



POTENSIAL FOR ØKT PASSASJERTRAFIKK OG TURISME AV Å ÅPNE FOR PRE-CLEARANCE TIL USA OG FLYTRAFIKK OVER RUSSLAND

Oppsummering

Ringvirkningseffekter av økt transfer-aktivitet og turisme

Statlige inntekter

Appendix – følsomhetsanalyse, metode og beregningsgrunnlag

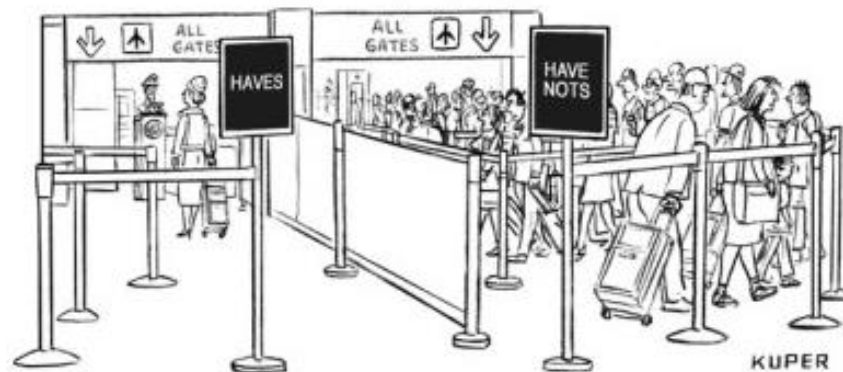
Norwegian kan mer enn doble antall internasjonale flyvninger til og fra Norge. To forutsetninger må da være på plass. Norwegian må gis mulighet til å fly over russisk luftrom, i likhet med SAS. Videre må det være mulig å gjennomføre amerikansk tollbehandling før en flyr til USA, slik det er mulig i Irland. Med disse forutsetninger på plass finner Norwegian et markedspotensial for om lag 180 interkontinentale flyvninger fra Norge. En slik økning i trafikken gi en markant økning utlendingers reiselivskonsum i Norge. Menon beregner et total effekt på verdiskaping på i overkant av 10 milliarder kroner og en sysselsettingseffekt på om lag 18 000. Verdiskapings- og sysselsettingseffektene er sterkt avhengig av i hvor stor grad en makter å få utenlandske flypassasjerer til å være i Norge. Jo lengre passasjerene blir, jo mer penger bruker de, og jo sterkere blir effektene.

Den korteste flyvbare veien mellom Nord-Amerika og Asia er over Skandinavia. Tollklarering i Norge og økt flyvning over Russland kan legge til rette for Norge og Oslo lufthavn som internasjonalt knutepunkt. Dette vil gi en markant økning i antall utlendinger som flyr til Norge og vil gi en markant vekst i reiselivsnæringen i Norge. Dersom en legger til grunn normalt turismeforbruk og en fordeling mellom transfere og turisme lik andre internasjonale knutepunkt, kommer vi frem til en økning i turismekonsumet på om lag 13,5 milliarder kroner.

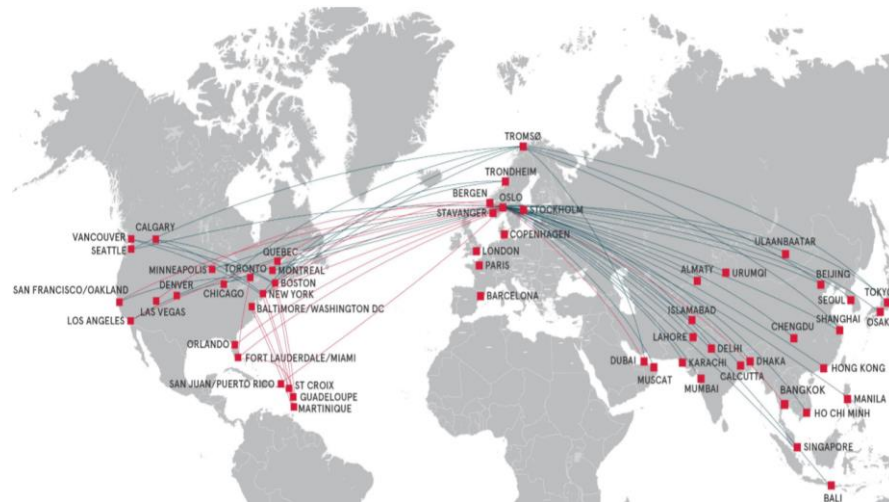
Økt omsetning gir grunnlag for vekst i sysselsettingen, men også til å gjøre eksisterende jobber tryggere og mer lønnsomme. Våre modellmessige beregninger viser en sysselsettingseffekt på 18 000 arbeidsplasser. Fordi deler av omsetningen trolig vil bidra effektivisering og trygging av eksisterende arbeidsplasser, er trolig effekten noe lavere. På den annen side vil en såpass markant økning i turismen til Norge trolig medføre en økning i investeringene i reiselivsnæringen. Denne effekten er ikke tatt med. Effektene kan derfor, i alle fall på kort sikt, være betydelig høyere enn våre beregninger viser.

I tillegg til effekt i form av sysselsetting og verdiskaping, vil økning i direkteruter fra Norge gi en nytteeffekt for nordmenn som får tilbud om nye direkteruter til spennende reisemål. Det er uvisst om en økning i tilbudet vil bidra til å redusere nordmenns innenlandske reiselivskonsum.

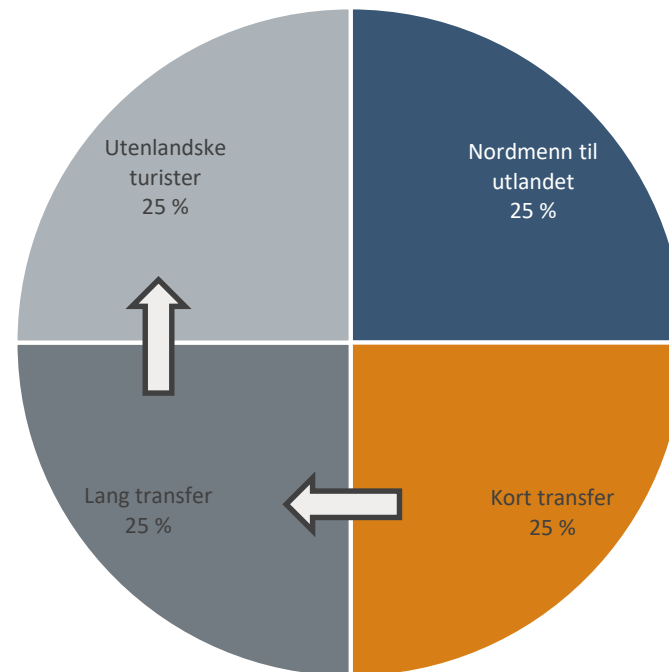
- Amerikansk tollbehandling (pre-clearance) ved norske lufthavner innebærer at passasjerer kan gjennomføre toll- og passkontroll ved avgang til USA
 - Passasjerer unngår lange køer ved ankomst til USA
- I dag har to flyplasser i Irland, som de eneste i Europa, pre-clearance-avtale med amerikanske myndigheter
- En åpning for pre-clearance til USA kan gjøre Oslo Lufthavn til et av de viktigste knutepunktene for interkontinental flytrafikk
 - Den korteste veien fra Kina til USA går over Russland og Nordområdene, så det vil være kortere å reise via Norge enn via land lenger sør i Europa.
 - Mellomlanding i Norge for transfer/transitt og pre-clearance vil være tidsbesparende for asiatiske så vel som europeiske passasjerer



- De skandinaviske landene og Russland har fremforhandlet en avtale om flyvningsrettigheter i russisk luftrom for skandinaviske selskaper
 - Avtalen begrenser seg imidlertid til at bare ett flyselskap (SAS) nå har denne rettigheten
 - Norge har i dag ikke anledning til å designere liknende rettigheter for andre norske flyselskaper
- Hva sparer man ved å fly over Russland?
 - Norwegian har i dag bare tillatelse til å benytte *Sibir-korridoren* på flyvningen Oslo-Bangkok
 - Før Norwegian fikk denne enkelt-tillatelsen hadde Norwegian en flytid på omtrent én time mer enn konkurrentene på samme rute
 - *Denne omveien har også en klimakonsekvens*
 - For ruter til Nordøst-Asia vil denne differansen være betydelig større



- Majoriteten av flyrutene som legges til grunn i denne analysen har i dag ikke direkteforbindelser til Skandinavia
 - Dette øker usikkerheten i våre beregninger
- Vi har kommet frem til anslagene (se figur) i samarbeid med Norwegian
- Beregningene viser at ringvirkningene for Norsk økonomi blir høyere dess større andel av transferpassasjerene som velger å bli i Norge i to døgn, heller enn å reise direkte videre til endelig destinasjon
- Vi finner også at dersom andelen utenlandske turister på flyvningene stiger, på bekostning av andelen transferpassasjer, øker dette ringvirkningene ytterligere



Oppsummering

Ringvirkningseffekter av økt transfer-aktivitet og turisme

Statlige inntekter

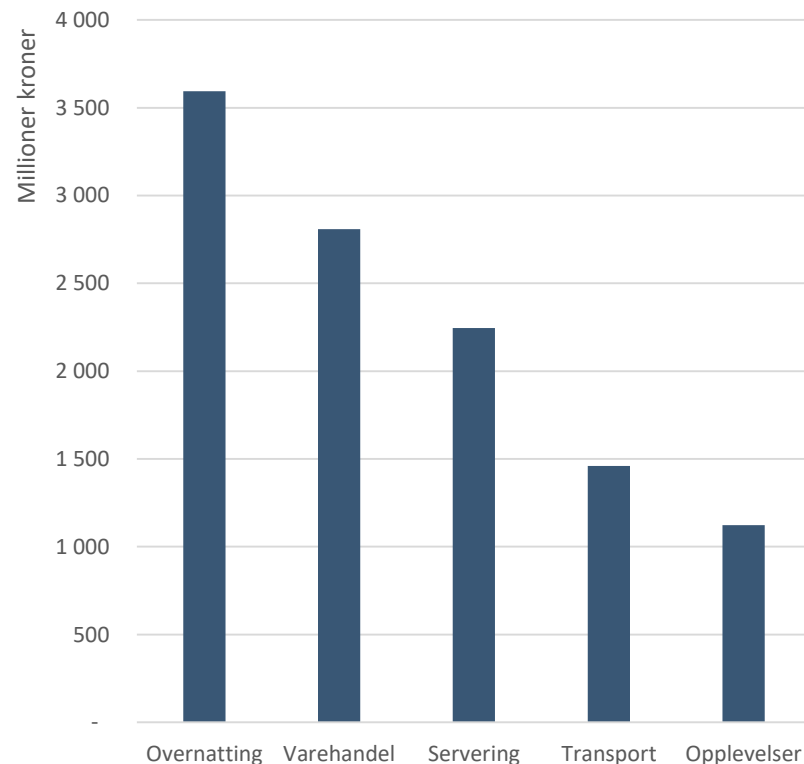
Appendix – følsomhetsanalyse, metode og beregningsgrunnlag

- Ifølge Norwegian kan pre-clearance og flytillatelse over Russland gi grunnlag for 181 nye interkontinentale avganger med OSL som knutepunkt
- Dette gir ca. 60 000 innkommende passasjerer ukentlig, eller 3 millioner årlig*
- Vi antar at 50 prosent av de reisende på de nye flyrutene er utenlandske transfer-passasjerer
 - Det vil si passasjerer som mellomlander på Oslo lufthavn før de reiser videre til en utenlandsk destinasjon
- Vi antar at utenlandske transfer-passasjerer kan deles i to grupper
 - Halvparten antas å kun oppholde seg i Norge i kort tid, før avreise til endelig destinasjon. Disse passasjerene antas å bruke i gjennomsnitt 500 kroner hver i Norge før de drar videre
 - Den andre halvparten antas å oppholde seg i Norge i ett døgn, før avreise videre. Passasjerer i denne gruppen antas å bruke i gjennomsnitt 2 500 kroner hver i Norge
- Samlet omsetning fra nye transfer-passasjerer beregnes til **2,3 mrd. kroner**

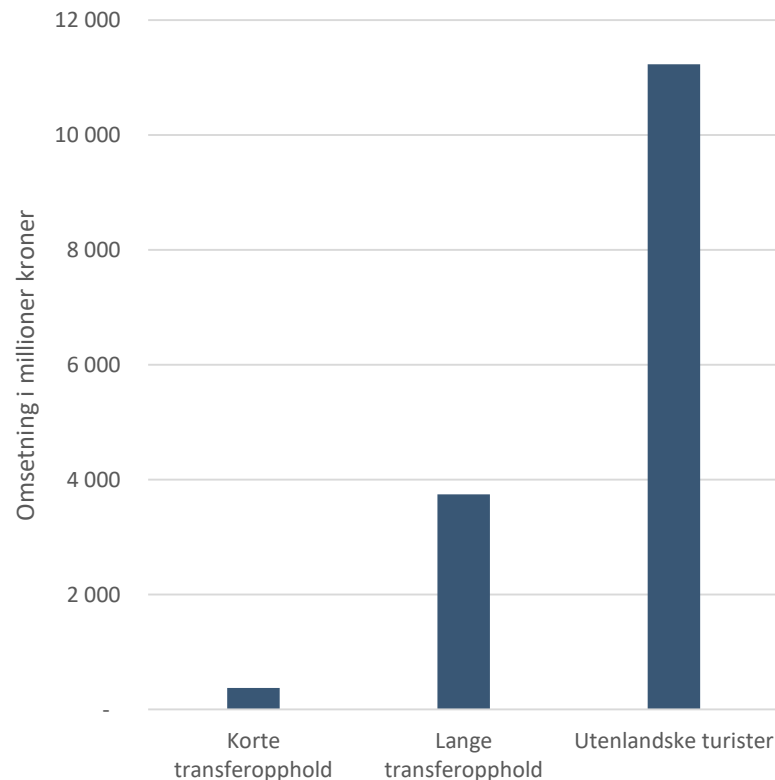
**Dette forutsetter at det brukes store fly med 335 seter, og gjennomsnittlig dekningsgrad på 95 prosent*

- Vi antar at 25 prosent av passasjerene på de nye rutene kommer som turister og har Norge som endelig destinasjon
 - Vi antar at disse turistene bruker 15 000 kroner i gjennomsnitt under oppholdet*
- Omsetningen fra disse turistene gir grunnlag for verdiskaping og sysselsetting innen følgende bransjer:
 - Overnatting
 - Servering
 - Transport
 - Detaljhandel
 - Kultur og opplevelser
- Beregnet omsetning fra økt turisme er **11,2 mrd. kroner**

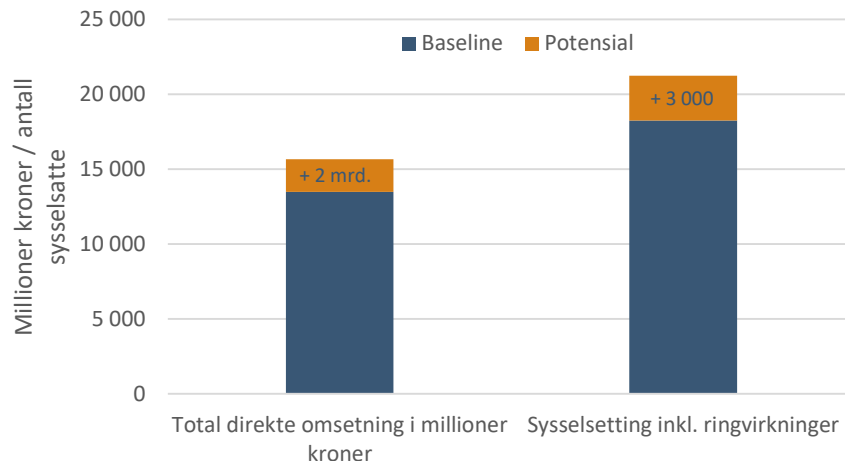
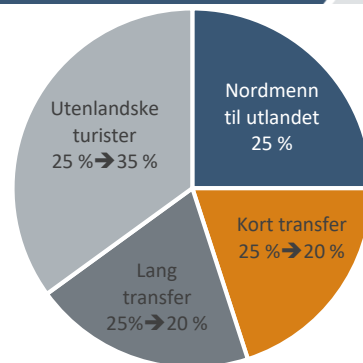
**Dette er mer enn gjennomsnittet for alle utenlandske turister som reiser til Norge med Norwegian, som er anslått til 11 000 kroner i en tidligere rapport. Med bakgrunn i turistundersøkelser fra Innovasjon Norge antar vi at de nye amerikanske og asiatiske turistene har et gjennomsnittlig døgnforbruk på 2 500 kr, og at de blir i Norge i 6 døgn*



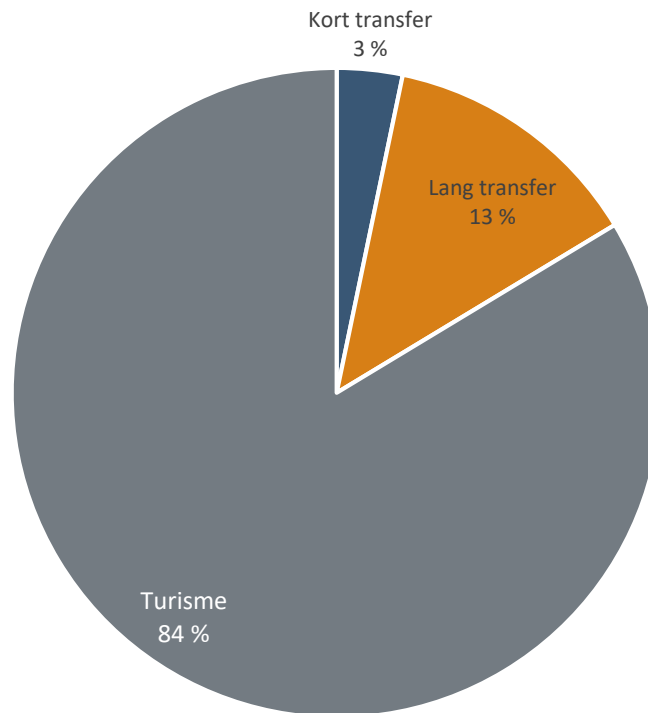
- Den samlede omsetningsveksten som vil følge av økt transfer-trafikk og turisme er anslått til **13,5 mrd. kroner årlig**
- Omsetningsveksten kommer primært fra økt turisme, med 11,2 mrd. kroner
- Vi har antatt at det vil være like mange passasjerer som er på hhv. korte og lange transfer-opphold. Passasjerene på lange transfer-opphold er beregnet til å gi fem ganger mer i omsetningsvekst enn passasjerer på korte opphold



- Det vil være viktig for den norske turistnæringen å jobbe for å få flere av transferturistene til å bli i Norge i flere dager
- Hvis 20 prosent av kort transfer og 20 prosent av lang transfer i stedet kommer som turister og blir i gjennomsnitt i seks dager, vil det gi en stor effekt på omsetningen i reiselivsnæringen
- Det vil kunne føre til i overkant av 2 milliarder kroner i ekstra omsetning, og gi grunnlag for nesten 3000 flere arbeidsplasser



- Utvidelsen av det interkontinentale rutenettet som skissert av Norwegian vil gi grunnlag for 18 000 arbeidsplasser, primært i reiselivssektoren
- Som for omsetning og verdiskaping er det etterspørselen fra passasjerene som kommer til Norge som turister som generer størst effekter
 - Figuren viser fordelingen av sysselsettingseffektene mellom passasjergruppene
- Lange transferopphold skaper et bemanningsbehov som er omtrent fem ganger så stort som passasjerene på korte transferopphold
 - Dette illustrer betydningen for norsk økonomi av å få flere utenlandske reisende til å oppholde seg lengre i Norge



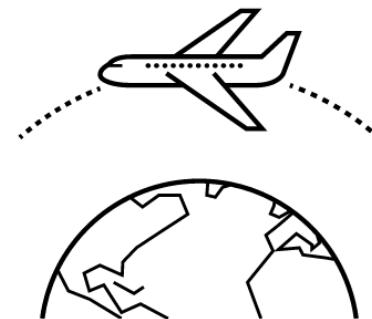
Oppsummering

Ringvirkningseffekter av økt transfer-aktivitet og turisme

Statlige inntekter

Appendix – følsomhetsanalyse, metode og beregningsgrunnlag

- Flyselskaper betaler lufthavnavgifter til Avinor, som er eid av staten
 - Årlig utbetaler Avinor utbytte som inngår i statsbudsjettet
- Flypassasjeravgiften
 - Avgift betales direkte til staten
- Skatt av verdiskapningen (ikke beregnet)
 - Overskuddsbeskatning
 - Lønnsbeskatning på nye årsverk



Inntekter til Avinor



Flypassasjeravgift



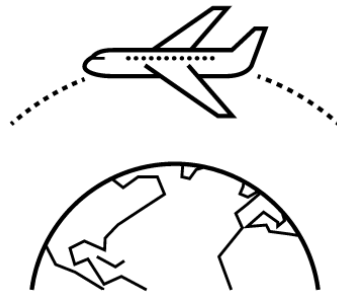
Skatt på verdiskapning



Lufthavnavgifter



Gitt nye ruter og passasjeranslag vil Norwegian betale om lag **365 millioner kroner årlig** i lufthavnavgifter (2017-satser)



Skatt på verdiskapning (ikke beregnet)



Utvidet rutenett vil skape arbeidsplasser både direkte (besetning) og indirekte (bakkemannskap o.l.). Norskregistrerte arbeidsplasser og økt overskudd øker statens samlede skatteinntekter

Flypassasjeravgift



Norwegian vil betale **185 millioner kroner årlig** (2017-sats), gitt nye ruter og transferandel på 50 prosent

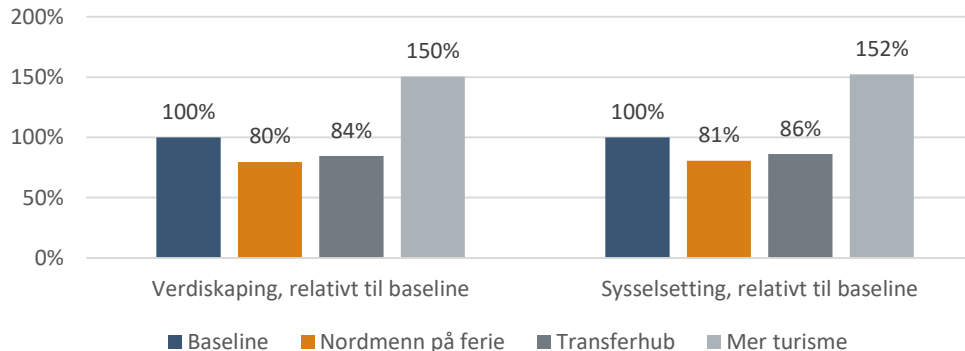
Oppsummering

Ringvirkningseffekter av økt transfer-aktivitet og turisme

Statlige inntekter

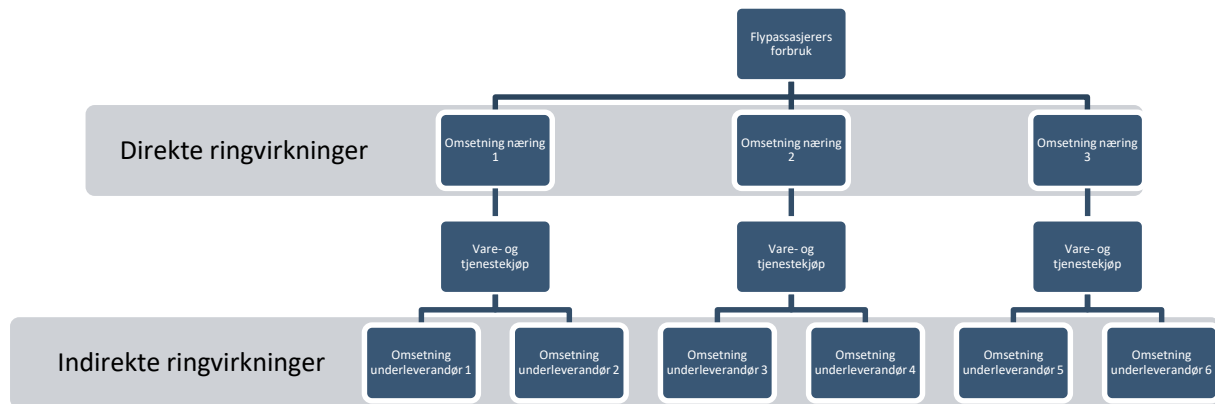
Appendix – følsomhetsanalyse, metode og beregningsgrunnlag

- Her viser vi ulike resultat ved ulike antakelser om prosentvis fordeling av innkommende turister, nordmenn og transferpassasjerer
- Innkommende turister og transferpassasjerer bidrar begge til sysselsetting og verdiskaping, men som nevnt tidligere med ulike forbruksmønstre og ulike beløp
- Vi har tre alternative scenarier:
 - «Nordmenn på ferie» utgjør en høyere andel → færre turister og transfer, og mindre effekter i Norge
 - «Transferhub», mange nye transferpassasjerer til OSL, men lite turister → mer transfer veier ikke opp for mindre turisme
 - «Mer turisme», rutene fører til økt antall turister og økt reiselivsomsetning → stor effekt siden turistene bruker mest
- Figuren til høyre viser verdiskaping og sysselsetting for de ulike scenariene relativt til basealternativet, mens tabellen viser verdiskaping og sysselsetting i absolutte tall

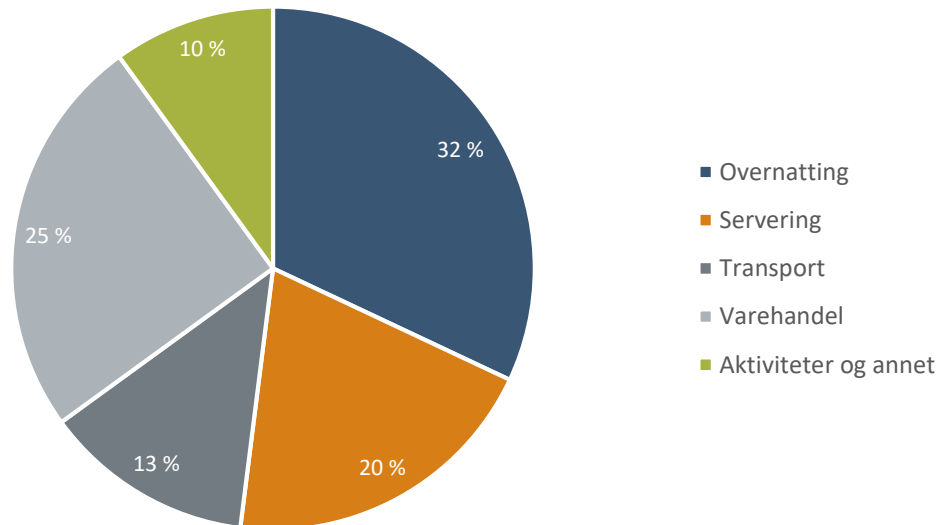


Scenario	Prosentandeler: turister / nordmenn / transfer (kort) / transfer (lang)	Total direkte omsetning i millioner kroner	Verdiskaping inkl. ringvirkninger i millioner kroner	Sysselsetting inkl. ringvirkninger
Baseline	25 / 25 / 25 / 25	13 500	10 300	18 000
Nordmenn på ferie	15 / 55 / 15 / 15	10 700	8 200	14 500
Transferhub	15 / 15 / 35 / 35	11 500	8 700	15 500
Mer turisme	55 / 15 / 15 / 15	20 200	15 500	27 400

- Vi har brukt Menons ringvirkningsmodell ITEM, som bruker SSBs kryssløp for handel mellom næringer. SSBs kryssløp sammenfaller med årlig nasjonalregnskap.
- Modellen tar utgangspunkt i forbruket til flyturstene, og fordeles på næringer etter forbruksmønster.
- Hva omsetningen utgjør i verdiskaping og sysselsetting avhenger av varekjøpsandel, importandel, verdiskapingsandel og arbeidsintensitet i hver enkelt næring. Dette finner vi også i nasjonalregnskapet.
- Dette er en brutto ringvirkningsanalyse, og tar ikke hensyn til fortrengningseffekter. Det betyr at noe av økningen i Norwegian activity with tilhørende omsetning, verdiskaping og sysselsetting vil gå på bekostning av aktivitet i andre bedrifter, både norske og utenlandske.

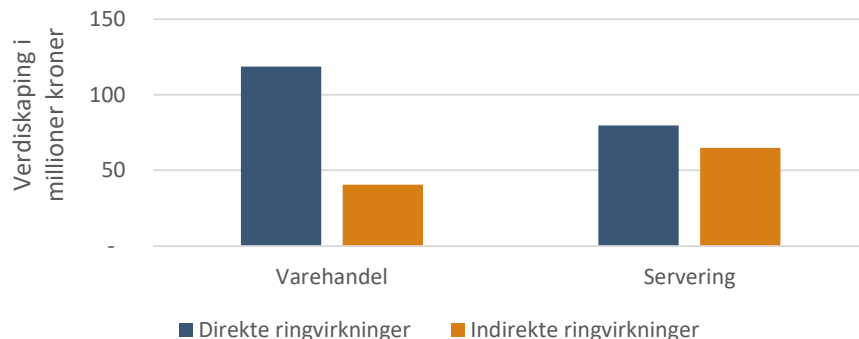
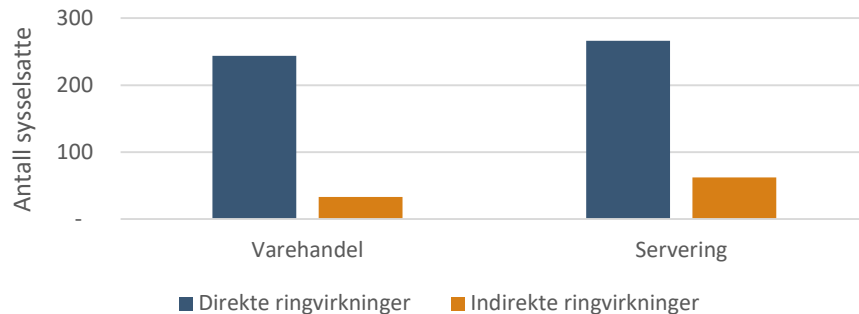


- Forbruket fordelt på bransjer/varegrupper er basert på den siste forbruksundersøkelsen som dokumenterte utenlandske flyturisters forbruksmønster, TØI (2005).
- Andelene er gjennomsnitt av forbruksmønsteret for henholdsvis vinter- og sommersesongen 2005.
- Forbruksmønsteret likner det man finner også i nyere svenske undersøkelser.

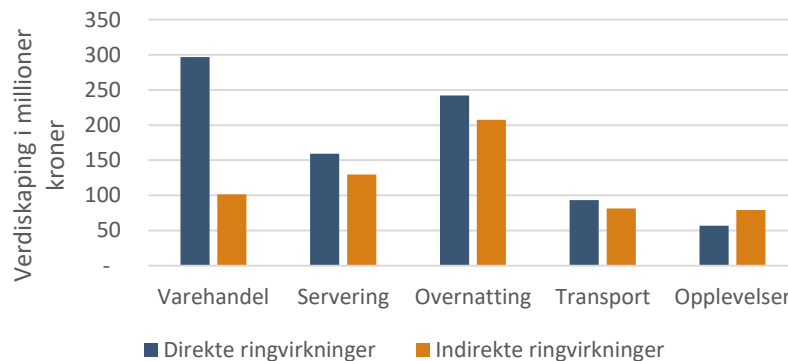
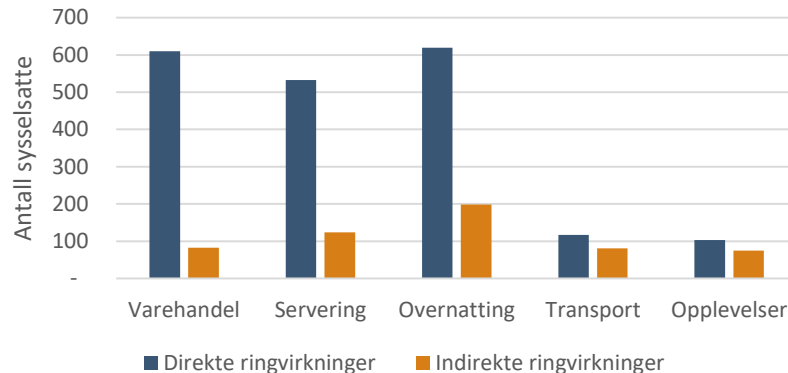


Utenlandske flyturisters forbruk fordelt på bransjer. Kilde: TØI (2005)

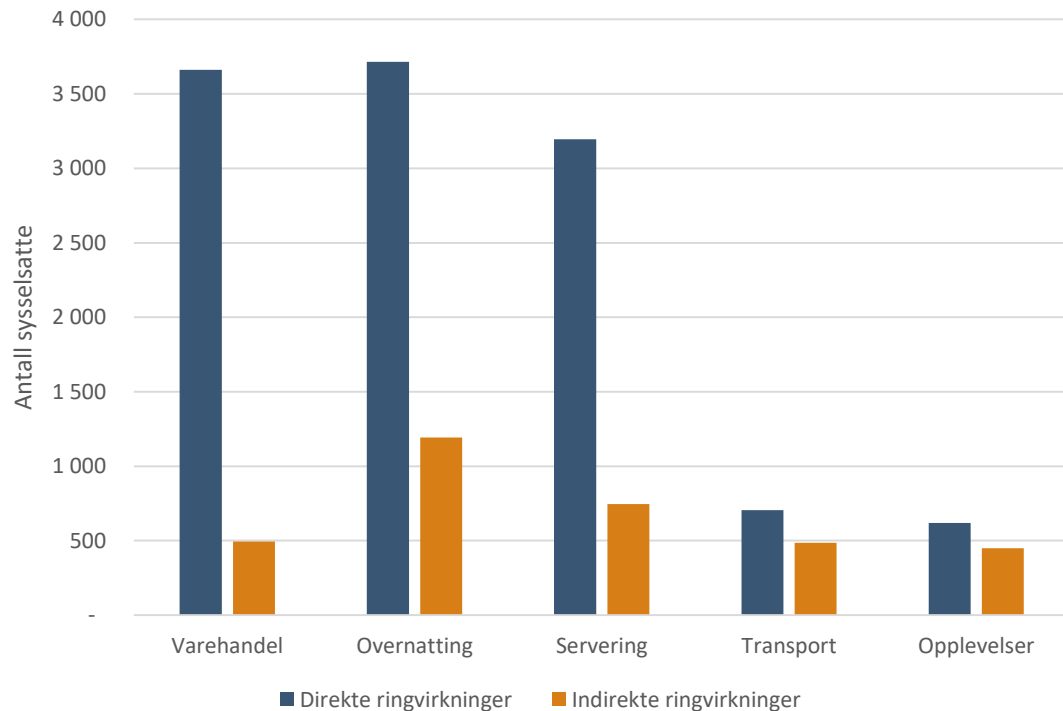
- Omsetningen fra transfer-passasjerene med kort opphold tilsvarer til sammen omtrent **600 arbeidsplasser** og omtrent **300 millioner kroner i verdiskaping**
- Av de 600 arbeidsplassene kommer 500 direkte i handels- og serveringsbedriftene, mens 100 arbeidsplasser kommer hos leverandørene
 - Til sammenlikning jobber det 15 000 mennesker på Oslo lufthavn i dag, i følge Avinors hjemmesider
- Av 3 millioner kroner i verdiskaping kommer om lag to tredeler i de nevnte bedriftene, mens en tredel kommer som verdiskaping hos deres leverandører



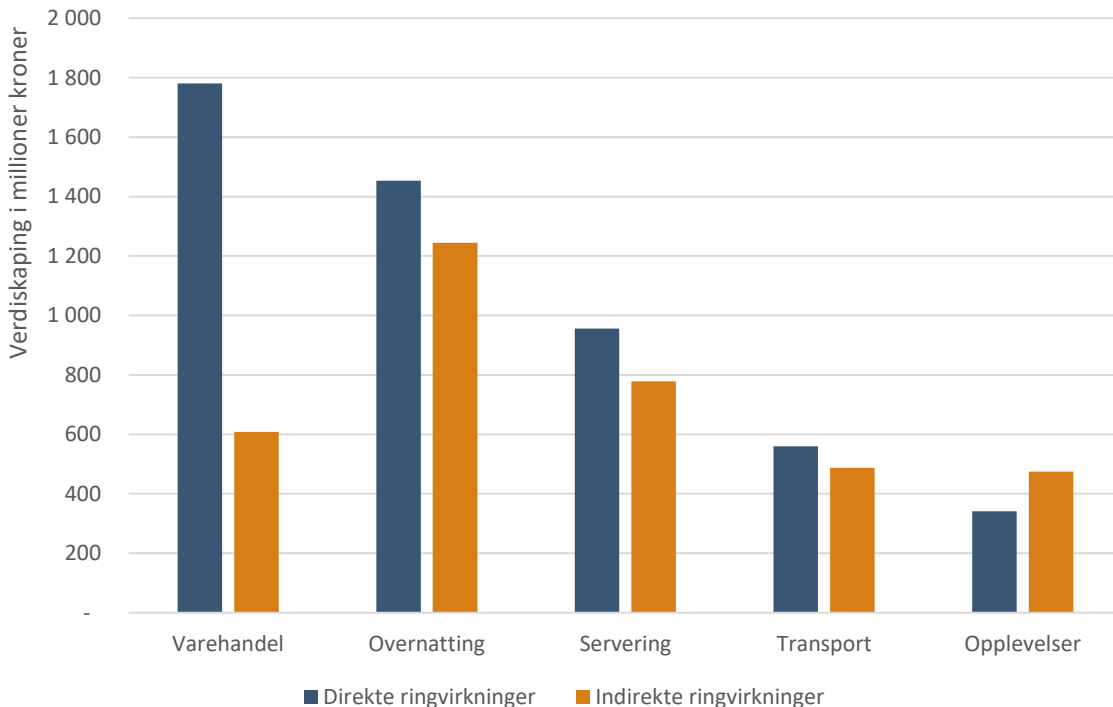
- Omsetningen fra transfer-passasjerene tilsvarer til sammen omtrent **2 400 arbeidsplasser** og **1,3 mrd. kroner i verdiskaping**
- Av de 2 400 arbeidsplassene kommer 2 000 direkte i handels-, serverings- og overnattingsbedriftene, mens i underkant av 400 arbeidsplasser kommer hos leverandørene
- Av 1,3 mrd. kroner i verdiskaping kommer 850 millioner kroner i de nevnte bedriftene, mens 450 millioner kroner kommer som verdiskaping hos deres leverandører



- Reiselivsomsetningen legger grunnlag for ca. **15 200 arbeidsplasser**
 - Av disse kommer 11 900 arbeidsplasser direkte i reiselivsnæringen, mens 3 300 kommer indirekte hos leverandører som følge av reiselivsnæringens vare- og tjenestekjøp
- Vi får flest ansatte i overnattingsbransjen
- I de tre største bransjene er sysselsettingen høy i forhold til sysselsettingen hos leverandørene. Varehandel, overnatting og servering er arbeidsintensive bransjer



- Reiselivsomsetningen legger grunnlag for ca. **8 600 millioner kroner** i verdiskaping
 - Av dette kommer 5 000 millioner kroner direkte i reiselivsnæringen, mens 3 600 millioner kroner kommer indirekte hos leverandører som følge av reiselivsnæringens vare- og tjenestekjøp
- Den høyeste direkte verdiskapingen kommer i varehandelen, med i underkant av 1 800 millioner kroner
- Når vi beregner ringvirkninger i form av verdiskaping, ser vi at leverandørnæringene bidrar relativt mye



- Beregnede avgifter som følge av nye, interkontinentale flyvninger
 - Passasjeravgift – 135 mill. kroner i året
 - Sikkerhetsavgift – 145 mill. kroner i året
 - Startavgift – 85 mill. kroner i året
- Dette gir en samlet utgift for Norwegian på 365 mill. kroner, basert på 2017-satser og at 25 prosent av passasjerene på flyvningene er «korte» transfer-passasjerer
- Avinor er et heleid statlig selskap som de siste årene har utbetalt 500 mill. kroner i utbytte
 - Økt flytrafikk og omsetning ved Avinors lufthavner vil kunne øke utbyttene

Tabell 3.7 Utbytte fra statlig eide selskaper

Kap	Post	Selskap	Saldert budsjett 2016	Gul bok 2017
5656	85	Selskaper under Nærings- og fiskeri- departementet ¹	13 308,0	12 465,6
5685	85	Statoil ASA	15 382,0	9 068,0
5622	85	<u>Avinor AS</u>	500,0	500,0
5616	85	Kommunalbanken AS	417,0	390,0

Kilde: Prop. 1 S Statsbudsjettet, 2017 (Tall i millioner kroner)

- Fra 1. juni 2016 ble det innført passasjeravgift for alle flyvninger fra norske lufthavner
 - Avgiften ilegges per passasjer
 - Transitt- og transferpassasjerer er fritatt avgiften
- Utvidelser av Norwegians interkontinentale rutenett er anslått å innbringe i overkant av **185 millioner kroner i året**
 - Avgiften er fastsatt til 82 kroner per passasjer i 2017
 - I våre anslag har vi antatt at 25 prosent av passasjerene på de nye rutene er transferpassasjerer som ikke forlater Gardermoen før avreise til neste destinasjon, og dermed ikke avgiftspliktige

