

RAPPORT

CRUISETURISMENS ØKONOMISKE BETYDNING I BERGEN



MENON-PUBLIKASJON NR. 85/2018

Av Aase Rangnes Seeberg, Lars Martin Haugland, Tori Løge, Peter Aalen og Erik Jakobsen



Forord

På oppdrag fra Maritime Bergen, Bergen Næringsråd og Bergen Reiselivslag, har Menon Economics gjennomført en analyse av cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen. I tillegg til oppdragsgiverne, er rapporten finansiert av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Bergen havn. Analysen er delt i to deler:

- I del en estimerer vi cruiseturistenes forbruk i Bergen
- I del to estimerer vi rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen

Utredningen har vært ledet av Aase Seeberg og Erik W. Jakobsen med Tori Løge, Lars Martin Haugland og Peter Aalen som prosjektmedarbeidere.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Vi takker Maritime Bergen og Bergen næringsråd for et spennende oppdrag. Vi takker også Bergen havn, Viking Cruises, MSC Cruises, RCCL, Carnival Corporation, European Cruise Service, Bergen Reiselivslag, Kystverket og Norstat for gode tips og hjelp med informasjonsinnhenting. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Oktober 2018

Erik W. Jakobsen
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

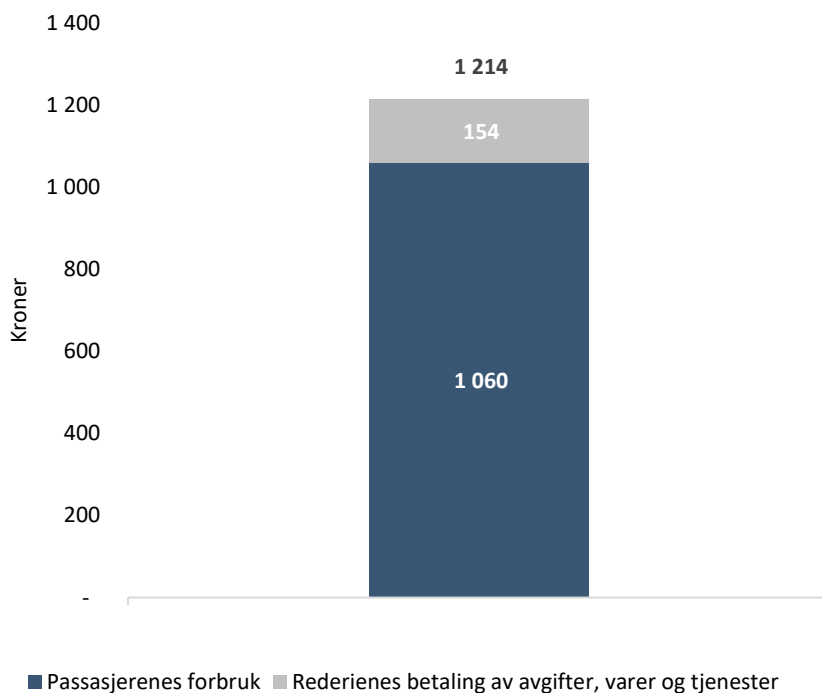
SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING OG BAKGRUNN	5
2. PASSASJERENES FORBRUK I BERGEN HAVN	9
2.1. Cruisepassasjerenes gjennomsnittsfbruk	10
2.2. Forbruket per time i land i Bergen	13
2.3. Gjennomsnittlig forbruk for ulike typer cruisepassasjerer	15
2.3.1. Gjennomsnittsfbruk etter cruisepassasjerenes reise	15
2.3.2. Passasjerenes forbruk etter nasjonalitet	17
2.3.3. Gjennomsnittsfbruk etter alder	19
2.4. Hva er det respondentene bruker pengene på?	19
2.5. Tidligere analyser av cruisepassasjerenes forbruk	21
3. REDERIENES BETALING AV AVGIFTER, VARER OG TJENESTER I BERGEN	23
3.1. Havnevederlag til Bergen havn	23
3.2. Rederienes kjøp av varer og tjenester	25
3.3. Statlige inntekter	25
4. TOTALT FORBRUK SESONGEN 2018	28
5. VEDLEGG	32
5.1. Spørreskjema	32
6. REFERANSER	37

Sammendrag

Cruiseturismen i Bergen spesielt, og Norge generelt, har vært debattert de siste årene. Kritikken av cruiseturismen har ofte vært rettet mot utslippene langs kysten og i havn, i tillegg til at cruiseturistene ofte kommer i store grupper og blir dominerende i bybildet. Ettersom cruiseturistene også oppholder seg i et kort tidsrom i Bergen, og bor og spiser om bord på skipet, er det blitt hevdet at kostnadene av cruiseturismen er større enn inntektsgrunnet de skaper. Selv om det har blitt gjennomført enkelte studier av cruise-passasjerenes forbruk i Bergen og i Norge generelt, har det ikke blitt gjennomført en fullverdig analyse av cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen. I denne rapporten søker vi å identifisere denne betydningen slik at man har et mest mulig korrekt faktagrunnlag å forholde seg til i videre diskusjoner.

Vi estimerer at den totale økonomiske betydningen av cruiseturismen i Bergen ligger på 1 214 kroner per passasjer som går i land ved et cruiseanløp til Bergen. Dette tallet fordeler seg på *cruiseturistenes* forbruk, som estimeres til å utgjøre 1 060 kroner per landgående passasjer, og *rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen*, som estimeres å utgjøre 154 kroner per passasjer. Cruiseturistenes forbruk fordeler seg på betaling av diverse organiserte og uorganiserte aktiviteter og kultur, og på kjøp av varer og tjenester. Rederiene foretar vare- og tjenestekjøp, og betaler havnevederlag og statlige avgifter i Bergen. Vare- og tjenestekjøpene er blant annet knyttet til transport, kjøp av forsyninger, betaling for levering av avfall og betaling for eventuelle reparasjoner og utbedringer.¹ Havnevederlagene omfatter blant annet betaling av anløpsavgift, kaivederlag, passasjervederlag og sikkerhetsgebyr. De statlige avgiftene utgjør losavgift og NO_x-avgift. Ved anløp til norske havner betaler cruiseskipene både losberedskapsavgift og betaling for bruk av los. I tillegg betaler de en avgift for alle NO_x-utslipp innenfor Norges territoriale grense.

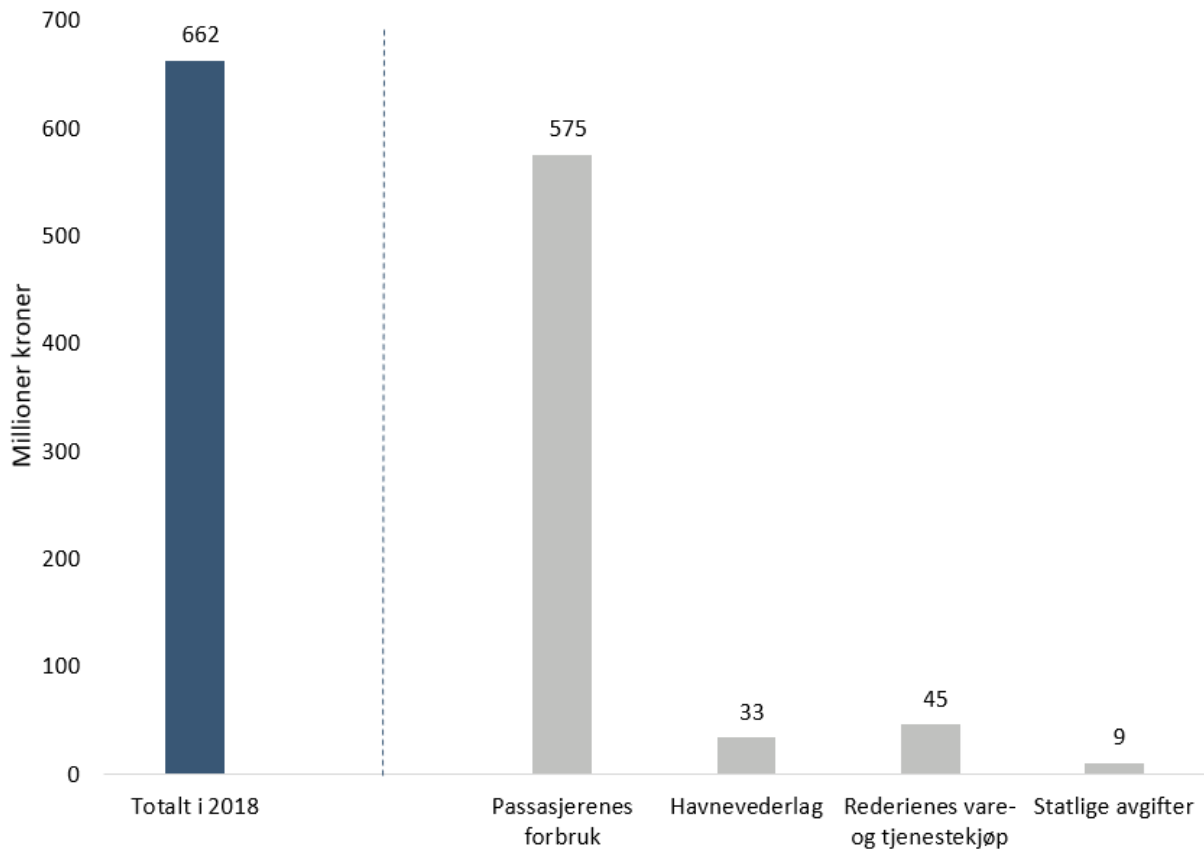
Figur A: Den totale økonomiske betydningen per passasjer som går i land i Bergen. Kilde: Menon Economics



¹ I tillegg kommer kjøp av drivstoff som ikke er tatt med i beregningen her.

Basert på faktiske og innmeldte anløp med cruiseskip i 2018 vil antall anløp med cruiseskip ligge på 340, og man kan forvente at antall cruisepassasjerer vil ligge på 570 000. I beregningen av totalt forbruk har vi lagt til grunn dette anslaget justert for en antagelse om at om lag 95 prosent av passasjerene om bord i Bergen går i land. Den estimerte totale økonomiske betydningen av cruiseturismen i Bergen i 2018 er vist i figuren under. Våre beregninger viser at cruisetrafikken i Bergen totalt genererte 662 millioner kroner i inntekter til Bergen. Dette anslaget inkluderer passasjerenes forbruk på land i Bergen, og rederienes betaling av havnevederlag, vare- og tjenestekjøp i havn og betaling av statlige avgifter.

Figur B: Totalt forventede inntekter fra passasjerer og cruiserederier i Bergen havn i 2018



For å identifisere cruisepassasjerenes forbruk i Bergen havn har Menon Economics gjennomført en spørreundersøkelse blant cruiseturister som har anløpt Bergen i sommermånedene juni til september i 2018. Om lag 2 200 passasjerer inngår i datagrunnlaget. Basert på denne spørreundersøkelsen finner vi at gjennomsnittsforkbruket for cruisepassasjerer i Bergen ligger på 1 060 kroner per passasjer.² Gjennomsnittsforkbruket per døgn er beregnet til 910 kroner. Det er stor variasjon i hvor mye penger cruisepassasjerene bruker i Bergen. Våre estimater tyder på at 50 prosent av cruisepassasjerene bruker mindre enn 500 kroner mens de er i land i Bergen. Samtidig tyder dataene også på at en god del cruisepassasjerer bruker mer penger når de er i land i Bergen. I vår undersøkelse er det om lag tre prosent av cruisepassasjerene som bruker over 5 000 kroner når de er i land i Bergen. Disse tre prosentene står for mer enn en tredjedel av cruiseturistenes samlede forbruk i Bergen.

² I dette gjennomsnittsforkbruket er også forbruk for passasjerer som har tilbrakt tid i Bergen i forkant av cruiset inkludert.

1. Innledning og bakgrunn

Bergen er blant Norges største cruisehavner, og hadde i 2017 totalt 307 anløp med cruiseskip. Basert på faktiske og innmeldte anløp med cruiseskip i 2018 vil antall anløp med cruiseskip ligge på 340 i 2018. Totalt ankom det 534 000 cruisepassasjerer til Bergen i 2017, og man kan forvente at antall cruisepassasjerer vil ligge på om lag 570 000 i 2018. Det er særlig sommermånedene i Bergen som dominerer cruisetrafikken, men det forventes cruiseanløp til Bergen i alle måneder med unntak av desember.

Norge er en populær destinasjon for cruiseskip av flere årsaker. Særlig er det kystnære og vakre naturlandskapet på Vestlandet og i Nord-Norge en viktig driver for hvorfor hyppigheten i cruisetrafikken har vært høy lenge. Relativt svak kronekurs over tid har også bidratt til at cruisenæringen har vokst i omfang i Norge. Cruisenæringen står derfor for en betydelig andel av utenlandsk turisme til landet.

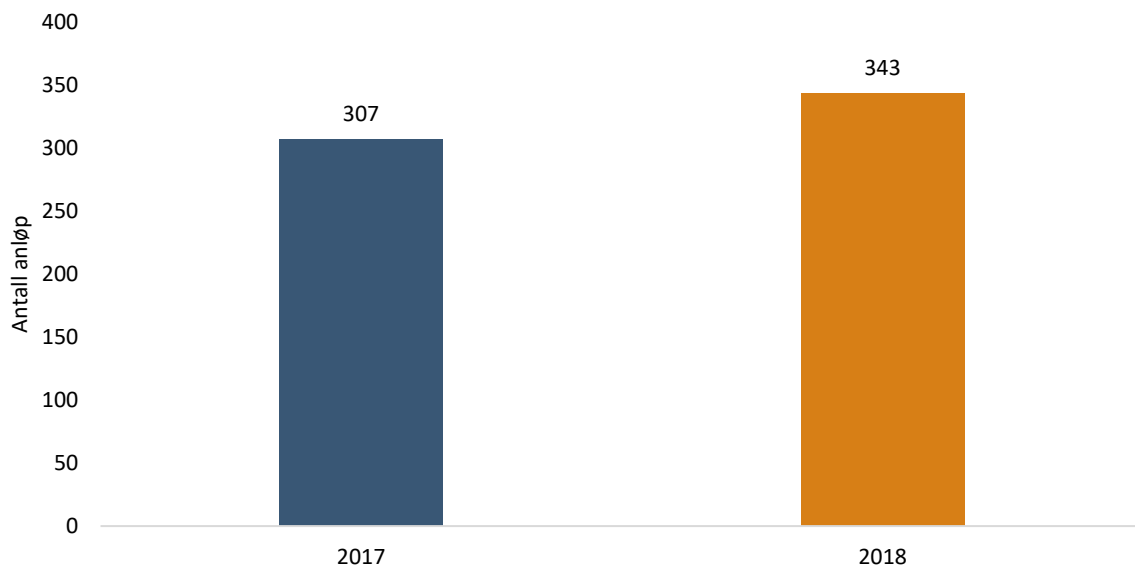
Cruisenæringen skiller seg ofte tydelig fra andre reiselivsnæringer som jobber med utenlandsturisme i Norge. Cruiserederienes forretningsmodell tar utgangspunkt i å tilby passasjerene mest mulig varer og tjenester om bord på skipet. Med andre ord vil cruiseskipene legge beslag på store deler av forbruket til turistene, noe som resulterer i lavere forbruk i Norge enn hva det ville vært dersom cruisepassasjerene hadde besøkt Norge uten å benytte seg av cruise.³ Cruiseskipene besøker også ofte mindre og naturskjøre områder i Norge, som til gjengjeld er svært vakre og unike. Omfanget av de store cruiseskipene i disse områdene kan derfor være en utfordring for naturen og lokalbefolkningen som må håndtere store folkemengder samtidig. Det er derfor viktig å få kvantifisert den økonomiske betydningen av cruisenæringen i Norge for å avdekke om cruiseskipene har et ufortjent dårlig rykte blant utenlandsturismen til Norge. Det er også viktig for havnene som er destinasjon for cruiseselskapene å finne ut hva cruiseselskapene faktisk bidrar med av inntekter. Det er også viktig for turistnæringen i Norge å finne ut hva slags tjenester, varer og aktiviteter cruisepassasjerene ofte etterspør og hvor mye som konsumeres.

I 2017 var det Bergen som hadde flest cruiseanløp i Norge med 307 anløp og totalt 534 000 cruisegjester. Til sammenligning hadde de neste havnene på listen, Geiranger og Stavanger, 181 anløp i 2017. Basert på faktiske og innmeldte anløp finner vi at man totalt kan forvente om lag 340 anløp til Bergen i 2018. Det innebærer at man kan forvente at totalt antall cruisegjester til Bergen vil ligge på om lag 570 000 passasjerer.⁴ Målt i maksimal passasjerkapasitet er det minste cruiset til Bergen MS Island Sky med en kapasitet på rundt 115 passasjerer, mens det største er Independence of the Seas med en kapasitet på 4 375 passasjerer. Figuren under viser antall cruiseanløp til Bergen havn i 2017 og forventet antall cruiseanløp i 2018.

³ Det er ikke nødvendigvis slik at turister som reiser til Norge med cruise alternativt ville ha besøkt Norge dersom cruise ikke var en mulighet.

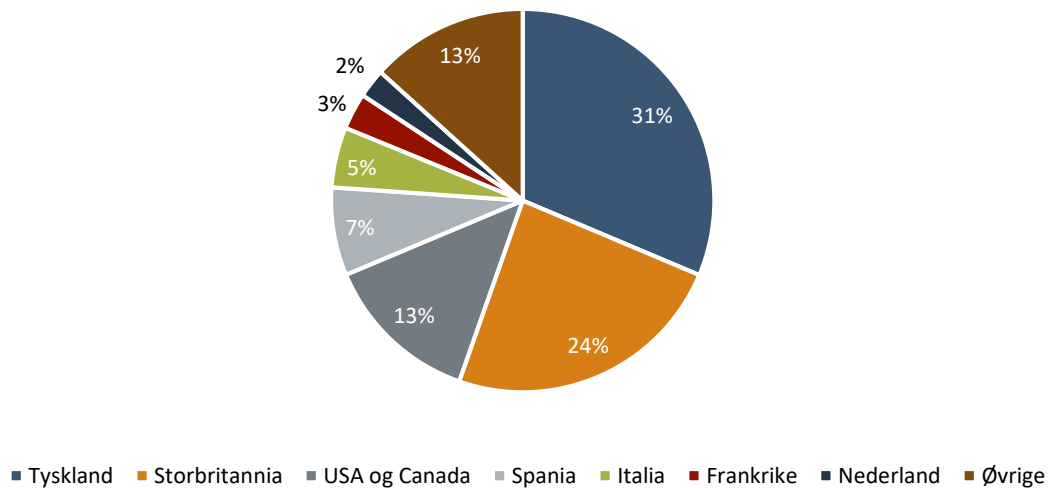
⁴ For å estimere totalt antall passasjerer har vi tatt utgangspunkt i skipenes maksimale kapasitet målt i antall sengeplasser til passasjerer. Videre har vi fått informasjon fra Bergen havn om forventet fyllingsgrad på skipene. Dette danner anslaget på antall passasjerer om bord i 2018. Forventet fyllingsgrad på skipene varierer noe over året, men i gjennomsnitt over hele året ligger den forventede fyllingsgraden på 87 prosent.

Figur 1-1: Antall anløp til Bergen i 2017 og 2018. Tallene for 2018 er både faktiske anløp og innmeldte anløp. Kilde: Bergen havn (2018)



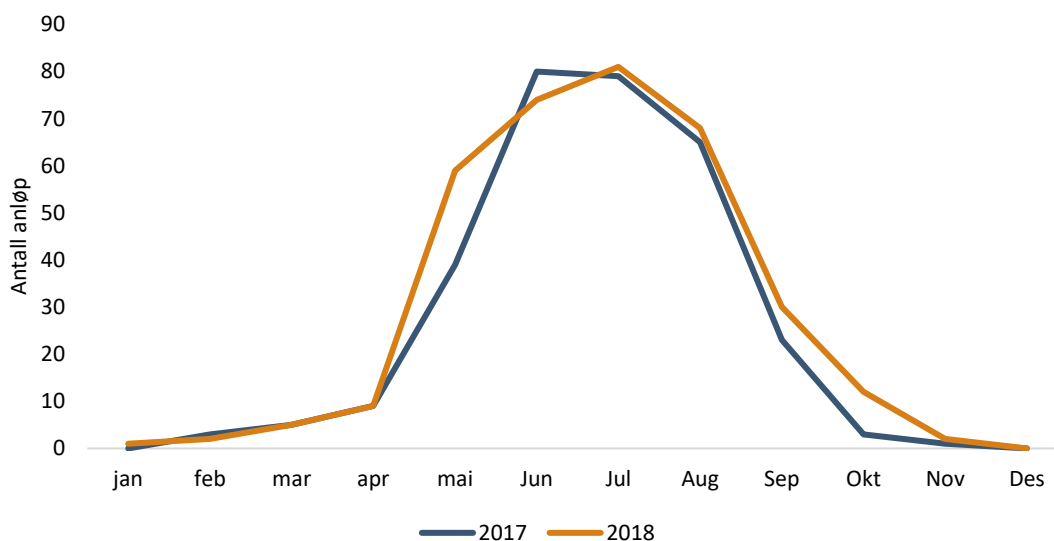
I 2017 ankom det cruisepassasjerer fra 143 ulike land til Bergen. Den største andelen av cruisepassasjerene kom fra Tyskland som utgjorde 31 prosent av totalt antall cruisepassasjerer. Det var også en stor andel passasjerer fra Storbritannia og USA/Canada, henholdsvis 24 og 13 prosent av totalt antall cruisepassasjerer i 2017. Figuren under viser totalt antall passasjerer i 2017 fordelt etter nasjonalitet.

Figur 1-2: Fordeling etter cruisepassasjerenes nasjonalitet. Kilde: Bergen havn (2018)



Det er sommermånedene i Bergen som dominerer cruisetrafikken, som vist i figuren nedenfor. I juni ankom det om lag 123 000 cruisegjester til Bergen, fordelt på 74 cruiseskip, og i juli mottok Bergen om lag 140 000 cruisegjester, fordelt på 81 cruiseskip.

Figur 1-3: Antall cruiseanløp til Bergen i 2017 og 2018 fordelt på måneder. Kilde: Bergen havn (2018)



Som vi har sett over er Bergen en svært viktig cruisedestinasjon i Norge. De senere år har cruisenæringen både i Norge og særlig i Bergen vært debattert. Kritikken av cruisenæringen har særlig vært knyttet til at cruiseturistene kommer på en gang i større grupper, og blir på denne måten dominerende i bybildet. Samtidig har det blitt trukket frem andre kostnader av cruiseturismen som utslipp fra cruiseskipene i havn og ellers langs kysten. Ettersom cruiseturistene også oppholder seg i Bergen en kort periode, og bor og spiser om bord på skipet, har det blitt hevdet at kostnadene av cruiseturismen er større enn inntektsgrunnlaget de skaper. Selv om det har blitt gjennomført enkelte studier av cruisepassasjerenes forbruk i Bergen og i Norge generelt, har det ikke blitt gjennomført en fullverdig analyse av cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen. I denne rapporten søker vi å identifisere denne betydningen slik at man har et faktagrunnlag å forholde seg til i videre diskusjoner. Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen kan deles inn i to ulike kategorier:

1. Cruiseturistenes forbruk i Bergen

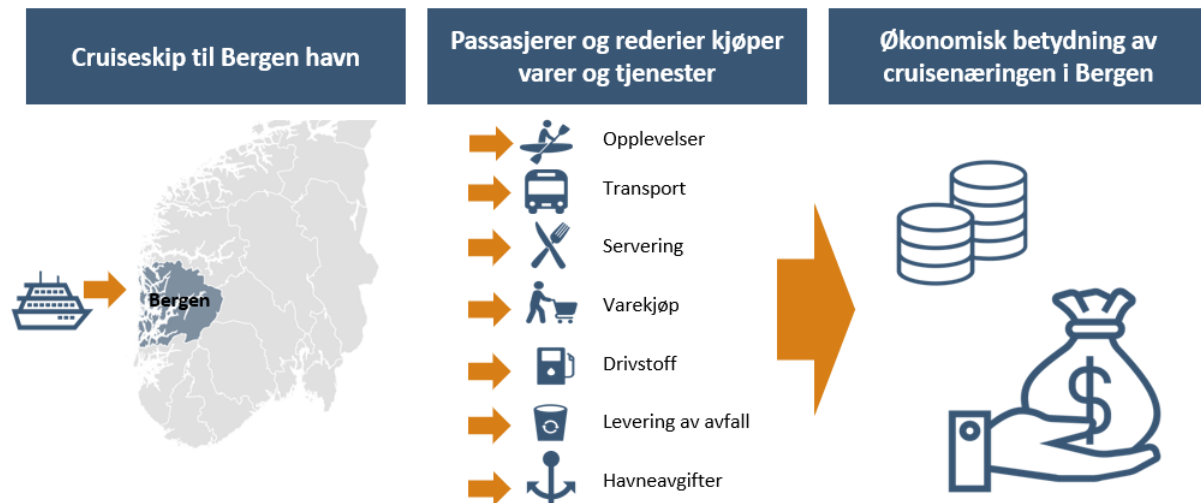
Cruiseturistene som ankommer Bergen havn, vil legge igjen verdier i Bergen i form av forbruk. Dette forbruket fordeler seg særlig på betaling av diverse organiserte og uorganiserte aktiviteter, og kjøp av varer og tjenester. Menon Economics har gjennomført en spørreundersøkelse sendt ut til en andel av cruisepassasjerene som ankom med cruiseskip til Bergen i løpet av juni, juli, august og september i 2018.

2. Rederiens betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen

Når cruiseskipene ligger til kai i Bergen foretar de en rekke vare- og tjenestekjøp. Dette er blant annet knyttet til transport, kjøp av drivstoff og forsyninger, betaling for levering av avfall og betaling for eventuelle reparasjoner og utbedringer. Ved cruiseanløp til Bergen betaler også rederiene diverse vederlag og avgifter til Bergen havn. Dette omfatter blant annet betaling av anløpsavgift, kaivederlag, passasjervederlag og sikkerhetsgebyr. Ved anløp til norske havner betaler cruiseskipene både losberedskapsavgift og betaling for bruk av los. I tillegg betaler de en avgift for alle NO_x-utslipp innenfor Norges territoriale grense.

Ved å gjennomføre en egen spørreundersøkelse for cruiseturister til Bergen i 2018, samt innhente informasjon fra aktører i næringen og fra Bergen havn utgjør disse to kategoriene et totalt uttrykk for cruisenæringens økonomiske betydning i Bergen.

Figur 1-4: Illustrasjon av cruiserederiene og passasjerenes økonomiske betydning i Bergen



2. Passasjerenes forbruk i Bergen havn

Våre beregninger viser at gjennomsnittsförbruket for cruisepassasjerer i Bergen ligger på 1 060 kroner per besök. I dette gjennomsnittstallet er også förbruk för passasjerer som har tilbrakt tid i Bergen i forkant av cruiset inkludert. Resultatene fra förbruksundersökelsen viser også at det er stor variasjon i förbruket til passasjerene da rundt 50 prosent av respondentene i vårt utvalg brukte mindre enn 500 kroner under besöket i Bergen, og om lag tre prosent brukte over 5 000 kroner.

Menon Economics har gjennomfört en spørreundersökelse blant passasjerer som anløp Bergen havn med cruiseskip i løpet av sesongen 2018. Denne spørreundersökelsen har hatt som formål å kartlegge förbruket til passasjerene i Bergen, fordelt på ulike förbrukskategorier. Spørreundersökelsen er gjennomfört elektronisk ved at cruisepassasjerene får tilsendt en lenke til undersökelsen i etterkant av besöket i Bergen. I tillegg har vi gjennomfört undersökelse på kaikanten för passasjerer som går om bord på skipet etter endt opphold i Bergen. Spørreundersökelsen er gjennomfört i perioden juni til september 2018.

Spørreundersökelsen har hatt 2 228 respondenter, hvorav 74 er utelatt på grunn av urimelig høye ekstremverdier.⁵ Vi har derfor 2 154 respondenter som har oppgitt förbruket de hadde i Bergen fordelt på ulike typer förbruk. Alle tall som presenteres er oppgitt i norske 2018-kroner. Vi har også vektet svarene vi har fått inn fra ulike typer skip etter hvor stor andel passasjerene fra disse skipene utgjör av total cruiseturisme til Bergen i 2018.⁶

Passasjerenes förbruk kan grovt sett deles inn i to overordnede kategorier. For det første foretar flere av cruisepassasjerene kjøp av organiserte utflukter og aktiviteter når de er i land i Bergen. Dette kan for eksempel være besök på Bergenhus festning, gondoltur til toppen av Ulriken, tur med Fløibanen, besök til Troidhaugen eller besök på Fisketorget. De organiserte utfluktene kjøpes enten gjennom rederiet eller ved at cruisepassasjerene organiserer dette på egen hånd. I tillegg til organiserte utflukter foretar cruisepassasjerene også diverse vare- og tjenestekjøp i Bergen. Vare- og tjenestekjøpene fordeler seg på kjøp av transporttjenester, shopping, kultur og fornøyelser, besök på restaurant/bar/cafe, kjøp av dagligvarer, overnatting ved behov og øvrig förbruk. Kategoriseringen av cruisepassasjerenes förbruk er vist i figuren under.

⁵ Dette er respondenter som har rapportert urimelig høyt förbruk i Bergen over veldig korte tidsintervaller. Vi har gjort en vurdering av de aller høyeste ekstremverdiene, og fjernet de verdiene som etter vår vurdering skyldes at respondentene har oppgitt feil belöp, for eksempel fordi de har oppgitt belöpet i en annen valuta, at de har svart för en større gruppe uten å oppgi det, eller at de har tastet feil.

⁶ Vi har kun vektet svarene til respondentene der vi har et tilstrekkelig stort utvalg av respondenter per skip. For eksempel har vi svært få respondenter fra enkelte skip som på årsbasis står för en større andel av totalt antall cruiseturister til Bergen. Dersom vi hadde vektet opp svarene fra disse få respondentene hadde vi stått i fare för å over- eller underestimere det totale förbruket.

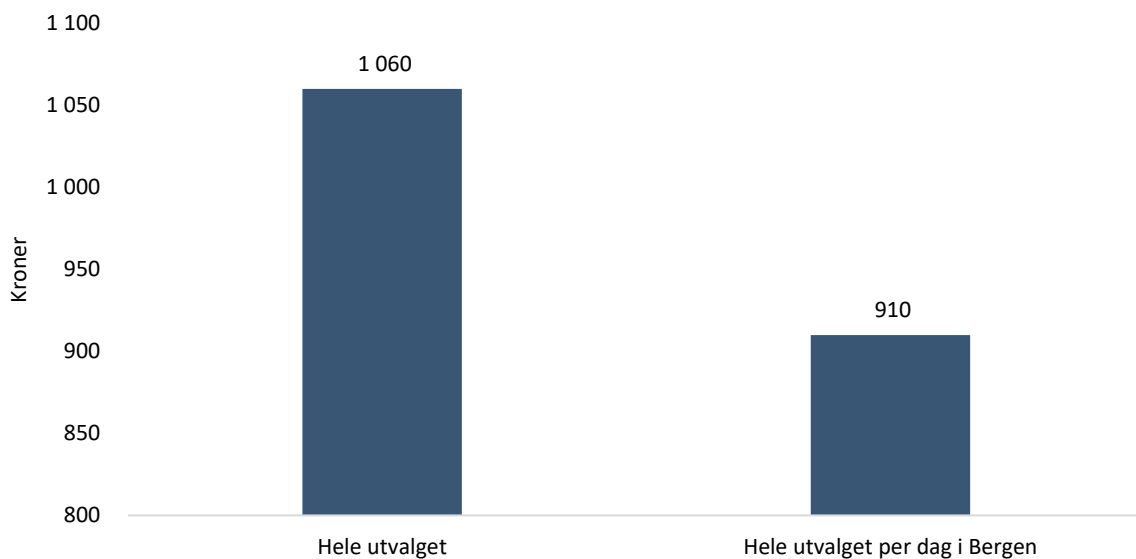
Figur 2-1: Kategorisering av cruisepassasjerenes forbruk på land i Bergen



2.1. Cruisepassasjerenes gjennomsnittsforbruk

Basert på spørreundersøkelsen har vi estimert det gjennomsnittlige forbruket for passasjerene som anløper Bergen havn. Figuren under viser dette forbruket totalt for hele utvalget og forbruket per dag.

Figur 2-2: Estimert gjennomsnittlig forbruk for passasjerer i Bergen generelt og gjennomsnittlig forbruk per dag for alle passasjerer i Bergen i 2018. Kilde: Menon Economics (2018)



Som figuren over viser finner vi et gjennomsnittlig forbruk i Bergen på 1 060 kroner, som er uavhengig av hvor lenge passasjerene har oppholdt seg i Bergen. Enkelte passasjerer oppgir at de har tilbrakt tid i Bergen i forkant av cruiset, mens andre ankommer Bergen med cruiseskipet. Ved å dele forbruket på samlet antall døgn

cruisepassasjerene oppgir at de har tilbragt i Bergen til og med cruiseavgang, ligger gjennomsnittlig forbruk per dag på 910 kroner inkludert eventuell overnatting cruiseturister med snuhavn hadde i forkant av cruisereisen.⁷

Videre viser resultatene fra spørreundersøkelsen at det er stor variasjon i forbruket til de ulike passasjerene. Mulige årsaker til høy variasjon i forbruk kan være ulik kjøpekraft i forskjellige cruisesegmenter, værforhold i Bergen under oppholdet, hvorvidt cruisepassasjerene har snuhavn i Bergen og hvor lang tid de tilbringer i land dersom de ikke har snuhavn. Tabellen under presenterer spredningen i forbruket blant passasjerene i form av standardavvik og median.⁸

Tabell 2-1: Deskriptiv statistikk for forbruk for passasjerer i Bergen generelt og forbruk per dag for alle passasjerer i Bergen i 2018. Kilde: Menon Economics (2018)

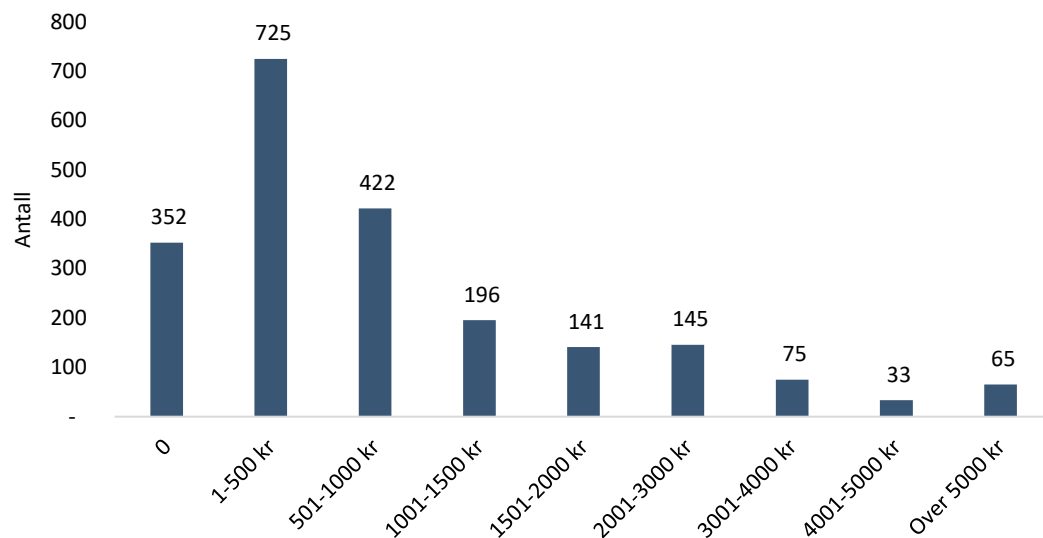
Variabel	Hele utvalget	Hele utvalget per dag i Bergen
Gjennomsnitt	1 060	910
Standardavvik	2 094	2 003
Median	404	317

Som vi ser av tabellen er standardavviket relativt høyt for de to gjennomsnittstallene, noe som tyder på at det er stor variasjon i cruisepassasjerenes forbruk. Et lavt standardavvik betyr at respondentene gjennomsnittlig har relativt like forbruksnivåer, mens et høyt standardavvik tilsier at det er stor spredning i forbruket. Vi ser også at medianpassasjerer bruker betydelig mindre penger i Bergen enn gjennomsnittspassasjerer. Dette kommer av at det er mange passasjerer som bruker lite penger ved opphold i Bergen. Samtidig er det relativt få cruisepassasjerer som bruker mye penger i Bergen, men disse passasjerene står for en stor andel av det totale forbruket og bidrar derfor med å trekke opp gjennomsnittsforkbruket. Figuren under viser hvordan passasjerenes forbruk fordeler seg på ulike forbruksintervaller.

⁷ I vår undersøkelse finner vi generelt at passasjerer med snuhavn i Bergen har et høyere gjennomsnittsforkbruk sammenlignet med øvrige passasjerer. Etter vektingen av respondentene er det 10 prosent som har overnattet i Bergen i forkant av cruiset.

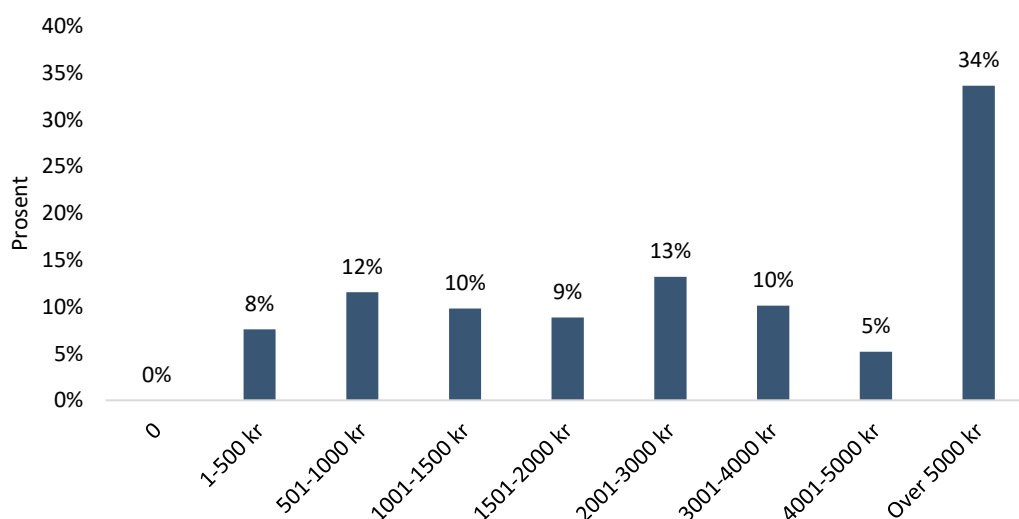
⁸ Standardavvik er et mål på observasjonsverdiens spredning rundt gjennomsnittet, hvor standardavviket uttrykker gjennomsnittlig spredning. Hvis vi sorterer alle observasjonsverdiene etter hverandre fra minst til størst, forteller medianen oss hvilken verdi som er den midterste i denne rekken. Hvis det er slik at gjennomsnittet er større enn medianen, betyr det at det finnes ekstremverdier som «trekker opp» snittet.

Figur 2-3: Antall respondenter innenfor ulike forbruksintervaller der forbruksintervallene er sortert fra minst til størst. N=2 154. Kilde: Menon Economics (2018)



Vi ser av figuren over at hele 16 prosent av utvalget, tilsvarende 352 personer i vårt utvalg, ikke bruker penger når de er i land i Bergen. Videre finner vi at de fleste av passasjerene, om lag 34 prosent, har et forbruk på mellom 1 og 500 kroner. Figuren viser også at antall respondenter per forbruksintervall avtar raskt. Innen forbruksintervallet fra 501 til 1000 ligger 20 prosent av respondentene, og innen forbruksintervallet på 1001 til 1500 ligger 9 prosent av respondentene. Vi kan derfor se av figuren at forbruket blant respondentene i all hovedsak ligger mellom 0 og 1000 kroner, ettersom 70 prosent av respondentene har et forbruk innenfor dette intervallet. Figuren under viser hvor stor andel av det samlede forbruket som kan tilskrives forbruk av respondentene med høyt og lavt forbruk.

Figur 2-4: Andelen av det totale forbruket som respondenter har innenfor ulike forbruksintervaller, der forbruksintervallene er sortert fra minst til størst. N= 2 154. Kilde: Menon Economics (2018)

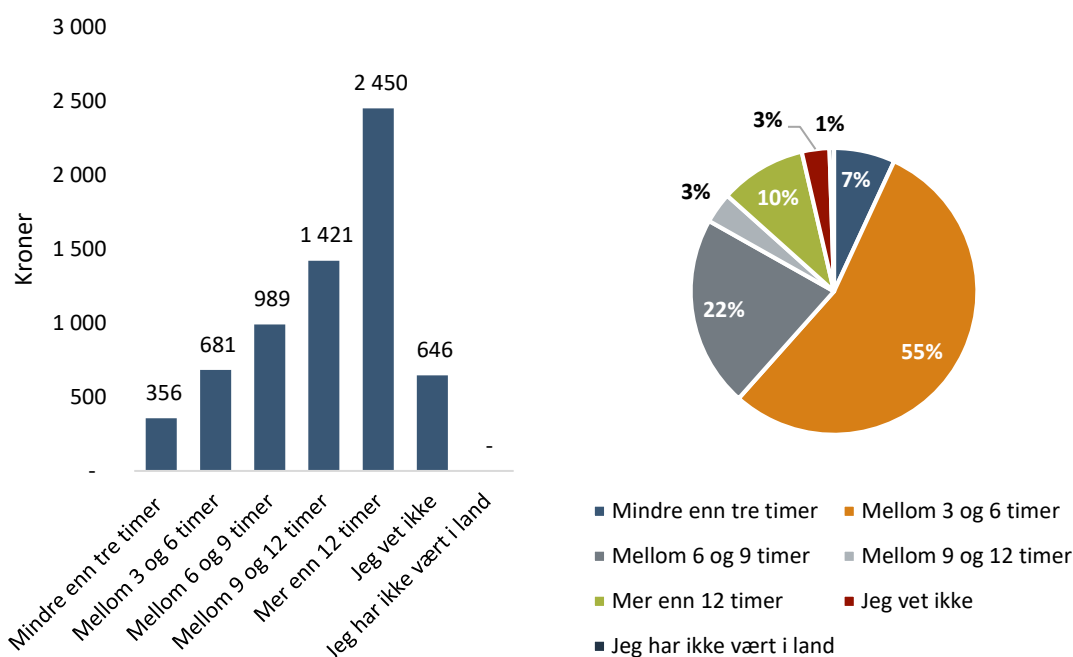


Figuren viser for eksempel at personer med forbruk under 1 000 kroner står for om lag 20 prosent av forbruket, og at personer med forbruk over 5 000 kroner står for 34 prosent av det totale forbruket.⁹ Det innebærer at *tre prosent av respondentene står for 34 prosent av forbruket*. Dette forklarer hvorfor gjennomsnittsforkbruket er høyt, selv om flesteparten av respondentene har forbruksnivåer lavere enn dette.

2.2. Forbruket per time i land i Bergen

I spørreundersøkelsen har vi også stilt spørsmål til respondentene om hvor lang tid de har tilbrakt i land under oppholdet i Bergen. Over 90 prosent av passasjerene oppgir å ikke ha hatt snuhavn i Bergen, og tilbringer derfor ikke tid i Bergen utover det som er relatert til selve cruisereisen. Ved å kun studere denne gruppen av cruisepassasjerer og deres forbruk per time i land, kan vi få et klart bilde av hvordan forbruket varierer med tid tilbrakt i land for passasjerer på cruise. Figurene under viser fordelingen av cruisepassasjerene på hvor mange timer de har tilbrakt i land, og det tilhørende gjennomsnittlige forbruket for hver gruppe.

Figur 2-5: Figuren til venstre: Gjennomsnittlig forbruk per passasjer etter hvor mange timer passasjerer har tilbrakt i Bergen, gitt at han/hun ikke har tilbragt døgn i Bergen i forkant. Figuren til høyre: Andelen av respondentene som har tilbrakt tid i Bergen innenfor ulike tidsintervaller.¹⁰ N=1 927. Kilde: Menon Economics (2018)



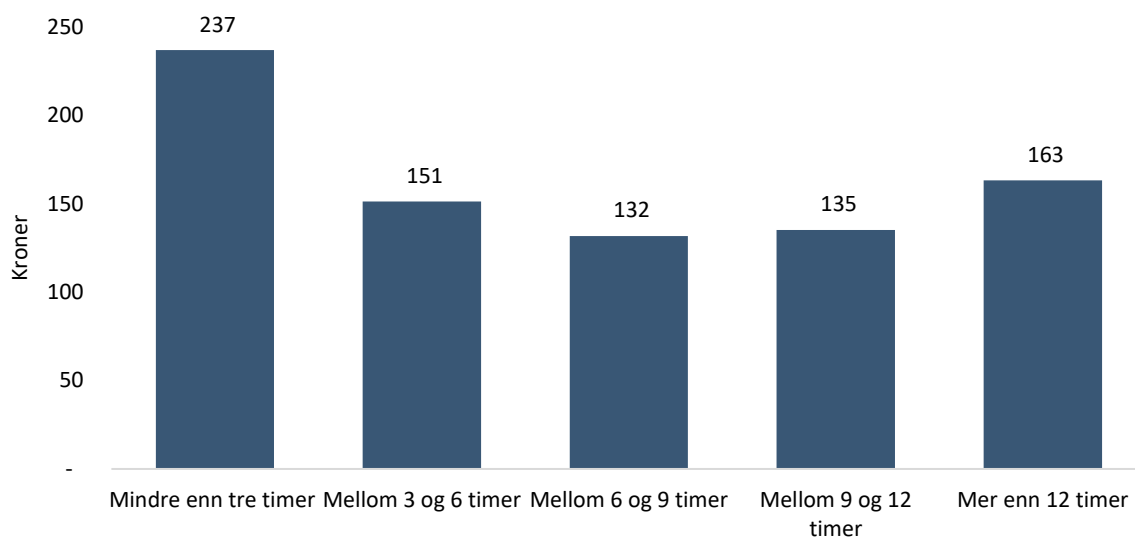
Vi ser av figuren over til høyre at om lag 55 prosent av passasjerene tilbringer mellom 3 og 6 timer i land i Bergen, men det er også relativt mange som tilbringer mellom 6 og 9 timer i land i Bergen i løpet av cruiseoppholdet. Videre ser vi av figuren til venstre at passasjerer med lenger tid tilbrakt i land i Bergen har et høyere forbruk enn passasjerer med kortere tid tilbrakt i land. Dette er som forventet, ettersom et lengre tidsopphold i Bergen gir rom for økt forbruk. Et interessant spørsmål er imidlertid om forbruket per time øker jo lenger passasjerene tilbringer i land, altså hva «marginalforbruket» per time er for cruisepassasjerene i Bergen. Figuren under viser

⁹ Se høyre «hale» av figur 2-4: Svært få respondenter har oppgitt forbruk over 5 000 kroner.

¹⁰ Fordelingen av passasjerer etter hvor lang tid de har tilbrakt i Bergen er basert på forbruksundersøkelsen der passasjerene er vektet etter stor andel passasjerene fra skipet utgjør av total cruiseturisme i Bergen i 2018.

gjennomsnittlig forbruk per time per passasjer tilbrakt i land i Bergen.¹¹ Hvis denne figuren viser en fallende sammenheng mellom forbruksnivå og antall timer tilbrakt i land i Bergen, vil det være et signal om at «marginalforbruket» er fallende.

Figur 2-6: Gjennomsnittlig forbruk per gjennomsnittlig time tilbragt på land i Bergen. Merk at observasjonene for svaralternativene «Jeg vet ikke» og «Jeg har ikke vært i land» utelates fra disse beregningene. N= 1 927. Kilde: Menon Economics (2018)



Figuren over viser at forbruket per time er klart høyest for de passasjerene som har vært i land i mindre enn tre timer. Hvis cruisepassasjerene oppholder seg kortere enn tre timer i land, ser vi et gjennomsnittlig forbruksnivå på 237 kroner. Oppholder cruisepassasjerene seg mellom tre til seks timer er forbruksnivået per time lavere, med et nivå på 151 kroner. Forbruksnivået per time faller også for de passasjerene som er mellom seks og ni timer i land. For opphold lengre enn tolv timer ser vi en beskjeden økning i marginalforbruket per time. Basert på figuren ser det imidlertid ut til at den største forskjellen er mellom de som tilbringer mindre enn tre timer i land og øvrige tidsintervaller.

For å vurdere om den observerbare negative sammenhengen er statistisk signifikant eller ikke, har vi gjennomført en enkel regresjonsanalyse.¹² Er det slik at det er en statistisk signifikant negativ sammenheng for rimelige signifikansnivåer, finnes det evidens i data for at marginalforbruket per time avtar jo flere timer cruisepassasjerer tilbringer i land. Resultatene fra regresjonsanalysene tyder på at relativt til et opphold i Bergen på mindre enn tre timer, så er forbruket per time signifikant lavere jo flere timer cruisepassasjerene tilbringer i Bergen.^{13,14}

¹¹ For å beregne gjennomsnittsforkbruket per time innenfor hvert tidsintervall har vi basert oss på gjennomsnittstid i hvert tidsintervall, altså gjennomsnittet av 3 og 6 timer for tidsintervallet mellom 3 og 6 timer.

¹² Regresjonsanalysen som vi anvender vil gi oss innsikt i om den observerte negative sammenhengen mellom timer tilbrakt i land og timesforbruk er statistisk signifikant eller ikke. Er det slik at analysen resulterer i å bekrefte at det er en negativ sammenheng som er statistisk signifikant, så er det overveiende sannsynlig at denne sammenhengen også gjelder cruisepassasjerer i Bergen som ikke tok del i denne spørreundersøkelsen.

¹³ Resultatet er statistisk signifikant på et 5 % signifikansnivå hvor høyeste rapporterte p-verdi ligger på 4,7 %.

¹⁴ Vi har også gjennomført en regresjonsanalyse der vi har sjekket om det er en signifikant forskjell i forbruk mellom alle tidsintervallene. Dersom oppholdet i Bergen øker fra mindre enn tre timer til mellom 3 og 6 timer, finner vi at forbruket per time er statistisk signifikant lavere enn det for opphold mellom 0 og 3 timer. Dersom oppholdet i Bergen øker fra 3 til 6 timer til mellom 6 og 9 timer, kan vi ikke konkludere med at forbruket er statistisk signifikant forskjellig mellom de to intervallene. Vi kan likevel konkludere med at forbruket per time mellom 6 og 9

Denne effekten avtar jo lenger de er i land. Hvis vi deretter kontrollerer for nasjonalitet på cruisepassasjerene, blir funnene skissert over forsterket.

2.3. Gjennomsnittlig forbruk for ulike typer cruisepassasjerer

I avsnittene over viser vi cruisepassasjerenes gjennomsnittsförbruk og spredningen i dette forbruket for utvalget som helhet. I dette kapitlet går vi nærmere inn på hvordan forbruket fordeler seg mellom ulike grupperinger av passasjerer. Vi studerer hvordan forbruket fordeler seg på hvor lenge cruisepassasjerene har igjen av cruisereisen og hvor lenge de allerede har vært på cruise. Videre studerer vi forskjeller i forbruk på nasjonalitet og alder.

2.3.1. Gjennomsnittsförbruk etter cruisepassasjerenes reise

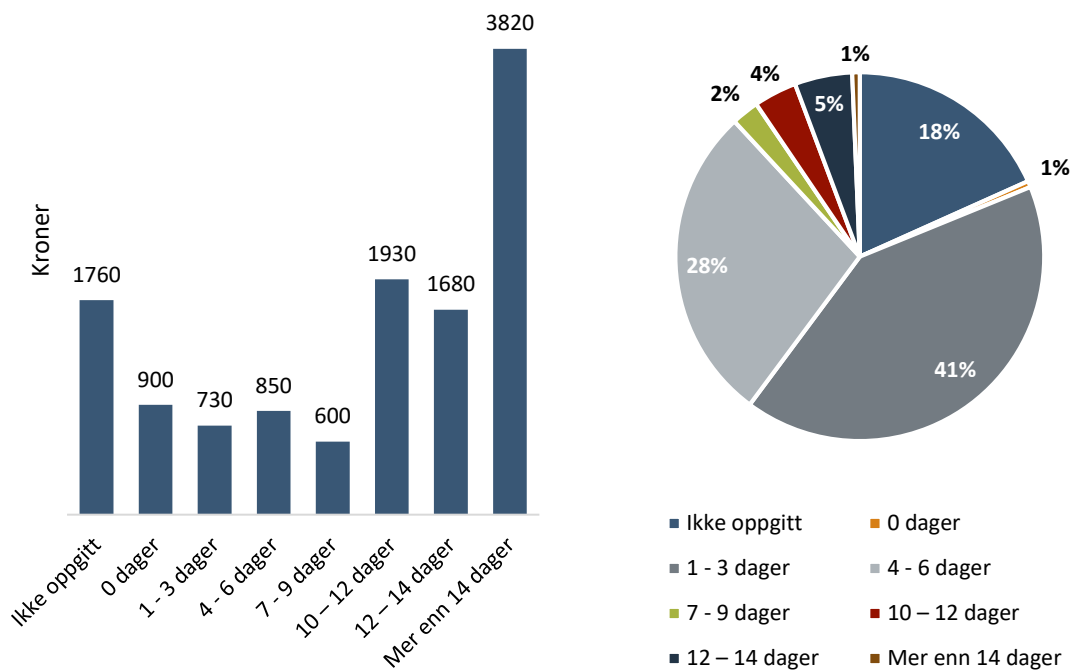
Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at det er stor variasjon både i hvor lenge cruisepassasjerene har igjen av sin reise på cruiset, og hvor lenge de har vært på cruise. Ut fra dette kan man videre forvente at forbruket til cruisepassasjerene vil variere innenfor disse kategoriene. For eksempel kan cruisepassasjerer som er på lengre cruise ha en høyere kjøpekraft enn passasjerer som er på et kortere cruise. I de følgende avsnittene presenterer vi hvordan gjennomsnittsförbruket varierer med hvor lenge passasjerene har igjen og hvor lenge de har vært på cruiset.

Gjennomsnittsförbruk etter hvor lenge cruisepassasjerene har tilbrakt på cruiset før det ankom Bergen

Av de passasjerene som har oppgitt hvor lenge de har vært på cruise før de ankom Bergen, finner vi at om lag 41 prosent av cruisepassasjerene allerede har vært på cruiset i 1 til 3 dager. Figuren under til høyre viser hvordan utvalget av respondenter fordeler seg på hvor lenge disse har vært på cruise før de anløp Bergen, og figuren til venstre viser hvordan gjennomsnittsförbruket for hele utvalget varierer med hvor mange dager cruisepassasjerene har vært på cruiset før de ankom Bergen.

timer er signifikant lavere enn forbruket per time mellom 0 og 3 timer. Øker oppholdet i Bergen fra 6 til 9 timer til mellom 9 og 12 timer, kan vi konkludere med at forbruket per time er statistisk signifikant forskjellig, og at forbruket per time mellom 9 og 12 timer er lavere enn null til tre timer. Øker oppholdet i Bergen fra 9 til 12 timer til lengre enn 12 timer, finner vi at forbruket per time er statistisk signifikant forskjellig mellom de to intervallene, og det er også slik at forbruket per time for de som tilbringer mer enn 12 timer i Bergen er forskjellig fra null til tre timer.

Figur 2-7: Til venstre: Gjennomsnittlig forbruksnivå per passasjer etter hvor mange dager de har vært på cruise før de ankom Bergen. Til høyre: Andelen av respondentene fordelt på hvor mange dager de har vært på cruiset før de ankom Bergen.¹⁵ N=2 154. Kilde: Menon Economics (2018)



Av figuren over til venstre fremkommer det ingen tydelig sammenheng mellom antall dager cruisepassasjerene har tilbragt på cruise før de ankommer Bergen og hvor høyt forbruk de har.¹⁶ For enkelte av gruppene er det også svært få respondenter, noe som også vanskeliggjør tolkningen av om det er en klar sammenheng mellom tilbrakt tid på cruiset før skipet anløper Bergen og forbruk. Det er imidlertid viktig å understreke at passasjerer som enten har vært på cruiset i mer enn 14 dager eller passasjerer som starter cruisereisen i Bergen sannsynligvis er passasjerer med snuavn i Bergen, og det kan være egenskaper ved disse passasjerene som har et høyere forbruk enn passasjerer uten snuavn i Bergen.

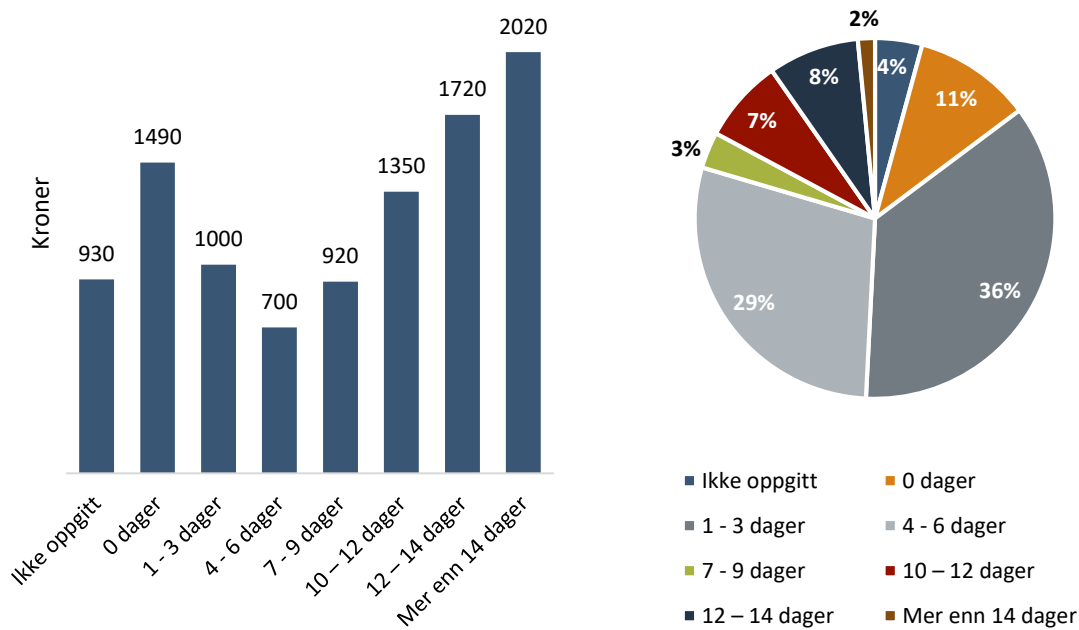
Gjennomsnittsforkbruk etter hvor lenge passasjerene har igjen av cruisereisen

Det er en stor andel av passasjerene som anløper Bergen havn som oppgir at de har én til tre dager igjen av cruisereisen. Figuren under til høyre viser hvordan utvalget av respondenter fordeler seg på hvor lenge disse har igjen av cruisereisen etter Bergen, og figuren til venstre viser hvordan gjennomsnittsforkbruket for hele utvalget varierer med hvor mange dager cruisepassasjerene har igjen etter oppholdet i Bergen.

¹⁵ Fordelingen av passasjerer etter hvor lenge de har vært på cruise er basert på forbruksundersøkelsen der passasjerene er vektet etter hvor stor andel passasjerene fra ulike skip utgjør av total cruiseturisme i Bergen i 2018.

¹⁶ Det er viktig å understreke at forbrukstallene viser hvor mye de har brukt på land i Bergen, ikke på cruiset som helhet.

Figur 2-8: Til venstre: Gjennomsnittlig forbruk per passasjer etter hvor mange dager passasjerene har igjen etter oppholdet i Bergen. Til høyre: Andelen av respondentene fordelt på hvor mange dager passasjerene har igjen etter at de var i Bergen.¹⁷ N=2 154. Kilde: Menon Economics (2018)



Vi ser av figuren over at sammenhengen mellom antall dager igjen av cruisereisen og forbruket er U-format samtidig som det for enkelte av kategoriene er svært få respondenter. Vi kan derfor ikke konkludere noe entydig på hvordan sammenhengen med antall dager igjen av cruisereisen og forbruk henger sammen. Forbruket synes å være relativt høyt for cruisepassasjerene som har snuhavn i Bergen og at de derfor startet eller avsluttet cruisereisen sin her. Dette kan følge av flere faktorer. Passasjerer med snuhavn kan ha oppholdt seg i Bergen en god stund før cruiset startet og i tillegg ha behov for overnatting, noe som isolert sett kan trekke forbruket for disse passasjerene oppover. Det kan også være egenskaper ved snuhavnpassasjerene som tilsier høyt forbruk. Det høye gjennomsnittsforkbruket for passasjerer som har mer enn 14 dager igjen av cruisereisen kan også følge av en positiv sammenheng mellom høyere kjøpekraft for passasjerer som kan dra på lengre cruise og deres forbruk i Bergen. Samtidig er det viktig å påpeke at passasjerer som har lite igjen av cruisereisen også kan ha vært på en lengre cruisereise før de ankommer Bergen.

2.3.2. Passasjerenes forbruk etter nasjonalitet

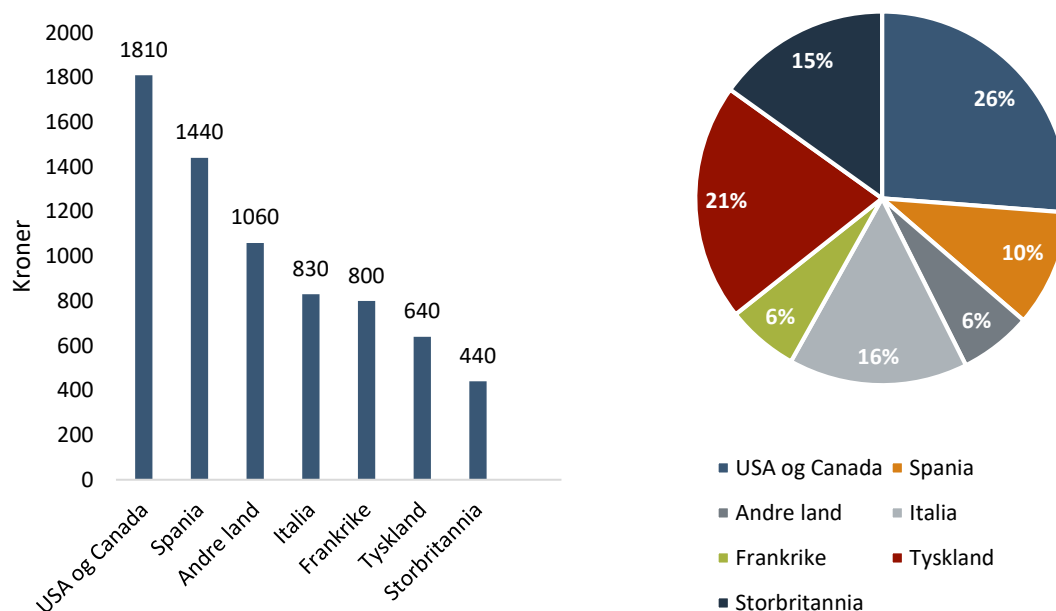
Innovasjon Norges undersøkelse av cruiseturistenes forbruk fra 2014 viser at det er relativt stor forskjell på nasjonaliteten til cruiseturister som besøker Norge og hvor stort forbruk de har.¹⁸ Dette kan henge sammen med både generell kjøpekraft i hjemlandet, men også hvordan cruiserederiene selger sine reiser til turistene. Vi har derfor også undersøkt hvordan forbruket i Bergen varierer med nasjonaliteten til passasjerene. I Innovasjon Norges undersøkelse fra 2014 finner man at det er passasjerer fra Sør-Europa og USA som har det høyeste

¹⁷ Fordelingen av passasjerer etter hvor lenge de har igjen av cruisereisen er basert på forbruksundersøkelsen der passasjerene er vektet etter hvor stor andel passasjerene fra ulike skip utgjør av total cruiseturisme i Bergen i 2018.

¹⁸ Innovasjon Norge, SSB og Epinion (2014).

forbruket, mens passasjerer fra Tyskland og Storbritannia har et lavere forbruk. Figurene under viser fordelingen av respondenter på nasjonalitet, og gjennomsnittlig forbruk per passasjer fordelt på nasjonalitet.

Figur 2-9: Til venstre: Gjennomsnittlig forbruk per passasjer per besøk, etter hvilken nasjonalitet de representerer. Til høyre: Andelen av respondentene fordelt på nasjonalitet.¹⁹ Kilde: Menon Economics (2018)



Vi ser av figuren at vi i likhet med tidligere undersøkelser finner at cruisepassasjerer fra Tyskland og Storbritannia bruker minst når de anløper Bergen havn. Videre finner vi også at personer fra Canada, USA og Spania bruker mer enn gjennomsnittet.

Fra figuren over til høyre ser vi at i vårt utvalg har vi en særlig en overvekt av respondenter fra USA/Canada, Storbritannia og Tyskland. Fordelingen er basert på forbruksundersøkelsen der vi har vektet respondentene etter hvor stor andel passasjerer fra ulike skip utgjør av totalt antall passasjerer i 2018. I kapittel 1 viste vi fordelingen av passasjerer etter nasjonalitet i 2017 basert på statistikk fra Bergen havn. Dersom nasjonalitetsfordelingen i 2017 er representativ også i 2018, tyder figuren over på at selv etter vektingen har vi i spørreundersøkelsen en overvekt av amerikanere, og en undervekt av passasjerer fra Tyskland og Storbritannia sammenlignet med statistikken fra Bergen havn. Ettersom vi finner at amerikanere forbruker relativt mer enn passasjerer fra Tyskland og Storbritannia kan dette isolert sett medføre at gjennomsnittsforkonsumet overvurderes. Vi har også en høyere andel passasjerer fra Italia i forbruksundersøkelsen sammenlignet med statistikken fra Bergen havn, noe som isolert sett kan medføre at gjennomsnittsforkonsumet undervurderes. Ettersom vi ikke har informasjon om forbruket til passasjerene innenfor hver nasjonalitet er representativ for alle passasjerer med samme nasjonalitet, har vi i vurderingen av gjennomsnittsforkonsum og total økonomisk betydning ikke korrigert for dette. Som tidligere nevnt har vi valgt å vekte gjennomsnittsforkonsumet etter andelen passasjerer som ankommer med

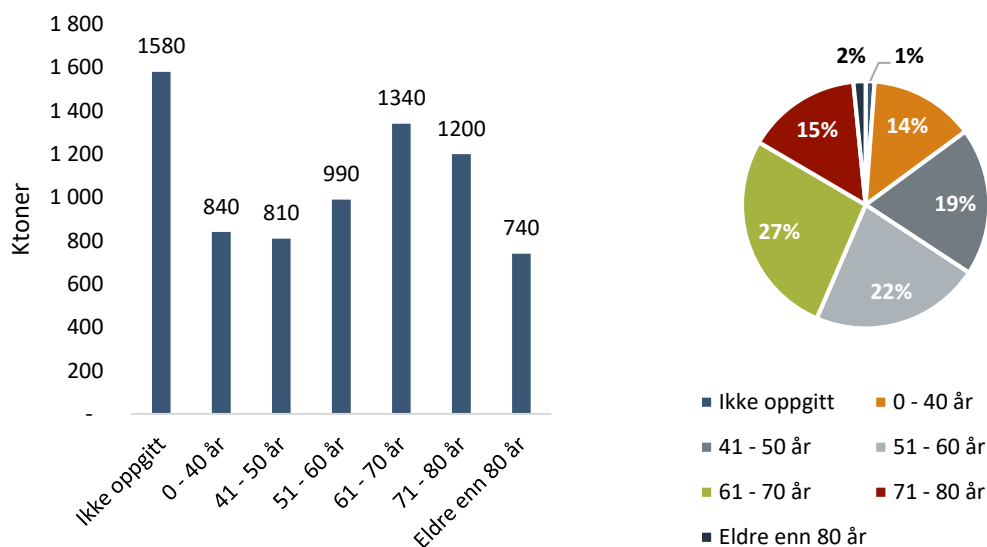
¹⁹ I kategorien «Andre land» har vi samlet alle nasjonaliteter som er representert ved færre eller lik 10 respondenter. Disse landene inkluderer: Mexico, Kina, Israel, Brasil, Bulgaria, Danmark, Østerrike, Belgia, Australia, Martinique, Sveits, Luxembourg, Nederland og Russland.

ulike cruiseskip. Det betyr at vi antar at passasjerer som ankommer med samme skip i større grad er representative for øvrige passasjerer på skipet uavhengig av nasjonalitet.²⁰

2.3.3. Gjennomsnittsforkbruk etter alder

Figurene under viser cruisepassasjerenes forbruk fordelt på alder. Det er relativt høy gjennomsnittsalder på cruisepassasjerene sammenlignet med befolkningen for øvrig, da aldersgruppen mellom 61 og 70 år sammen med aldersgruppen 51-60 år utgjør de største gruppene av passasjerer.

Figur 2-10: Til venstre: Gjennomsnittsforkbruk i ulike alderskategorier. Til høyre: Alderssammensetning blant cruisepassasjerene som har besvart vår undersøkelse, etter antall per alderssegment.²¹ Kilde: Menon Economics (2018)



Vi finner at det er relativt store forskjeller i forbruket mellom de ulike aldersgruppene. Den største gruppen mellom 61 og 70 år er den gruppen med det høyeste gjennomsnittsforkbruket. Generelt finner vi at de yngre aldersgruppene har lavest forbruk, men at forbruket også er lavere for de som er eldre enn 80 år. Dette kan ha sammenheng med hvilke personer som betaler for oppholdet i Bergen når man reiser i større grupper. Videre kan det også tyde på at cruisepassasjerene i alderen 61 til 70 år har den høyeste kjøpekraften.

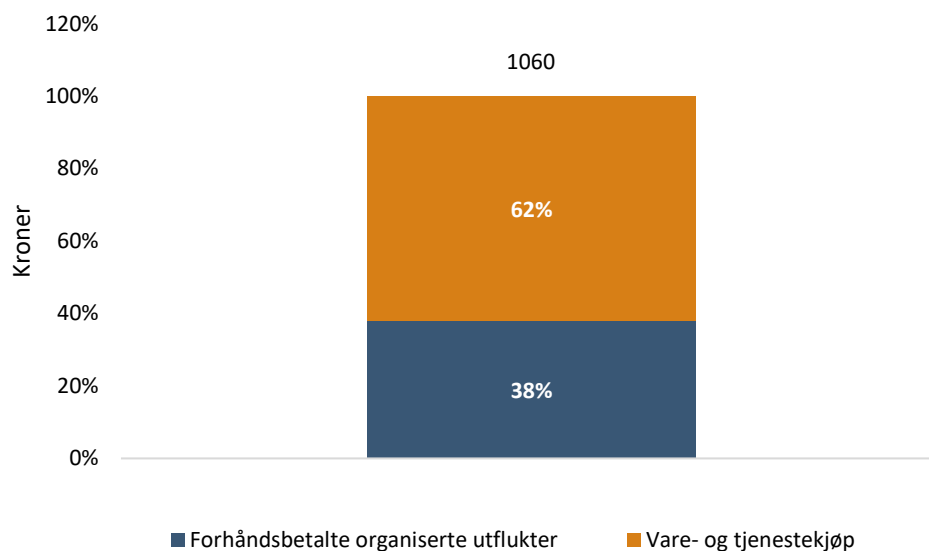
2.4. Hva er det respondentene bruker pengene på?

Cruisepassasjerene som ankommer Bergen havn deltar ofte på forhåndsbestilte organiserte utflukter som enten er bestilt gjennom cruiserederiet eller som er bestilt i egen regi. I tillegg legger cruiseturistene igjen forbruk i Bergen ved kjøp av ulike varer og tjenester. I vår spørreundersøkelse har vi bedt respondentene om å fordele sitt forbruk på forhåndsbetalte organiserte utflukter og øvrig forbruk. Figuren under viser hvordan gjennomsnittsforkbruket på 1 060 kroner per passasjer fordeles seg på forhåndskjøpte utflukter og øvrige vare- og tjenestekjøp.

²⁰ Vi har kun vektet svarene til respondentene der vi har et tilstrekkelig stort utvalg av respondenter per skip. For eksempel har vi svært få respondenter fra enkelte skip som på årsbasis står for en større andel av totalt antall cruiseturister til Bergen. Dersom vi hadde vektet opp svarene fra disse få respondentene hadde vi stått i fare for å over- eller underestimere det totale forbruket.

²¹ Fordelingen av passasjerer etter alder er basert på forbruksundersøkelsen der passasjerene er vektet etter hvor stor andel passasjerene fra ulike skip utgjør av total cruiseturisme i Bergen i 2018.

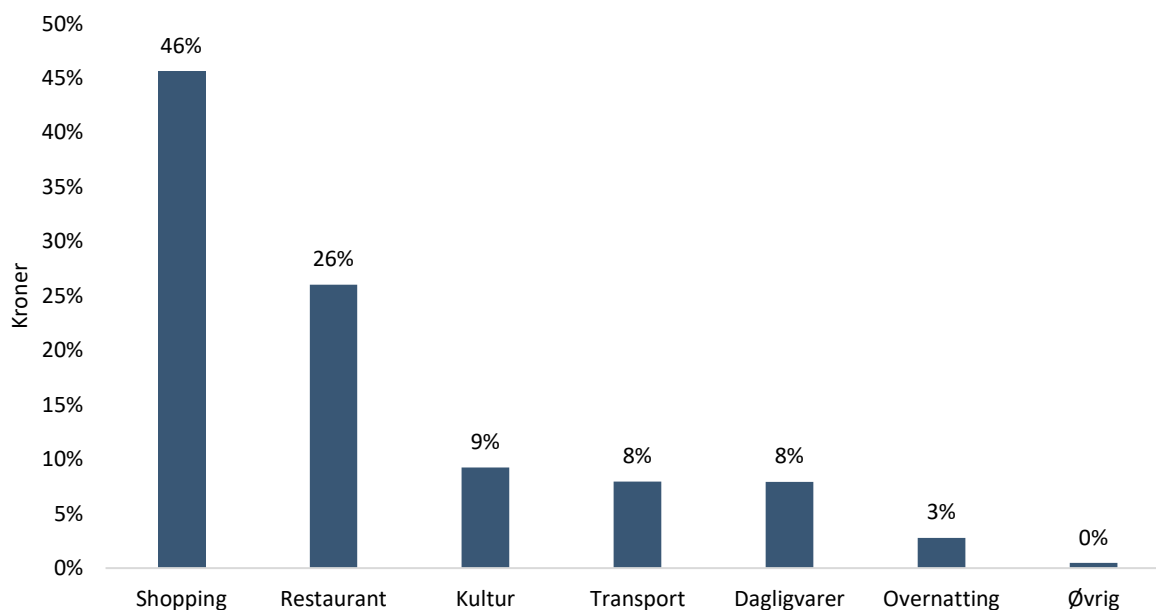
Figur 2-11: Fordelingen av cruisepassasjerenes forbruk på vare- og tjenestekjøp og på forhåndsbetalte organiserte utflukter. Kilde: Menon Economics (2018)



Som vi ser av figuren over utgjør passasjerenes kjøp av forhåndsbetalte organiserte utflukter per passasjer om lag 40 prosent av det totale gjennomsnittsforbruket. Passasjerene forhåndsbestiller disse aktivitetene enten gjennom cruiseselskapet eller på egen hånd. Vi finner at om lag 70 prosent av passasjerenes forhåndsbetalte kjøp av organiserte utflukter er bestilt gjennom cruiseselskapet. Det er naturlig å anta at cruiserederiene har et påslag på prisene på organiserte utflukter, men vi har ingen informasjon om hvor stort dette påslaget er. Det er likevel viktig å gjøre oppmerksom på at ikke alle de 282 kronene som passasjerene i gjennomsnitt bruker på forhåndsbetalte utflukter gjennom cruiseselskapene tilfaller næringslivet i Bergen.

Videre står vare- og tjenestekjøpene for om lag 60 prosent av gjennomsnittsforbruket per passasjer. Vi kan dele dette forbruket av vare- og tjenestekjøp på forskjellige underkategorier. I spørreundersøkelsen har vi samlet inn informasjon om passasjerenes vare- og tjenestekjøp fordelt på dagligvarer, kultur, overnatting, restaurant/cafe og bar, shopping, transport og øvrig. Figuren under viser hvordan passasjerenes vare- og tjenestekjøp som andel av totalt forbruk fordeler seg på disse underkategoriene.

Figur 2-12: Gjennomsnittlig forbruk av vare- og tjenestekjøp for passasjerer fordelt på underkategorier. Kilde: Menon Economics (2018)



2.5. Tidligere analyser av cruisepassasjerenes forbruk

Det finnes også flere tidligere analyser som har søkt å identifisere forbruket til cruisepassasjerer på besøk i Norge. «Turistundersøkelsen Cruiserapport» fra 2014, utført av Epinion og SSB for Innovasjon Norge, finner at en cruiseturist i gjennomsnitt bruker 860 2014-kroner per dagsbesøk i land langs norskekysten. Studien tar for seg en rekke byer og tettsteder i Norge som er anløpshavner for cruiseskip og datagrunnlaget til studien er intervjuer med passasjerer på 30 ulike cruiseskip i 15 forskjellige havner og fra 15 forskjellige rederi.²² Skipene ble trukket fra Cruise Norway AS sin oversikt over anløp i norske havner sommeren 2014 (juli-september).

Larsen et al. (2013)²³ har også gjennomført en studie av cruisepassasjerenes forbruk som benytter seg av tre spørreundersøkelser for å kartlegge cruiseturistenes forbruk i sommermånedene i 2010, 2011 og 2012. Hovedresultatene til studien indikerer at cruisepassasjerenes forbruk på land er signifikant lavere enn forbruket til andre turister. De finner også et gjennomsnittlig dagsforbruk blant cruisegjester på Vestlandet på 493 kroner i 2010-kroner. Gjennomsnittlig lengde på reisen for cruisepassasjerer var 14,8 dager, og gjennomsnittlig besøk per destinasjon var 9 timer. Omtrent 10 prosent av cruisepassasjerene hadde opphold over 24 timer. Det gjennomsnittlige forbruket per time er omtrent likt for cruiseturister og vanlige turister, henholdsvis 69 og 67 kroner. For studiene i 2011 og 2012 er det gjennomsnittlige dagsforbruket hos cruisepassasjerene estimert til å være 325 kroner i 2012-kroner. Studiene lener seg på andre studier som sier at cruisevirksomhet tilfører lite til det lokale næringslivet, men man ser likevel at timeforbruket til cruisepassasjerer og øvrige turister er likt. I en annen studie av Larsen et al. i 2013²⁴ finner de at en økning i shopping- og aktivitetstilbud ikke medfører at cruisepassasjerene øker forbruket sitt, men blant turister som ikke er på cruise observerer artikkelforfatterne en økning i forbruket når shopping- og aktivitetstilbudet øker.

²² 7 byer: Bergen, Hammerfest, Oslo, Stavanger, Tromsø, Trondheim og Ålesund, og 8 bygder: Eidfjord, Geiranger, Flåm, Lofoten, Nordkapp, Olden, Skjolden og Åndalsnes.

²³ Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., & Øgaard, T. (2013). *Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures*. *Tourism Management Perspectives*, 6, 142-148.

²⁴ Larsen, S., & Wolff, K. (2016). *Exploring assumptions about cruise tourists' visits to ports*. *Tourism management perspectives*, 17, 44-49.

Grontmij utførte i 2010 en omfattende gjesteundersøkelse for Nærings- og handelsdepartementet, hvor det ble intervjuet over 2073 cruisepassasjerer og 206 bedrifter langs norskekysten. Undersøkelsen finner at passasjerene har et gjennomsnittsforkbruk på land per dag på 550 2010-kroner, med 1,2 havnebesøk per dag i gjennomsnitt. Dybdeintervju viste at turistenes forbruk i land ofte relaterer seg til forhold som tidsmessig og fysisk tilgjengelighet, mer enn til byens størrelse eller tilbud av varer og tjenester. Undersøkelsen har likevel ikke dokumentert hvor mye dette påvirker forbruket.

De arktiske områdene i Norge blir mer og mer populære cruisedestinasjoner. Særlig Svalbard er en attraktiv destinasjon for arktiske cruise. I en undersøkelse utført av Menon Economics i 2016 kartlegger vi cruiseturismens omfang i Longyearbyen ved hjelp av spørreundersøkelser. Studien finner samlet gjennomsnittlig forbruk for cruiseturister i Longyearbyen til å ligge på 748 kroner. Når vi beregner gjennomsnittet for forbruk per passasjer per time i land, finner vi et snittforbruk på 164 kroner. Epinion, på oppdrag fra Innovasjon Norge, gjorde i 2017 en lignende studie, og de finner at den gjennomsnittlige cruisepassasjerer på Svalbard har et totalforbruk på 675 kroner.²⁵ Samlet sett har cruiseturismen et samlet forbruk på 29,7 millioner kroner, hvorav 11,4 millioner er brukt på forhåndskjøpte aktiviteter som tilfaller Svalbard, og 18,3 millioner er øvrig forbruk på Svalbard.

Som vi ser fra litteraturgjennomgangen over, er forbruket per cruisepassasjer lavere enn for øvrige utenlandsturister i Norge, og alle forbruksnivåene er lavere enn hva vi finner i denne rapporten. Det er sannsynligvis mange grunner til hvorfor dette er tilfellet, men en hovedårsak synes å være at de andre undersøkelsene omfatter andre områder og regioner i Norge enn Bergen og de som innbefatter Bergen inkluderer også en rekke andre områder som vi ikke inkluderer. Bergen som destinasjon skiller seg fra andre cruisedestinasjoner fordi Bergen er en storby i norsk sammenheng og kan tilby helt andre typer aktiviteter, opplevelser, varer og tjenester enn andre destinasjoner. Dette kan være noe av forklaringen til at denne undersøkelsen finner høyere forbrukstall enn hva tidligere studier har funnet. I tillegg til disse momentene er det slik at de fleste studiene er minst et par år gamle, og med tanke på den raske veksten i cruiseturismen som har vært i Norge de senere årene, særlig fordelt etter nasjonaliteter, vet vi at tidligere analyser ikke nødvendigvis gir et godt bilde av hvordan forbruket er i dag.

²⁵ *Innovasjon Norge: Cruise- og Ekspedisjonsturister på Svalbard (2017).*

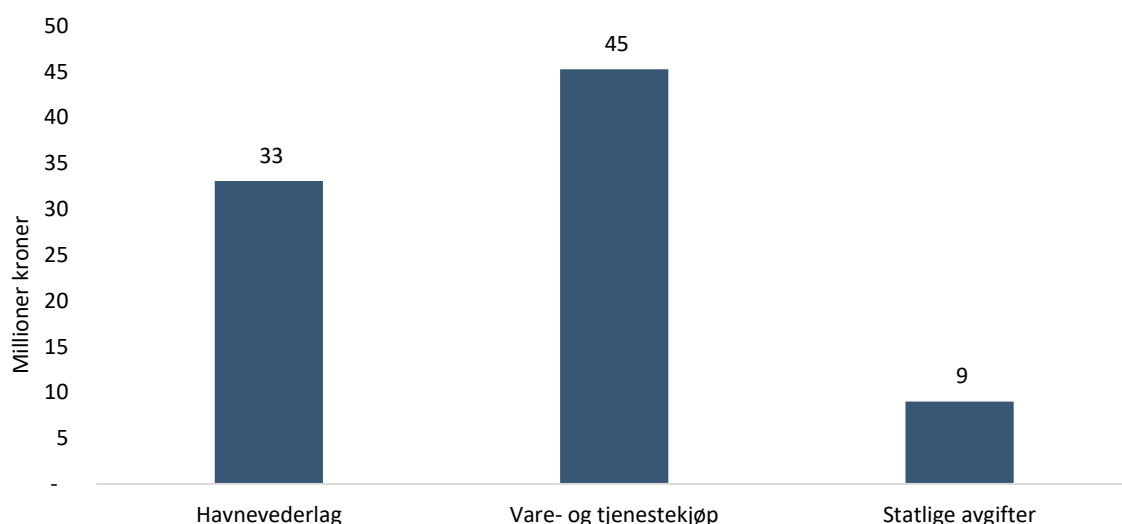
3. Rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen

Denne undersøkelsen søker også å identifisere rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen. Vi har beregnet hvor mye cruiseskipene legger igjen i form av havnevederlag, statlige avgifter og vare- og tjenestekjøp. Totalt for sesongen 2018 estimerer vi dette til å ligge på om lag 87 millioner kroner. Vare- og tjenestekjøpene står for om lag halvparten av dette, mens rederienes betaling av havnevederlag står for 37 prosent.

Cruiserederiene har en rekke kostnader knyttet til hvert anløp, blant annet havnevederlag og kjøp av diverse varer og tjenester i havn. Bergen havn formidler det meste av tjenestene, mens ulike cruiseagenter typisk formidler innkjøp av drivstoff, forsyninger, aktiviteter for passasjerene og andre tjenester. I de fleste tilfeller opptrer cruiseagentene som mellommann mellom aktørene i Bergen og cruiserederiet, slik at det også er disse som har kontakten med Bergen havn i forbindelse med et anløp. I tillegg til havnevederlag og vare- og tjenestekjøp betaler også cruiserederiene avgifter til staten i form av losavgifter og NO_x-avgifter. De fleste av cruiseskipene som anløper Bergen havn er lospliktige, og betaler derfor for losingen inn til Bergen havn. I tillegg skal alle cruiseskip som slipper ut NO_x innenfor Norges territorialgrense betale for dette. De aller fleste av cruiseskipene er medlemmer av NO_x-fondet, og betaler derfor en avgift per kilogram til dette fondet.

I Bergen har vi estimert at de 340 anløpene til Bergen i 2018 innebar totale kostnader for rederiene på 87 millioner kroner, fordelt på varer og tjenester som vist i figuren under.

Figur 3-1: Rederienes forventede betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen i 2018²⁶



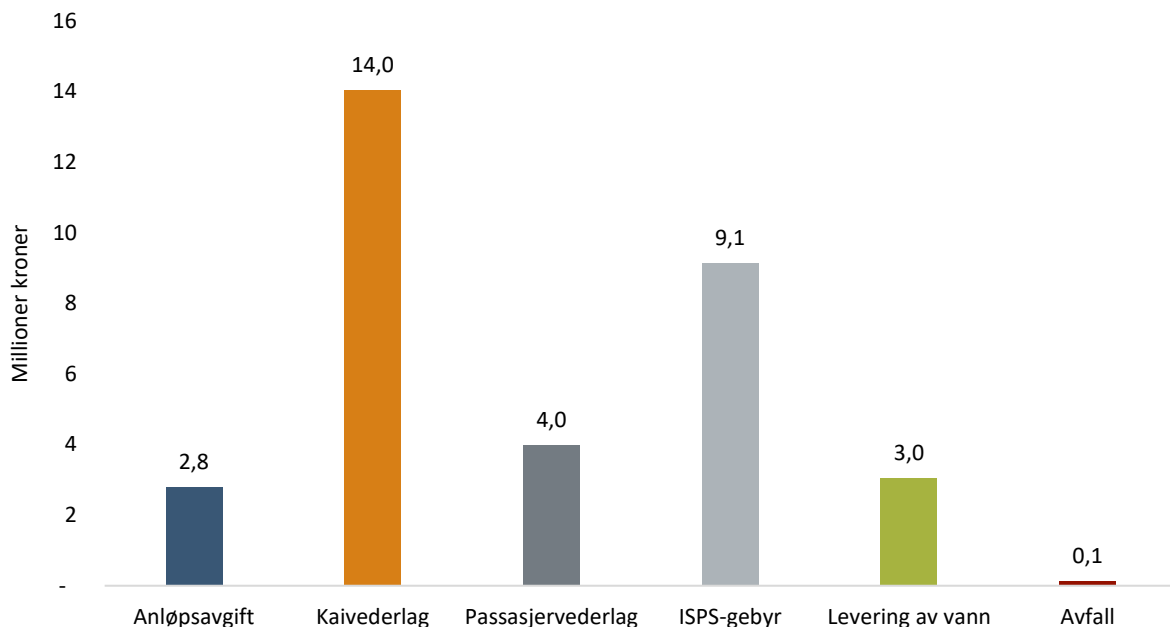
3.1. Havnevederlag til Bergen havn

Cruiseskipene som anløper Bergen betaler ulike typer avgifter og vederlag til Bergen havn. Basert på faktiske og innmeldte anløp til Bergen havn sesongen 2018, vil dette innebære en estimert inntekt til Bergen havn på om lag

²⁶ Vare- og tjenestekjøpene er ekskludert kjøp av drivstoff.

33 millioner kroner. I Bergen fordeler havnevederlagene betalt av cruiserederiene seg på anløpsavgift, kaivederlag, passasjervederlag, sikkerhetsgebyrer (ISPS) samt levering av vann og et administrasjonsgebyr for avfall. Figuren under viser hvordan de estimerte totale havnevederlagene for sesongen 2018 fordeler seg på de ulike kategoriene.

Figur 3-2: Forventede totale havnevederlag betalt av cruiserederiene i løpet av sesongen 2018. Kilde: Bergen havn (2018)



Den største enkeltinntekten fra cruiseselskapene er betaling av kaivederlag. Kaivederlaget er cruiseselskapenes betaling for havneinfrastrukturen når de ligger til kai, og beregnes på bakgrunn av skipenes bruttotonnasje. Basert på faktiske og innmeldte anløp til Bergen havn finner vi et gjennomsnittlig kaivederlag per anløp på 40 900 kroner.²⁷ Videre utgjør ISPS-vederlaget²⁸ en betydelig andel av totale inntekter til Bergen havn. ISPS-vederlaget betales per passasjer, og er estimert til å utgjøre 26 600 kroner i gjennomsnitt per anløp med cruiseskip.²⁹ Anløpsavgiften beregnes også med utgangspunkt i skipenes bruttotonnasje, og er cruiseskipenes betaling for bruk av farled og farvannene knyttet til Bergen havn. Anløpsavgiften er estimert til å utgjøre 8 100 kroner per anløp når man tar hensyn til rabattordninger for cruiseskip.³⁰ Både ISPS-vederlaget og anløpsavgiften er satt ut fra hensyn til selvkostprinsippet. Det betyr at avgiften settes slik at man kun dekker kostnader Bergen havn har med å opprettholde farled, farvann og infrastruktur i henhold til internasjonale bestemmelser. En annen inntekt av betydning for Bergen havn er passasjervederlaget. Passasjervederlaget betales per passasjer, og det er ulike

²⁷ I beregningen av kaivederlaget har vi tatt hensyn til forventet liggetid for skipene som anløper Bergen havn.

²⁸ The International Ship and Port Facilities Security Code.

²⁹ For å beregne ISPS-vederlaget har vi tatt utgangspunkt i forventet antall passasjerer til Bergen i 2018. Dette anslaget er basert på innspill fra Bergen havn om forventet fyllingsgrad av maksimal passasjerkapasitet.

³⁰ I Bergen havn får cruiseskip som anløper Bergen havn 3 ganger per sesong, en redusert anløpsavgift på 20 prosent på det tredje anløpet, og fra og med det fjerde anløpet reduseres avgiften med 30 prosent. Videre får skip som er registrert med over 30 poeng i Environmental Ship Index ytterligere 20 prosent avslag på anløpsavgiften, mens skip med over 50 poeng får 50 prosent rabatt. Indeksen indikerer skipenes miljøutslipp i skipsfart langs kysten.

priser for passasjerer med og uten snuhavn.³¹ I gjennomsnitt utgjør passasjeravederlaget 11 600 kroner per anløp med faktiske og forventede cruiseskip til Bergen havn i 2018.

Bergen havn selger også diverse varer og tjenester til skipene som anløper Bergen havn. Ifølge informasjon fra Bergen havn er det særlig salg av vann til skipene som er aktuelt for cruiseskipene som anløper Bergen havn. I 2018 estimeres totalt forbruk av vann over kai fra Bergen havn til 112 400 m³/tonn vann.³² I gjennomsnitt innebærer dette en inntekt til Bergen havn på 8 900 kroner per anløp. Alle cruiseskip som anløper Bergen havn må betale et registrerings- og administrasjonsgebyr for avfallshåndtering til havna på 350 kroner per anløp. Cruiseagentene besørger selve avfallshåndteringen i tillegg. Dette er omtalt i kapittel 3.2.

3.2. Rederienes kjøp av varer og tjenester

I tillegg til havnevederlag foretar cruiserederiene som anløper Bergen havn en rekke vare- og tjenestekjøp mens de ligger ved kai. Dette er typisk innkjøp av drivstoff, transport av mannskap og passasjerer, hotellopphold, helsetjenester, avfallshåndtering og forsyninger i tillegg til honorar til agenter. Basert på forventet antall passasjerer og anløp til Bergen havn i 2018 finner vi at disse vare- og tjenestekjøpene ekskludert bunkers ligger på om lag 130 000 kroner per anløp.

For å identifisere dette forbruket har vi kontaktet skipsagenter som jobber med cruiseanløpene i Bergen havn. De har utarbeidet anslag på hvor mye cruiserederienes vare- og tjenestekjøp utgjorde i gjennomsnitt per passasjer i 2017. Anslagene representerer hvor mye cruiserederiene kjøper fra leverandører i Bergen, og fordeler seg på innkjøp av hotellopphold, helsetjenester, honorar til agenter, transport av passasjerer og mannskap, forsyninger og avfallshåndtering. Det har ikke vært mulig å samle inn totale forbrukstall for bruk av drivstoff. Totalt finner vi et anslag på 45 millioner kroner i vare- og tjenestekjøp fra cruiseskip som anløper Bergen havn i 2018. I estimeringen av dette forbruket har vi lagt til grunn anslaget fra skipsagentene per passasjer sammen med anslaget på totalt antall passasjerer til Bergen havn i 2018.

Tabell 3-1: Estimerte vare- og tjenestekjøp foretatt av cruiserederiene i løpet av sesongen 2018. Kilde: Kystverket og NOx-fondet

Rederienes kjøp av varer og tjenester	Totalt i 2018 (millioner kroner)
Totale vare- og tjenestekjøp	45

3.3. Statlige inntekter

De statlige inntektene ved et cruiseanløp til Bergen havn består av losavgifter og NO_x-avgifter. Basert på faktiske og innmeldte anløp til Bergen i 2018 finner vi at disse inntektene utgjør 9 millioner kroner. I beregningen av statlige inntekter som følge av anløp til Bergen havn har vi søkt å identifisere hvorvidt disse inntektene kan tilskrives til det enkelte anløp til Bergen. De aller fleste av cruiseanløpene til Bergen havn har vært eller er på vei på en tur langs den norske kysten, og anløper flere havner i Norge. I beregningen av statlige inntekter som følge av anløp til Bergen havn har vi kun tatt med losinntekter som følge av losoppdragene knyttet til anløpet til Bergen

³¹ Ifølge prisregulativet til Bergen havn for 2018 skilles det mellom betaling for passasjerer med og uten snuhavn i Bergen. Basert på innspill fra Bergen havn har vi lagt til grunn at det er passasjerer med skip fra Viking Cruises som har snuhavn i Bergen. Ifølge informasjon fra Bergen havn har også enkelte passasjerer på andre skip snuhavn i Bergen uten at skipet har det. Dette gjelder svært få av passasjerene, og er derfor ikke tatt hensyn til i beregningene.

³² Beregningen er basert på et gjennomsnittlig forbruk av vann per cruiseanløp på 330 tonn/m³. Kilde: Bergen havn (2018)

havn og betaling av NO_x-avgifter knyttet til utslipp i Bergen havn. Dette kan tolkes som et nedre anslag på totale statlige inntekter da man i tillegg vil betale avgifter som følge av selve seilingen som foretas i norske farvann. Dette gjelder særlig losberedskapsavgiften som betales ved inn- og utseiling innenfor den norske grunnlinjen, og betaling for utslipp i seiling innenfor Norges territorialgrense. Tabellen under viser våre anslag på statlige inntekter som følge av cruiseanløp til Bergen havn i 2018, basert på faktiske og innmeldte anløp til Bergen havn.

Tabell 3-2: Forventede statlige avgifter betalt av cruisereederiene i løpet av sesongen 2018. Kilde: Kystverket og NO_x-fondet

Statlige avgifter	Totalt i 2018 (millioner kroner)
Losavgifter	7,1
No _x -avgifter	1,9
Totale statlige avgifter	9,0

Losavgiftene består i utgangspunktet både av losberedskapsavgift, losavgift og farledsbevisavgift. Det er kun lospliktige fartøy som betaler losberedskapsavgift, en avgift som inntreer når fartøyet passerer grunnlinjen eller tar statslos om bord. Ifølge informasjon fra Kystverket betaler cruiseskipene som regel denne avgiften en gang per rundtur i Norge, og vi har derfor ikke inkludert denne avgiften som en del av inntektene som følge av anløp til Bergen. Når det gjelder selve losingsavgiften er dette en avgift som betales når fartøyet nytter statslos, og den betales i tillegg til losberedskapsavgiften. Denne avgiften betales av alle lospliktige fartøy som de aller fleste av cruiseskipene som anløper Bergen er. Avgiften betales i form av timesatser, og timesatsen er differensiert etter fartøyets størrelse. I samtale med Kystverkets losoldermannskapsavdeling for Vestlandet kan man legge til grunn at skipene som anløper Bergen betaler minste satsen på 3 timer for losing inn til Bergen sentrum.³³ Basert på faktiske og innmeldte anløp til Bergen havn og bruttotonnasjen for disse skipene, finner vi en gjennomsnittlig losingsavgift på om lag 10 300 kroner per anløp. Det gir en total inntekt på om lag 7,1 millioner kroner til staten fra losoppdragene fra cruiseskipene for inn- og utseiling. Ettersom cruiseskipene, med unntak av større yachter, er lospliktige, betaler de ikke farledsbevisavgift. Vi har derfor sett bort fra denne avgiften i denne analysen.

Skip som anløper Bergen havn slipper ut forurensning både som følge av innseilingen til Bergen og som følge av drivstoffbruk i havn. Ifølge informasjon fra Bergen havn er det ingen av cruiseskipene som benytter landstrøm ved kai i Bergen, og de må derfor benytte motorene for å operere skipet ved kai.³⁴ Forbrenning av drivstoff slipper ut både klimagasser (CO₂) og lokale utslipp (PM og NO_x).³⁵ I Norge er skip som forbrenner drivstoff i Norge avgiftspliktige når de ligger ved kai i Bergen, og må betale en avgift per kilo faktisk utslipp av nitrogendioksider på 21,95 kroner per kilo utslipp. Dersom skipene er medlemmer av NO_x-fondet får skipene avgiftsfritak, men betaler en NO_x-avgift til NO_x-fondet på 7 kr/kg utslipp av NO_x. Ifølge NO_x-fondet betaler de fleste cruiseskipene som anløper Bergen havn NO_x-avgifter til NO_x-fondet. Basert på estimer om cruiseskipenes utslipp av drivstoff i Bergen havn og utslippsfaktorer fra Kystverket finner vi totale utslipp av NO_x i Bergen havn. Vi finner at cruiseskipene derfor betaler til sammen 1,9 millioner kroner i NO_x-avgifter for utslipp i havn.³⁶ Det er viktig å merke seg at dette kun er betaling for utslippene i Bergen havn, og at dette ikke er betaling for utslipp på selve

³³ I flere tilfeller der cruiseskipene kommer fra fjordene omkring Bergen blir statslosen med skipet fra havn til Bergen sentrum. Det betyr at de er om bord på skipet hele strekningen fra havnen før Bergen til Bergen havn.

³⁴ I en pressemelding 21. september 2018 meldte Bergen havn at de ønsker å bygge et landstrømlegg som kan forsyne tre cruiseskip samtidig, og som etter planen skal stå klart til cruisesesongen i 2020.

³⁵ Det er viktig å merke seg at utslippene også innebærer en kostnad for befolkningen som blir berørt.

³⁶ Tidligere studier har vist at skipene forbrenner omkring 23 tonn drivstoff per anløp i Bergen havn (DNV GL). Videre viser The Norwegian Emission Inventory fra 2016 at skipene slipper ut 39,1 kg NO_x per tonn drivstoff for alle marine drivstofftyper med unntak av LNG.

reisen. Grunnen til at vi kun har tatt med utslipp i havn kommer av cruiseskipene som regel er på lengre turer, og at man derfor ikke tilskriver utslipp fra skipene på reisen for anløp til Bergen.

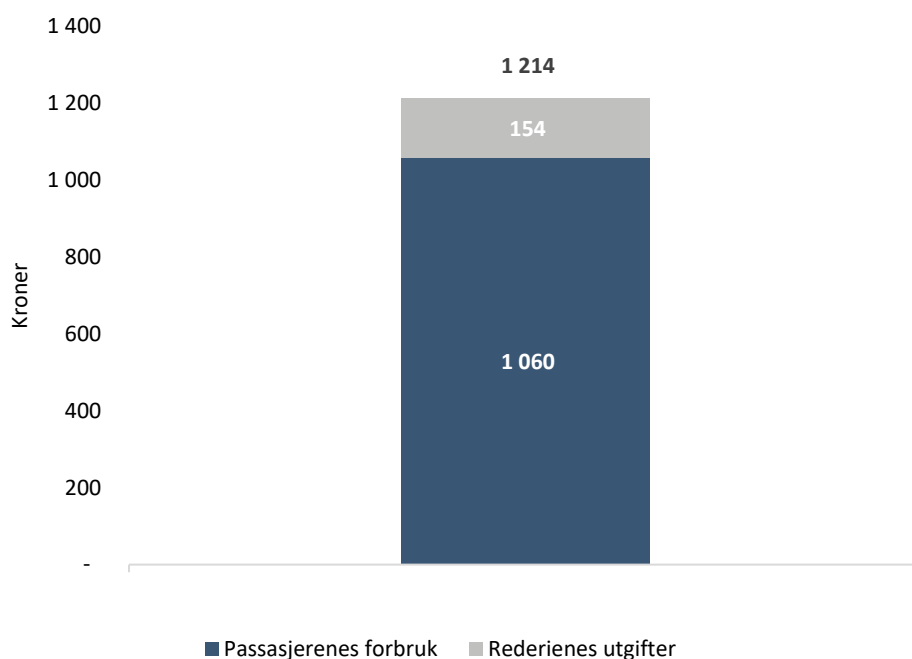
4. Totalt forbruk sesongen 2018

Basert på faktiske og innmeldte anløp med cruiseskip til Bergen i 2018 estimerer vi cruiseturismens økonomiske betydning til å ligge på om lag 1,9 millioner kroner per anløp, noe som tilsvarer 662 millioner kroner totalt for hele 2018-sesongen. Dette anslaget inkluderer passasjerenes forbruk på land i Bergen, og rederienes betaling av havnevederlag, vare- og tjenestekjøp i havn og betaling av statlige avgifter.

I denne rapporten har vi søkt å identifisere både cruisepassasjerenes forbruk og rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen. Vi har gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot cruisepassasjerer til Bergen havn for å identifisere passasjerenes forbruk, og for å estimere rederienes kjøp av varer- og tjenester har vi innhentet informasjon fra cruiseagenter, Kystverket og Bergen havn. I de tidligere kapitlene har vi vist hva dette forbruket er per passasjer og per anløp til Bergen. I dette kapitlet viser vi det totale forventede forbruket fra anløpene med cruisepassasjerer i Bergen sesongen 2018. I tillegg viser vi den totale økonomiske betydningen av cruiseturismen i Bergen per passasjer som går i land. Om bord på skipene er det også mannskap som potensielt kan legge igjen forbruk i Bergen. I spørreundersøkelsen har vi søkt å identifisere dette forbruket, men har svært få respondenter som oppgir at de er mannskap. Antall respondenter er så lavt at vi ikke har grunnlag for å beregne mannskapets forbruk i denne analysen. Det er i tillegg usikkerhet knyttet til omfanget av mannskapet som legger igjen forbruk i Bergen da vi ikke har informasjon om hvor stor andel av mannskapet som har fritid under oppholdet i Bergen. Mannskapets forbruk i Bergen kommer derfor i tillegg til beregningene av den økonomiske betydningen i Bergen.

I beregningen av total økonomisk betydning av cruiseturismen i Bergen er det viktig å merke seg at i de tilfellene cruisepassasjerene forhåndsbestiller organiserte utflukter gjennom cruiseselskapet, vil ikke alt av dette tilfalle norske aktører. Dette kommer av at cruiseselskapene ofte selger disse utfluktene til passasjerene for mer enn det de norske aktørene selger utfluktene til rederiene for. Ettersom cruiseselskapene ofte er internasjonale selskaper, vil forskjellen i den norske leverandørens salgspris og den prisen passasjerene betaler ikke tilfalle norske aktører. Det er også stor usikkerhet knyttet til hvor stor denne andelen er, men i turistundersøkelsen fra 2014 gjennomført av Epinion og SSB for Innovasjon Norge har man antatt at denne andelen er 50 prosent av prisen passasjerene betaler. Ettersom andelen er usikkert, har vi i våre anslag ikke korrigert for dette. Figuren under viser våre anslag den totale økonomiske betydningen i Bergen per passasjer som går i land ved anløp til Bergen havn.

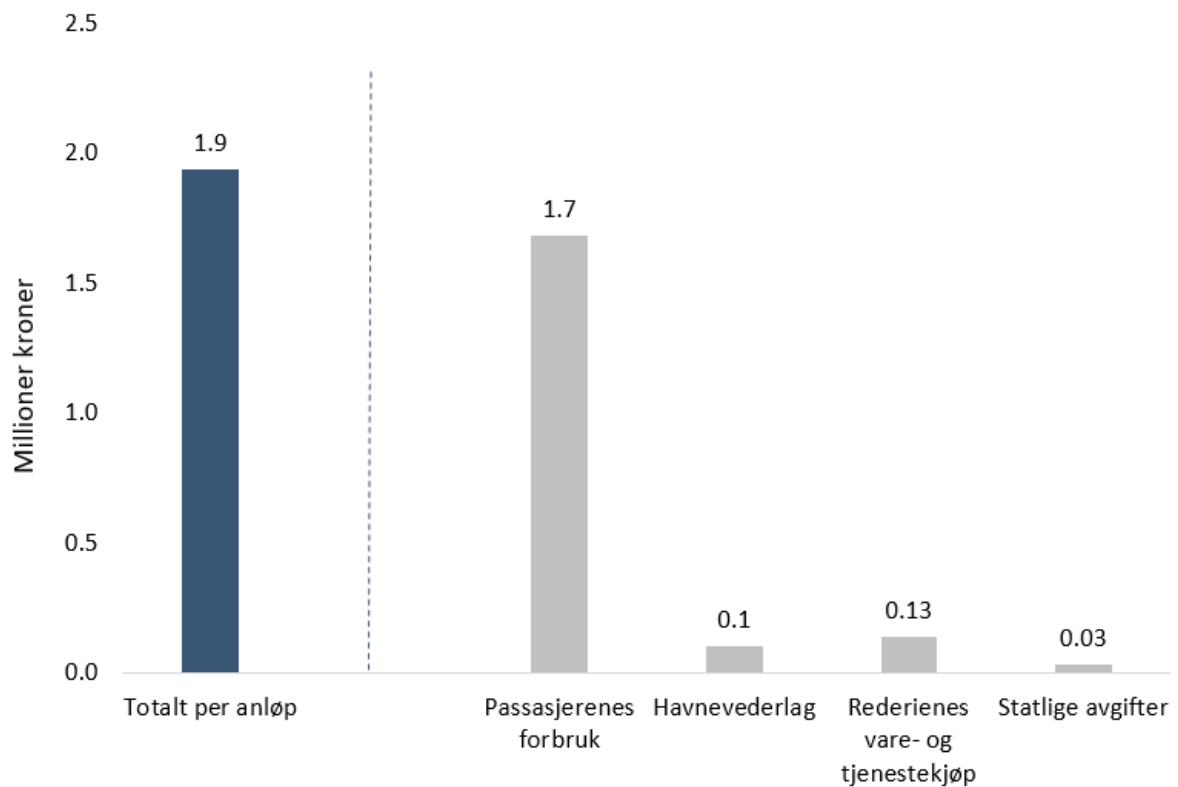
Figur 4-1: Den totale økonomiske betydningen per landgående passasjer til Bergen havn. Kilde: Menon Economics (2018)



Som vi ser av figuren finner vi en total økonomisk betydning per landgående passasjer til Bergen havn på 1 214 kroner. Det meste av denne betydningen er passasjerenes eget forbruk som utgjør om lag 90 prosent av den totale økonomiske betydningen. De resterende 10 prosentene er rederienes betaling av havnevederlag, statlige avgifter og vare- og tjenestekjøp.

Det er usikkerhet knyttet til både antall passasjerer som er om bord på cruiseskipene som anløper Bergen, og hvor mange av dem som går i land. Fra Bergen havn har vi fått informasjon om forventet fyllingsgrad av maksimal passasjerkapasitet for alle skipene som har anløpt eller anløper Bergen havn i 2018. Dette danner et anslag på forventet antall cruisepassasjerer til Bergen, og basert på dette anslaget har et gjennomsnittlig anløp om lag 1 660 passasjerer om bord. Videre har vi fått innspill fra cruiseagenter om at i utgangspunktet går de fleste av passasjerene i land ved anløp til Bergen, men at dette også er vær- og vindavhengig, og at man i gjennomsnitt derfor kan legge til grunn at 95 prosent av passasjerene om bord går i land i Bergen. Figuren under viser våre anslag på forventet forbruk per anløp til Bergen havn.

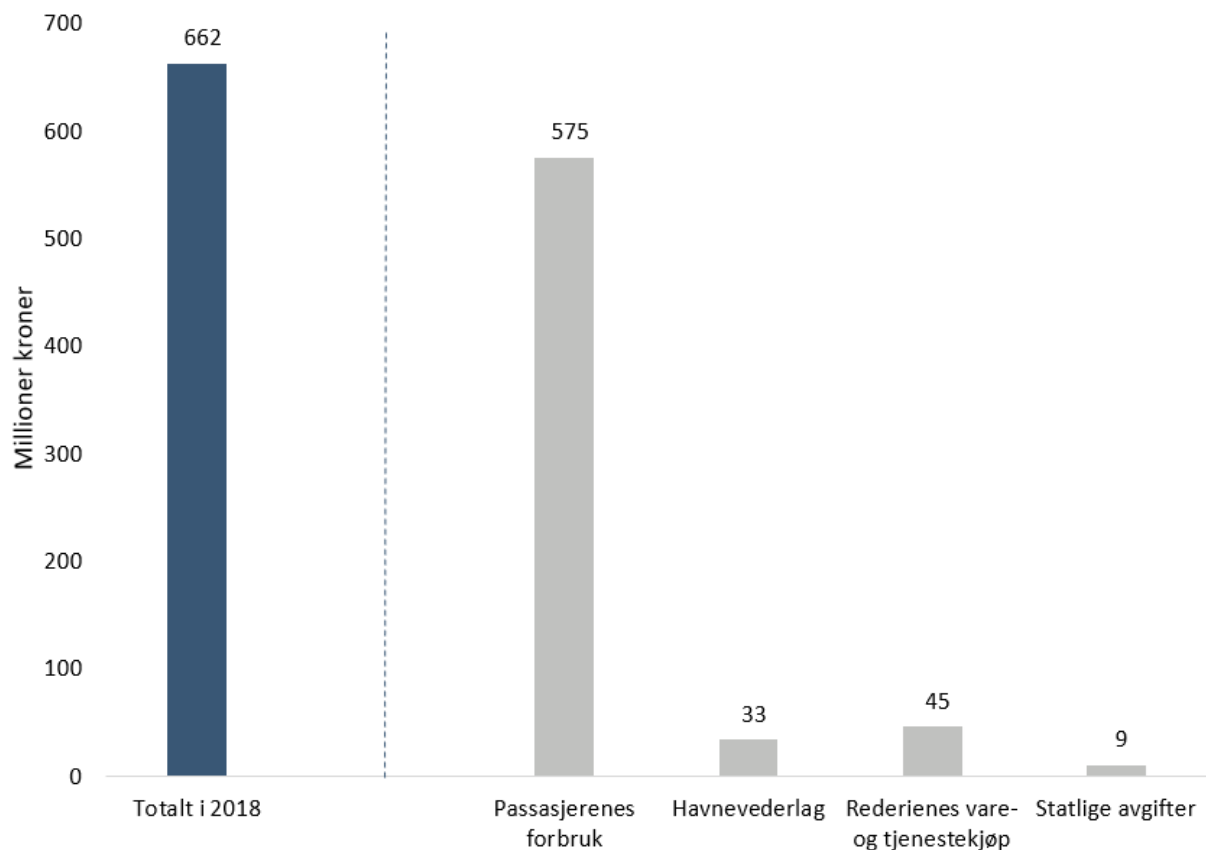
Figur 4-2: Forventet forbruk fra passasjerer og rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester i Bergen per anløp. Kilde: Menon Economics (2018)



Vi finner at per anløp estimeres forbruket for passasjerer og rederi til å ligge på om lag 1,9 millioner kroner per anløp. Det er passasjerenes forventede forbruk på 1,7 millioner som står for mesteparten av det samlede forbruket, der vi har lagt til grunn gjennomsnittsforkbruket per passasjer på 1 060 kroner for passasjerene som går i land. Rederiets betaling av avgifter, varer og tjenester står til sammen for om lag 13 prosent av det samlede forbruket der vare- og tjenestekjøpene sammen med havnevederlagene utgjør mesteparten av inntektene.

Dersom vi legger til grunn estimatene om passasjerenes forbruk og rederiets betaling av avgifter, varer og tjenester per anløp for faktiske og innmeldte anløp til Bergen i 2018, finner vi at totalt vil dette vil utgjøre 662 millioner kroner i 2018. Figuren under viser hvordan dette forbruket fordeler seg på de ulike kategoriene av forbruk.

Figur 4-3: Totalt forventet forbruk fra cruisepassasjerer og rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester for sesongen 2018. Kilde: Menon Economics (2018)



Som vi ser av figuren over er det særlig passasjerenes forbruk som står for mesteparten av det samlede forbruket. Videre står rederienes vare- og tjenestekjøp for om lag 45 millioner kroner, og havnevederlagene utgjør 33 millioner. Statlige avgifter som følge av losoppdrag til Bergen havn og NO_x-avgifter for utslipp av NO_x i Bergen havn utgjør 9 millioner kroner.

Det er viktig å merke seg at det er knyttet usikkerhet til anslagene på cruisenæringens økonomiske betydning i Bergen, både med henblikk på passasjerenes forbruk og rederienes betaling av havnevederlag, statlige avgifter og vare- og tjenestekjøp. De største usikkerhetene knyttet til passasjerenes forbruk er hvor representative forbrukstallene per passasjerbesøk er og hvor stor andel av dette forbruket som tilfaller Bergen. I tillegg har vi ikke hatt et tilstrekkelig informasjonsgrunnlag om mannskapets forbruk, slik at dette ikke er inkludert i anslagene. De største usikkerhetene knyttet til rederienes betaling av havnevederlag, statlige avgifter, og vare- og tjenestekjøp er hvor stor andel av de statlige avgiftene som skal tilskrives anløp i Bergen. I tillegg har vi ikke hatt tilstrekkelig informasjon om rederienes kjøp av drivstoff, slik at dette ikke er inkludert i anslagene.

5. Vedlegg

5.1. Spørreskjema

For å samle inn svar på spørreundersøkelsen har Menon Economics i samarbeid med oppdragsgiver etablert kontakt med fire rederier som har sendt ut spørreundersøkelsen til en rekke av skipene. I tillegg har vi gjennomført manuell datainnsamling ved hjelp av Norstat ved kaifronten i Bergen. Under følger spørreskjemaet som ble distribuert til passasjerene.

1) Er du:

Cruisepassasjer
Cruisemannskap

2) Hvordan ankom/reiste du til Bergen?

Fly
Tog
Bil
Cruiseskip
Annet:

3) Hvilket skip reiser du med?

Spesifiser:

4) Hvor lenge har du vært i land i Bergen?

Har ikke vært i land
Mindre enn 3 timer
Mellom 3 og 6 timer
Mellom 6 og 9 timer
Mellom 9 og 12 timer
Over 12 timer
Jeg vet ikke

5) Hvor mange døgn har du hatt på cruiseskipet før det ankom Bergen?

- 0 døgn
- 1 - 3 døgn
- 4 - 6 døgn
- 7 - 9 døgn
- 10 - 12 døgn
- 12 - 14 døgn
- Over 14 døgn

6) Hvor mange dager er igjen av cruisereisen din etter oppholdet i Bergen?

- 0 døgn
- 1 - 3 døgn
- 4 - 6 døgn
- 7 - 9 døgn
- 10 - 12 døgn
- 12 - 14 døgn
- Over 14 døgn

7) Hvor mange overnattinger hadde du i Bergen før cruiset startet?

- Ingen
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- Over 7
- Vet ikke

8) Hvilke botilbud har du benyttet deg av i Bergen?

- Hotell/pensjonat
- Camping/hytte
- Hos venner, familie eller bekjente
- Leid hytte/leilighet inkl. AirBnb
- Annet

9) Hvor mange overnattinger vil du tilbringe i Bergen etter cruiset er avsluttet?

- Ingen
- 1
- 2
- 3
- 4

5

6

7

Over 7

Vet ikke

10) Vil du benytte følgende botilbud under oppholdet i Bergen?

Hotell/pensjonat

Camping/hytte

Hos venner, familie eller bekjente

Leid hytte/leilighet inkl. AirBnb

Annet

Vet ikke

11) Hvem reiser du sammen med på denne reisen? (flere valg er mulig)

Reiser alene

Ektefelle/samboer/partner

Barn

Annen familie

Venner/bekjente

12) Inkludert deg selv, hvor mange av dere som reiser sammen er det du betaler for eller som betaler for deg? Disse personene kaller vi her ditt reisefølge. Ved spørsmål om utgifter senere i skjemaet må du alltid oppgi samlet beløp for alle som du her har regnet med i ditt reisefølge

13) Har du/dere forhåndskjøpt aktiviteter via cruiseselskapet i Bergen?

Ja Nei Vet ikke

14) Hvor mye betalte du/dere totalt for disse forhåndsbestilte aktivitetene i Bergen?

Valutaenhet:

Beløp:

15) Har du/dere på egen hånd (ikke gjennom cruiseselskapet) forhåndskjøpt aktiviteter i Bergen?

Ja Nei Vet ikke

16) Hvor mye betalte dere totalt for disse forhåndsbestilte aktivitetene i Bergen?

Valutaenhet:

Beløp:

17) Hvor mye, ekskludert utgifter til forhåndsbestilte aktiviteter, har du/ditt reisefølge brukt i Bergen?

Valutaenhet:

Beløp:

18) Hvor mye, ekskludert forhåndsbestilte aktiviteter, vil du anta at du/ditt reisefølge brukte på:

... dagligvarer?

... overnatting?

... transport?

... varer, utover dagligvarer (klær, sko, vesker, suvenirer etc.)?

... restaurant, kafé, nattklubb eller diskotek?

... fornøyelse og kultur (museer, aktiviteter, opplevelser etc.)?

... øvrige tjenester (lege, frisør etc.)?

19) Hvilke av følgende aktiviteter har du vært med på i Bergen? (flere valg er mulig)

Fiske

Besøk på Bergenhus Festning

Guidet byvandring

Besøk på Troidhaugen

Fløybanen

Annet museum

Fjordcruise

Kajakktur

Brevandring

Fjordtur med RIB

Norge i et nøtteskall

Gondol til Ulriken

Akvariet i Bergen

Seilbåttur

Tur med Flåmsbanen

Tur til Ole Bulls hus

Annet

20) Hvor mye penger har du/ditt reisefølge til nå brukt på land i Norge utenom Bergen?

Valutaenhet:

Beløp:



21) I hvilket land har du fast bopæl?

Storbritannia

Tyskland

Italia

USA

Nederland

Norge

Sverige

Kina

Japan

Frankrike

Spania

Danmark

Russland

Sør-Korea

Taiwan

Annet

22) Er du mann eller kvinne?

Kvinne

Mann

23) Spesifiser din alder

0-20 år

21-30 år

31-40 år

41-50 år

51-60 år

61-70 år

71-80

Over 80 år

6. Referanser

Grontmij. (2010). Gjesteundersøkelse for cruiseturisme.

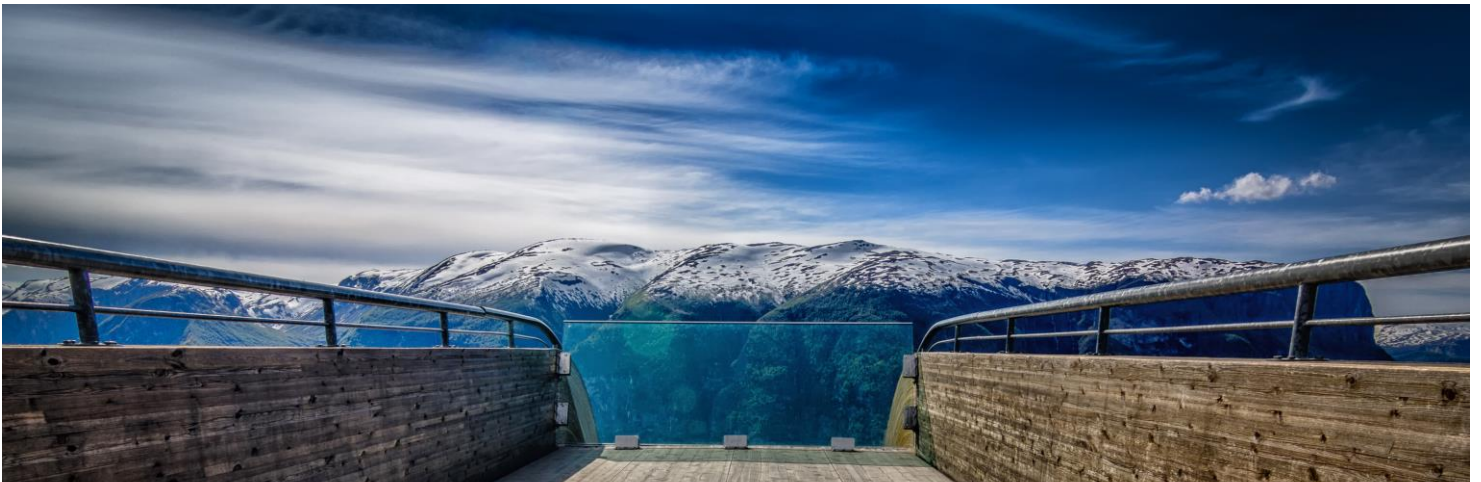
Innovasjon Norge og Epinion. (2017). Cruise- og eksepdisjonsturister på Svalbard.

Innovasjon Norge, SSB og Epinion. (2014). Cruise sommeren 2014 - turistundersøkelsen.

Larsen, S., & Wolff, K. (2016). Exploring assumptions about cruise tourists' visits to ports. *Tourism management perspectives*, 17, 44-49.

Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., & Øgaard, T. (2013). Belly full, purse closed - cruise line passengers' expenditures. *Tourism management perspectives*.

Menon Economics. (2016). Forbruksundersøkelse Longyearbyen havn.



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter.

Vi er et medarbeiderei konsultantselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no