godt privat tjenestetilbud sammenliknet med andre nordnorske bygdekommuner, der vi har lagt Norsk institutt for by- og regionforskning til grunn for definisjonen av bygdekommuner (Gundersen og Juvkam 2013).

Figur 5-1: Omfanget av privat tjenestetilbudet i Nordkapp sammenliknet med andre bygdekommuner i Nord-Norge målt ved relativ tjenesteomsetning per innbygger. Kilde: Menon (2016)



Nordkappturismen bidrar til mer omfattende tjenestetilbud i Nordkapp med omegn enn det ellers ville ha vært, men det er naturligvis ikke en garanti for at innbyggerne er fornøyde med det lokale tjenestetilbudet. Kreativ Industri (2015) finner med basis i egne undersøkelser og bruk av tall fra Kommune-NM (Bruvoll og Toftdahl 2014) og Nærings-NM (NHO 2015) at det er et stykke igjen før innbyggerne i kommunen er fornøyde med kommunale tjenester og privat tjenestetilbud. Et tilsvarende bilde tegnes av Forbrukerrådet (2016) sin kommunetest.

5.2.1. Servering

Serveringsbransjen i Nordkapp kommune er tre ganger så omfattende som i andre bygdesenter- og periferiregioner i Nord-Norge, jamfør Figur 5-1 over. Servering på hoteller og Nordkappplatået kommer i tillegg, slik at serveringstilbudet i Nordkapp sannsynligvis er enda større. Bærekraften i serveringsbransjens baserer seg i stor grad på tilreisende som benytter seg av tilbudet, deriblant turister som har Nordkappplatået som mål for sin reise. Nordkappplatået bidrar dermed til at innbyggerne i kommunen får med dette tilgang på et bredere tilgang av serveringstjenester enn man ellers ville ha hatt. Nordkappturismen vil også ha effekt på serveringstilbudet i andre kommuner, som turiststrømmene går i gjennom.

5.2.2. Persontransport

Nordkappturismen bidrar til bedre persontransport i Nordkapp og langs transportarteriene inn til Nordkapp. Bransjen for persontransport i Nordkapp er mer enn dobbelt så omfattende som i andre bygdesenter- og periferiregioner i Nord-Norge, jamfør Figur 5-1 over. Det er nærliggende å tro at kombinasjonen av store avstander og turisttilstrømning er hovedårsakene til dette. Likevel viser analysen til Kreativ Industri (2015) at lokalbefolkningen i Nordkapp ikke er fornøyd med transporttilbudet lokalt. Økt trafikkgrunnlag gir rom for ytterligere infrastrukturinvesteringer enn ellers, inkludert investeringer i veier, løsninger for kollektivtransport, rasteplasser langs veiene, løsninger for vandrere og syklister, sikkerhetstiltak og stasjoner for energitilførsel.

Turismen bidrar også til større grunnlag for private og offentlige driftstilskudd for vei for å dekke kostnader knyttet til brøyting og vedlikeholdsarbeid. Dette gjelder naturligvis ikke bare Nordkapp, men også andre områder berørt av Nordkappturismen. Samtidig er både kvaliteten på infrastrukturen og mye av omfanget av kollektiv transporttilbudet politisk bestemt. Det er derfor grunn til å ikke overdrive disse effektene.

Nordkapp kommunes viktigste bilvei er Europavei 69, som strekker seg gjennom Nordkapp kommune fra Nordkapplatået til Olderfjord i Porsanger kommune. Nordre del mellom avkjøringen til Skarsvåg og Nordkapplatået er stengt fra oktober til april med kun to daglige kolonner som trafikkerer strekningen ved kolonnekjøring i perioden. Nordkapp har også et vidt nett av fylkesveier, inkludert fylkesvei 156 mellom Walsønes og Skipfjordhøgda, der veien møter Europavei 69, og fylkesveier 171 til 175. Ellers utgjør Europavei 6 en viktig innfallsport for turister til Finnmark og strekker seg gjennom fylket fra fylkesgrensen til Troms til Kirkenes. For øvrig er Finnmark forbundet med Finland ved Europavei 75 og riksveier 92 og 93, og med Russland ved Europavei 105.

I Honningsvåg er det bussforbindelse med Nordkappexpressen via Olderfjord i Porsanger kommune til Alta, som er et knutepunkt for kollektivtrafikken i Finnmark. Det er også flere bussruter innad i kommunen drevet av Boreal Transport Nord. En del av disse er nok først og fremst tuftet på lokalt reisende, men turismen er særlig viktig for rutene mellom Honningsvåg og henholdsvis Nordkapp og Honningsvåg lufthavn, Valan. Hurtigruten ankommer Honningsvåg to ganger daglig; en gang i retning Bergen med Havøysund i Måsøy og Hammerfest som neste stoppesteder og en gang i retning Kirkenes med Kjøllefjord i Lebesby og Mehamn i Gamvik som neste stoppesteder. Som i andre norske fylker mottar busstilbudet i Finnmark støtte fra fylkeskommunen. Den store strømmen av Nordkappturister bidrar også til at det er to bilutleieselskaper i Honningsvåg, både Avis og Nordkapp Bilservice, samt et lokalt taxi-tilbud ved Nordkapp Taxi. Nordkapp Bilservice har også en ladestasjon for el-biler i Honningsvåg, mens kommunesenteret også har to bensinstasjoner ved Circle K og Shell. I tillegg til bil og buss er det flere tilreisende som tar seg fra Honningsvåg til Nordkapplatået både til fots og på sykkel.

Nordkappturismen er også viktig for å holde passasjergrunnlaget oppe for den lokale lufthavnen, Honningsvåg lufthavn, Valan. Lufthavnen er forbundet med daglige ankomster og avganger til og fra Tromsø og Hammerfest i sørvest og Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vadsø og Kirkenes i sørøst. Ruten inngår i Avinors regionale rutenett for norsk luftfart og opereres i dag av Widerøe. Den bidrar også til noe trafikk i de to regionale lufthavnene i Nord- og Vest-Finnmark, Alta lufthavn og Lakselv lufthavn, Banak, hvor Norwegian og SAS også operer.

5.2.3. Detaljhandel

Med referanse til Figur 5-1 over er detaljhandelen i Nordkapp 1,7 ganger så omfattende som i andre bygdesenter- og periferiregioner i Nord-Norge. En relativ omfattende detaljhandel lokalt gir innbyggerne i Nordkapp og til en viss grad andre områder berørt av Nordkappturismen to fordeler: For det første får de tilgang til et bredere produktspekter enn de ellers ville ha hatt. For det andre medfører større detaljhandel høyere konkurranse, slik at prisnivået blir noe lavere.

5.2.4. Opplevelsestjenester

Nordkappturismen øker opplevelsestilbudet i Nordkapp og for andre områder hvor Nordkappturistene ferdes. Den konvensjonelle opplevelsesbransjen i Nordkapp er vel tjue prosent større enn opplevelsesbransjene i andre bygdekommuner i Nord-Norge, hvilket fremgår av Figur 5-1. Tallet er imidlertid i realiteten høyere, fordi aktører innen overnattingssegmentet, da først og fremst Scandic Hotels, står for betydelige tilbud av opplevelsestjenester som ikke er inkludert i sammenlikningen over. Blant annet gjelder dette selve

Nordkapplatået, som utgjør Nord-Norges mest besøkte turistdestinasjon. Dersom man inkluderer Nordkapplatået, er opplevelsestilbudet langt høyere enn i andre bygdekommuner i Nord-Norge; 14,7 ganger høyere målt ved opplevelsesomsetning per innbygger. Nordkapplatåets aktivitetstilbud kommer Nordkapps innbyggere til gode, men er naturligvis ikke tilsvarende mye mer relevant for Nordkapps innbyggerne.

Forbrukerrådet (2016) sin kommunistest viser at Nordkapp kommunes innbyggere er langt mer tilfredse med fritids- og kulturtjenestene i kommunen enn det øvrige tjenestetilbudet. Nordkapp kommune har også 27 prosent høyere nettodriftskostnader rettet mot kultur enn landsbasis. Kommunen huser også to stier for vandring, som inkluderer to DNT-hytter. Turister er naturligvis langt på vei avgjørende for bærekraften i det kommersielle aktivitetstilbudet og er i tillegg viktig for opprettholdelsen av offentlige tilskudd til kultur og friluftsliv.

5.2.5. Andre infrastrukturtjenester

Andre infrastrukturtjenester enn transport inkluderer infrastruktur for bredbånd og mobile basestasjoner, infrastruktur for elektrisitet- og vannforsyning, og renovasjons- og søppelhåndteringssystemer. For disse tjenestene er markedsgrunnlaget i Nordkapp og i nabokommunene relativt lite enten man inkluderer turister eller ikke. Nordkapp turismen vil derfor neppe gjøre disse infrastrukturinvesteringer noe særlig mindre avhengig av offentlig støtte, men økt markedsgrunnlag kan likevel gi positive impulser i tilfeller der private aktører står for medfinansiering av drift og utbygginger av infrastruktur.

5.2.6. Andre persontjenester

Nordkapp turistene etterspør også persontjenester blant annet knyttet til helse og beredskap i Nordkapp og andre kommuner de drar innom. Dette innebærer i utgangspunktet at det er enklere å opprettholde et mer omfattende tjenestetilbud for disse tjenestene. Sesongfluktasjoner kan imidlertid bidra til å skape trengsel for disse tjenestene i høysesongen og dermed behov for sesongbemanning. Generelt bidrar hytteturismen i regionen også til de lokale næringene for bygg og anlegg og eiendomsdrift, men denne turismen er mindre knyttet til driften av Nordkapplatået med tilhørende Nordkapp turisme. Helhetsbildet er likevel at Nordkapp turismen bidrar til at innbyggerne i Nordkapp får et bredere tilbud av persontjenester enn de ellers ville ha hatt.

5.3. Konsekvenser av driftsnedleggelse for den lokale bosetnings- og næringsdynamikken

Bedret servicetilbud og reiselivsnæringens aktiviteter bidrar til å gjøre Nordkapp og øvrige regioner berørt av Nordkapp turismen mer attraktive både for næringslivet og innbyggere. Nordkapp turismen kan også stimulere produktivitet og prismarginer i det lokale næringslivet og derved bidra til økt lønnssevne og lønnsomhet. De viktigste effektene er oppsummert under.

5.3.1. Bo- og arbeidsmarkedsattraktivitet

Vi har tidligere vist at Nordkapplatået både sysselsetter folk i Nordkapp i delkapittel 4.1 og at platået bidrar til å skape arbeidsplasser innen reiselivet i Nordkapp, Finnmark for øvrig og resten av landet. Dette vil igjen danne grunnlag for ytterligere arbeidsplasser i Nordkapp og andre regioner som berøres av Nordkapp turismen gjennom reiselivets lokale leverandørimpulser og forbruket til de som jobber i næringen. Et viktig poeng her er at Nordkapp og flere av de andre områdene som påvirkes av Nordkapp turismen utgjør områder med begrensete arbeidsmarkeder. Nordkapp turismen er den klart viktigste aktiviteten for å trekke økonomiske ressurser inn til Nordkapp kommune fra både andre regioner i Norge og andre land. Eksportnæringer i grisgrendte strøk har en

helt sentral rolle for bo- og arbeidsmarkedet ved at inntektene både finansierer en betydelig andel av de ansatte i næringslivet, både direkte og indirekte, men også de ansatte i næringslivet skaper et behov for kommunale tjenester som skoler og helsetjenester. Dermed legger eksportinntektene fra Nordkappturismen grunnlag for betydelig sysselsetting i både offentlig og privat sektor og forebygger sentralisering i Nordkapp og øvrige regioner som berøres.

Et mer dynamisk arbeidsmarked fører til at Nordkapp og andre regioner påvirket av Nordkappturisme blir mer attraktivt for arbeidstakere. Det blir lettere for par å finne jobb, og flere arbeidstakere har mulighet til å bytte jobb uten å måtte forlate regionen. Det kan også bidra til å forebygge arbeidsledighet og at folk faller utenfor arbeidsmarkedet i deler av den lokale økonomien som ikke er direkte bundet opp mot reiselivet. Flere unge arbeidstakere i regionen betyr også flere barn, som vil være viktig for opprettholdelse av barnehager og skoler.

En eventuell avvikling av driften på Nordkappplatået vil også utgjøre følelsesmessige påkjenninger for de berørte. Det er en påkjenning for en selv og ens familie å miste jobben, og det er også gjerne en påkjenning å måtte flytte fra sitt hjem og sitt lokalsamfunn for å finne ny jobb. Masseoppsigelser gjør også noe med stemningen og framtidsutsiktene i Nordkapp og de andre områdene som berøres, både for innbyggerne og andre med lokal tilknytning. Disse følelsesmessige påkjenningene utgjør en vesentlig samfunnsøkonomisk kostnad ved en eventuell driftsavvikling på Nordkappplatået.

Vi så i delkapittel 5.1 at reiselivsnæringen bidrar til et relativt omfattende tjenestetilbud for de som bor i Nordkapp. Det vil også være positivt for bostedsattraktiviteten i Nordkapp og andre kommuner berørt av Nordkappturismen. Kort oppsummert ville bo- og arbeidsmarkedattraktiviteten i Nordkapp og andre kommuner påvirket av Nordkappturismen vært lavere uten Nordkappturismen.

5.3.2. Næringslivsattraktivitet

Reiselivet har lenge vært en bærebjelke for næringslivet i Nordkapp og et stort satsningsområde for kommunen (Nordkapp kommune 2005 og 2011b), som en nedleggelse av Nordkappplatået ville satt langt tilbake. I delkapitler 4.1 og 4.2 så vi at Nordkappplatået stimulerer til økt økonomisk aktivitet i Nordkapp både direkte ved egen sysselsetting og indirekte i Nordkapp og andre kommuner gjennom å stimulere Nordkappturismen. Det er også et poeng at denne aktiviteten gir positive impulser hos leverandørene til Nordkappplatået og reiselivsnæringen generelt. Vi har ikke kvantifisert disse ringvirkningene, fordi disse impulsene i stor grad vil erstattes ved annen økonomisk aktivitet om driften på platået legges brakk. Det faktum at disse leverandørene eksisterer og velger å levere til Nordkappplatået og reiselivsbedrifter knyttet til Nordkappturismen fremfor leveranser til alternative kunder tyder imidlertid på at det er positive nettoringvirkninger i de tilhørende verdikjedene. Reiselivsnæringen skiller seg fra en del andre næringer lokalt ved at den innebærer tjenesteeksport fra regionen. Eksportrettet virksomhet er viktige for at regioner skal være selvberget og ikke for avhengige av offentlige overføringer. Meraktiviteten i Nordkapp som følger av reiselivet fører også til at det blir lettere å etablere seg for entreprenører i verdikjedene knyttet til reiseliv og husholdningstjenester.

I økonomisk faglitteratur fremheves det også at opphopning av økonomisk aktivitet kan stimulere til høyere produktivitet i næringslivet gjennom økt konkurranse og flere synergieffekter mellom næringsaktører. På den ene siden kan økt konkurranse bidra til at ineffektive selskaper blir utkonkurrert (Krugman 1980 og Melitz 2003), at selskapene blir mer disiplinerte i konkurransen, og at misbruket av markedsrett blir mindre utbredt. På den andre siden kan synergier i næringslivet oppstå som følge av mer deling av fellesressurser, bedre samsvar i arbeidsmarkedet og læring mellom selskapene (Marshall 1890 og Duranton and Puga 2004). Disse effektene vil trolig være begrensede på et lite sted som Nordkapp og skal ikke overvurderes. Det er likevel trolig at økt

økonomisk aktivitet har noen positive virkninger av denne typen, blant annet i form av litt større konkurranse lokalt, et noe større lokalt jobbmarked og noe bedret infrastruktur.

5.4. Konsekvenser av driftsnedleggelse for den lokale beredskapen

Driften på Nordkapplatået er viktig for sikkerhetsberedskapen i Nordkapp. En del turister og lokale beboere vil ferdes på Nordkapp uavhengig av om Nordkapplatået er i drift eller ikke. For besøkende i området vil sikkerhetsberedskapen svekkes betydelig uten en organisert destinasjon. Erfaringer fra populære uorganiserte reisemål i spektakulær norsk natur som Trolltunga og Kjerag tilsier relativt høy risiko for alvorlige ulykker og behov for kostbare redningsaksjoner. I tillegg til å omfatte spektakulære utsiktspunkt med utfordrende topografi for turgåere er Nordkapp kjent for et røft klima med betydelige bølger og vind, og relativt lave temperaturer både til lands og til havs. Uorganisert ferdsel av folk som i mindre grad er kjent i området vil øke risikoen for ulykker og kritiske situasjoner.⁶ Økt behov for redningsaksjoner innebærer imidlertid at ressurser må tas fra andre steder og kan være spesielt utfordrende og kostbart å få dekket i en stor perifer region som Nord-Finnmark.

Det er også et poeng at en avvikling av Nordkapplatået kan øke ferdselen på andre mindre fremkommelige odder i Nord-Finnmark. De mest aktuelle alternative destinasjonene er Knivskjelodden og Kinnarodden. Knivskjelodden er Norges nordligste punkt utenom Svalbard, men er mindre kjent enn Nordkapp på grunn av lav fremkommelighet og mangelen på en tungt markedsført og organisert destinasjon. Odden ligger nordvest for Nordkapp på Magerøya i Nordkapp kommune, 1450,7 meter lenger nord enn Nordkapplatået. Den nås ved en åtte kilometer lang sti fra Nordkappveien på Europaveien, 7 kilometer sør fra Nordkapplatået. Kinnarodden ligger på halvøya Nordkinn på grensen mellom Lebesby og Gamvik. Odden er det europeiske fastlandets faktisk nordligste punkt, da både Nordkapp og Knivskjelodden ligger på øya Magerøy. Kinnarodden kan nås ved en 23 kilometers lang gangsti fra Mehamn. Utilgjengeligheten til Knivskjelodden og Kinnarodden gjør sikkerheten til besøkende vanskelig å håndtere sammenliknet med sikkerheten på og på vei til Nordkapplatået. Dette vil antakelig utgjøre et økende problem om driften av Nordkapplatået legges ned. Geografien i Nord-Finnmark med markering av Norges tre nordlige ytterpunkter utenom Svalbard er illustrert i Figur 5-2 under.

⁶ Det er verdt å merke seg at Finansdepartementets (2014) veileder anbefaler å verdsette et voksent menneskeliv til en verdi tilsvarende 32,5 millioner 2016-kroner i samfunnsøkonomiske analyser av helseøkonomiske og sikkerhetsrelaterte tiltak. Menneskelivet til et barn anbefales å verdsettes til det dobbelte.

Figur 5-2: Kart over Nord-Finnmark og Norges tre nordlige ytterpunkter utenom Svalbard. Kilde: Wikipedia (2016)



5.5. Konsekvenser av driftsnedleggelse for miljøet lokalt og globalt

Drift på Nordkapplatået har både positive og negative virkninger for miljøet. På den ene siden innebærer økt ferdsel til Nordkapp og turisme til regionen miljøutslipp knyttet til transport, da først og fremst i form av klimautslipp. En del av disse utslippene ville også funnet sted om de tilreisende isteden valgte alternative destinasjoner. Like fullt innebærer Nordkapplatåets perifere beliggenhet at utslippene for å ta seg til denne destinasjonen er relativt høye. Trenden i retning av mer klimavennlige fremkomstmidler tilsier imidlertid at miljøutfordringen ved langdistansereiser blir mindre i fremtiden.

På den andre siden vil en driftsnedleggelse på Nordkapplatået føre til noe økt uorganisert ferdsel på Nord-Finnmarks nordlige ytterpunkter, hvilket igjen vil lede til noe økt miljøforurensing lokalt. Reindriften har lange tradisjoner på Magerøya, og store mengder reinsdyr beiter på Magerøya og på fastlandet om sommeren. I kalvingsperioden kan det potensielt oppstå konflikter, hvis det er for mye menneskelig aktivitet i området. Nordkapphalvøya er et populært friluftsområde både for turister og lokalbefolkning. Dette har medført en del slitasje av opparbeidede turløyper og kan gå ut over flora og planteliv der ferdsel blir størst. Økt turisme i andre områder kan også medføre lokale miljøutfordringer i de respektive områdene, skjønt det er vanskelig å overskue disse.

Nordkapplatået har dermed trolig en positiv miljøvirkning for Finnmark, mens effekten globalt avhenger hvordan man vektet de miljøeffektene i forhold til hverandre. Det er grunn til å understreke at miljøeffektene knyttet til drift i Nordkapplatået er relativt beskjedne, sammenliknet med de andre effektene som er gjennomgått.

A. Appendiks: Metodisk bakgrunnsdokumentasjon

I dette appendikset gjennomgår vi metodisk bakgrunnsdokumentasjon, inkludert kildene i våre kartlegginger i delappendiks A.1 og vår metodiske tilnærming i delkapittel A.2.

A.1 Kilder benyttet i våre kartlegginger

I denne studien har vi benyttet oss av følgende kilder:

- **Menons aktivitets- og regnskapsdatabase** med resultat og balanseposter for norske virksomheter og foretak, som bygger videre på Foretaksregisteret i Brønnøysund og dekker anslagsvis 95 prosent av næringslivet. Vi har i tillegg koblet på statistikk fra Statistisk sentralbyrås foretaksstatistikk for selvstendig næringsdrivende for å dekke de resterende fem prosentene av næringslivet. Databaseen inneholder også en reiselivspopulasjoner for virksomheter som retter seg mot tilreisende, der reiselivsnæringen deles inn i bransjene persontransport, overnatting, servering, opplevelser, formidling og turishandel.
- **Eksterne statistikkilder**, derunder Statistisk sentralbyrås nasjonalregnskapsstatistikk og statistikker rettet mot reiselivet spesifikt, gjestedøgnstatistikk fra Statistikknett, forbruks- og besøksundersøkelser foretatt i regi av Epinion
- **Informasjonsinnhenting fra informerte parter**, derunder oppdragsgiver ved Knut Sigurd Pettersen i Scandic Alta, og Ole Jacob Woll og Gisle Evensen i Rica Eiendom, samt fra Gunnar Nilssen i NHO Reiseliv Nord-Norge
- **Diverse tidligere studier kartlagt gjennom vår litteraturstudie**, jamfør vår referanseliste bakerst i rapporten

A.2 Metodisk tilnærming

I dette delappendikset gjennomgår vi den metodiske tilnærmingen i vår studie, inkludert beregning av forbrukstall og besøkstall, og Menons modell for økonomisk omstilling.

A.2.1 Beregning av forbrukstall

Nordkappturistene legger igjen betydelige beløp på reise i Finnmark og resten av landet. Vi har beregnet det totale forbruket for Nordkappturistene med utgangspunkt i Innovasjon Norges Turistundersøkelse for sommeren 2015 (Epinion 2015b) og Cruiseundersøkelsen fra 2014 (Epinion 2015a). Her har Innovasjon Norge og Epinion beregnet både turistforbruket og reiselengde til ulike nasjonaliteter på rundreise og cruise. På bakgrunn av Innovasjon Norges undersøkelser, data på besøkstall og reisemåte for Nordkappturistene, samt antakelser om hvor stor andel av reisene som skjer i henholdsvis Finnmark og resten av landet, har vi kommet fram til totalt forbruk per segment og del av landet. Se tabeller på antatt forbruk og reiselengde per nasjonalitet/segment i tabellene under. Merk at vi holder forbruket knyttet til selve besøket ved Nordkapphallen utenfor beregningene. Ellers legger vi til grunn at rundt 60 prosent av forbruket til privat- og gruppereisende legges igjen i Finnmark, 40 prosent av forbruket til hurtigrutepassasjerene, og 25 prosent av cruisepassasjerenes forbruk. Grunnen til dette er at rundreiseturistene på land ofte reiser mest rundt i Finnmark og Nord-Norge ellers, mens Hurtigruteturistene gjerne kun besøker én annen havn i Finnmark (Kirkenes) i tillegg til Nordkapp, mens cruiseturistene i stor grad kun besøker Nordkapp i Finnmark.

Grunnen til at gruppeturister som har vært innom Nordkapphallen legger igjen mest penger skyldes at gruppeturister i større grad er utlendinger som reiser over lengre tid og bruker mer penger, mens privatreisende

besøkende i større grad er nordmenn som reiser kortere. Vi tror imidlertid at privatreisende legger igjen en større andel av feriebudsjettet i Finnmark, nettopp fordi man er på litt kortere ferie og i mindre grad reiser på rundreise på tvers av hele kysten.

Når det gjelder cruiseturister så rapporterer Innovasjon Norge at en gjennomsnittlig cruiseturist er innom fra 4,1 til 5,4 havner i løpet av reisen, avhengig av nasjonalitet. Cruiseturistenes dagsforbruk spenner fra 633 kroner for briter til 1528 kroner for søreuropeere, målt i 2016-kroner, inflasjonsjustert fra 2014. Vi antar at ett av fire havnebesøk er i Finnmark fylke, da det stort sett kun er vanlig å besøke Nordkapp, mens man av og til besøker andre havner som for eksempel Hammerfest eller Kirkenes. Når det kommer til passasjerer med Hurtigruten, så antar vi at Hurtigrutepassasjer er innom fra 4,1 til 5,4 havner i løpet av reisen. Det er den samme antakelsen som for cruiseturismen, men forbruket er halvparten av cruisepassasjerenes. Antakelsen er basert på at Hurtigruten stort sett ligger omtrent halvparten så lang tid i havn sammenliknet med utvalget i Innovasjon Norges cruiseundersøkelse; 3,5 timer mot 7 timer (Epinion 2015a). Antakelsen og beregningen er kvalitetssikret gjennom et prosjekt Menon har gjennomført for Hurtigruten i 2016.

I Tabell A-1 under viser vi besøkstall og antakelser for privatreisende til Nordkapp på tvers av nasjonaliteter.

Tabell A-1: Besøksstatistikk og antakelser for privatreisende til Nordkapp, fordelt på nasjonalitet. Kilde: Menon (2016)

Nasjonalitet	Antall besøkende	Antall dager på reise	Andel i		Kilde
			Finnmark (Menons antakelse)	Forbruk per gjestedøgn (inf. just.)	
Norsk	12 306	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Svensk	2 703	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Dansk	1 364	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Finsk	5 301	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Britisk	699	10.7	40 %	2 318	Turistundersøkelsen sommer 2015
Tysk	13 690	15.5	25 %	981	Turistundersøkelsen sommer 2015
Østerrike	1 492	15.5	25 %	981	Turistundersøkelsen sommer 2015
Italia	4 757	13.8	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Fransk	2 871	13.2	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Spansk	1 772	13.8	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Sveits	2 386	18.0	25 %	1 295	Turistundersøkelsen sommer 2015
Benelux	3 581	17.7	25 %	752	Turistundersøkelsen sommer 2015
Sør-Amerika	81	10.3	25 %	2 542	Turistundersøkelsen sommer 2015
Vest-Europa	2 293	9.1	55 %	1 566	Turistundersøkelsen sommer 2015
Øst-Europa	5 298	9.1	55 %	1 566	Turistundersøkelsen sommer 2015
Nord-Amerika	534	10.7	40 %	3 210	Turistundersøkelsen sommer 2015
Asia	1 143	5.3	65 %	4 004	Turistundersøkelsen sommer 2015
Afrika	42	10.3	40 %	2 511	Turistundersøkelsen sommer 2015
Australia	158	10.3	40 %	2 511	Turistundersøkelsen sommer 2015

I Tabell A-2 under viser vi besøkstall og antakelser for gruppereisende til Nordkapp på tvers av nasjonaliteter.

Tabell A-2: Besøksstatistikk og antakelser for gruppeturister til Nordkapp, fordelt på nasjonalitet. Kilde: Menon (2016)

Nasjonalitet	Antall besøkende	Antall dager på reise	Andel i Finnmark (Menons antakelse)	Forbruk per gjestedøgn (inf. just.)	Kilde
Norsk	1 792	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Svensk	1 094	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Dansk	3 988	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Finsk	190	7.2	65 %	1 436	Turistundersøkelsen sommer 2015
Britisk	819	10.7	40 %	2 318	Turistundersøkelsen sommer 2015
Tysk	29 462	15.5	25 %	1 268	Tyske turister sommer 2014
Østerrike	2 507	15.5	25 %	1 268	Turistundersøkelsen sommer 2015
Italia	2 361	13.8	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Fransk	3 997	13.2	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Spansk	1 333	13.8	40 %	1 999	Turistundersøkelsen sommer 2015
Sveits	1 533	18.0	25 %	1 295	Turistundersøkelsen sommer 2015
Benelux	2 014	17.7	25 %	752	Turistundersøkelsen sommer 2015
Sør-Amerika	30	10.3	25 %	2 542	Turistundersøkelsen sommer 2015
Vest-Europa	533	9.1	55 %	1 566	Turistundersøkelsen sommer 2015
Øst-Europa	1 721	9.1	55 %	1 566	Turistundersøkelsen sommer 2015
Nord-Amerika	771	10.7	40 %	3 210	Turistundersøkelsen sommer 2015
Asia	5 918	5.3	65 %	4 004	Turistundersøkelsen sommer 2015
Afrika	49	10.3	40 %	2 511	Turistundersøkelsen sommer 2015
Australia	817	10.3	40 %	2 511	Turistundersøkelsen sommer 2015

I Tabell A-3 under viser vi besøkstall og antakelser for cruiseturister til Nordkapp på tvers av nasjonaliteter.

Tabell A-3: Besøksstatistikk og antakelser for cruiseturister til Nordkapp, fordelt på nasjonalitet. Kilde: Menon (2016)

Nasjonalitet	Antall besøkende	Antall havne-besøk	Andel i Finnmark (Menons antakelse)	Forbruk per gjestedøgn (inf. just.)	Kilde
Norsk	6 776	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Svensk	-	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Dansk	313	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Finsk	333	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Britisk	6 781	4.5	25 %	643	Cruiseundersøkelsen 2014
Tysk	33 433	4.1	25 %	803	Cruiseundersøkelsen 2014
Østerrike	2	4.1	25 %	803	Cruiseundersøkelsen 2014
Italia	6 625	4.9	25 %	1 552	Cruiseundersøkelsen 2014
Fransk	4 922	4.9	25 %	1 552	Cruiseundersøkelsen 2014
Spansk	12 679	4.9	25 %	1 552	Cruiseundersøkelsen 2014
Sveits	107	4.1	25 %	803	Cruiseundersøkelsen 2014
Benelux	446	4.1	25 %	803	Cruiseundersøkelsen 2014
Sør-Amerika	10	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Vest-Europa	2 345	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Øst-Europa	107	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Nord-Amerika	6 262	5.4	25 %	1 020	Cruiseundersøkelsen 2014

Asia	10	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Afrika	-	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014
Australia	194	5.0	25 %	999	Cruiseundersøkelsen 2014

I Tabell A-4 under viser vi besøkstall og antakelser for Hurtigruteturister til Nordkapp på tvers av nasjonaliteter.

Tabell A-4: Besøksstatistikk og antakelser for Hurtigruteturister til Nordkapp, fordelt på nasjonalitet. Kilde: Menon (2016)

Nasjonalitet	Antall besøkende	Antall havnebesøk	Andel i Finnmark (Menons antakelse)	Forbruk per gjestedøgn (inf. just.)	Kilde
Norsk	6 487	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Svensk	1 326	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Dansk	1 196	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Finsk	146	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Britisk	7 312	4.5	40 %	322	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Tysk	23 346	4.1	40 %	401	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Østerrike	480	4.1	40 %	401	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Italia	1 727	4.9	40 %	776	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Fransk	4 296	4.9	40 %	776	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Spansk	621	4.9	40 %	776	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Sveits	1 516	4.1	40 %	401	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Benelux	1 426	4.1	40 %	401	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Sør-Amerika	56	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Vest-Europa	190	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Øst-Europa	275	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Nord-Amerika	1 220	5.4	40 %	510	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Asia	1 687	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Afrika	12	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon
Australia	621	5.0	40 %	500	Cruiseundersøkelsen 2014 / Menon

A.2.2 Beregning av besøkstall

Nordkappplatået gir gjennom Nordkappturismen positive impulser for turismen både i Finnmark og Norge. Ved å ta basis i markedsundersøkelser og rapporter om reiselivet i Nord-Norge ønsker vi å anslå hvor viktig Nordkapp er for ulike typer turistenes motivasjon for å reise i Finnmark og Nord-Norge. Vi beregner betydningen av Nordkapp på bakgrunn av antakelser om hvor viktig attraksjonen er for ulike nasjonaliteter på privatreise, gruppereise, cruise og Hurtigruten. Videre lager vi tre anslag for å ta høyde for at det er stor usikkerhet i antakelsene våre.

I delkapittel 2.2 gjennomgikk vi flere studier som belyste Nordkappturismens viktighet for reiselivet i Finnmark og Norge for øvrig. Når Menon ønsker å kvantifisere hvordan en driftsstopp ved Nordkapphallen ville påvirket Nordkappturismen og reiselivet i Norge og Finnmark, må vi «oversette» resultatene fra markedsundersøkelsen til Barstad og Nilsen (2010) og andre studier om Nordkapps posisjon til antakelser om hvor betydningsfull Nordkapphallen er for turistenes reisemotivasjon.

Selv om Nordkapp er åpenbart er en viktig motivasjonsfaktor for turistene som har valgt å feriere i landet, så ville nok mange likevel valgt å reise til Norge, uavhengig av Nordkapp. Innovasjon Norges undersøkelse av

rundreiseturister sommersesongen 2014 viser at 70 prosent av rundreiseturistene har vært innom tre landsdeler på reisen, og at de er 14 dager på tur i gjennomsnitt (Epinion 2014). Nordkappturistene er sannsynligvis som andre rundreiseturister ved at de velger å besøke og oppleve flere deler av landet på sine rundturer.

Samtidig tyder en rekke undersøkelser på at Nordkapp er svært viktig for turistene som besøker Nordkapp. Ser man på resultatene i markedsundersøkelsen til Barstad og Nilsen (2010) skårer faktisk et besøk på Nordkapp høyere enn totalopplevelsen av reisen i Nord-Norge blant Nordkappturistene (Barstad og Nilsen 2010). Dette kan tyde på at turistene føler at et besøk ved Nordkapp er en begivenhet utenom det vanlige.

Finnmark reiseliv har relativt små ressurser (Enger, Jordell og Holmen 2012), med fire kun mindre destinasjonsselskaper i drift (Hammerfest Reiseliv, Nordkapp Reiseliv, Visit Porsanger og Visit Nordkyn). En nedleggelse av Nordkappplatået ville derfor trolig vært ekstra vanskelig å håndtere for næringen. Nordkappturismen er også viktig for rundreisende i Nordland og Troms (Mimir 2006). Forum for reiseliv (2011) påpeker i sitt strategidokument for styrking av nordnorsk reiseliv at opplevelsessenteret på Nordkapp er essensiell for overnattingsvirksomheten i Nordkapp kommune.

I vårt referansescenario har vi laget antakelser om bortfall av Nordkappturister til Norge, dersom Nordkapphallen ikke var i drift. Vi ønsker ikke å overvurdere Nordkapphallens betydning, men samtidig tror vi at hallen skaper mye besøk og er en av de aller viktigste årsakene til at turister velger å reise til Finnmark. Vi har derfor sagt at 10 prosent av rundreiseturistene som besøker Nordkapp i dag, ville ha droppet Finnmark fra rundreisen dersom Nordkapphallen var stengt. 40 prosent av disse igjen vil droppe rundreisen i sin helhet, og velge et annet ferieland.

Kjente reiselivsfyrårn, som Nordkapp, er av størst betydning for turistenes reisebetydning i de tilfeller lokalkjennskap til området ellers er liten og når reiseformen i seg selv er viktig. Eksempelvis er gjerne turistene fra andre verdensdeler sin kjennskap til Norge som reisemål relativt lavere, og da blir ikoner som Nordkapp viktigere for turistenes reisebetydning. I tillegg kan man anta at turister fra andre verdensdeler kan vurdere å reise til andre lignende reisemål over hele verden, som for eksempel New Zealand, eller Chile. Jo kortere det er mellom turistens bosted og Nordkapp, desto mindre sannsynlig er det at turistene har vurdert å reise til andre liknende destinasjoner i andre verdensdeler.

Vi tror ellers at gruppereisende, cruiseturister og Hurtigruteturister vil være i større grad avhengig av, og ønske, et besøkssenter som Nordkapphallen ved sitt besøk til attraksjonen, sammenliknet med turister som reiser på egenhånd. Særlig cruiseturister, men også gruppereisende og Hurtigruteturister, ønsker i størst mulig grad å få tilrettelagt sine opplevelser, og dermed vil besøkshallen påvirke disse segmentenes besøkstall i større grad enn for privatreisende. Basert på våre kartlegginger og diskusjoner over gjør vi i Tabell A-5 under antakelser om hvordan en driftsnedleggelse av Nordkappplatået påvirker tilstrømmingen av turister til Norge, fordelt på reisesegment og nasjonalitet.

Tabell A-5: Antakelser om hvor mange av turistene som ikke ville besøkt Finnmark dersom Nordkapphallen ble lagt ned, delt inn etter grupper av nasjonaliteter og reisemåter. Referansescenario. Kilde: Menon (2016)

Nasjonalitet/reisemåte	Privat	Gruppe	Cruise	Hurtigruten
Norge	4 %	5 %	5 %	5 %
Danmark	8 %	10 %	15 %	15 %
Sverige og Finland	20 %	20 %	15 %	15 %
Europa	10 %	15 %	20 %	15 %

Asia	10 %	20 %	40 %	35 %
Resten av verden	10 %	20 %	40 %	35 %
Vektet gjennomsnitt	10 %	15 %	20 %	15 %

Hvis Nordkapphallen ble nedlagt og Finnmark opplevde bortfall av turistene i henhold til tabellen over, så ville også andre deler av Reiselivs-Norge oppleve bortfall av rundreiseturister, cruiseturister og Hurtigruteturister, om enn ikke like stort bortfall som i Finnmark. Vi antar at rundt halvparten av turistene som ikke lenger reiser til Finnmark, vil legge ferien til andre deler av landet.⁷

A.2.3 Menons modell for økonomisk omstilling

I vår kvantifisering av viktigheten av Nordkappplatået og dermed også virkningene av en potensiell nedleggelse av platået har vi benyttet Menons modell for økonomisk omstilling. Modellen sammenlikner den økonomiske utviklingen ved et tiltak med en referansebane. I vårt tilfelle utgjør en hypotetisk nedleggelse av Nordkappplatået tiltaket, mens videre drift tilsvarer referansebanen.

Vi har i våre beregninger sett på nåverdien av opprettholdelse av drift på Nordkappplatået over en tjueårsperiode. Analyseperioden er satt til tjue år for å kunne belyse den langsiktige betydningen av Nordkappplatået, samtidig som usikkerheten knyttet til effekten ikke blir for stor. I tråd med veiledningene til Finansdepartementet (2014) og Direktoratet for økonomistyring (2014) har vi benyttet oss av en diskonteringsrate på fire prosent, som innebærer at man legger mindre vekt på fremtiden enn nåtiden, for eksempel fordi man regner med at fremtidens generasjoner vil være rikere eller at ekstreme hendelser gjør fremtiden mindre relevant. Ut ifra samme veiledere måler vi tallene i faste konsumpriser, der vi bruker konsumprisindeksen til å beregne 2016-priser.

Bortfallet av turistforbruk ved driftsstans på Nordkappplatået vil ha konsekvenser for sysselsettingen knyttet til Nordkappturismen. Vi anslår dette omfanget ved å kombinere tall for forbruksreduksjonen for ulike forbrukskategorier fra våre tidligere beregninger med næringsvise forholdstall mellom omsetning og sysselsetting, avledet fra Statistisk sentralbyrås Nasjonalregnskap. Vi avleder også andre nøkkeltall og nøkkelrelasjoner knyttet Nordkappturismen fra Nasjonalregnskapet. Når det gjelder Nordkappplatået, legger vi til grunn at alle de sysselsatte mister jobben ved driftsstopp på Nordkappplatået.

Vi har forutsatt at omsetningen på Nordkappplatået vokser i tråd med den historiske besøksveksten siden 1995 og at forbruksveksten for norske gjestedøgn fra 2007 til 2014. Outsourcingsgraden av omsetning, lønnsandelen av nettoverdiskaping og kapitalintensiteten antas konstante. I tråd med Finansdepartementets (2013) perspektivmelding antar vi en produktivitetsvekst på 1,3 prosent i årene fremover. Depresieringsratene er satt til fire prosent for eiendom og tjue prosent for mobil realkapital, i tråd med egne fastprisberegninger basert på nasjonalregnskapsstatistikk. Når det gjelder omstillingen av realkapitalen, antar vi at 90 prosent av den mobile realkapitalen og 10 prosent av eiendomskapitalen lar seg omstille. Man kan argumentere for at det vil være lettere å omstille kapitalen som sysselsettes mer sentrale strøk, og da særlig eiendomskapitalen. Samtidig er det mer sannsynlig at en del av denne kapitalen isteden vil bli investert i utlandet. Vi har derfor holdt oss til den samme antakelsen for Nordkappplatået, Nordkappturismen i resten av Finnmark og Nordkappturismen i Norge ellers.

⁷ Vi antar at 60 prosent av rundreiseturistene i bil, 50 prosent av rundreiseturistene, 40 prosent av cruiseturistene og 60 prosent av Hurtigrutepassasjerene vil reise til andre deler av landet i stedet.

Med henvisning til Salvanes og Møen (2009) sin studie av store industrinedleggelse i Norge gjør vi antakelser om omstillingen av arbeidskraften. Omstillingen for arbeidskraften er mest utfordrende i Nordkapplatået, fordi mange blir ledige på samme sted samtidig. Når det gjelder reiselivet i Finnmark for øvrig, vil omstillingen være krevende for deler av næringen som befinner seg på Nordkapp eller er tett knyttet opp mot Nordkappturismen. Utfordringen er mindre for det resterende reiselivet i Finnmark som får positive impulser fra Nordkappturismen i blant, men i mindre grad baserer seg på det. Når det gjelder resten av landet, er Nordkappturismens impulser spredt over mange forskjellige arbeidsplasser, slik at omallokering av arbeidskraften er mindre problematisk. Omstillingen vil være relativt enkel i storbyene sørpå og store byer i Nord-Norge som Bodø og Tromsø, og noe mer krevende i mer periferere områder som Nordkapp turistene reiser igjennom før de kommer til eller etter at de har dratt fra Finnmark, som grisgrendte strøk i Nordland og Troms.

Vi legger til grunn at 35 prosent av de ansatte ved Nordkapplatået går ledig etter et år og at deretter ti prosent finner seg jobb hvert år, hvilket er i tråd med hva som er vanlig for store industrinedleggelse i grisgrendte strøk. Det faktum at en del av de som jobber på Nordkapplatået er sesongarbeidere kan gjøre omstilling enklere. For å unngå for store problemer med mindre bibeskjeftigelse har vi omregnet sysselsettingstallene fra arbeidstimer til sysselsatte under Scandic Hotels anslag om at hver sysselsatte jobber 1 650 timer i året. På den annen side er noen av sesongarbeiderne utenlandske, hvilket skulle tilsi at en del av verdiskapingen blir flyttet ut av Norge etter omstilling. Samtidig er Nordkapp relativt avsidesliggende. I og med at disse virkningene går mot hverandre har vi ikke modellert dette eksplisitt og isteden valgt å legge standardforutsetningene til grunn. Tilsvarende antar vi at henholdsvis 25 og 10 prosent av de som må bytte jobb fra reiselivet i Finnmark og i resten av landet er ledige etter et år, med årlige reduksjoner på henholdsvis 20 og 40 prosent. Vi har lagt til grunn at de alternativt vil jobbe i andre ikke-kunnskapsintensive, private og markedsrettede tjenesteyrker, derunder handel, fastlandstransport, post og logistikk, annet reiseliv eller forretningsmessige støttetjenester.

Skatte- og stønadssatsene er samlet inn og beregnet av Menon. Satsene for lønnsinntekt tar hensyn til Finnmarksfradraget og at skattesystemet er progressivt. Når det gjelder selskapsskatten, tar vi hensyn til at den risikofrie renten trekkes fra skattegrunnlaget. Satsene for merverdiavgift tar hensyn til at noen næringer og aktiviteter har lavere sats enn den ordinære satsen og at merverdiavgiftsgrunnlaget reduseres ved internasjonal handel. Vi har også tatt høyde for at arbeidsgiveravgiftssatsene er lavere i perifere enn i sentrale strøk, med nullsatser i Finnmark. Næringsvise satser for nettoproduksjonsskatter er generelt avledet fra Nasjonalregnskapet, mens vi har lagt Nordkapp kommunens avgifter på billettinntekter ved Nordkapphallen til grunn for satsen for Nordkapplatået. Denne satsen debatteres, revideres og forhandles om jevnlig (se for eksempel Samuelson 2011 eller Bedriftskompetanse 2012), men vi har ikke lagt inn noen endringer fra dagens sats i våre beregninger. I beregningene for eiendomsskatt på næringsbygg tar vi høyde for lokale forskjeller og at byggs likningsverdi som regel ligger vesentlig under den faktiske verdien. Når det gjelder formuesskatten og utbytteskatten, har vi benyttet nasjonale gjennomsnittstall og benyttet oss av det faktum at bare vel halvparten av næringslivet eies av privatpersoner bosatt i Norge. Satser for arbeidsledighetstrygd og sosialstønad er avledet fra Skatteetaten og NAV. I tråd med Finansdepartementet (2014) anslår vi skattekilokostnaden av redusert skatteinngang og økte offentlige utgifter til 20 prosent av provenyeffekten på offentlige finanser.

Vår modell har Norge som observasjonsenhet og tar ikke med effekter for andre land. Vi har også foretatt forutsetninger på hvor mye av arbeidskraften og realkapitalen som forflytter seg mellom Finnmark og resten av landet ved omstilling. For arbeidskraften har vi lagt anslagene basert på alderssammensetningen, andel innflyttere, geografisk nærhet og sentraliseringstrender. For kapitalen legger vi til grunn at den er mobil innad i Norge, men at det er en svak tendens til å investere i samme region som tidligere.

En oversikt over våre forutsetninger er gitt i Tabell A-6 under.

Tabell A-6: Forutsetninger i Menons modell for økonomisk omstilling. Kilde: Menon (2016)

Forutsetninger		Nordkapplatået		Reiseliv i Finnmark		Reiseliv i Norge ellers	
Type sats	Kommentar	Drift	Alt.	Drift	Alt.	Drift	Alt.
Årlig vekst turistkonsum	Historisk Nordkapp, Scandic	1.0 %		1.0 %		1.0 %	
Årlig vekst besøksvolum	Historisk landsbasis, Menon beregning	0.9 %		0.9 %		0.9 %	
Outsourcingsgrad	Menon beregning på Scandic- og Nasjonalregnskapstall	27.5 %		47.6 %		49.0 %	
Lønnsandel av nettoverdiskaping	Menon beregning på Scandic- og Nasjonalregnskapstall	45.5 %		87.6 %		89.2 %	
Årlig vekst i nettoverdiskaping per sysselsatt	Perspektivmeldingen 2013	1.3 %	1.3 %	1.3 %	1.3 %	1.3 %	1.3 %
Kapitalslit eiendom	Nasjonalregnskapet og Menon beregning	3.5 %	3.5 %	3.5 %	3.5 %	3.5 %	3.5 %
Kapitalslit, mobil realkapital	Nasjonalregnskapet og Menon beregning	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %
Realkapital andel, eiendom versus mobil realkapital	Scandic, Nasjonalregnskap og beregninger basert på turisttall	88.2 %	80.0 %	76.3 %	80.0 %	82.0 %	80.0 %
Realkapital andel, mobil realkapital	Scandic, Nasjonalregnskap og beregninger basert på turisttall	11.8 %	20.0 %	23.7 %	20.0 %	18.0 %	20.0 %
Mobilitetsgrad, eiendom	Menon-antakelse basert på egne vurderinger		10.0 %		10.0 %		10.0 %
Mobilitetsgrad, mobil realkapital	Menon-antakelse basert på egne vurderinger		90.0 %		90.0 %		90.0 %
Vekst i kapitalintensitet	Menon-antakelse basert på SSB-statistikk	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
Andel uten jobb etter et år ved omstilling	Salvanes og Møen (2009)		35.0 %		25.0 %		10.0 %
Årlig reduksjon i folk uten jobb	Salvanes og Møen (2009)		10.0 %		20.0 %		40.0 %
Skattekilokostnadens andel av provenyeffekter for det offentlige	Finansdepartementet (2014)	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %	20.0 %
Dagpengesats	Skatteetaten og NAV		62.4 %		62.4 %		62.4 %
Årlig vekst i sosialstønad	Menon-antakelse basert på SSB-statistikk		1.0 %		1.0 %		1.0 %
Skatt på lønnsinntekt	Skatteetaten og beregning	24.1 %	25.7 %	22.6 %	25.7 %	22.6 %	25.7 %
Skatt på selskapsoverskudd	Skatteetaten og beregning	24.5 %	24.5 %	24.5 %	24.5 %	24.5 %	24.5 %
Merverdiavgift	Skatteetaten og beregning	23.8 %	21.6 %	21.6 %	21.6 %	21.6 %	21.6 %
Arbeidsgiveravgift	Skatteetaten og beregning	0.0 %	6.3 %	0.0 %	6.3 %	12.5 %	12.5 %
Utbytteskatt	Skatteetaten og beregning	0.0 %	12.5 %	12.5 %	12.5 %	12.5 %	12.5 %
Nettomerproduksjonsskatt	Skatteetaten og beregning	1.4 %	-0.2 %	-3.4 %	-0.2 %	-3.0 %	-0.2 %
Eiendomsskatt	Skatteetaten og beregning	0.7 %	0.2 %	0.2 %	0.2 %	0.2 %	0.2 %
Formueskatt	Skatteetaten og beregning	0.0 %	0.1 %	0.1 %	0.1 %	0.1 %	0.1 %
Finnmarks alternativandel for arbeidskraft	Menon-antakelse basert på SSB-statistikk		50.0 %		50.0 %		1.5 %
Finnmarks alternativandel for realkapital	Menon-antakelse basert på SSB-statistikk		10.0 %		10.0 %		1.5 %

Referanser

- Barstad, Å. og Nilsen, E. (2010). Nordkapp. Et fyrtårn i Nord-Norge?, Masteroppgave i strategisk ledelse og økonomi (MBA), Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning, Universitetet i Tromsø, November 2010.
- Bedriftskompetanse (2012). Vurdering av adkomstavgift på Nordkappplatået (lav sats), Hammerfest, oktober 2012.
- Bruvoll, A. og Toftdahl, H. (2014). NHOs Kommune-NM 2014, En rangering av kommuners og regioners vekstkraft og attraktivitet, Vista-rapport 2014/28.
- Direktoratet for økonomistyring (2014). Veileder i samfunnsøkonomiske analyser, september 2014.
- Duranton, G. and Puga, D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. Handbook of regional and urban economics, 4, 2063-2117.
- Enger, A. (2011a). Kartlegging av markedet for opplevelsesturisme: Menon Business Economics. Menon-publikasjon nr. 8/2011.
- Enger, A. (2011b). Kartlegging av turoperatører som formidler kulturturisme: Menon Business Economics.
- Enger, A., Jordell, H. og Holmen, R.B. (2012). Evaluering av organiseringen av NordNorsk Reiseliv, Menon-rapport nr. 47/2012.
- Enger, A., Iversen, E.K., Jakobsen, E.W., Holmen, R.B., Grünfeld, L.A. og Løvland, J. (2013). Sektoranalyse av reiselivsnæringen i Nord-Norge, Menon-publikasjon nr. 14/2013.
- Epinion. (2014a). Rundreiseturister sommer 2014. Oslo: Innovasjon Norge.
- Epinion. (2014b). Tyske turister 2014. Oslo: Innovasjon Norge.
- Epinion. (2015a). Cruiseundersøkelsen 2015. Oslo: Innovasjon Norge.
- Epinion. (2015b). Turistundersøkelsen sommersesongen 2015. Oslo: Innovasjon Norge.
- Finansdepartementet (2013). Perspektivmeldingen 2013, Meld. St. 12 (2012–2013).
- Finansdepartementet (2014). Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv., rundskriv R-109/14.
- Forbrukerrådet (2016). Kommunetest 2016, Testfakta.
- Forum for reiseliv (2011). Strategi for styrking av nordnorsk reiseliv, Dato: 19.07.2011.
- Gundersen og Jukvam (2013). Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner, Norsk institutt for by- og regionforskning, NIBR-rapport 2013:1.
- Juvik, L.H., Vaa, A., Mosaker, L. og Riise, S. (2004). Verso L'estrema Thule, Bibliografi over italienske reiser på Nordkalotten før 1945, Teksten bygger på en artikkel i bibliografien av Dr. Luigi G. de Anna, 19.10.04.
- Kreativ Industri (2015). Forstudie, Næringsvennlig kommune, Nordkapp kommune 2015.

- Krogh, L., Prebensen, N., Midtgard, M. R., Sletvold, O., og Viken, A. (1996). Nordkapp – fra hjørnestein til byggestein i Finnmarks reiseliv, Finnmarksforskning, Alta.
- Krugman, P.R. (1980). Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade. *The American Economic Review*, 70(5), 950-959.
- Løvland, J., Jervan, B., Mackay, M., Mackay, M., Bergsli, M., Fabritius, M. og Bulanova, O. (2013). Markedsanalyser for NordNorsk Reiseliv, Konkurrentanalyse, arbeidsnotat 1006/2013, Nordlandsforskning.
- Løvland, J., Jervan, B., Mackay, M., Mackay, M., Bergsli, M., Fabritius, M. og Bulanova, O. (2013). Markedsanalyser for NordNorsk Reiseliv, Turoperatøranalyse, arbeidsnotat 1007/2013, Nordlandsforskning.
- Marshall, A. (1890). *Principles of economics*, revised 1920. London: Mac-Millan.
- Melitz, M. J. (2003). The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity. *Econometrica*, 71(6), 1695-1725.
- Midtgard, M., Buanes, A., Aas, Ø., Qvenild, M. og Andersen, O. (2012). Turisme og reiselivsnæringen. Statusbeskrivelse, utviklingstrender og virkninger petroleumsvirksomhet, Norut Tromsø, Rapport nr.: 15/2012.
- Mimir (2006). Den veibaserte turismens bevegelsesmønster i Nordland og Sør-Troms, Oslo/Larvik 20.09.06.
- NHO (2014). Nærings-NM 2014, Næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner.
- Nordkapp kommune (2005). Næringsstrategier 2006/2007.
- Nordkapp kommune (2011a). Honningsvåg/Nordkapp info 2011-2012, turistinformasjon.
- Nordkapp kommune (2011b). Næringsstrategier 2012-2022.
- Nordkapp kommune (2015). Planprogram for Kommunedelplan for Nordkapp-halvøya.
- Salvanes, K.G. og Møen, J. (2009): Bedriftsnedlegging, omstillingsevne og regional mobilitet i norsk økonomi. Norges Handelshøyskole – Samfunnsøkonomisk debatt 14/09.
- Samuelsen, T. (2011). Nordkapplatået og Nordkapp kommune, Norsk friluftsliv.
- Senje, S. (1979). Nordkapp og Magerøya.
- Visit Nordkapp (2013). Nordkapp, On the top of the world, vinterbrosjyre.
- Visit Nordkapp (2013). Nordkapp, On the top of the world, sommerbrosjyre.