

RAPPORT

UTENLANDSKE FLYREISENDE:

OMFANG OG BETYDNING FOR ØKONOMIEN I NORSKE REGIONER



MENON-PUBLIKASJON NR. 10/2019

Av Leo A. Grünfeld, Anders Helseth og Endre Kildal Iversen



Forord

På oppdrag av Avinor har Menon Economics gjennomført en analyse av utenlandske tilreisende med fly til Norge, betydningen av deres forbruk og økonomiske framskrivninger fram til 2040. Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivingselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer.

Prosjektet har vært ledet av Leo Grünfeld, med Anders Merckoll Helseth og Endre Kildal Iversen som prosjektmedarbeidere. Erik W. Jakobsen har vært kvalitetssikrer.

Vi takker Avinor for et spennende oppdrag, og særlig Jon Inge Lian for verdifull sparring. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Februar 2019

Leo Grünfeld
Prosjektleder
Menon Economics

1. Innhold

SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING OG BAKGRUNN	7
2. METODE, MODELLER OG DATAKILDER	10
2.1 Datakilder for beregning av reise og overnattingsmønster	10
2.2 Sentrale dimensjoner i studien	11
2.3 Metode for beregning av reise og overnattingsmønster	14
2.4 Metode for beregning av konsum og økonomiske effekter	17
3. UTENLANDSKE FLYREISENDE TIL NORGE	21
3.1 Antall utenlandske flypassasjerer til Norge i 2017	21
3.2 Hvor kommer de innkommende flypassasjerene fra?	21
3.3 Hvordan og hvor lenge bor de?	23
3.4 Hvor reiser de utenlandske flyturstene i Norge?	25
4. DEN ØKONOMISKE BETYDNINGEN AV UTENLANDSK FLYTURISME	31
4.1 Hvilket forbruk har ulike typer flyreisende?	31
4.2 Direkte bidrag til verdiskaping i reiselivsnæringen	33
4.3 Hvor i landet skaper utenlandske flyreisende økonomisk aktivitet?	34
4.4 Indirekte effekter: Aktivitet i reiselivsbransjenes verdikjeder	37
4.5 Samlede beregnede økonomiske virkninger av utenlandske flyreisende	39
5. REGIONAL VEKST I REISELIVET OG LUFTFARTSTILJENGELIGHET	41
5.1 Fire case som belyser luftfartstiljengelighet som kilde til vekst	41
5.2 Tromsø	43
5.3 Lofoten og Vesterålen	49
5.4 Helgeland	56
5.5 Oslo/OSL sett i lys av København og Stockholm	62
5.6 Direkte lavprisruter fra USA til Norge: Virkning på forbruk og økonomisk vekst i regionene	69
6. BETYDNING AV UTENLANDSKE FLYREISENDE FRAM TIL 2040	71
6.1 Avinors prognoser	71
6.2 Det økonomiske bidraget over tid	72
7. OPPSUMMERING OG VEIEN VIDERE FOR ANALYSER AV HVORDAN LUFTFARTSTILJENGELIGHET PÅVIRKER REGIONAL VEKST	74

Sammendrag

I denne rapporten kartlegges utenlandske flypassasjerer som kommer til Norge på kortere opphold. Vi ser på hvor de reiser, hva de konsumerer og vi beregner deres bidrag til verdiskaping i norske regioner. Rapporten er skrevet på oppdrag for Avinor. Vi er i tillegg opptatt av å vurdere forhold som kan påvirke eller forklare hvorfor noen regioner i Norge har større vekst enn andre regioner målt i antall utenlandske besøkende som har kommet til Norge luftveien.

Det eksisterer et rikt datamateriale som beskriver utenlandske flypassasjerers atferd i Norge, men det er et problem at ulike undersøkelser som dekker de samme aktivitetene, gir ulike svar. Et sentralt mål med denne studien er derfor å vurdere de ulike datakildene opp mot hverandre og identifisere den best mulige beregningsmetoden for å fastslå et riktig anslag på deres reise og forbruksatferd, og derav de økonomiske effektene som skapes. Så langt vi kjenner til er denne studien den første systematiske analysen av hvor store verdier for økonomien som skapes gjennom innkommende utenlandske flyreisende.

Nedenfor oppsummerer vi sentrale funn i studien:

Hvor mange er de?

- I 2017 ankom det i underkant av 4,4 millioner utenlandske flyreisende på norske flyplasser med formål om å besøke Norge.
- Til sammen tilbrakte disse 26 millioner gjestedøgn i Norge, hvorav rundt 7 millioner var kommersielle gjestedøgn. Over 70 prosent av utlendinger som kommer luftveien overnatter altså andre steder enn ved kommersielle overnattingssteder. Totalt for landet ble det registrert 33 millioner gjestedøgn og utenlandske tilreisende sto for 10 millioner av disse.
- Utenlandske flyreisende står da for 70 prosent av alle utenlandske kommersielle gjestedøgn i Norge og litt over 20 prosent av alle kommersielle gjestedøgn.
- Veksten i utenlandske flyreisende har vært vedvarende sterk siden 2013, med en total økning på 1,5 millioner turister i perioden. Fritidssegmentet står for 86 prosent av den totale veksten og har isolert sett vokst med i underkant av 70 prosent. Antallet forretningsreisende er mer stabilt med en vekst på 24 prosent i tilsvarende periode.
- 82 prosenter av utenlandske flyreisende i 2017 var europeere. USA er største ikke-europeiske marked med i overkant av 300 000 tilreisende med fly i 2017. Det asiatiske markedet utgjør totalt 7 prosent av utenlandske flyreisende med et totalt antall på 280 000.
- Kinesiske flyreisende er mer enn femdoblet siden 2011 og antallet Sørkoreanske turister har økt med nesten 250 prosent i samme periode. Det er derimot lav vekst i det japanske markedet. I 2011 var Japan det største enkeltmarkedet i Asia, mens de i 2017 står for under en tredel av antallet tilreisende fra Kina.

Hvor reiser de?

- Halvparten av de utenlandske flyreisende har Oslo eller Bergen som sitt primære besøksområde.
- Nord-Vestlandet (Møre og Romsdal + Sogn og Fjordane) tiltrakk seg rundt 240 000 utenlandske flyreisende i 2017, hvorav tre fjerdedeler er fritidsreisende.
- Tromsø by er lokomotivet i nord med nesten 200 000 utenlandske flyreisende til byen i 2017. De langt mindre folkerike regionene i nord tiltrekker seg naturligvis færre reisende i hver region.
- Resten av landsdelen tiltrakk seg til sammen drøye 200 000 utenlandske flyreisende.

- Stavanger og Sandnes tiltrekker seg en relativt stor andel forretningsreisende, hvor denne gruppen utgjør over 35 prosent av 210 000 de utenlandske flyreisende på besøk.

Hvordan bor de?

- Drøyt 40 prosent av utenlandske flyreisende overnatter på hotell. Ca. 25 prosent overnatter hos familie og venner. Dagsreisende utgjør i underkant av 10 prosent av de tilreisende, mens de resterende 25 prosentene fordeler seg på overnattingsformer som hytte, AirBnB-leilighet, camping, Hurtigruten og annet.
- Hotellovernattendes andel av de utenlandske flyreisende synker og er redusert med hele 10 prosentpoeng de siste fem årene. Andelen som overnatter hos familie og venner øker i samme periode, mens AirBnB sannsynligvis også kaprer markedsandeler fra hotellene.

Hvor mye forbruker de?

- Utenlandske flyreisende hadde i 2017 et forbruk på 24 milliarder kroner på overnatting, transport, servering, kultur/aktiviteter, varer og dagligvarer. Det utgjør nærmere 50 prosent av det samlede utenlandske turistkonsumet i Norge.
- I underkant av 50 prosent av det samlede forbruket til utenlandske flureisende er betaling for overnatting, mens resten fordeler seg på andre tjenester som transport, servering, kultur, guiding, og handelsvarer.
- Hotellovernattende som ankommer Norge med fly har et gjennomsnittlig døgnforbruk på 2 025 kroner. Forbruket varierer betydelig ut i fra nasjonalitet og reisedestinasjon. Tilreisende fra land i Asia og USA har et gjennomgående høyere forbruk enn tilreisende fra Europa og andre land, også på tvers av besøksregion.
- Kinesere og amerikanere har vært vekstmotorer for norsk reiselivsnæring de senere år, mye på grunn av økt luftfartstilgjengelighet, og deres høye forbruk øker betydningen av veksten økonomisk sett.
- Tromsø, Oslo og Bergen skiller seg ut med høyere forbruk blant sine utenlandske flyreisende enn andre regioner

Hvor store verdier skaper de?

- Gjennom deres konsum bidro de utenlandske flyreisende til 8,8 mrd. kroner i direkte verdiskaping og 21 900 arbeidsplasser i Norge i 2017. Dette utgjør drøye 10 prosent av all verdiskaping i reiselivsnæringen. Tar man med indirekte virkninger utgjør denne verdiskapingen ca. 20 prosent av totalen for reiselivet. Våre beregninger viser at omtrent 50 prosent av verdiskapingen knyttet til utenlandske tilreisendes forbruk forekommer innen overnattingsvirksomhet.
- Den økonomiske betydningen av utenlandske flyreisende målt i verdiskaping inkludert ringvirkninger i 2017 utgjorde knappe 1 prosent av norsk fastlands-BNP.
- Halvparten av verdiskapingen tilfalt bedrifter i Oslo og Bergen. Det vil si at, tatt hensyn til innbyggertall, var det omtrent 4 ganger så høye inntekter fra utenlandske flyreisende i disse byene sammenlignet med resten av Norge.
- I tillegg til denne direkte verdiskapingen finner det sted over 9 milliarder i verdiskaping hos underleverandører i den norske verdikjeden.
- I tabellen under oppsummerer vi de økonomiske virkningene.

Direkte og indirekte verdiskaping og sysselsetting som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i 2017. Kilde: Menon Economics (2018)

Verdikjede	Næring	Verdiskaping	Arbeidsplasser	
Direkte fra forbruk	Overnattingsvirksomhet	4,3 mrd. kr.	11 800	
	Transport	2,2 mrd. kr.	3 300	
	Serverings	1,0 mrd. kr.	3 600	
	Aktivitets- og kultur	500 mill. kr.	1 300	
	Vare- og detaljhandel	800 mill. kr.	1 900	
	Totalt	8,8 mrd. kr.	21 900	
Indirekte fra innkjøp	Varehandel og reiseliv	≈ 2,2 mrd. kr.	3 100	
	Bygg og anlegg	≈ 300 mill. kr.	350	
	Tjenestenæringer ellers	≈ 100 mill. kr.	170	
	Industri og produksjon	≈ 1,4 mrd. kr.	1 200	
	Faglig tjenesteyting	≈ 1,9 mrd. kr.	900	
	Eiendom	≈ 1,9 mrd. kr.	500	
	Offentlig tjenesteyting	≈ 150 mill. kr.	300	
	Kommunikasjon	≈ 600 mill. kr.	330	
	Petroleum	≈ 270 mill. kr.	40	
	Jordbruk, skogbruk og fiske	≈ 380 mill. kr.	200	
	Totalt	≈ 9,4 mrd. kr.	7 300	
	Direkte og indirekte	Totalt ca.	≈ 18,2 mrd. kr.	≈ 29 100

- Hvis vi summerer sammen verdiskaping og sysselsetting i direkte berørte bedrifter og utover i deres verdikjede får vi at utenlandske flyreisendes forbruk bidro til omtrent 18,2 milliarder kroner i verdiskaping og at forbruket tilrettelegger for cirka 29 100 arbeidsplasser rundt omkring i landet.

Hva er formelen for økt utenlandsk turisme luftveien?

- Å påvise hva det er som skaper økt utenlandsk turisme og økt reiselivskonsum i ulike deler av landet er komplisert. Vi argumenterer for at det er en kombinasjon av tre forhold som må være på plass for at veksten i utenlandsk turisme og forretningsreiser skal bli høy. For det første må regionen kunne tilby attraktive opplevelser for de tilreisende. For det andre må man ha god luftfartstilgjengelighet i form av mange avganger, rimelige priser og mange seter. Dernest må regionen kunne tilby rikelig med overnattingskapasitet.
- Vi løfter frem fire case som alle bekrefter disse prinsippene:
 - Tromsø som har klart å bedre seg kraftig langs alle tre dimensjoner
 - Helgeland som bare i begrenset grad klarer å håndtere de tre dimensjonene
 - Lofoten/Vesterålen som tilbyr attraktive opplevelser og gradvis bedre luftfartstilgjengelighet, men sliter med overnattingskapasitet.
 - Oslo som har stadig bedre rutetilbud til utlandet (flere direkteruter) men som stanger litt i taket på overnattingskapasitet

Hvordan ser det ut i 2040?

- Basert på TØI og Avinors prognoser for framtidig flytrafikk, vil samlet forbruk fra utenlandske flyreisende øke fra 26 milliarder 2018-kroner i 2019 til 67 milliarder 2018-kroner i 2040. Det tilsvarer en årlig realvekst i konsumet på 4,4 prosent.
- Verdiskapingen inkludert ringvirkninger i 2040 som følge utenlandske flyreisendes forbruk estimeres til 51 milliarder 2018-kroner, opp fra 19 milliarder kroner i 2018. Når vi tar høyde for forventet produktivetsvekst betyr dette at forbruket vil sysselsette 68 000 mennesker i 2040, en økning på nesten 40 000 sysselsatte i forhold til 2018.
- BNP-vekst i faste priser har vært gjennomsnittlig 1,7 prosent i Norge de siste ti årene. Prognosene våre for verdiskaping fra utenlandske flyreisendes forbruk vokser gjennomsnittlig med 4,7 prosent årlig fram til 2040. Om dette blir den faktiske utviklingen vil verdiskapingen fra de flyreisende utgjøre en stadig større andel av Norges BNP.

1. Innledning og bakgrunn

Denne rapporten handler om utenlandske flypassasjerer som kommer til Norge på kortere opphold. Det primære målet er å kartlegge og beregne hvor mange de er, hvor i Norge de reiser og hvor mye de konsumerer av varer og tjenester. Et sentralt tilleggsspørsmål som vi besvarer er hvor stort bidrag til lokal, regional og nasjonal verdiskaping disse passasjerene skaper. Vi er i tillegg opptatt av å vurdere forhold som kan påvirke eller forklare hvorfor noen regioner i Norge har større vekst enn andre regioner målt i antall utenlandske besøkende som har kommet til Norge luftveien.

Det eksisterer et rikt datamateriale som beskriver utenlandske flypassasjerers atferd i Norge, men det er et problem at ulike undersøkelser som dekker de samme aktivitetene, gir ulike svar. Et sentralt mål med denne studien er derfor å vurdere de ulike datakildene opp mot hverandre og identifisere den best mulige beregningsmetoden for å fastslå et riktig anslag på deres reise og forbruksatferd, og derav de økonomiske effektene som skapes. I sentrum av denne analysen står det tre datakilder:

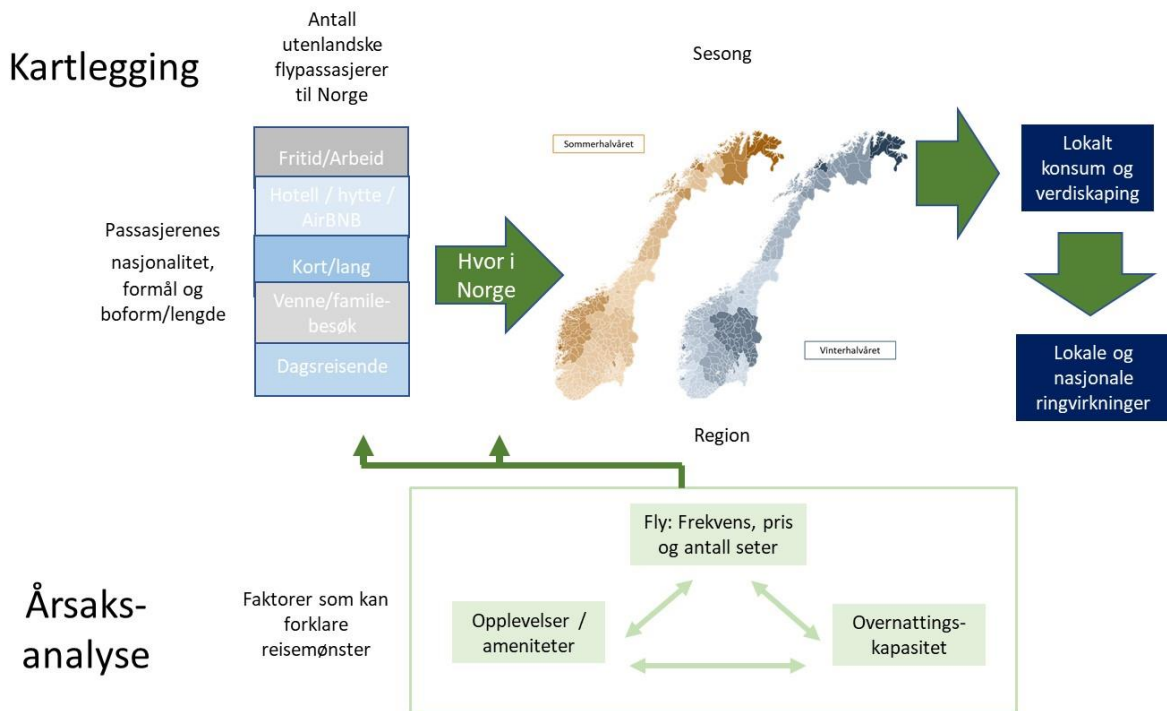
- Avinors reisevaneundersøkelse
- Innovasjon Norges turistundersøkelse
- SSBs overnattingsstatistikk

De to førstnevnte er store surveyundersøkelser som utføres på gjentagende basis. Den sistnevnte undersøkelsen er en så å si fulldekkende statistikk for overnattinger på hoteller, campingplasser og andre kommersielle overnattingstilbud på månedsbasis. I denne rapporten kobler vi for første gang mikrodata fra disse undersøkelsene sammen på et detaljert geografisk nivå. Koblingene gjør det mulig å estimere et omfang av utenlandske flyreisendes overnattinger og konsum som er mest mulig konsistent med de tre datakildene.

Utenlandske flypassasjerer kommer til Norge av mange grunner. En stor andel er regulære turister som benytter seg av de kommersielle overnattingsstedene, men mange velger heller å leie hytter, leie gjennom Air BNB eller bo hos venner og familie. En betydelig andel av passasjerene er forretningsreisende. Disse har gjerne kortere opphold og et annet konsummønster enn turistene. Det kommer også arbeidstakere som er inne på oppdrag over litt lenger tid men som ikke har bosatt seg her i landet. Sist men ikke minst finnes det et betydelig antall forretningsreisende som kommer og drar på samme dag. De vil ha konsum men ikke knyttet til overnatting.

Utfordringen i dette prosjektet handler om å identifisere hvor mange det er av hver av disse gruppene, hvor de kommer fra, hvor de skal og hva de konsumerer. Dette er illustrert i figuren under som oppsummerer vår analyse i form av et prosesskart.

Figur 1-1 Skisse over analyser av utenlandske flyreisende som utføres i denne rapporten



I nedre del av dette prosesskartet har vi skissert en årsaksanalyse der vi tegner opp hvilke faktorer som påvirker omfanget av utenlandske flypassasjerer til Norge. Det er særlig tre faktorer som er sentrale:

- 1) Tilgang på opplevelser og severdigheter/ameniteter i regionen.
- 2) Overnattingskapasitet i regionen
- 3) Luftfartstilgjengelighet i form av frekvens, antall seter og pris

I denne rapporten belyser vi den rolle disse forholdene spiller for antall og type turister til ulike deler av landet. Vi gjør dette gjennom å presentere fire case der man kan vise til ulike forløp med hensyn til disse faktorene. Casene dekker Tromsø, Lofoten/Vesterålen, Helgeland og Oslo-regionen.

I tillegg ser vi nærmere på utviklingen i antall tilreisende fra Nord-Amerika i kjølvannet av det nye tilbudet av lavpris direkte ruter fra USA til Norge i regi av Norwegian. Dette er et interessant case fra et kausalperspektiv ettersom tilbudet er nokså unikt som produkt.

Denne studien er viktig av følgende grunner:

- Den skaper grunnlag for å vurdere hvor man kan bidra til høyere verdiskaping gjennom å bedre luftfartstilgangen.
- Den synliggjør gevinstene for regionenes økonomi av økt reiselivsaktivitet. Hva får man eventuelt igjen for å satse mer eller mindre på felles markedsføringstiltak
- Den gir bedre kjennskap til utenlandske passasjerers atferdsmønster og endringer i preferanser. Da er det lettere å planlegge for fremtiden for aktører i reiselivsnæringen og transportnæringen.

Rapporten er organisert på følgende måte: I kapittel 2 redegjør vi nærmere for de metodiske valgene vi har gjort samt hvilke datakilder og forutsetninger vi benytter. I kapittel 3 presenterer vi våre beregninger for antall

utenlandske flypassasjerer, hvor og hvordan de bor og hvor lenge de er her. I kapittel 4 beregner vi de økonomiske effektene av utenlandske flypassasjerers konsum i ulike deler av landet. Utenlandske flyreisende kommer til norske regioner av en grunn. Konsumet og de økonomiske virkningene kommer derfor ikke ut fra intet. I kapittel 5 redegjør presenterer vi analyser der vi forsøker å gi strukturelle forklaringer på hvorfor noen regioner opplever høyere besøksvekst av utlendinger og høyere økonomisk vekst som følge av dette. I kapittel 6 presenterer vi prognoser for vekst i regionene som følge av utenlandske flyreisendes konsum. Prognosene hviler på vekstanslag som TØI har laget for store regioner i Norge frem til 2040. I kapittel 7 summerer vi opp våre funn og peker i retning av hvor det er behov for bedre data og grundigere analyser i fremtiden.

2. Metode, modeller og datakilder

I dette kapitlet gjør vi rede for definisjoner, sentrale dimensjoner i studien, datakilder og beregningsmetoder. For datakilder gjøres det rede for dataenes format og den opprinnelige kilden for dataene. Sentrale dimensjoner defineres og gjøres rede for og det beskrives hvordan disse påvirker resultatene som presenteres i rapporten. Avslutningsvis beskrives de ulike beregningsmetodene bak resultatene i rapporten nærmere, og eventuelle avvik fra tidligere rapporter diskuteres.

2.1 Datakilder for beregning av reise og overnattingsmønster

2.1.1 Avinors reisevaneundersøkelse

Avinors reisevaneundersøkelse benyttes aktivt i denne studien. Avinors reisevaneundersøkelse er en omfattende årlig undersøkelse av flyreisende flygninger til/fra eller innad i Norge. I 2017 ble 150 000 flyreisende intervjuet, hvorav rundt 92 000 passasjerer på utlandsflygninger og 58 000 på innenriksflygninger.

Avinor utførte cirka 82 000 intervjuer på Oslo lufthavn i 2017. Her blir det gjennomført intervjuer nær daglig året igjennom, og for hver måned blir det utarbeidet stratifiserte kvoter for antall intervju for ulike flyselskap på ulike strekninger ut fra lufthavnen. For å sikre et mest mulig representativt bilde av trafikken, eksempelvis på forholdet mellom yrkestrafikk og ferietrafikk, blir intervjuene fordelt over uke, ukedag og tid på døgnet. Samme opplegg benyttes på de øvrige lufthavnene, men på grunn av mindre trafikk, og dermed også kvoter, blir det intervjuet på færre dager. Det gjennomføres intervjuer hver måned, og intervjudagene spres over den enkelte måneden. Avinor innhentet svar fra hver 248. passasjer på en innenlandsk flyreise og hver 186. passasjer på utenlandsrutene i 2015 (Thune-Larsen & Farstad, 2016).

I Avinors reisevaneundersøkelse kartlegges en rekke aspekter ved flyreisende. Variabler som kjønn, alder, flyplass man kommer fra og skal til, bosted (land, kommune), viktigste besøkssted på reisen, antall dager på reise, pris på billett og type overnatting gir verdifull informasjon til vår ringvirkingsanalyse.

2.1.2 Innovasjon Norges Turistundersøkelse

Studien benytter rådata fra Innovasjon Norges Turistundersøkelse i prosjektet. Turistundersøkelsen er en landsdekkende undersøkelse som Statistisk sentralbyrå gjennomfører på oppdrag fra Innovasjon Norge. Vi benytter data for perioden 2013 – 2017. Undersøkelsen baserer seg på intervjuer av norske og utenlandske ferie- og fritidsgjester, samt forretningsreisende ved kommersielle overnattingssteder. Overordnet ønsker man å dokumentere betydningen av reiselivsnæringen for norsk økonomi. Forbrukstillene går inn i Satellittregnskapet for turisme, som er en del av Nasjonalregnskapet til SSB.

Gjennom Turistundersøkelsen kartlegges blant annet turistens formål med reisen, reisemønstre, reisefølge, bestillingstidspunkt, samt gjennomførte og ønskede aktiviteter og opplevelser, ned på regionalt nivå. I 2016 ble 10 700 ferie- og forretningsreisende intervjuet ved norske overnattingssteder, men undersøkelsen er senere blitt utvidet til cirka 15 000 intervjuobjekter.

2.1.3 SSBs overnattingsstatistikk

SSBs overnattingsstatistikk innhenter statistikk fra alle rapporteringspliktige overnattingssteder i Norge. Rapporteringspliktige overnattingssteder inkluderer alle hotell, camping og hyttegrender med mer enn fem

sengeplasser. Overnattingsstedene plikter å rapportere gjestedøgn, nasjonalitet og formål med reisen for alle sine gjester på månedlig basis. Grunnet konfidensialitetsregler publiseres kun den statistikken som ikke gjør det mulig å identifisere enkeltaktører. Av den grunn finnes ikke overnattingsstatistikken eksplisitt for en rekke mindre kommuner i Norge. Tallene inngår derimot på mer aggregerte geografiske nivåer.

2.1.4 Andre datakilder

SSBs Inntekts- og formuesstatistikk for husholdninger.

Statistikken gir tall for husholdningenes inntektsnivå, -sammensetning, -utvikling og -fordeling. Den omfatter alle kontante inntekter, både skattepliktige og skattefrie, samt formue og gjeld. Statistikken viser generell inntekts- og formuesutvikling og fordelingen blant ulike husholdningstyper og grupper. Vi benytter kilden som utgangspunkt for å beregne forbruket til utenlandske flyreisende som bor lenge hos venner og familie.

AirBnB (AirDNA)

Menon har benyttet AirDNAs data for AirBnB til å kvalitets sikre beregningene våre. AirDNAs data gir info om månedlige reservasjonsdøgn og inntekter per utleieenhet, karakteristika for enheten (leilighet/hus, hele enheten/et rom/delt), belegg, kommune og GPS-koordinater.

Fritidsboligundersøkelser

Vi har gått igjennom en lang rekke fritidsboligundersøkelser for å anslå forbruket for utenlandske flyreisende som bor på leid hytte. Av ulike rapporter kan nevnes hytteundersøkelse i Gausdal, Lillehammer, Øyer og Ringsaker (2010/11), Nordre Land (2012), Midt-Gudbrandsdalen (2012), Sirdal (2013), Oppdal (2015) og Rindal (2018), i tillegg til TØIs Nasjonal fritidsboligundersøkelse (2011).

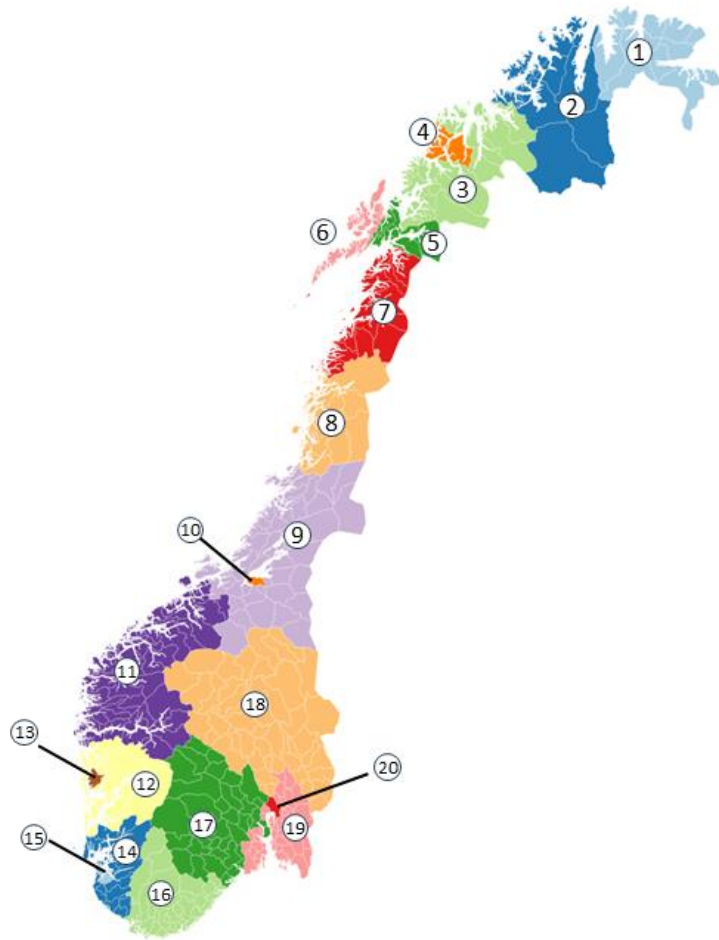
2.2 Sentrale dimensjoner i studien

2.2.1 Geografisk spredning

Våre beregninger foretas på kommunenivå, men jo mer detaljert anslagene er, jo større er usikkerheten. Vi har derfor valgt å aggregere opp til et regionnivå. Norge er i rapporten delt inn i 20 regioner. Den valgte regioninndelingen forsøker både å fange opp forskjeller mellom landsdeler, men også interessant variasjon innad i landsdeler. For å best mulig fange opp den interessante variasjonen innad i landsdeler har vi tatt hensyn til kjente reisemønstre for både norske og utenlandske reisende når vi har gjort regioninndelingen. Regionene varierer derfor mye både i størrelse og nedslagsfelt. Dels er regioninndelingen også basert på nedslagsfeltet til de større regionale flyplassene i Norge.

Figur 2-1: Kart over regioninndelingen brukt i rapporten. Kilde: Menon

- ① Øst-Finnmark
- ② Vest-Finnmark
- ③ Troms ellers
- ④ Tromsø
- ⑤ Ofoten/Harstad
- ⑥ Lofoten-Vesterålen
- ⑦ Salten
- ⑧ Helgeland
- ⑨ Trøndelag ellers
- ⑩ Trondheim
- ⑪ Nord-Vestlandet
- ⑫ Hordaland ellers
- ⑬ Bergen
- ⑭ Rogaland ellers
- ⑮ Stavanger og Sandnes
- ⑯ Agder
- ⑰ Telemark og Buskerud
- ⑱ Innlandet
- ⑲ Oslofjorden ellers
- ⑳ Oslo



Kommunelister for enkelte regioner:

Lofoten-Vesterålen: Flakstad, Vestvågøy, Vågan, Hadsel, Bø (Nordland), Øksnes, Andøy, Moskenes, Sortland

Ofoten/Harstad: Kvæfjord, Narvik, Lødingen, Tjeldsund, Evenes, Ballangen, Harstad

Salten: Bodø, Rødøy, Meløy, Gildeskål, Beiarn, Saltdal, Fauske, Sørfold, Steigen, Hamarøy, Tysfjord, Røst, Værøy

Helgeland: Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Herøy, Alstahaug, Leirfjord, Vefsn, Grane, Hattfjelldal, Dønna, Nesna, Hemnes, Rana, Lurøy, Træna

Innlandet: Alle kommuner i Hedmark og Buskerud

Nord-Vestlandet: Alle kommuner i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane

Oslofjorden ellers: Alle kommuner i Vestfold, Østfold og Akershus

2.2.2 Reiseformål

Gjennom rapporten deler vi de utenlandske flyreisende inn i to hovedgrupper, fritidsreisende og forretningsreisende.

Forretningsreisende inkluderer alle som reiser i forbindelse med arbeid eller er på reise i regi av jobb. Det betyr at konferanser, seminarer, teambuilding og liknende i regi av jobb defineres som forretningsreise, selv om disse turene kan ha et sterkt fritidspreg over seg.

Fritidsreisende er som ordet antyder personer som reiser til Norge på sin fritid og ikke er dekket av definisjonen for forretningsreisende over.

2.2.3 Overnattingsformer

En innkommende utenlandsk flyreisende må overnatte på hotell, camping, AirBnB, hos venner eller lignende, gitt at han eller hun ikke er dagsreisende. Det er informasjon fra RVU om tilreisendes overnattingsform vi bruker som kilde til å fordele passasjerenes overnattingsform i kommuner og regionen. Vi benytter syv overnattingskategorier, basert på kategoriseringen i Avinors reisevaneundersøkelse.

Tabell 2-1: Oversikt over overnattingsformer i Avinors reisevaneundersøkelse

Hotell	Gjestehus	Hytte	Familie og venner	Hurtigruten	AirBnB	Annet
--------	-----------	-------	-------------------	-------------	--------	-------

I underkant av halvparten av gjestedøgnene til de innkommende utenlandske flyreisende er hotellgjestedøgn, hvorav litt over halvparten er hotellgjestedøgn blant forretningsreisende og fire av ti er hotellgjestedøgn blant fritidsreisende. I tillegg bor noen få prosent av de utenlandske flyreisende på gjestehus.

Rundt 20 prosent av gjestedøgnene til innkommende flyturister er overnattinger hjemme hos familie og venner. Dette er naturlig nok stort sett tilreisende turister og ikke forretningsreisende.

Litt over fem prosent av utenlandske flyreisendes overnattinger skjer i leide fritidsboliger. Noen prosent av innkommende flyturisters overnattinger er på Hurtigrutens skip. Menon henter rutinemessig inn Hurtigrutens gjestetall og kan derfor kryssjekke tall fra ulike kilder.

Overnatting i AirBnB-leiligheter er blitt en stadig viktigere overnattingsform for utenlandske turister. Vi finner at i overkant av fem prosent av de utenlandske flyreisendes overnattinger skjedde gjennom AirBnB i 2017.

Den siste overnattingsformen i Avinors reisevaneundersøkelse er en restkategori kalt «Annet». Innad i denne gruppen er det sannsynligvis stor variasjon i overnattingsform. Av store enkeltgrupper finnes sannsynligvis campingovernattende i denne gruppen, men gruppen er så stor at den også må inkludere en rekke andre grupper. Privat arrangert overnatting foruten AirBnB som «couch surfing», arbeidende som bor i brakker eller hjemme hos arbeidsgiver havner blant annet i denne gruppen.

2.2.4 Nasjonalitet

Vi beregner reisemønster og konsum for utenlandske passasjerer der vi spesifiserer 11 europeiske land, USA, Canada, Kina, Japan, Sør-Korea, Oseania, Afrika, resten av Europa, resten av Amerika og resten av Asia. Til sammen beregner vi reiseatferd og konsum for 21 nasjonaliteter/regiontilhørigheter. Denne oppsplittingen i grupper er viktig fordi turister og forretningsreisende fra ulike land viser store variasjoner i reise og konsummønster. En kinesisk turist på hotellovernatting i Tromsø har eksempelvis langt høyere forbruk enn en hytteovernattende tysker i Trøndelag.

2.3 Metode for beregning av reise og overnattingsmønster

Vår beregningsmetodikk hviler på en statistisk modell som søker å minimere avvik i informasjon som kommer fra ulike datakilder (se kapittel 2.1). Metoden tillater at nasjonalitet, sesong, overnattingsform, sted, og år beregnes i en og samme operasjon.

For å bestemme antall gjestedøgn fra utenlandske flyreisende har vi utviklet en metode som krysspeiler flere ulike datakilder. Spesielt har dette vært viktig for hotellovernattinger, hvor det finnes komplett registerstatistikk fra SSB og omfattende turistundersøkelser blant hotellgjester gjennomført av Innovasjon Norge.

Prinsipielt er Reisevaneundersøkelsen gjennomført av Avinor den beste undersøkelsen for å kartlegge utenlandske flyreisende og deres aktivitet i Norge. Undersøkelsen gjøres på flyplassene og separerer dermed ut den ønskede målgruppen; de flyreisende. Respondentene intervjues ved avreise og knyttes opp til den ruten de skal fly. Respondentene blir deretter vektet opp slik at de summerer til total rutetraffikk for året. Dataene er vektet opp for hver rute og måned, og for ulike tider på døgnet og ukedager der det er mulig. På utenlandsrutene er hver respondent gjennomsnittlig vektet opp 234 ganger i 2017. Gitt et godt undersøkelsesdesign er forventningsverdien forventningsrett, men variansen kan være stor. Når man skal tolke utviklinger for mer detaljerte data er det dermed stor sannsynlighet for at de observerte endringene kan være drevet av variansen framfor forventningsverdien.

Regional betydning og hvor de innkommende flyturistene kommer fra er en sentral del av analysene i denne rapporten. For så detaljerte analyser, hvor utviklingen er viktig, vurderer vi det dithen at informasjon fra andre datakilder må tas i bruk for å gi et mest mulig korrekt bilde av den regionale betydningen av utenlandsk flyturisme fra ulike markeder.

En stor andel av flyturistene sover på hotell, og denne gruppen har et høyt forbruk. Presise tall for denne gruppen er derfor spesielt viktig når totalt forbruk fra utenlandske flyreisende skal bestemmes. SSB samler inn og publiserer registerbasert statistikk på overnattinger fra 46 ulike land/landegrupper på hoteller på svært detaljert geografisk nivå. Videre intervjuer Innovasjon Norges turistundersøkelse turister på norske hoteller og campingplasser, hvor innkommende reisemetode inngår som en del av undersøkelsen. Menon besitter en regnskapsdatabase fordelt på kommunenivå hvor overnattingsbedrifter som hotell kan identifiseres. Vi tar i bruk alle disse datakildene, i tillegg til Reisevaneundersøkelsen, for å bestemme antall gjestedøgn fra ulike nasjonaliteter på kommunenivå til ulike tidspunkter.

Metoden gjør det mulig å bestemme antall gjestedøgn fra utenlandske flyreisende for 46 ulike markeder i alle landets kommuner, med månedlig hyppighet.

Gjestedøgnstatistikken fra SSB bestemmer øvre grense for gjestedøgn fra et marked i en kommune, i en gitt måned. For de kommunene det mangler eksplisitte gjestedøgnstall, er disse estimert ved bruk av omsetning på hoteller i kommunen under betingelse av at de kommunene som er inkludert i en region summerer opp til de mest finmaskede områdetallene.

Fra turistundersøkelsen kan vi finne andelen av de intervjuede gjestene som ankommer Norge med fly for ulike årstider. Flyturister bor gjennomsnittlig kortere på hotell og er dermed underrepresentert i undersøkelsen. Dette er imidlertid ikke et problem ettersom antall gjestedøgn er den endogene variabelen vi ønsker å estimere. Ved bruk av flyandelene på hotell og gjestedøgnstatistikken fra SSB, finner vi da implisert antall gjestedøgn fra utenlandske flyreisende i en gitt kommune, fra et gitt marked, i en gitt måned.

Vår metode beregner utenlandske flyreisende på hotell ved å minimere en tapsfunksjon under bibetingelser. Tapsfunksjonen består av to komponenter, avvik fra antall gjestedøgn estimert ved Reisevaneundersøkelsen, og avvik fra antall gjestedøgn implisert gjennom Turistundersøkelsen og SSBs overnattingsstatistikk. Bibetingelsene bestemmes av det totale antallet gjestedøgn fra et marked i en gitt kommune, i en gitt måned. Det kan eksempelvis ikke være flere gjestedøgn fra ankomne med fly fra Sverige, enn det er svenske gjestedøgn i et område. Samtidig begrenses selvsagt gjestedøgn nedad av 0.

Optimeringsproblemet blir da seende slik ut:

$$\min_{x_{i,j,t,m}} f(X) \quad u. b. \quad x_{i,j,t,m} \leq y_{i,j,t,m}, x_{i,j,t,m} \geq 0$$

$$f(X) = \sum \left((x_{i,j,t,m} - RVU_{i,j,t,m})^2 + (x_{i,j,t,m} - TU_{i,j,t,m})^2 \right)$$

hvor $x_{i,j,t,m}$ er antall gjestedøgn fra flyvende i marked x, i kommune j, i år t, i måned m

hvor $y_{i,j,t,m}$ er antall gjestedøgn (alle reisemåter) i marked x, i kommune j, i år t, i måned m

hvor $RVU_{i,j,t,m}$ er RVU – estimert antall gjestedøgn fra flyvende i marked x, i kommune j, i år t, i måned m

hvor $TU_{i,j,t,m}$ er TU – estimert antall gjestedøgn fra flyvende i marked x, i kommune j, i år t, i måned m

Etter å ha gjennomført optimeringen ovenfor samles alle overskytende gjestedøgn i en pott per nasjonalitet og måned. I RVU oppgir de reisende sin primære besøkskommune, det er dermed ikke nødvendigvis slik at alle gjestedøgnene respondentene oppgir er i denne primære besøkskommunen. Vi ser også en tendens i dataene som passer overens med at enkelte respondenter oppgir område til flyplassen som primære besøkskommune når de egentlig har feriert et annet sted. Etter å ha samlet overskuddsdøgnene i en pott kjøres det en ekstra runde for alle kombinasjoner av kommuner og markeder som ikke bryter med bibetingelsene i runde 1. I runde 2 legges det inn en et ekstra ledd i tapsfunksjonen som måler avvik fra totaltallene for disse områdene og markedene inkludert «overskuddet» fra første runde.

Antall utenlandske flyreisende på hotell beregnes ved en revekting av vektene i Reisevaneundersøkelsen. Vektene rekalkuleres slik at Reisevaneundersøkelsen nå spår likt antall gjestedøgn på hotell som resultatet av optimeringen. Som et biprodukt av dette bestemmer Reisevaneundersøkelsen gjennomsnittlig oppholdslengde for hotellovernattende.

For de andre overnattingsformene har vi ikke like presise datakilder for å «begrense» tallene. Reisevaneundersøkelsen brukes dermed til å estimere gjestedøgn innenfor disse segmentene. Det er her verdt å nevne at vi setter cutoff-grenser for maks antall gjestedøgn en utenlandsk flypassasjer kan ha på en gitt overnattingsform. Dette for å unngå store utslag fra ekstremverdier. Gjestedøgnstallene fra RVU sammenlignes dermed med tilgjengelige datakilder for å undersøke om de troverdige.

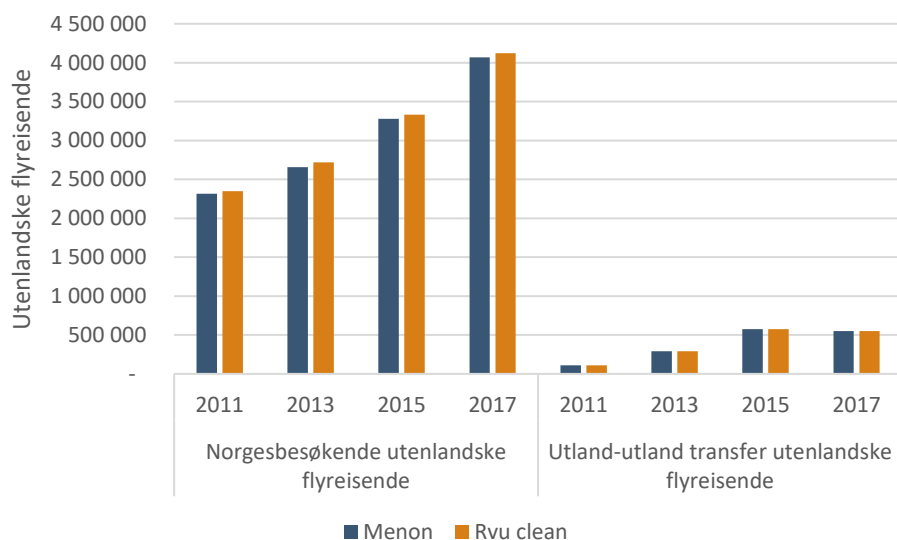
Tabell 2-2: Cutoff-grenser for maksimum antall gjestedøgn for ulike overnattingsform

Hotell	Gjestedhus	Hytte	Familie og venner	Hurtigruten	AirBnB	Annet
30	30	50	100	30	100	100

2.3.1 Om avvik fra TØI-tall og Avinor

Metodikken beskrevet over fører til at estimatene for utenlandske flyreisende i denne rapporten avviker noe fra tidligere publisert tall og hva RVU alene impliserer. Avvikene er dog små og illustreres nærmere i figuren under.

Figur 2-2: Forskjeller i estimat for utenlandske flyreisende ved metodikken i denne rapporten og ren bruk av RVU. Tallene er for flyvninger til Norge gitt at innkommende og utgående trafikk fordeler seg likt på en rute. Kilde: Menon og Avinor



Norgesbesøkende utenlandske flyreisende er rundt 50 000 lavere årlig ved bruk av metodikken i denne rapporten sammenlignet med ren bruk av RVU. Den største biten av denne forskjellen kommer fra at observasjoner over cutoff-grensene kastes ut i vår metodikk. Vi kaster ut disse observasjonene ettersom det finnes en god mulighet for at disse i praksis og/eller teori er norske borgere med utenlandsk pass.

2.3.2 Håndtering av Torp Lufthavn

I tillegg til Avinors flyplasser kommer det en betydelig andel utenlandske flyreisende til Torp Lufthavn i Sandefjord. Disse reisende er ikke dekket av Reisevaneundersøkelsen. Utenlandske flyreisende til Torp utgjorde i 2017 i overkant av 250 000 av cirka 4 400 000 utenlandske flyreisende til Norge i 2017.

Vi har kontaktet Torp Lufthavn og fått nasjonalitetsfordeling på deres flypassasjerer i 2018. Vi bruker deretter den samme nasjonalitetsfordelingen for trafikk tallene tilbake til 2011. Denne metodikken er ikke like presis som med RVU-data for Avinors flyplasser, men vi vurderer at det gir et representativt og tilstrekkelig godt inntrykk.

Landfordelingen av Torps flypassasjerer bygger på følgende data:

- Utenriks flystatistikk for antall passasjerer til/fra Torp lufthavn.
- Av de utenriks flyreisende er ca. 67 prosent nordmenn, 33 prosent er utlendinger.
- I 2018 ankom det cirka: 272 000 fra Polen, 54 000 fra Litauen, 28 000 fra Latvia, 27 000 fra Storbritannia, 20 000 fra Romania, 19 000 fra Nederland og 15 000 fra Spania.
- De resterende utenlandske flyreisende på utenriksruter fordeles etter andelen de har av innkommende flyreisende i RVU. Vi antar at alle reisende til Torp er europeere.

Videre antar vi at de reisende til Torp fordeler seg på overnattingstype som sine landsmenn til Avinors flyplasser, samt har den samme oppholdslengden og døgnforbruket som disse.

2.4 Metode for beregning av konsum og økonomiske effekter

2.4.1 Konsum for ulike overnattingsformer

Forbruk per gjestedøgn estimeres for å kunne beregne det totale forbruket fra innkommende utenlandske flyreisende. Vi ser kun på utenlandske reisende med fly, og beregner estimert forbruk ut i fra nasjonalitet/landegruppe og besøksregion i Norge.

Forbruk estimeres primært ved hjelp av Turistundersøkelsen. Turistundersøkelsen er en landsdekkende undersøkelse Statistisk sentralbyrå (SSB) har gjennomført på oppdrag fra Innovasjon Norge (fra og med 2018 har Innovasjon Norge tatt over gjennomføringen). Undersøkelsen baserer seg på intervjuer av norske og utenlandske ferie- og fritidsgjester og forretningsreisende på kommersielle overnattingsteder. Undersøkelsen viser at det er relativt stor variasjon i forbruk mellom ulike nasjonaliteter, i ulike landsdeler på ulike deler av året, hvor blant annet vinterturister fra USA og Asia har et høyere forbruk, mens sommerturister fra Europa har et noe lavere forbruk. Turister som ikke overnatter ved kommersiell overnatting, har vi benyttet andre kilder for å beregne gruppenes konsum. Se tabellen under for oversikt.

Tabell 2-3: Antatt forbruk per gjestedøgn for de ulike overnattingsformene i 2017, nominelle priser i kroner.

Overnattingsform	Overnattingsforbruk	Annet forbruk
Hotell	1 175	850
Hostell, gjestehus	770	650
Hytte	350	400
Venner og familie	0	300
Hurtigruten	1 500	1 500
Annet	200	200
AirBnB	300	700
Dagsreisende	0	1 500

Vi ser av tabellen at hotell og gjestehusgjester antas å ha et noe lavere forbruk enn hotellgjester. Denne gruppen bor noe billigere, og vi tror dette tilsier at gruppen har et noe lavere forbruk ellers også.

Hytteturister bor også billigere per person per gjestedøgn, og siden disse bor lengre og som regel har tilgang på kjøkken, antar vi et samlet forbruk på rundt 750 kroner. Vi vet at mange hyttebesøkende er vinterturister på skiferie; og eksempelvis finner Flognfeld (2011) at norske brukere av egne hytter på Sjusjøen brukte omtrent 1200-1500 kroner per weekendtur, noe som da er utenom betaling for selve hytten. På Hytteundersøkelsen i Oppdal (2015) finner man et forbruk på litt over 500 kroner per gjestedøgn, igjen utenom betaling for hytten. I Ringvirkningsanalyse av reiselivsnæringen i Sirdal (2012) fant man et forbruk på kun 275 kroner. Det er altså stor variasjon i forbruk i forbindelse med hytteferie.

Gjester boende i AirBnb leiligheter bor rimeligere enn hotellgjester, og har nok et generelt lavere forbruk, blant annet siden man som regel har tilgang på kjøkken i leilighetene. AirBnb-gjester besøker imidlertid stort sett de

største byene, som igjen har et bedre tilbud av restauranter og butikker, slik deres forbruk nok er noe høyere enn hyttegjestenes.

Hurtigruten-gjester anslås til å ha et relativt høyt forbruk, utover selve overnattingen og transporten med skipene. Menon har nylig gjennomført en spørreundersøkelse blant cruiseturister i Bergen, hvor vi fant et gjennomsnittlig forbruk på 1060 kroner i land per passasjer. Vi tror Hurtigruten-gjester ligger noe over dette snittet, siden dette er et betalingsvillig segment og at prisene på opplevelser knyttet til blant annet Nordkapplatået og nordlysopplevelser er høye.

Tilslutt har vi antatt at utenlandske dagsreisende har et forbruk på 1500 kroner per dag i Norge. Vi antar dermed at dagsreisende har 50 høyere forbruk på restauranter, taxi og shopping enn forbruket til besøkende på hotell.

Rundt 20 prosent av gjestedøgnene til innkommende flyturister er overnattinger hjemme hos familie og venner. Dette er naturlig nok stort sett tilreisende turister og ikke forretningsreisende. Da dette er en mindre gruppe reisende som i gjennomsnitt bor i en lengre periode, antar vi at deres daglige forbruk minner om fastboendes forbruk, og benytter Statistisk sentralbyrås forbruksundersøkelser for husholdninger som bakgrunn for vårt anslag.

2.4.2 Fra konsum til verdiskaping: Menons økonomiske modell

Vi har utviklet en beregningsmodell for å kunne estimere nærings-, sysselsettings- og skattevirkninger av turisme i regionene. Modellen henter inn informasjon fra Innovasjon Norges Turistundersøkelse, Avinors Reisevaneundersøkelse, SSBs overnattingsstatistikk, Menons regnskapsdatabase (Regnskapsregistrene i Brønnøysund), samt nasjonalregnskapstall og næringskryssløp fra SSB.

Vi legger beregningene over for antall utenlandske flypassasjerer til grunn for beregningene av økonomiske effekter. Deretter benyttes informasjon fra turistundersøkelsen for innkommende flypassasjerer til Norge. Turistundersøkelsen spesifiserer både forbruk relatert til overnatting, transport og annet konsum. Informasjonen gjør det mulig å spesifisere forbruk både mht sesong, nasjonalitet og kommune eller region.

Våre beregninger av utenlandske flyreisendes forbruk på kommunenivå sammenstilles deretter med tall på omsetning, verdiskaping og sysselsetting fra Menons regnskapsdatabase for alle foretak på kommunenivå. Ved å benytte regnskapsdatabasen kan vi omregne forbruk (omsetning) i ulike vare- og tjenestekategorier til verdiskapings- og sysselsettingstall.

Menons ringvirkningsmetodikk tar med det hensyn til dels store geografiske variasjoner i produktivitet, lønnsomhet og lønnsnivå mellom bedrifter i samme næring. Vi identifiserer sammenhengen mellom inntekter, verdiskaping og sysselsetting på kommunenivå, og beregner hvor mye verdiskaping og sysselsetting anslått forbruk tilsvarer fra kommunenivå til regionsnivå og nasjonalt nivå.

Kort om Menon regnskapsdata

For å få fram tall på verdiskaping og sysselsetting benytter vi Menons regnskapsdatabase. Den inneholder regnskapsinformasjon for alle foretak i Norge med plikt til å levere regnskap til Brønnøysundregistrene, dvs. bedrifter med 5 millioner kroner i omsetning, eller mer. Databasen har blitt utviklet gjennom flere år, og herfra kan vi trekke ut informasjon om samtlige reiselivsbedrifter i Norge, basert på ulike bransjekoder som til sammen utgjør reiselivsnæringen (overnatting, servering, transport, formidling og opplevelser).

At regnskapsdatabasen kun inneholder bedrifter som er regnskapspliktige til Brønnøysund, innebærer at det er en del mindre bedrifter som ikke fanges opp. De små bedriftenes andel av den totale verdiskaping er imidlertid liten, slik at dette ikke vil gi de store utslagene for den helhetlige vurderingen.¹ En stor fordel med databasen er at den inneholder avdelingsdata, det vil si at bedrifter som har avdelinger registrert i lokalt, men som eventuelt har hovedkontor i landsdeler, også er inkludert. På denne måten får vi synliggjort den verdiskapingen og sysselsettingen som faktisk finner sted i Nord-Norge, uavhengig av hvor foretaket har valgt å lokalisere hovedkontoret. I tillegg blir sysselsetting og verdiskaping fordelt på fylker og regioner på en riktigere måte. Informasjonen går tilbake til 2004.

2.4.3 Indirekte effekter (ringvirkningsberegninger)

Ringvirkningsanalyser beregner omfanget og spredning av økonomisk aktivitet som følge av et tiltak eller virksomhet, i dette økonomisk aktivitet som følge av utenlandske flyreisende til Norge. Ringvirkningsanalyse er i seg selv en deskriptiv kartlegging av aktivitet, og må ikke forveksles med en samfunnsøkonomisk nytte-kostnadsanalyse. Ringvirkningsanalyser har ikke ambisjon om å vurdere hvorvidt samfunnet skal gjennomføre et tiltak eller ikke, men har kun til formål å bidra til informasjon om økonomisk aktivitet over tid og rom.

Menon har i utgangspunktet to ringvirkningsmodeller. Bruttoregningvirkningsmodellen «ITEM» kartlegger status for enkle sammenhenger mellom omsetning, verdiskaping og sysselsetting i verdikjeder på enkelttidspunkt uten ta hensyn til dynamiske virkninger og fortregning. Likevektsmodellen «NOREG» er en likevektsmodell som predikerer hvordan tiltak eller sjokk vil spille seg ut i økonomien over tid. I dette prosjektet benytter vi oss av en bruttoregningvirkningsmetodikk. Vi beregner verdiskaping og sysselsetting, andeler av kommuner og regioners verdiskaping og sysselsetting i første verdikjedeledd. Vi analyserer indirekte virkninger nærmere i en egen nasjonal kryssløpsanalyse, det vil si aktiviteten generert gjennom økt etterspørsel etter varer og tjenester utover i verdikjeden. Katalytiske virkninger knytter seg til tiltak som påvirker strukturen i økonomien, og inkluderer

¹ Totalt sett inkluderer Menons regnskapsdatabase 98,1 prosent av omsetningen til SSBs foretaksdatabase.

klyngedannelser, spesialisering, endret faktorbruk og mer effektiv organisering av økonomien. Katalytiske virkninger analyseres kvalitativt i våre casestudier.

Reiselivsnæringen – Definisjon og avgrensning

Norsk reiselivsnæring består av svært ulike bransjer som knyttes sammen av at man selger produktet sitt til personer *på reise*. Hoteller, campingplasser, busselskap, flyselskap, restauranter, cafeer, guider og museer er virksomheter som er innrettet for å tiltrekke seg reisende mennesker.

At reiselivsnæringen defineres etter kundenes aktivitet – reising – gir i utgangspunktet ikke noen klar føring på hvordan næringen skal avgrenses. Vi kan nærme oss spørsmålet fra et **markedsperspektiv**: Næringen består av bedrifter som betjener mennesker på reise, uavhengig av hva de leverer. Det er de reisendes etterspørsel som avgrenser hva som skal inkluderes. Vi kan nærme oss spørsmålet fra et **produktperspektiv**: Næringen består av bedrifter som leverer overnattings-, serverings-, transport- og opplevelsestjenester – uavhengig av om kundene er på reise eller ikke (innebærer at bedrifter inkluderes selv om de ikke betjener reisende).

Markedspektivet er det prinsipielt riktige, og beregning av forbruk, verdiskaping og sysselsetting ved bruk av besøkstall og gjennomsnittlige forbrukstall (også kalt ringvirkningsmetodikk) er en metode for å beregne størrelsen av reiselivet fra et markedspektiv. Alle ringvirkningsberegninger vil imidlertid være heftet med usikkerhet, og for å kvalitetssikre beregningene bør man også belyse reiselivsnæringen fra produktperspektivet. På bakgrunn av sterk komplementaritet i markedet avgrenser vi bransjene overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling i en felles næring i **Menon reiselivspopulasjon**. Ved bruk av vår regnskapsdatabase og reiselivspopulasjon kjenner vi reiselivsnæringens omsetning, verdiskaping og sysselsetting over tid ned på postnummernivå.

2.4.4 Prognosemodell for reiselivet

Vi har bygget en prognosemodell for reiselivet med bakgrunn i størrelser som verdiskaping og sysselsetting i reiselivsnæringen (hentet fra Menons regnskapsdatabase), utlendingers forbruk i Norge (Turistundersøkelsen), og nordmenns forbruk i utlandet (hentet fra nasjonalregnskapet). Vi har inkorporert kilder som IMF's World Economic Outlook, Finansdepartementets Perspektivmelding og den historiske utviklingen i norsk kronekurs, for å sette verdi på variabler som realveksten i BNP i Norge og i utland, verdien av norsk krone og produktivetsvekst i årene som kommer. For å beregne utviklingen i utenlandske flyreisende fram til 2040 baserer vi oss på Transportøkonomisk Institutt (TØI) sine prognoser for passasjervekst i samme tidsperiode. Prognosene oppgis for de fire store flyplassene og har estimater for antall utenlandske flyreisende for både fritids- og forretningssegmentet. I tillegg oppgis det en samlet pott for passasjerer på utenlandsflygninger på andre flyplasser. Vi antar at disse fordeler seg likt på nasjonalitet og formål som de fire oppgitte flyplassene samlet.

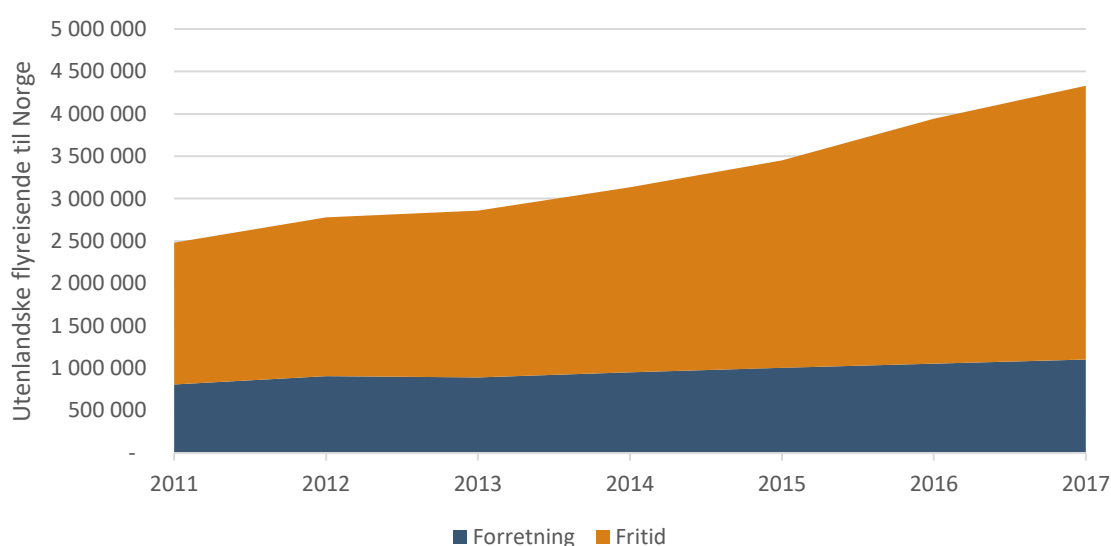
3. Utenlandske flyreisende til Norge

3.1 Antall utenlandske flypassasjerer til Norge i 2017

3.1.1 Innkommende flyturisme øker sterkt – drevet av høy vekst i fritidsreisende

I 2017 ankom det i underkant av 4,4 millioner utenlandske flyreisende på norske flyplasser med formål om å besøke Norge. Veksten i utenlandske flyreisende har vært vedvarende sterk siden 2013, med en total økning på 1,5 millioner turister i perioden. Fritidssegmentet står for 86 prosent av den totale veksten og har isolert sett vokst med i underkant av 70 prosent. Antallet forretningsreisende er mer stabilt med en vekst på 24 prosent i tilsvarende periode.

Figur 3-1: Antall innkommende turister fordelt etter formål, forretnings- eller fritidsreisende, 2011-2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor

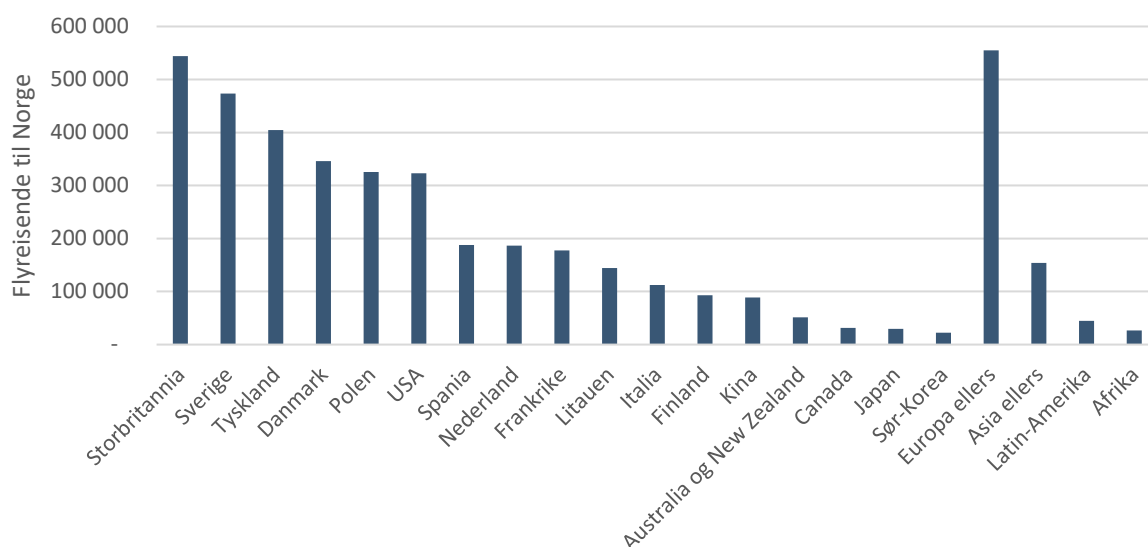


3.2 Hvor kommer de innkommende flypassasjerene fra?

3.2.1 Europeiske flyreisende er i klart flertall

82 prosenter av utenlandske flyreisende i 2017 var europeere. Det største enkeltmarkedet er Storbritannia med rundt 550 000 tilreisende. Cirka en fjerdedel av de europeiske tilreisende kommer fra Skandinavia, med Sverige og Danmark som henholdsvis nest største og fjerde største enkeltmarked. USA er største ikke-europeiske marked med i overkant av 300 000 tilreisende med fly i 2017. Det asiatiske markedet utgjør totalt 7 prosent av utenlandske flyreisende med et totalt antall på 280 000. Tilreisende fra Afrika, Latin-Amerika og Oseana utgjør en marginal andel av tilreisende, til sammen 3 prosent. Europa ellers i Figur 3-2 er en samlepost for de europeiske landene ikke eksplisitt oppgitt i figuren. Potten er stor samlet sett, men spredt utover de rundt 30 resterende landene i Europa. Over halvparten av tilreisende fra Europa ellers kommer fra de øvrige baltiske landene, sentral-Europa (Østerrike og Sveits) og Belgia.

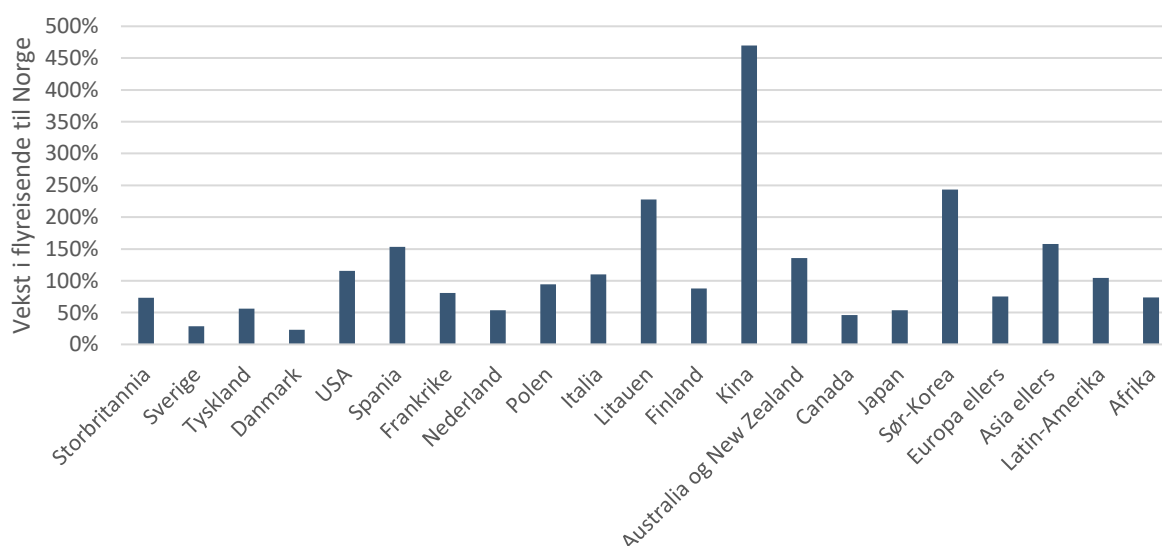
Figur 3-2: Antall utenlandske flyreisende etter nasjonalitet, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



3.2.2 Utenlandske flyreisende fra Asia og USA vokser sterkt

I tråd med bedret luftfartstilgjengelighet til steder langt unna, vokser andelen tilreisende fra ikke-europeiske land. Spesielt sterk er veksten i tilreisende fra voksende asiatiske økonomier. Kinesiske flyreisende er mer enn femdoblet siden 2011 og antallet Sørkoreanske turister har økt med nesten 250 prosent i samme periode. Det er derimot lav vekst i det japanske markedet. I 2011 var Japan det største enkeltmarkedet i Asia, mens de i 2017 står for under en tredel av antallet tilreisende fra Kina.

Figur 3-3: Vekst i antall utenlandske flyreisende etter nasjonalitet, 2011-2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



Siden åpningen av flere direkteruter til USA, har antallet amerikanske tilreisende økt kraftig. Antallet innkommende amerikanere har økt fra 190 000 i 2015, til 320 000 i 2017.

Samtidig er veksten svak i de tradisjonelt største europeiske markedene. Svenske og danske tilreisende er begge blant markedene med lavest vekst de senere årene. Britiske tilreisende har tatt igjen svenskene som største

enkelmarked med en vekst på 73 prosent i perioden. I takt med økt arbeidsinnvandring øker tilreisende fra Litauen og Polen sterkt. Antallet tilreisende fra Litauen har mer enn tredoblet seg siden 2011, mens det polske markedet har vokst med 100 prosent. Veksten er sterkest i forretningsreisende fra disse to landene, men fritidsreisende øker og kraftig.

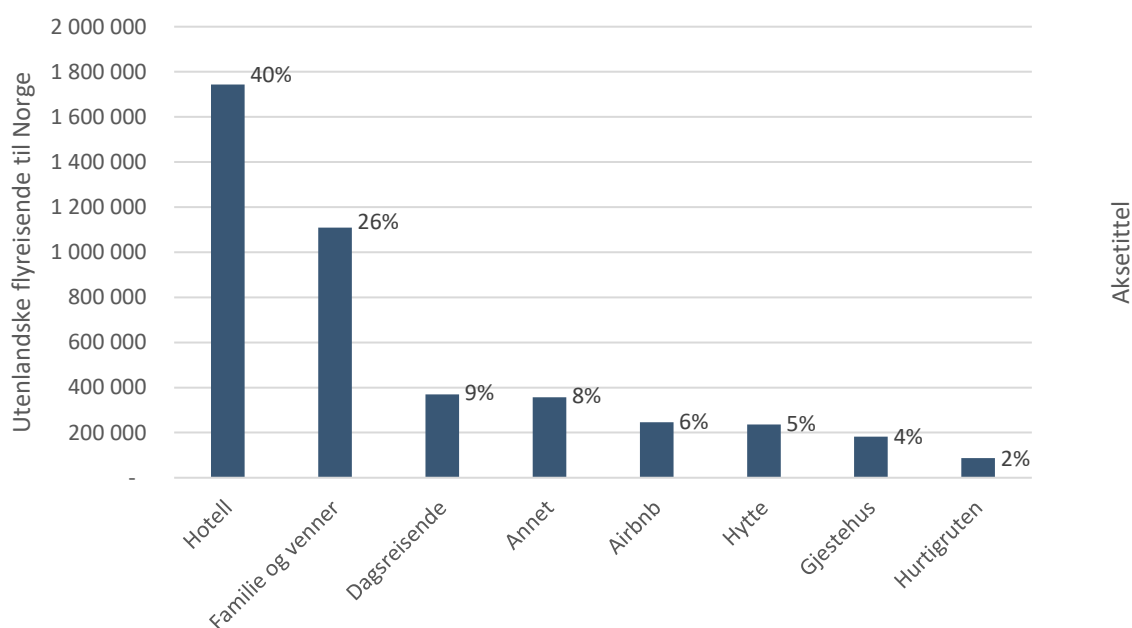
3.3 Hvordan og hvor lenge bor de?

3.3.1 Hotell er vanligste overnattingsform for utenlandske flyreisende

Drøyt 40 prosent av utenlandske flyreisende overnatter på hotell. Cirka 25 prosent overnatter hos familie og venner. Dagsreisende utgjør i underkant av 10 prosent av de tilreisende, mens de resterende 25 prosentene fordeler seg på overnattingsformer som hytte, AirBnB-leilighet, camping, Hurtigruten og annet.

Hotellovernattendes andel av de utenlandske flyreisende synker. I 2014 sov omkring halvparten av de flyreisende på hotell, og andelen er dermed redusert med 10 prosentpoeng. Andelen som overnatter hos familie og venner øker i samme periode, mens AirBnB sannsynligvis også kaprer markedsandeler fra hotellene. AirBnB er først inkludert som overnattingsalternativ i 2017, og seks prosent av innkommende flyturistene bruker denne overnattingsformen i 2017.

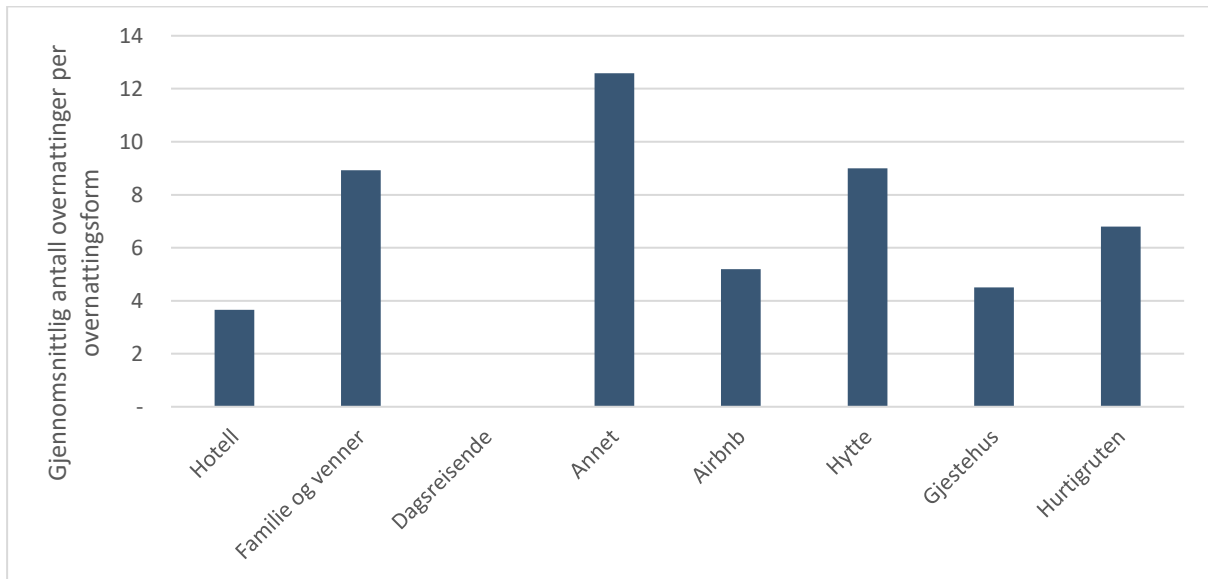
Figur 3-4: Antall utenlandske flyreisende fordelt på overnattingsstype, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



3.3.2 Oppholdslengde varierer etter overnattingsform

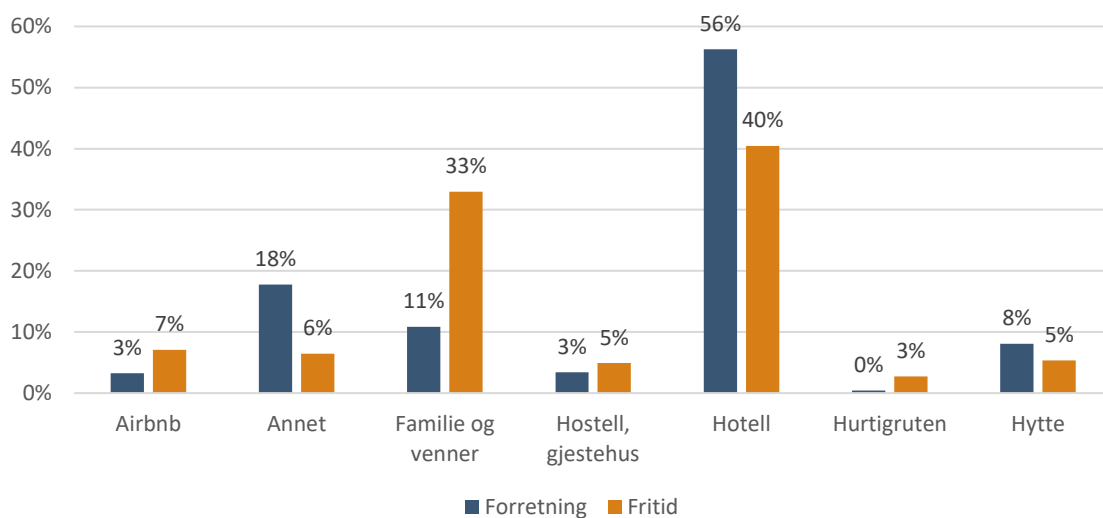
Oppholdslengden til utenlandske flyreisende varierer sterkt med overnattingsform. Hotellreisende blir kortest i Norge med en gjennomsnittlig oppholdstid på 3,6 dager. Overnattende i AirBnB-leiligheter eller på gjestehus blir i gjennomsnitt i fem dager, mens besøkende hos familie eller venner og hytterreisende blir værende i 9 dager. «Annet»-gruppen har lengst gjennomsnittlig oppholdstid med 12 dager. I denne gruppen ligger det sannsynligvis en relativt stor andel yrkesreisende som har lengre opphold på campingplasser, arbeidsbrakker eller lignende.

Figur 3-5: Gjennomsnittlig antall overnattinger per overnattingstype for utenlandske flyreisende, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



En femtedel av de forretningsreisende sover ikke over i Norge. Andelen uten overnattinger blant de fritidsreisende er kun seks prosent. Forretnings- og fritidsreisende fordeler seg og noe ulikt på overnattingstyper. Av overnattende på forretningsreise sover 54 prosent på hotell, mens det tilsvarende tallet for fritidsreisende er 40 prosent. Tre ganger så stor andel av fritidsreisende som forretningsreisende sover hos familie og venner. Forretningsreisende fra Asia og Amerika sover langt oftere på hotell enn europeiske forretningsreisende. 70 prosent av asiatiske og amerikanske flyreisende sover på hotell, mens det tilsvarende tallet for europeerne er i underkant av 40 prosent. Andelen hotellovernattende blant forretningsturistene er og sterkt fallende med lengde på Norges-oppholdet.

Figur 3-6: Fordeling av overnattingstype blant utenlandske flyreisende etter formål, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor

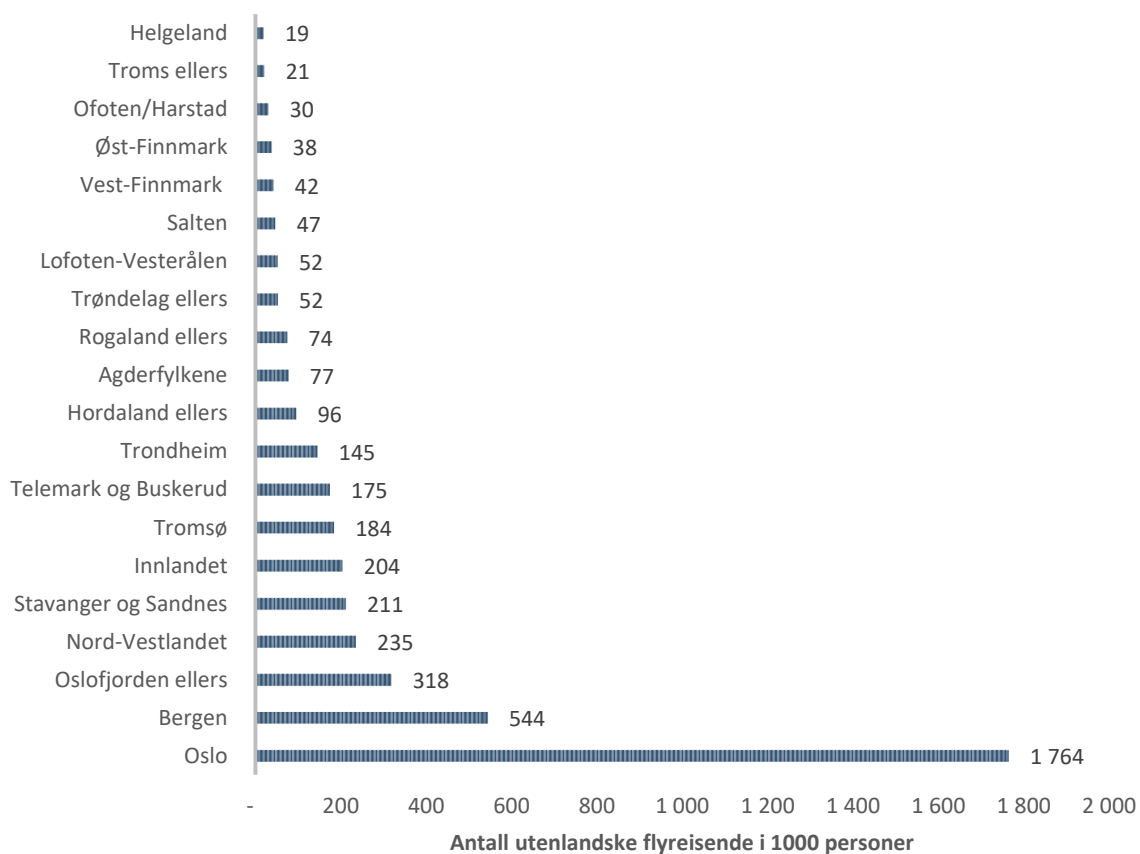


3.4 Hvor reiser de utenlandske flyturstene i Norge?

3.4.1 Oslo- og Bergensområdet tiltrekker seg en stor andel av utenlandske flyreisende

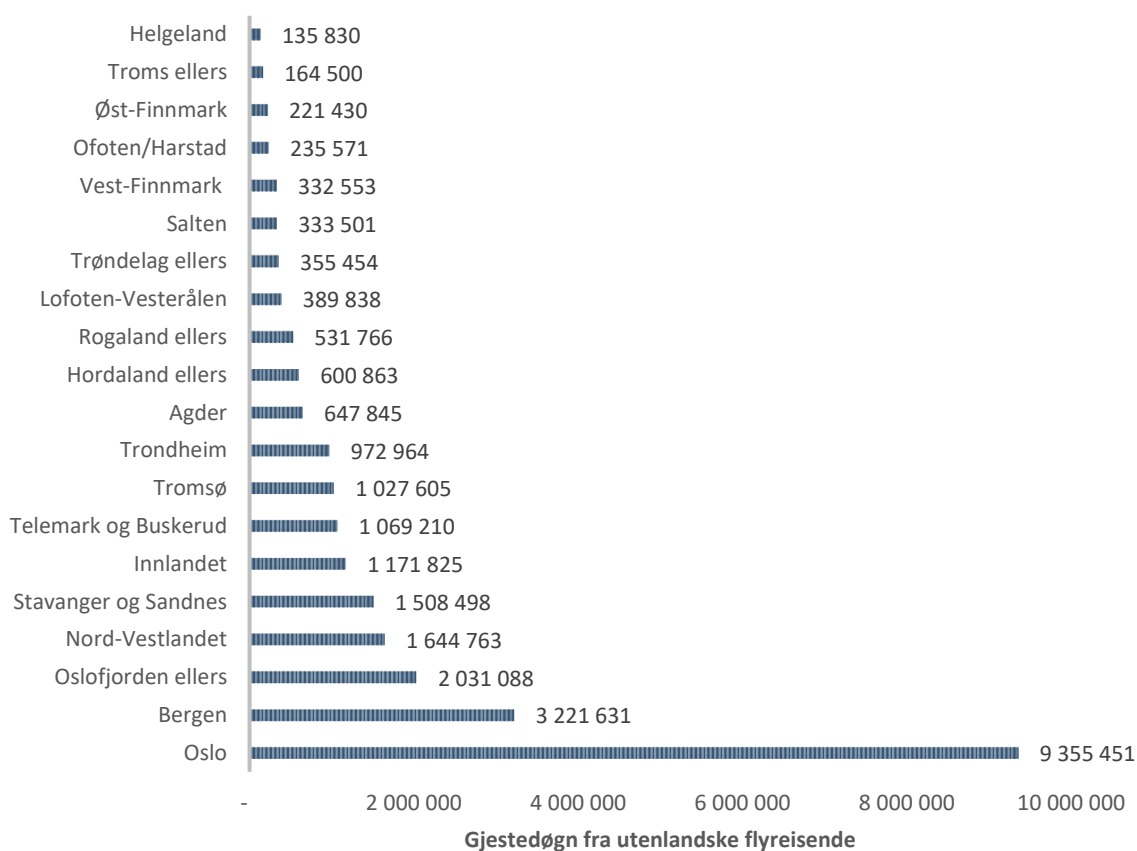
Over halvparten av de utenlandske flyreisende har Oslo eller Bergen som sitt primære besøksområde. Nordvestlandet tiltrekker seg rundt 240 000 utenlandske flyreisende i 2017, hvorav tre fjerdedeler er fritidsreisende. Stavanger og Sandnes tiltrekker seg en relativt stor andel forretningsreisende, hvor denne gruppen utgjør over 35 prosent av 210 000 de utenlandske flyreisende på besøk. De langt mindre folkerike regionene i nord tiltrekker seg naturligvis færre reisende i hver region. Samlet er derimot antall utenlandske flyreisende til Nord-Norge i et betydelig antall. Tromsø by er lokomotivet i regionen med nesten 200 000 utenlandske flyreisende til byen i 2017. I tillegg var det til sammen over 200 000 utenlandske flyreisende som besøkte en eller flere av de øvrige regionene i Nord-Norge.

Figur 3-7: Antall utenlandske flyreisende fordelt på deres primære reisemål, 1000 personer, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU



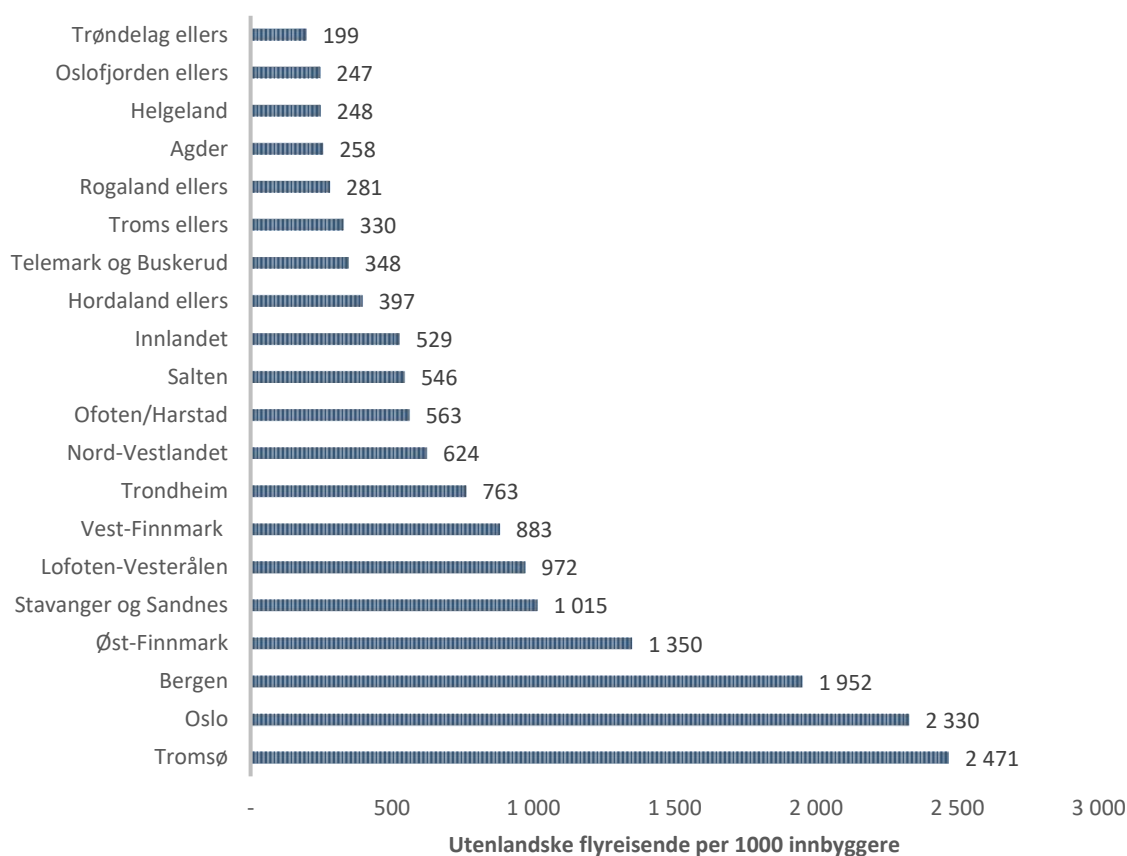
Det totale antallet gjestedøgn fra utenlandske flyreisende fordeler seg i stor grad likt som de reisende. Utenlandske flyreisende i storbyene har noe kortere oppholdstid enn i øvrige deler av landet. Eksempelvis blir de flyreisende gjennomsnittlig 8 dager om deres primære besøksområde er Vest-Finnmark, mens tilsvarende tall for Oslo er rundt 5,5 dager.

Figur 3-8: Antall gjestedøgn fra utenlandske flyreisende fordelt på deres primære reisemål, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU



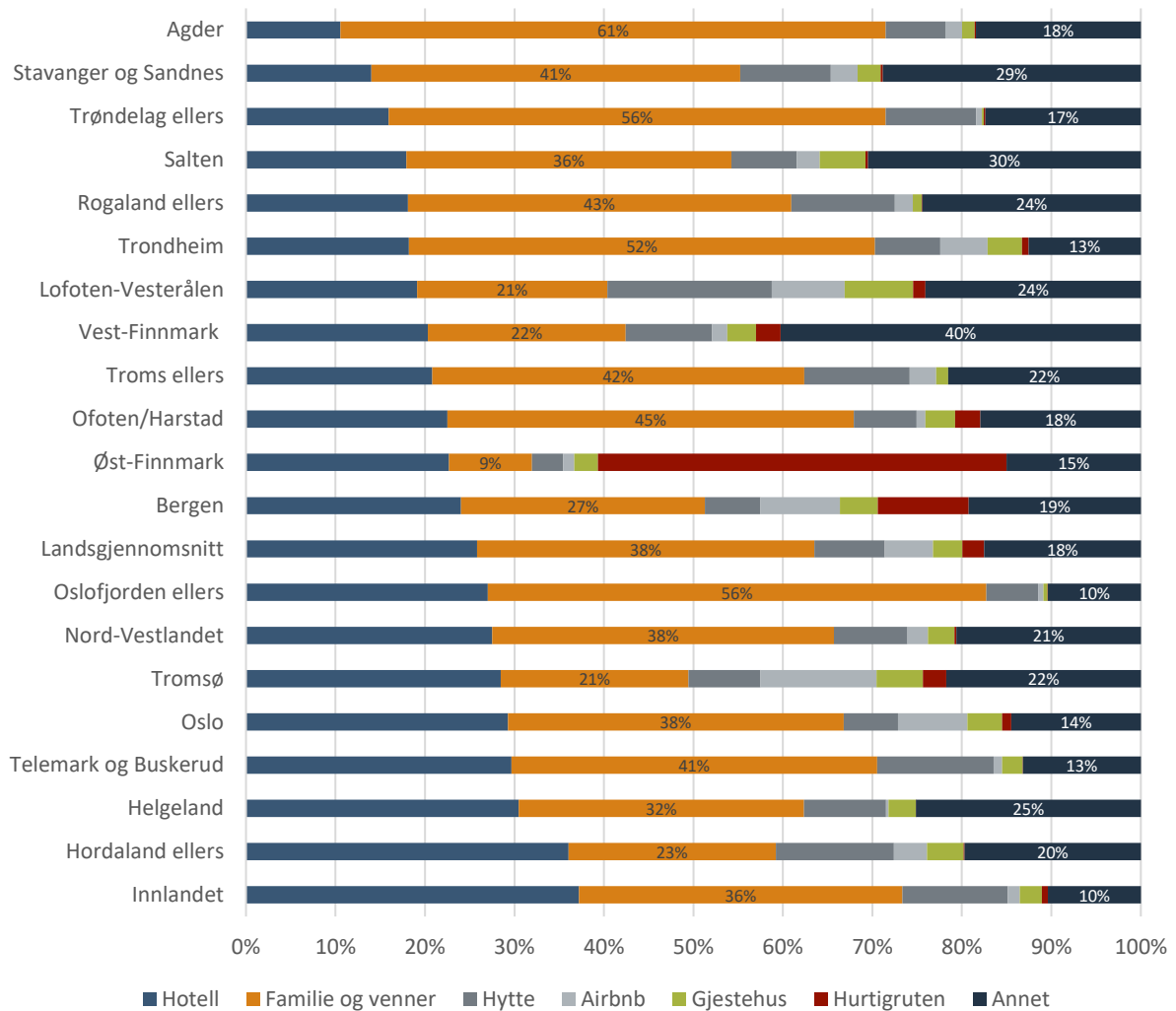
Storbyene tiltrekker seg naturligvis store deler av de utenlandske flyreisende målt i volum. Ser vi derimot på den relative tilstrømningen er ikke forskjellene like store. Sett i forhold til antall innbyggere finner vi en høy representasjon fra de nord-norske regionene i toppen av listen. Byene er imidlertid fortsatt størst, men Tromsø tar igjen Oslo og Bergen når det kommer til utenlandske flyreisende per innbygger. Færrest reisende per innbygger er det i områdene rundt de store byene.

Figur 3-9: Antall utenlandske flyreisende per 1000 innbyggere fordelt på deres primære reisemål, 1000 personer, 2017.
Kilde: Menon Economics og RVU



Selv om flest reisende sover på hotell utgjør andelen av overnattingsdøgn på hotell en mindre andel av gjestedøgnene ettersom de bor kortere. Fordelingen av gjestedøgn på overnattingsformer varierer i de ulike regionene. Regionene med attraktive skidestinasjoner har generelt en høyere andel hotellovernattende enn regionene med mer spredte opplevelser. Flest gjestedøgn er det hos venner og familie. Andelen som bor hos venner og familie er generelt noe lavere i mindre befolkningstette områder og andelen overnattende på hytter, gjestehus og annet er høyere. Airbnb gjestene utgjør en størst andel i storbyene, men vi ser også at en region som Lofoten-Vesterålen, med begrenset hotellokapasitet, har mange overnattende gjennom Airbnb.

Figur 3-10: Fordeling av gjestedøgn på overnattingsformer for de ulike regionene. Kilde: Menon Economics og RVU

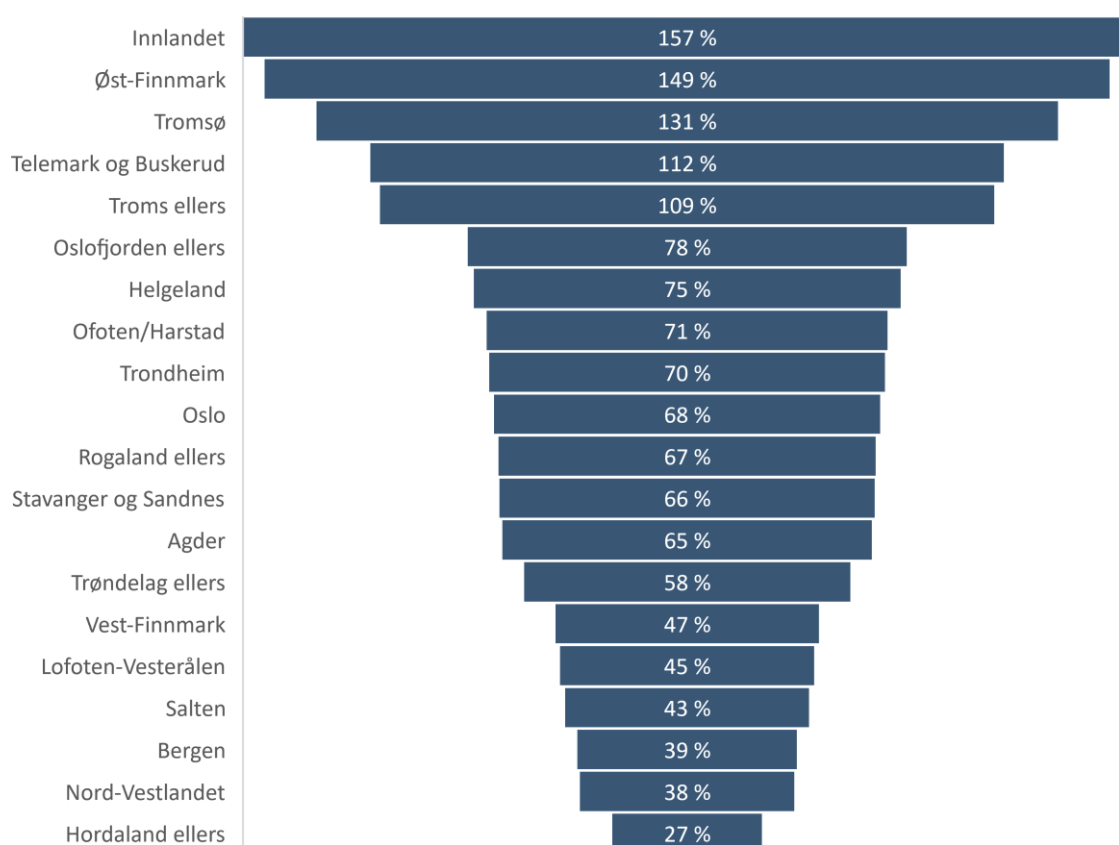


3.4.2 Store variasjoner i vinterturisme mellom regionene

Andelen av utenlandske flyreisende som kommer i vinter- og sommersesongen varierer markant fra region til region. Vinterturismen spiller en klart mest sentral rolle for de nordlige regionene og fjellregionene på Østlandet. I Øst-Finnmark og Troms kommer det flere utenlandske flyreisende i vintersesongen enn sommersesongen. Sammen med Innlandet og Telemark/Buskerud er dette de eneste regionene med flere utenlandske flyreisende i regionen om vinteren enn sommeren.

De mest rendyrkede sommerdestinasjonene finner vi langs vestlandskysten. Hele veien fra Møre og Romsdal til Hordaland er sommerturismen, målt i antall utenlandske flyreisende, mer enn 150 prosent høyere enn vinterturismen. Foruten Bergen er storbyene nokså like i sin fordeling mellom vinter- og sommerbesøkende. Dette skyldes sannsynligvis både at byene har et helhetlig kulturtilbud som også kan være attraktivt om vinteren og at forretningsreisende utgjør en større andel av de utenlandske flyreisende. Antallet forretningsreisende går generelt ned i feriene hos viktige norske handelspartnere og bidrar således til å utjevne forholdet mellom besøkende i vinter- og sommersesongen.

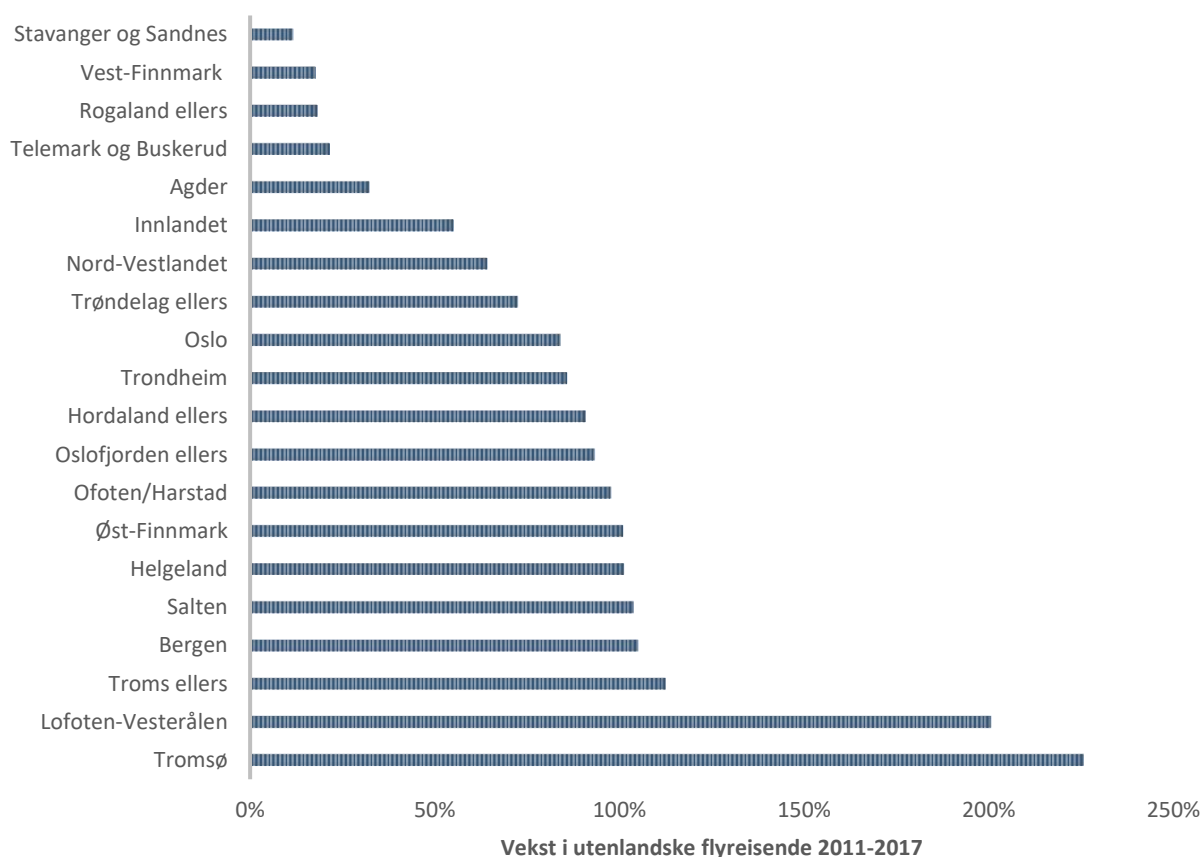
Figur 3-11: Forholdet mellom vinter- og sommerturisme per region, 2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



3.4.3 Veksten er sterkest i Nord-Norge

Veksten i utenlandske flyreisende med fritidsbesøk til Norge kommer både i sommer- og vintersesongen. Den relative veksten er imidlertid klart høyest i de regionene hvor vinterturismen utgjør en større andel av totalt utenlandske flyreisende. Antallet utenlandske flyreisende til Nord-Norge har økt med 130 prosent mellom 2011 og 2017, og en stor andel av denne økningen har kommet i vintersesongen. Landsdelene med høyest andel sommerturisme, Vestlandet og Sørlandet, er også de regionene med lavest vekst i utenlandske flyreisende i samme periode.

Figur 3-12: Vekst i antall utenlandske flyreisende per region, 2011-2017. Kilde: Menon Economics og RVU Avinor



Rapporten «Reiseliv i nord – Luftfartens betydning for turismen i Nord-Norge»² analyserer utviklingen i tilreisende til de ulike regionene sett i lys av luftfartstilgjengeligheten. Den høyeste veksten, både i absolutte og relative tall, har kommet i Tromsø og veksten kommer om vinteren. Den sterke veksten i Tromsø skyldes at det både finnes attraktive vinteropplevelser og byen er relativt lett tilgjengelig med fly. Andre regioner i Nord-Norge kan by på de samme vinteropplevelsene, men disse er mindre tilgjengelig. Området rundt Bodø er på den andre siden relativt lett tilgjengelig, men har ikke de samme vinteropplevelsene å by på. Veksten i dette området har også vært langt lavere i denne perioden. Dette er med å underbygge at det behøves både de rette opplevelsene og tilgjengelighet for å gjøre et område til en populær reisedestinasjon.

² Menon (2017)

4. Den økonomiske betydningen av utenlandsk flyturisme

I dette kapitlet presenterer vi beregninger av den økonomiske betydningen av utenlandske flyreisende til Norge. I første delkapittel presenteres beregnet og anslått forbruk blant utenlandske flyreisende, i andre delkapittel den beregnede verdiskapingen i regionene som følge av utenlandske flyreisende forbruk, og verdiskapingens lokale betydning for næringsliv og arbeidsmarked. I tredje delkapittel presenteres den beregnede verdiskapingen i de direkte berørte næringer, mens det i fjerde delkapittel presenteres effekter i indirekte berørte næringer gjennom leveranser i verdikjedene. I siste delkapittel sammenstilles beregningene til et samlet verdiskapingsestimert som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i Norge.

Verdiskaping og sysselsetting er beregnet gjennom å knytte forbruksestimatene sammen med regnskapstall fra Brønnøysundregisteret, innhentet og sammenstilt i Menons regnskapsdatabase. Vi har beregnet hvert enkelt segments forbruk måned for måned i samtlige norske kommuner fra 2011 til og med 2017. Vi tar denne informasjonen videre til reiselivs- og handelsbedriftenes inntekter, lønnskostnader, driftsresultat og ansatte, og beregner hva forbruket tilsvarer i form av verdiskaping og sysselsetting i hver enkelt kommune. Beregningene tar med det både hensyn til forbruksvariasjoner knyttet til geografi, segmenter, årstider og tid på den ene siden, og produktivitetsvariasjoner i mottakernæringene i de ulike kommuner over tid på den andre siden.

4.1 Hvilket forbruk har ulike typer flyreisende?

Hotellovernattende som ankommer Norge med fly har et gjennomsnittlig døgnforbruk på 2 025 kroner. Utenlandske flyreisende hadde i 2017 et samlet forbruk på 24 milliarder kroner på overnatting, transport, servering, kultur/aktiviteter, varer og dagligvarer. Det utgjør nærmere 50 prosent av det samlede utenlandske turistkonsumet i Norge, slik SSB beregner det i satellittregnskapet for turisme. Dette kan fremstå som lavt ettersom 70 prosent av alle kommersielle overnattinger for utlendinger er med flyreisende. SSB har ulike måter å beregne utlendingers forbruk i Norge på og spørsmålet om transportkostnader er ikke helt avklart. Vi teller ikke med fly og forhåndsbetalte reiser til norsk destinasjon. I underkant av 50 prosent av det samlede forbruket til utenlandske flyreisende er betaling for overnatting, mens resten fordeler seg på andre tjenester som transport, servering, kultur, guiding, og handelsvarer.

Forbruket varierer betydelig ut ifra nasjonalitet og reisedestinasjon. Tilreisende fra land i Asia og USA har et gjennomgående høyere forbruk enn tilreisende fra Europa og andre land, også på tvers av regioner. Tabellen under viser variasjon fra snittet etter nasjonalitet og besøksregion.

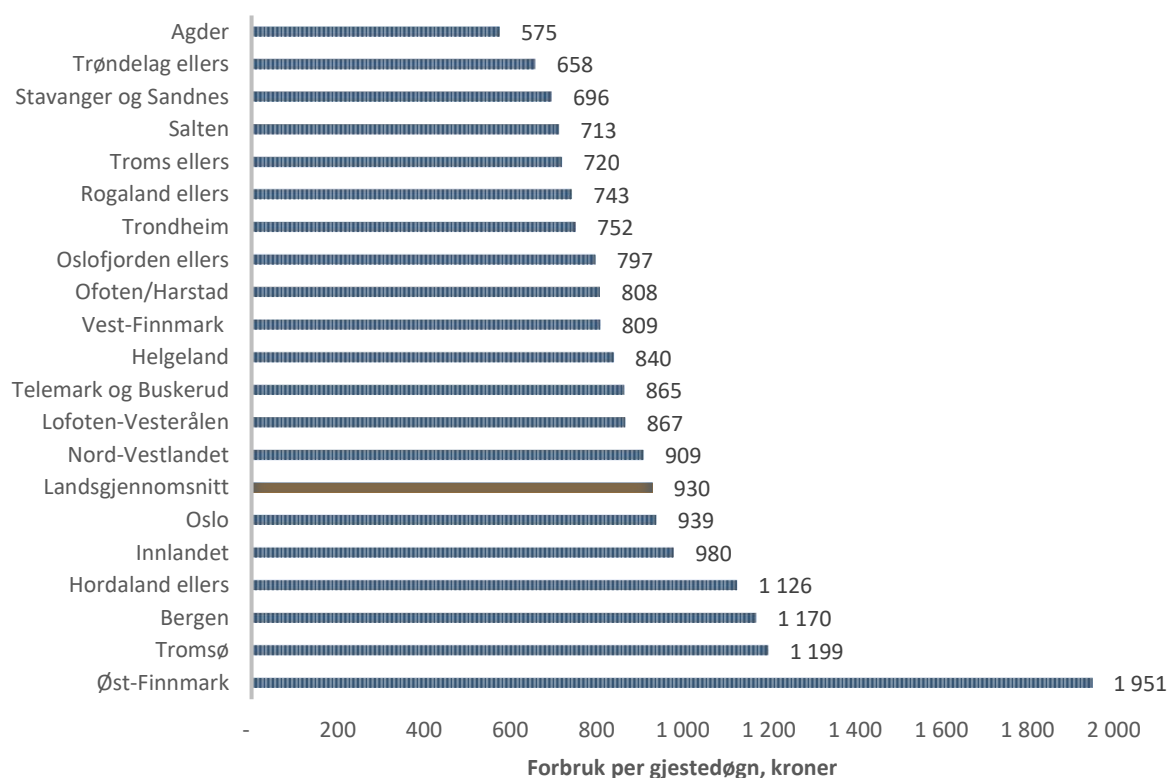
Tabell 4-1: Matrise for avvik fra gjennomsnittlig døgnforbruk for flyreisende som overnatter på hotell, etter verdensdel og reisedestinasjon. Kilde: Menon Economics

	Europa	Asia	USA	Annet
Tromsø	15 %	41 %	33 %	17 %
Stavanger	-2 %	23 %	15 %	0 %
Bergen	-5 %	21 %	13 %	-3 %
Sørlandet	-4 %	21 %	13 %	-2 %
Trøndelag	-5 %	20 %	12 %	-3 %
SF og MR	-6 %	19 %	11 %	-4 %
Oslo og Akershus	-7 %	18 %	10 %	-5 %
Trondheim	-10 %	16 %	8 %	-8 %
Østfold og Vestfold	-10 %	16 %	8 %	-8 %
Innlandet	-14 %	12 %	4 %	-12 %
Nord-Norge utenom Tromsø	-17 %	9 %	1 %	-15 %

Tilreisende fra land i Asia og USA har et gjennomgående høyere forbruk enn tilreisende fra Europa og andre land, også på tvers av besøksregion. Kinesere og amerikanere har vært vekstmotorer for norsk reiselivsnæring de senere år, mye på grunn av økt luftfartstilgjengelighet, og deres høye forbruk øker betydningen av veksten økonomisk sett.

Tromsø skiller seg ut med høyere forbruk blant sine utenlandske flyreisende enn andre regioner. Dette henger sammen med Tromsøs høye vekst innen nordlysturisme, og at denne formen for opplevelsesturisme fordrer kjøp av opplevelsesprodukter og hotellrom, samtidig som mange turister bruker penger på det øvrige urbane tilbudet av restauranter, butikker, museer og utesteder. Nord-Norge ellers, som i mindre grad har dratt nytte av nordlysturismen, er regionen med lavest forbruk blant besøkende utenlandske flyreisende. Landsdelen er med andre ord polarisert med hensyn til forbruksmønster. Dette kan nok skyldes at besøkende flyreisende i resten av landsdelen i større grad kommer på sommeren, og reiser i områder med dårligere tilbud av kommersielle opplevelsesprodukter, restauranter og lignende.

Figur 4-1: Forbruk per gjestedøgn for de ulike regionene i 2017. Kilde: Menon Economics og RVU

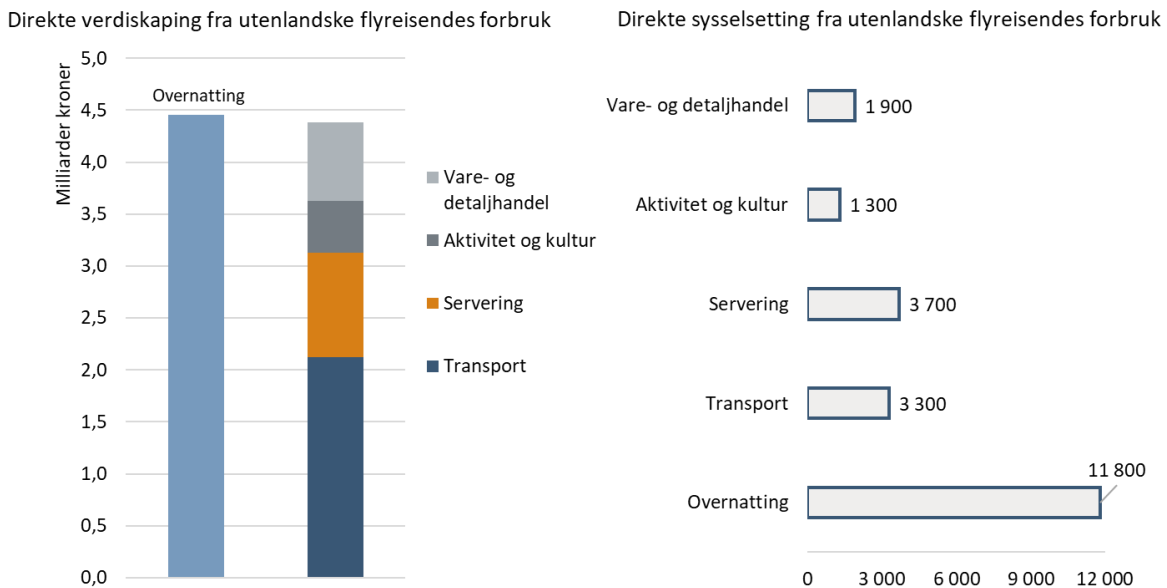


4.2 Direkte bidrag til verdiskaping i reiselivsnæringen

Utenlandske flyreisendes forbruk på 24,2 milliarder kroner på overnatting, transport, servering, kultur/aktiviteter og varer og dagligvarer bidro til 8,8 mrd. kroner i verdiskaping og 21 900 arbeidsplasser i Norge i 2017

Våre beregninger viser at omtrent 50 prosent av verdiskapingen knyttet til utenlandske tilreisendes forbruk forekommer innen overnattingsvirksomhet, det betyr 4,3 milliarder kroner i året. Forbruket og aktiviteten legger med det til rette for 11 800 arbeidsplasser på hoteller, campingplasser og ved gjestehus.

Figur 1 – a) Direkte verdiskaping utledet av utenlandske flyreisendes forbruk i 2017 b) Antall arbeidsplasser som utenlandske flyreisendes forbruk representerer. Kilde: Menon Economics (2018)



Ellers bidrar utenlandske flyreisendes forbruket til 4,5 milliarder kroner i verdiskaping og legger til rette for omtrent 10 000 arbeidsplasser innen de andre virksomhetene transport, servering, aktiviteter/kultur og handel. Utenlandske tilreisende bruker omtrent like mye penger på handelsvarer som på transporttjenester, men inntektene innen transport forblir i større grad i transportbedriftene, da handelsbedriftene bruker en langt større andel av inntektene på innkjøp av varer fra andre aktører i inn- og utland. Serveringsbedriftene har en verdiskaping på under halvparten av transportbedriftene, men høy arbeidsintensitet og et lavt lønnsnivå gjør at utenlandske flyreisendes forbruk legger til rette for flere arbeidsplasser innen servering enn innen transport.

4.3 Hvor i landet skaper utenlandske flyreisende økonomisk aktivitet?

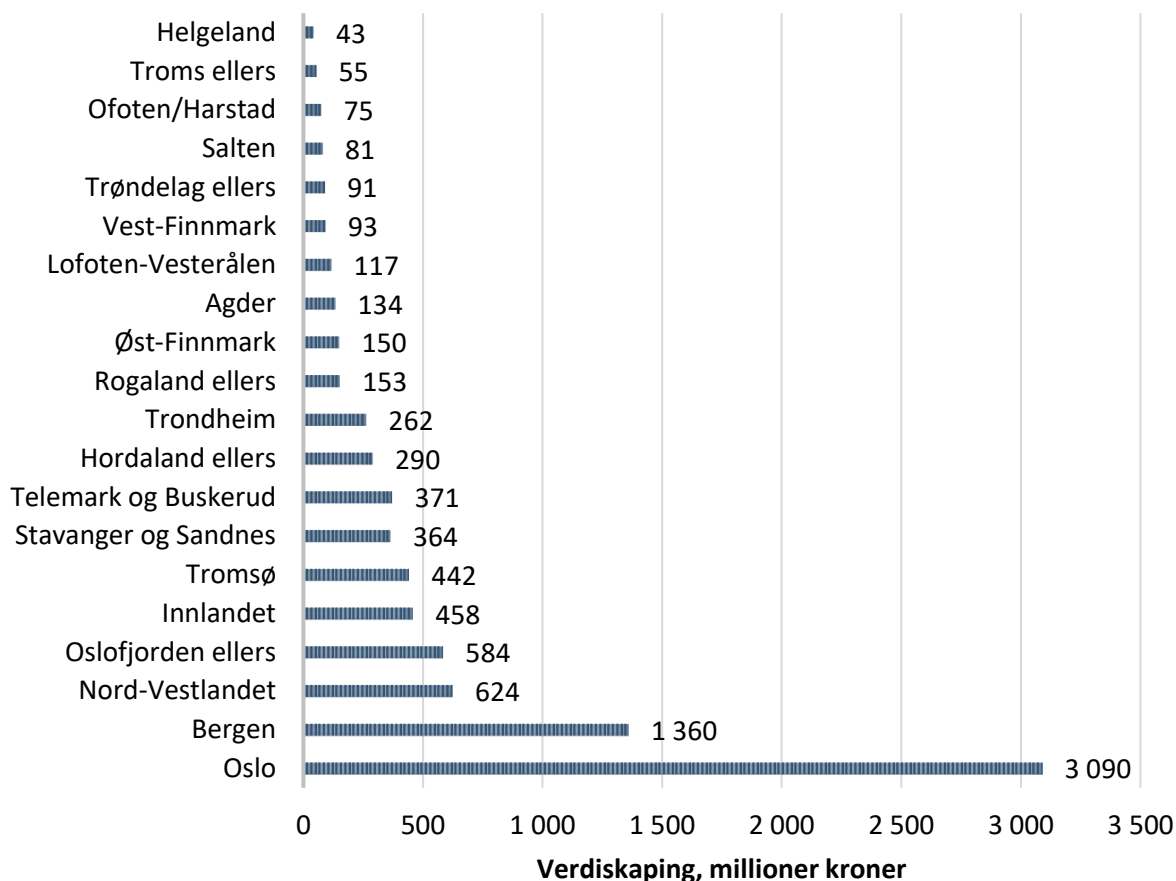
Våre beregninger viser at det er de store byene Oslo og Bergen hvor utenlandske flyreisendes forbruk skaper størst absolutt verdiskaping. Utenlandske flyreisende som besøkte Oslo i 2017 la igjen i underkant av 8 milliarder kroner, hvorav drøyt 4 milliarder kroner på overnatting, i overkant av 1,5 milliarder kroner i hver av transport og handel og drøyt en milliard kroner på serveringstjenester og kultur og aktiviteter. De utenlandske tilreisende med fly gir en inntekt på rundt 12 000 kroner per innbygger i byen, noe som gir en direkte verdiskaping på 3,1 milliarder kroner i Oslo-bedriftene. Med verdiskaping³ menes inntektene som blir igjen til å avlønne arbeidskraften og kapitalen i bedriften etter innkjøp av varer og tjenester. Enkelt sagt kan verdiskapingen i et lands virksomheter summeres opp til bruttonasjonalprodukt. 3,1 milliarder kroner tilsvarer rundt 17 prosent av verdiskapingen i byens reiselivsnæring.

I Bergen la utenlandske tilreisende med fly igjen rundt 3,8 milliarder kroner i lokaløkonomien i 2017. Utenlandske tilreisendes forbruk er viktigere for Bergens næringsliv enn Oslos, ifølge våre beregninger skaptet det inntekter på 14 000 kroner per innbygger i byen, og disse inntektene ga 1,4 milliarder kroner i verdiskaping i bedriftene. Verdiskapingen som kan knyttes til utenlandske flyreisende tilsvarer faktisk over 30 prosent av verdiskapingen innen reiseliv i byen.

³ Verdiskaping tilsvarer det tekniske begrepet bruttoprodukt.

Figuren under viser verdiskaping i regionene som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i 2017.

Figur 4-2 Verdiskaping i regionene i 2017 som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i Norge. Kilde: Menon Economics (2018)



Den direkte verdiskapingen fra utenlandske flyreisendes forbruk var på omtrent 8,8 milliarder kroner i 2017, hvorav omlag halvparten tilfalt bedrifter i Oslo og Bergen. Det vil si at, tatt hensyn til innbyggertall, var det omtrent 4 ganger så høye inntekter fra utenlandske flyreisende i disse byene sammenlignet med resten av Norge.

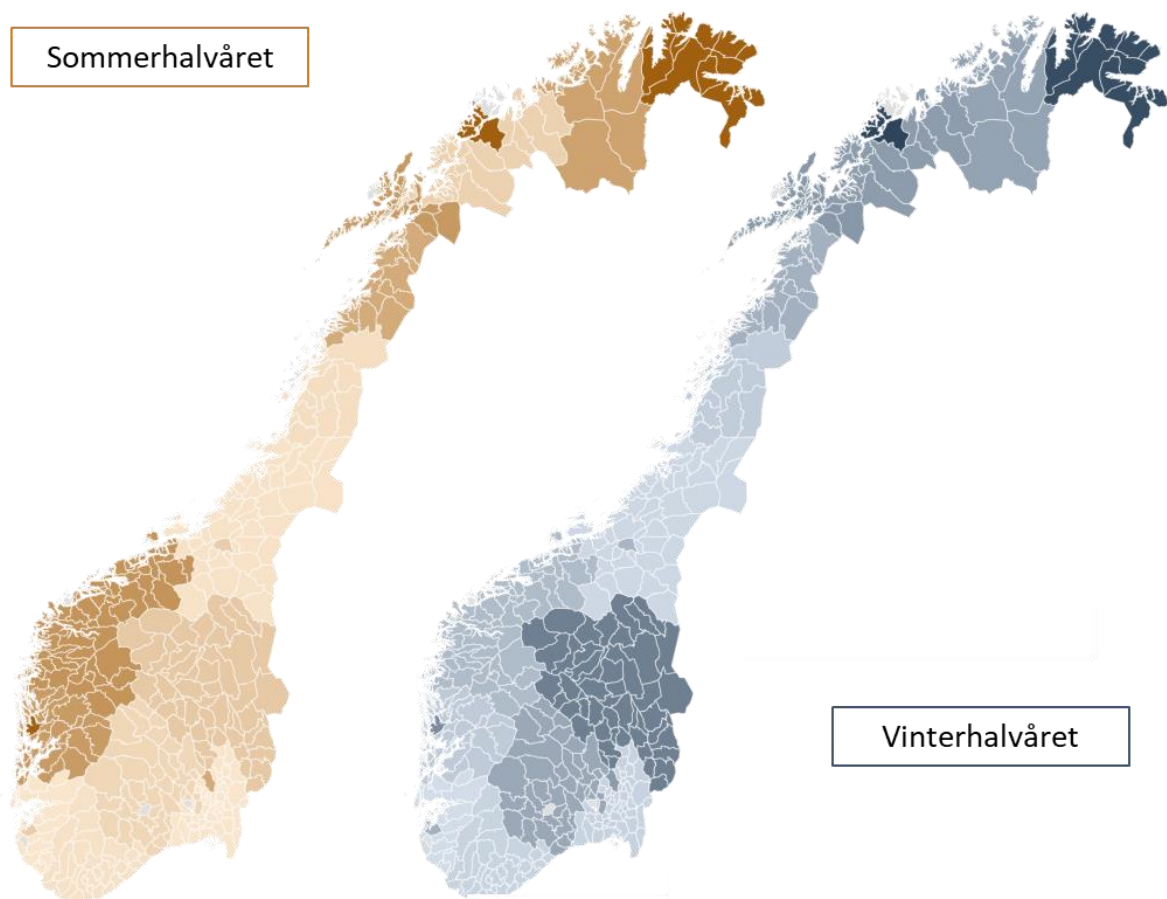
Der er flere årsaker til at Oslo og Bergen oppnår de høyeste inntektene fra utenlandske flyreisende til landet. For det første er Oslo og Bergen de viktigste reiselivsdestinasjonene i landet. Oslo er innfallspunkt for turister fra hele verden, og et «must» for mange turister. Bergen på sin side er «Gateway to the fjords» og allment kjent for å være en av Norges vakreste byer. I tillegg til å være reiselivsdestinasjoner har imidlertid både Oslo og Bergen, som store byer flest, næringsliv og forsknings- og utdanningsinstitusjoner som genererer et betydelig antall gjester fra det utenlandske møte- og konferansemarkedet. I tillegg er særlig Oslo, men også Bergen, tilgjengelige byer med en rekke direkteruter til og fra mange byer i Europa og USA.

Både et stort næringsliv og god luftfartstilgjengelighet bidrar til at reiselivsnæringen i Oslo og Bergen har etterspørsel fra både norske og utenlandske tilreisende hele året. Siden byene i tillegg har store lokalbefolkninger som nyter godt av tilbudet av uteliv, restauranter og kulturtjenester, er inntektene fra utenlandske tilreisende med fly en av flere inntektskilder for byenes reiselivsnæringer. Selv om disse stedene oppnår de største inntektene fra utenlandske flyreisende, er det ikke nødvendigvis i Oslo og Bergen segmentet er viktigst for lokalt næringsliv.

Av helårsdestinasjoner for utenlandske flyreisende er det særlig fire regioner som skiller seg ut Tromsø, Øst-Finnmark, Bergen og Oslo. Tromsø og Øst-Finnmark har like mye inntekter og produksjon knyttet til utenlandske flyreisende som Bergen og Oslo justert for innbyggertall. Både Tromsø og Kirkenes er blitt sterke reiselivsdestinasjoner både sommer og vinter, og den utenlandske flyturismen er en viktig impuls for lokal næringslivet, som indikert av figuren over. I både Tromsø og Øst-Finnmark la utenlandske flyreisende igjen rundt 16 000 kroner per innbygger i 2017, en impuls som bidrar til henholdsvis 1,7 prosent av aktiviteten i næringslivet i Tromsø og 3 prosent av aktiviteten i Øst-Finnmark. Dette er langt over landsgjennomsnittet på omtrent 0,7 prosent. De utenlandske flyreisende bidro til henholdsvis 1,2 prosent av aktiviteten i næringslivet i Bergen, og 0,75 prosent i Oslo.

Figuren under viser den relative betydningen av utenlandske flyreisendes forbruk for lokal verdiskaping i næringslivet, delt opp etter sommerhalvår og vinterhalvår.

Figur 4-3 Den relative betydningen av utenlandske flyreisendes forbruk for verdiskaping i regionene. Mørkere farge indikerer større betydning for lokaløkonomi (verdiskaping fra utenlandske flyreisendes forbruk som andel av verdiskapingen i det lokale næringslivet). Kilde: Menon Economics (2018)

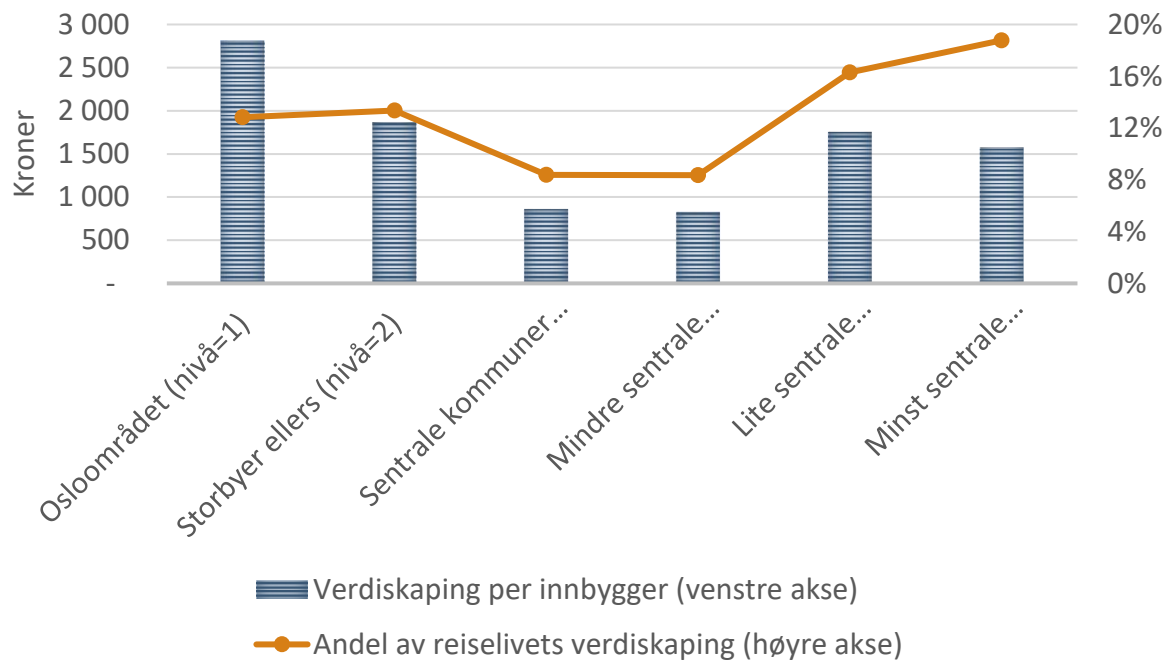


Figuren viser at de utenlandske flyturistene er viktig for næringsvirksomhet gjennom hele året i Bergen, Tromsø og Øst-Finnmark, mens flyturismen ellers er viktig for ulike regioner på sommer- og vinterhalvåret. På sommeren er det særlig Nord-Vestlandet, Lofoten og Vesterålen og Vest-Finnmark som opplever stor reiselivsaktivitet på bakgrunn av utenlandske flyreisende. Nord-Vestlandet og Lofoten byr på kanskje Norges kjente landskap og utlendinger flyr inn for å oppleve ikoniske reisemål som Geirangerfjorden og Henningsvær. På vinteren er det

særlig Innlandet, og til dels Telemark og Buskerud, med sine skisportdestinasjoner, som opplever aktivitet fra utenlandske flyreisende, men også hele Nord-Norge nord for Salten med sin arktiske vinternatur.

Figuren under viser verdiskaping per innbygger som følge av utenlandske flyreisendes forbruk og den relative betydningen gruppens forbruk har for reiselivsnæringen etter SSBs mål på sentralitet.

Figur 4-4 Verdiskaping per innbygger som følge av utenlandske flyreisendes forbruk og følgende relativ betydning for reiselivsproduksjon etter sentralitetsnivå (SSBs Sentralitetsindeks 2017). Kilde: Menon Economics (2018)



Figuren viser at utenlandske flyreisende til Norge skaper klart størst absolutt verdiskaping i landets mest sentrale strøk, da særlig Oslo og Bergen, men skaper også en del aktivitet i landets minst sentrale områder. Gruppens forbruk har mest å si for reiselivsnæringen aktivitet i minst sentrale områder.

Vi tror følgende årsaker kan forklare nevnte sammenhenger. Utenlandske flyreisende reiser i størst grad til byene, da særlig Bergen og Oslo, som både er mest tilgjengelig fra utlandet og har mye å by på for turister. Utover byattraksjoner, viser Innovasjon Norges Turistundersøkelse at utenlandske turister tiltrekkes av den norske naturen, som vakkert fjord- og fjellandskap, nordlyset, arktisk natur eller fiske i vann og sjø. De aller mest kjente naturopplevelsene i Norge finner man naturlig nok i distrikts-Norge, og utenlandske flyreisende trekker dermed mot fjellene, kysten, fjordene, Lofoten og Finnmarkskysten. Utenlandske flyreisende forbruk er svært viktig for lokalt reiseliv og næringsliv i Norges minst sentrale strøk. Dette skyldes at disse distriktsområdene i liten grad har lokalk markeder å leve av, slik som næringen i byer og byenes omland har; distriktsreiselivet nå i stor grad rettet seg mot markeder som ligger langt unna. Betydningen av utenlandske flyreisende blir derfor viktigere, og tilgjengelighet luftveien blir en forutsetning for å kunne drive med reiseliv lokalt.

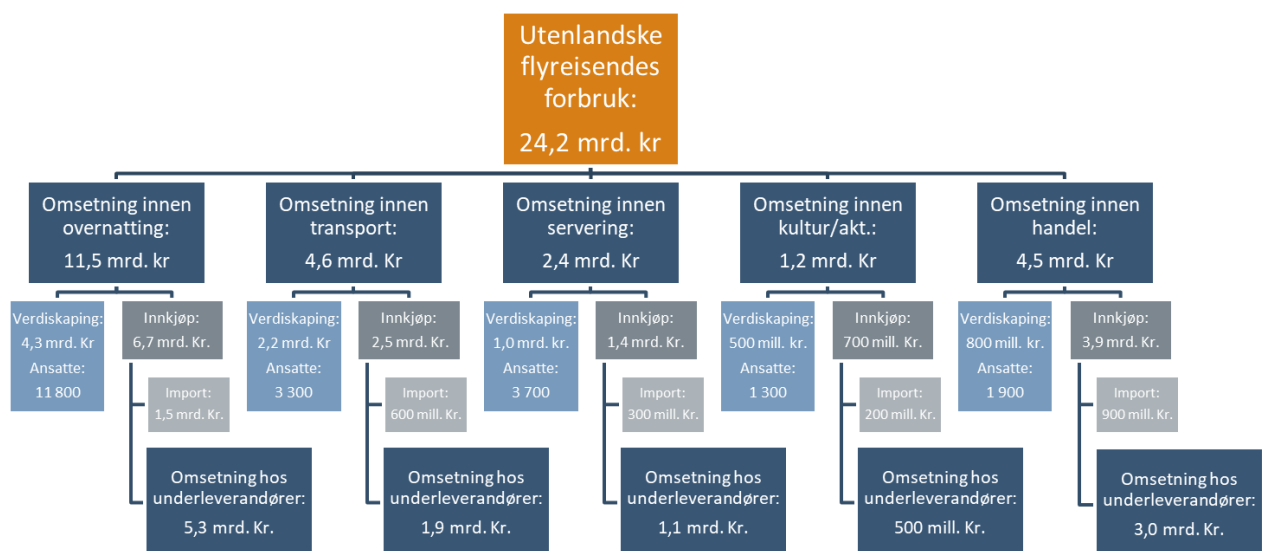
4.4 Indirekte effekter: Aktivitet i reiselivsbransjenes verdikjeder

Det er stor variasjon i bruk av arbeidskraft, kapital og innsatsvarer og -tjenester mellom næringene som får inntekter fra utenlandske flyreisendes forbruk.

Transportbransjen består av kapitalintensive bedrifter med aktivitet knyttet til bruk av biler, busser og fly, og har derfor har mer kapitalkostnader og høyere produktivitet enn de andre reiselivsbransjene. Serveringsvirksomheter har lavere kapitalkostnader. Dette er svært arbeidsintensiv produksjon med lavt lønnsnivå. Overnattingsbransjen og kultur- og aktivitetsbransjen er også relativt arbeidsintensive sammenlignet med resten av næringslivet. Varehandel har lite kapital og et lavt lønnsnivå, og hvor store deler av inntektene går til innkjøp av varer.

Verdiskaping fra betjening av utenlandske flyreisendes konsum fordeles ulikt gjennom næringenes verdikjeder. Figuren under beskriver sammenhengene mellom forbruk, verdiskaping, innkjøp, import og produksjon i verdikjeden i tall.

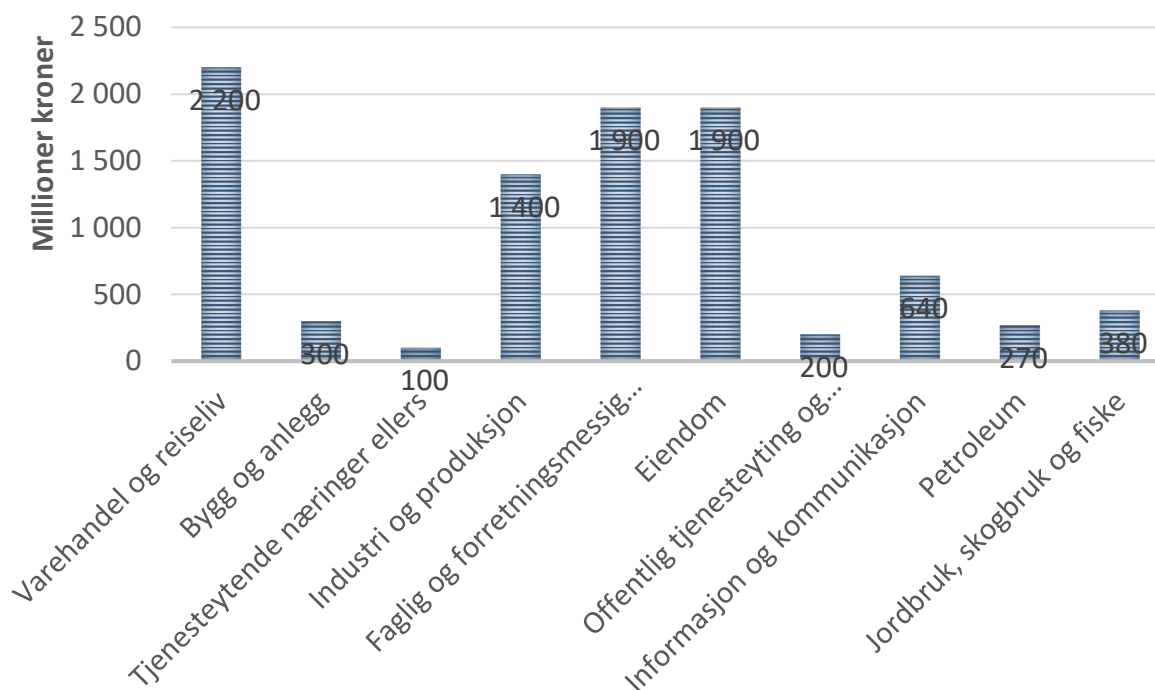
Figur 4-5 Verdikjeden knyttet til utenlandske flyreisendes forbruk. Kilde: Menon Economics (2018)



Beregningene viser at reiselivsbransjene bruker 15,3 milliarder kroner på innkjøp av varer og tjenester fra underleverandører. Når vi korrigerer for import (og nettoskatt) på omtrent 3,5 milliarder kroner får vi at 11,8 milliarder kroner ble brukt på kjøp fra andre norske bedrifter.

Figuren under viser summert verdiskaping i første og andre underleverandørledd i verdikjedene som følge av utenlandske flyreisendes forbruk. Beregningene våre er basert på Nasjonalregnskapets input-output kryssløp som spesifiserer hvor mye næringene handler med hverandre.

Figur 4-6 Indirekte verdiskaping hos underleverandører som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i Norge i 2017.
Kilde: Menon Economics (2018)



Vi beregner at innkjøpene bidro til en verdiskaping på omtrent 9,4 milliarder kroner i norsk verdikjede samlet sett. Figuren viser at innkjøpene skaper størst aktivitet hos andre handels- og reiselivsbedrifter, innen eiendomsvirksomhet, faglig tjenesteyting og innen industriproduksjon. Handelsbedriftenes innkjøp skaper store verdier hos grossister og logistikk. Overnattingsbedriftene bruker store summer på eiendomstjenester hvert år, noe som skyldes at hoteller oftest er plassert sentralt på verdifulle eiendommer i byer. Reiselivsbedrifter generelt bruker store summer på faglige tjenester som eksempelvis regnskapstjenester, ingeniørtjenester, arkitekter og advokattjenester. Serveringsbedrifter gjør store innkjøp fra matvareproduksjon.

4.5 Samlede beregnede økonomiske virkninger av utenlandske flyreisende

Vi har beregnet at utenlandske flyreisende hadde et forbruk på 24 milliarder kroner i Norge i 2017. Forbruket ga en omsetning på 11,5 milliarder kroner innen overnatting, og 12,5 milliarder kroner i andre næringer, noe som videre skapte en aktivitet på omtrent 8,8 milliarder kroner i direkte verdiskaping og 9,4 milliarder kroner hos underleverandører i den norske verdikjeden. Se tabellen under for oppsummering av de økonomiske virkningene.

Tabell 4-2 Direkte og indirekte verdiskaping og sysselsetting som følge av utenlandske flyreisendes forbruk i 2017. Kilde: Menon Economics (2018)

Verdikjede	Næring	Verdiskaping	Arbeidsplasser	
Direkte fra forbruk	Overnattingsvirksomhet	4,3 mrd. kr.	11 800	
	Transport	2,2 mrd. kr.	3 300	
	Serverings	1,0 mrd. kr.	3 600	
	Aktivitets- og kultur	500 mill. kr.	1 300	
	Vare- og detaljhandel	800 mill. kr.	1 900	
	Totalt	8,8 mrd. kr.	21 900	
Indirekte fra innkjøp	Varehandel og reiseliv	≈ 2,2 mrd. kr.	3 100	
	Bygg og anlegg	≈ 300 mill. kr.	350	
	Tjenestenæringer ellers	≈ 100 mill. kr.	170	
	Industri og produksjon	≈ 1,4 mrd. kr.	1 200	
	Faglig tjenesteyting	≈ 1,9 mrd. kr.	900	
	Eiendom	≈ 1,9 mrd. kr.	500	
	Offentlig tjenesteyting	≈ 150 mill. kr.	300	
	Kommunikasjon	≈ 600 mill. kr.	330	
	Petroleum	≈ 270 mill. kr.	40	
	Jordbruk, skogbruk og fiske	≈ 380 mill. kr.	200	
	Totalt	≈ 9,4 mrd. kr.	7 300	
	<u>Direkte og indirekte</u>	<u>Totalt ca.</u>	<u>≈ 18,2 mrd. kr.</u>	<u>≈ 29 100</u>

Hvis vi summerer sammen verdiskaping og sysselsetting i direkte berørte bedrifter og utover i deres verdikjede får vi at utenlandske flyreisendes forbruk bidro til omtrent 18,2 milliarder kroner i verdiskaping og at forbruket tilrettelegger for cirka 29 100 arbeidsplasser rundt omkring i landet.

5. Regional vekst i reiselivet og luftfartstilgjengelighet

5.1 Fire case som belyser luftfartstilgjengelighet som kilde til vekst

Norsk reiselivsnæring har opplevd sterk vekst de senere årene. Fra 2013 til 2018 har antall utenlandske gjestedøgn på norske hoteller økt med godt over 30 prosent, og næringen har hatt gode år, særlig i typiske turistområder. Reiselivsnæringen nasjonalt sto for i underkant av 80 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte 157 000 personer i 2017, noe som utgjør om lag 5 prosent av verdiskapingen i norsk næringsliv (Iversen, Jakobsen, & Løge, 2015).

Tre hovedfaktorer bestemmer den norske næringens internasjonale konkurranseposisjon overfor kunder sammenliknet med reisemål i andre land:

- **Opplevelsene**, det vil si omfanget av og kvaliteten på det norske reiselivsproduktet
- **Prisen** på enkeltprodukter og på det helhetlige reiselivsproduktet
- **Tilgjengeligheten**, det vil si den fysiske infrastrukturen og transportmulighetene på denne infrastrukturen (fly, tog, båt, bil)

Mens Norge har blitt rikere som følge av store oljeinntekter, har reiselivsnæringen som en arbeidsintensiv eksportnæring, slitt med den internasjonale priskonkurransen. Den norske kronen styrket seg gradvis utover 2000-tallet og høyere vekst i lønnskostnadene bidro til høyere prisvekst på reiselivstjenester i Norge i forhold til i andre land. Etter oljeprisfallet høsten 2014 med påfølgende valutakursfall har fritidsturismen vært i sterk vekst over flere år, mens yrkesturismen relatert til offshore har falt markant. Menon har vist at endring i kronekursen kan forventes å føre til omtrent den samme prosentvise endringen i etterspørselen etter norske hotelltjenester om lag et halvt år senere (Aalen, Iversen og Jakobsen 2018).⁴

Veksten i norsk reiseliv har vært sterkere enn svekkelsen i kronekursen alene skulle tilsi. Den positive utviklingen kan både skyldes utvikling i reiselivstilbudet i Norge og en stadig forbedret luftfartstilgjengelighet. Tilbudet og omsetningen innen nordlysturisme, havfiske, hvalsafari og andre aktivitetsbaserte opplevelser i naturen har økt kraftig de senere årene. Det har også vært en sterk produksjons- og sysselsettingsvekst innen kulturnæringer som scenekunst, museer og musikk (Jakobsen mfl. 2018).

Samtidig har Norges tilgjengelighet fra utlandet blitt betraktelig bedre utover 2000-tallet. Framveksten av Norwegian har gitt økt konkurranse i luftfarten og antallet utenlandsruter har mer enn doblet seg fra Oslo lufthavn, og tre- til femdoblet seg fra Stavanger, Bergen og Trondheim lufthavn fra 2003 til 2018. Tilgjengeligheten blir ofte nevnt som en av den turistrettede reiselivsnæringens største barrierer, særlig i distrikts-Norge.

I tillegg til, og delvis på grunn av, svak tilgjengelighet i distriktene preges norsk reiseliv av betydelige sesongvariasjoner i etterspørselen. I de aller fleste land avvikles hovedferien i sommermånedene juni, juli og august, noe som fører til en sesongstruktur hvor det er langt flere turister i sommermånedene i forhold til

⁴ Makrotall bekrefter en sterk sammenheng mellom utviklingen i kronekurs og utviklingen i utenlandske turister i Norge. Kroneverdien har blitt redusert med 4,5 prosent i gjennomsnitt i året mot euro siden oljeprisfallet, mens utenlandske gjestedøgn på hotell har økt med 6,75 prosent i året i samme periode. Den kontinuerlige kronesvekkelsen mot Euro stoppet i 2017, samtidig som 2017 var første året med nullvekst i utenlandske gjestedøgn på norske hotell siden 2014.

vintermånedene. Turistene bidrar til en stor økning i overnattinger på hotell, campingplasser, turisthytter, privathytter, i telt og fritidsbåter, med store kapasitetsutfordringer, høyere priser og utstrakt bruk av sesongarbeidskraft på sommeren og påfølgende lav aktivitet og kapasitetsutnyttelse på vinteren. Sesongutfordringene fører til utstrakt bruk av sesongarbeidskraft; en type arbeidskraft som i likhet med turistene forlater lokalsamfunnet når høysesongen er over. Store sesongvariasjoner tar vekk grunnlaget for helårsarbeidsplasser.

Naturopplevelser er den viktigste årsaken til at utlendinger velger å feriere i Norge. Fjell, fjorder, isbreer, fiske og midnattssol gir opplevelser få andre land i Europa kan konkurrere mot. At utenlandske og norske turister reiser i Norge for å oppleve naturen innebærer også at områder med få innbyggere og lite lokalt næringsliv får mange besøkende på sommeren. Figuren under viser at verdiskapingen per innbygger i reiselivet er høyest i distrikts-Norge; indre strøk av Sør-Norge, samt Troms og Finnmark. Sesongsvingningene er samtidig sterkest i distriktsregioner med liten lokalbefolkning og lite lokalt næringsliv, men mye turisme.

Verdiskaping per innbygger i reiselivsnæringen er typisk størst i tynt befolkede, men naturskjønne områder på Vestlandet, i Fjell-Norge og Nord-Norge. På Vestlandet er verdiskapingen per innbygger høyest i Hardangerkommunene Odda, Ullensvang og Eidsfjord, og i Aurland (Flåm) i Sogn. I Fjell-Norge er verdiskapingen per innbygger høyest i Hol, Gol, Østre og Vestre Slidre, mens verdiskapingen er jevnt høy i store deler av Nord-Norge.

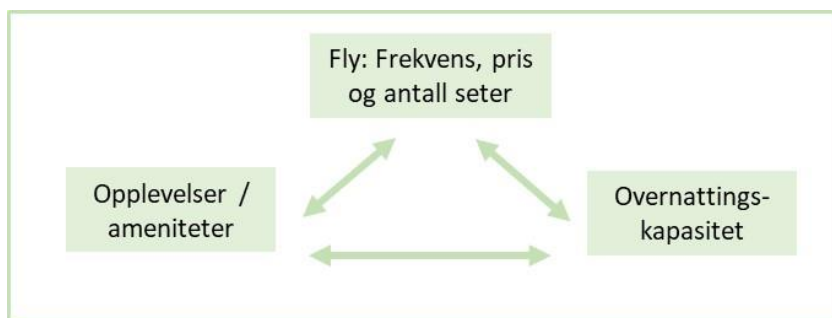
Menon skriver i rapporten «Reiselivet i nord. Luftfartstilgjengeligheten betydning for turismen i Nord-Norge» (2017) at luftfartstilgjengelighet er en nødvendig forutsetning for vekst i vinterturisme. Vinterturister er på kortere reiser sammenlignet med turister som besøker Norge om sommeren, og har derfor behov for å fly direkte til turistopplevelsene. De senere års utvikling i reiselivsnæringen i nord viser at lettere tilgjengelige regioner med en sterk satsning på opplevelsesturisme har hatt den sterkeste vinterveksten. Vinterturisme demper sesongsvingningene og er svært positivt for reiselivsnæringens produktivitet og konkurranseevne. Vinterturismen bidrar til å fylle opp hoteller, campingplasser og flyseter, og vil dermed også skape grunnlag for flere helårsarbeidsplasser og kompetanseutvikling.

I nedre del av dette prosesskartet i innledningen til denne rapporten har vi skissert en årsaksanalyse der vi tegner opp hvilke faktorer som påvirker omfanget av utenlandske flypassasjerer til Norge. Det er særlig tre faktorer som er sentrale:

- 1) Luftfartstilgjengelighet i form av frekvens, antall seter og pris
- 2) Overnattingskapasitet i regionen
- 3) Tilgang på opplevelser og severdigheter/ameniteter i regionen.

I denne rapporten belyser vi den rolle disse forholdene spiller for antall og type turister til ulike deler av landet. Vi gjør dette gjennom å presentere fire case der man kan vise til ulike forløp med hensyn til disse faktorene. Dette er Tromsø, Lofoten, Helgeland og Oslo-regionen.

I tillegg gjennomfører vi en liten økonometrisk analyse av de effekter som har oppstått som følge av det nye tilbudet av lavpris direkteruter fra USA til Norge i regi av Norwegian. Dette er et interessant case fra et kausalperspektiv ettersom tilbudet er nokså unikt som produkt. Samtidig vil de påvirke omfanget av amerikanske turist opphold i regionene i Norge ulikt som følge av varierende luftfartstilgang fra Oslo/Bergen og videre ut i landet



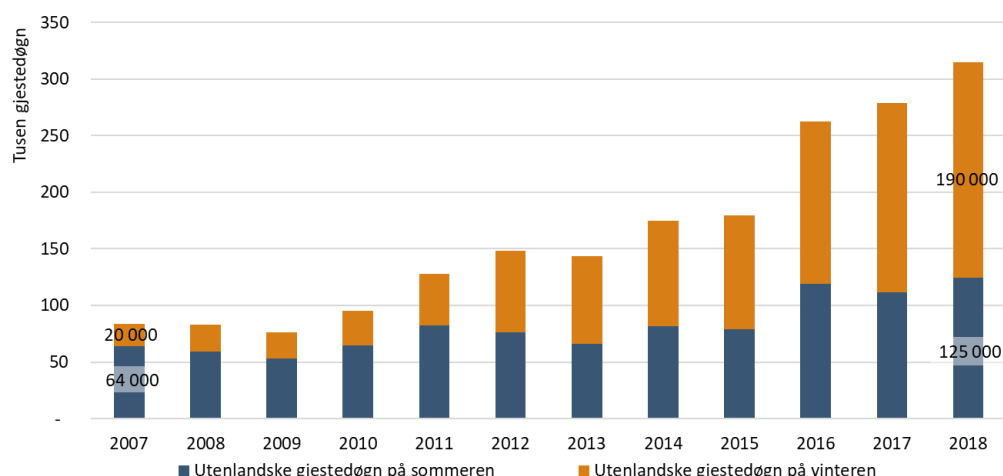
5.2 Tromsø

Tromsø er en relativt kompakt by med om lag 75 000 innbyggere og et tynt befolket omland. Reiselivet i Tromsø er sterkt konsentrert til byen med et omfattende innslag av korttidsaktiviteter utenfor byen.

Suksess innen reiseliv er ofte resultat av samarbeid på tvers av bedrifter og bransjer. Av to hovedgrunner er samarbeid særlig fruktbart for reiselivsbedrifter; for det første selger reiselivsbedrifter komplementære tjenester (transport, overnatting, servering, kultur), og for det andre har bedriftene likhet i behov for samme fellesgoder (bookingsystemer, kundekunnskap, markedsføring av natur/kulturgoder). Både komplementaritet og felles behov bidrar til positive spiraler i reiselivet; vekst avler vekst. Nyttan av samarbeid har fått reiselivsnæringen i Tromsø til å involvere seg i organisasjoner som Visit Tromsø, Lønnsomme vinteropplevelser og NordNorsk Reiseliv.

I årene før kommersialisering og promotering av nordlysopplevelser var kommet skikkelig i gang, var Tromsø rettet mot sommerturisme. I 2007 var det 20 000 utenlandske gjestedøgn i vinterhalvåret, mot 64 000 i sommerhalvåret, så sommeren var over tre ganger viktigere enn vinteren når det gjaldt utenlandske turister. Faktisk var sesongsvingningene blant utenlandske gjestedøgn 50 prosent sterkere i Tromsø enn i landet i 2007. Fra 2007 til i dag er imidlertid situasjonen snudd helt på hodet. Veksten fra 20 000 utenlandske hotellgjestedøgn på vinteren i 2007 til 190 000 gjestedøgn på vinteren i 2018 skyldes i all hovedsak framveksten av nordlysturisme. I 2011 økte utenlandske gjestedøgn med 34 prosent, hvor veksten var sterkest på vinteren med hele 46 prosent. Snøballen begynte å rulle.

Figur 5-1 Utenlandske gjestedøgn på hotell i Tromsø, vinter (nov. - apr.) og sommer (mai - okt.). I 2018 er aug. - des. er framskrevet basert på veksten fra jan. - jul. Kilde: statistikknett.no.



Fra 2011 til 2015 var antallet utenlandske gjestedøgn på sommeren relativt stabilt. Utviklingen på sommeren i Tromsø stemmer godt med utviklingen i utenlandske gjestedøgn i Norge for øvrig. Kronekursen styrket seg svakt fram til oljeprisfallet høsten 2014. I 2016, i etterkant av oljeprisfallet og svekkelsen av norsk krone, fikk man en sterk vekst i utlendinger på sommeren. Men på tross av svak sommervekst økte antallet utlendinger i Tromsø i tidsperioden. Fra 2011 til i dag har antallet utlendinger økt med nesten 30 prosent i året i gjennomsnitt, og antall utenlandske gjestedøgn har samlet økt med 850 prosent fra 2007 til 2018. Vinteren ble viktigere enn sommeren i 2014, og i 2018 er det 50 prosent flere utenlandske gjestedøgn på vinteren sammenlignet med sommeren i Tromsø. Tromsø har blitt en helårsdestinasjon.

5.2.1 Opplevelser og attraktivitet

Verdens største reisenettsted Tripadvisor kåret Tromsø til verdens tredje beste reisemål for opplevelser i 2018. Tromsø er den beste opplevelsesdestinasjonen i Europa ifølge nettstedet.⁵

⁵ Kilde: <https://www.nrk.no/troms/tripadvisor-rangerer-tromso-som-verdens-tredje-beste-opplevelsestur-1.14193246>. Nettside besøkt 03.10.2018.

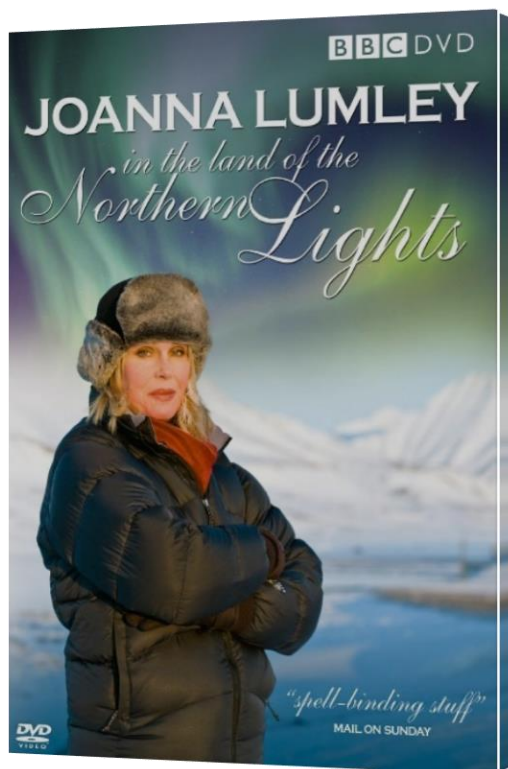
Figur 5-2 Nordlys over Tromsø. Foto: Bård Løken - Visitnorway.com



Samspill mellom byliv, nordlys og god tilgjengelighet gjør at Tromsø er attraktiv for turister fra hele verden. Tromsø er en livlig småby med et godt tilbud av hoteller, restauranter, butikker, uteliv, og en innovativ kommersiell aktivitetsbransje innrettet mot nordlysturisme i byen. Tromsø ligger innenfor nordlysovalen, feltet rundt Nordpolen hvor elektromagnetiske strålinger skaper nordlys. Nordlysovalen strekker seg over Island gjennom Troms og Finnmark, samt de nordlige delene av Sverige og Finland. I Tromsø er nordlyset særlig sterkt og godt, man kan oppleve fenomenet fra hver annen til hver fjerde natt i byen, noe som er 30-40 prosent hyppigere enn hos nordlyskonkurrenten Reykjavik og Bodø.

5.2.2 Felles satsning på nordlysturisme

Tromsøs reiseliv har evnet å trekke i samme retning i mange år. Flere store private aktører, mange småbedrifter og det offentlige har satset «alt» på nordlyset siden startet på tidlig på 2000-tallet. Det begynte med at stadig flere turister etterspurte nordlysopplevelser på byens turistkontor. GuideGunnar, Aurora Chaser og Tromsø Safari var tidlig ute med å utvikle kommersielle opplevelsesprodukter hvor man brakte turister ut i byens omegn for nordlystitting. Deretter fulgte flere av de største aktørene i reiselivet med satsning på nordlysturisme til landsdelen. Hurtigruten la ned et stort stykke arbeid for å lage et godt opplevelsesprodukt med «Chasing the northern lights», innrettet mot et ungt og opplevelsesorientert publikum i vintermånedene. Satsningen inkluderte blant annet at Nils Gaup utviklet markedsføringsfilmer for Nordkapp, og man knyttet til seg opplevelsesleverandører langs hele kysten fra Tromsø til Kirkenes.



Omtrent på samme tid startet Innovasjon Norge og NordNorsk Reiseliv en satsing på promotering av nordlysopplevelser for turister. Organisasjonene bidro med tilrettelegging for BBC i forkant og under innspillingen av BBC-dokumentaren «Joanna Lumley in the Land of the Northern Lights» i 2008. I dokumentaren reiser Lumley (kjent fra tv-serien «Absolutt fabelaktig») fra Helgeland videre til Lofoten, til Finnmark, til Tromsø og til slutt Svalbard, på jakt etter det mytiske nordlyset. Dokumentaren eksponerte landsdelens vakre natur, kystkulturen og den samiske kulturen for et stort publikum i Storbritannia og andre land. Flere reiselivsaktører Menon har intervjuet har lagt vekt på at det var med dokumentaren at særlig britene fikk øynene opp for Nord-Norge på vinteren, og etterspørselen tok av.

Når interessen for nordlyset eksploderte var reiselivet i Tromsø klar. Blant annet chartret Hurtigruten flygninger til nordlysseilasene fra England, mens Norwegian opprettet direkte flyrute til London. Opplevelsesaktørene var også på ballen, og man opprettet to svært viktige Arenanettverk for reiselivsnæringen i landsdelen. I Tromsø bidro særlig Arena Lønnsomme Vinteropplevelser med profesjonalisering av opplevelsesproduktene, økt innovasjon, felles kunnskapsutvikling, samarbeid om kunder, og deling av materiell. Evalueringer viser at nettverkene har vært vellykkede og viktige for næringens evne til å tilby sterke opplevelser til utenlandske turister (Iversen, Løge & Helseth 2017).

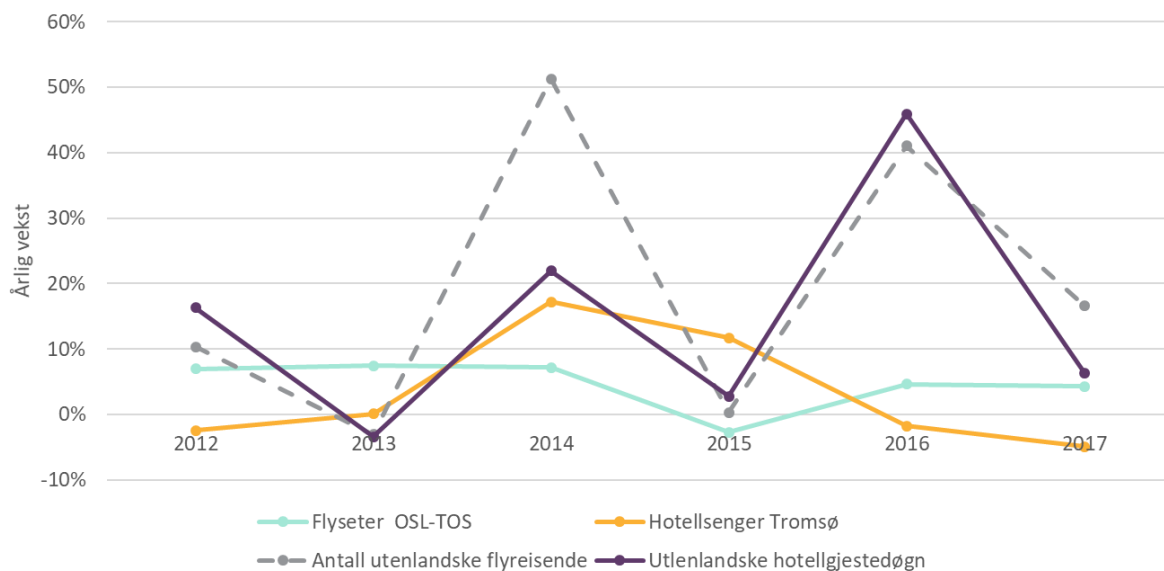
5.2.3 Fly- og overnattingskapasitet

Den eksplosive turistveksten på vinteren hadde ikke vært mulig uten kapasitetsøkning både innen luftfart og overnatting. Figuren under viser årlige veksttall innen flyseter, hotellsenger, flyreisende og hotellgjestedøgn. Vi

ser at antall utenlandske flyreisende har hatt noen eksplosive vekstår i 2014 og 2016. Dette har videre bidratt til sterke veksttall på utenlandske hotellgjestedøgn de samme årene.

Antall flyseter på Oslo-forbindelsen har stort sett økt jevnt og trutt, i gjennomsnitt 5 prosent i året over perioden, mens antall flybevegelser har økt mindre; det er nå større fly som opererer på OSL-TOS sammenlignet med tidligere. Oslo-forbindelsen har vært Tromsø lufthavns viktigste forbindelse for utenlandske flyturister historisk sett, men vinterveksten har bidratt til å løfte Tromsø inn i en neste vekstfase. Nye direkteruter fra Tromsø lufthavn til utlandet gir bedre tilgjengelighet og nye muligheter for videre vekst. Fra å ha én direkterute til London på sommeren, som ble flyttet til vinteren i 2016, har det kommet til mange direkteruter til utlandet de siste par årene. Man kan fly direkte til Langnes fra Frankfurt, Helsinki, Stockholm, København, Gdansk og snart også München, og i tillegg er det blitt konkurranse på London-forbindelsen. Dette er vinterruter tilpasset markedet for innkommende nordlysturister fra utlandet.

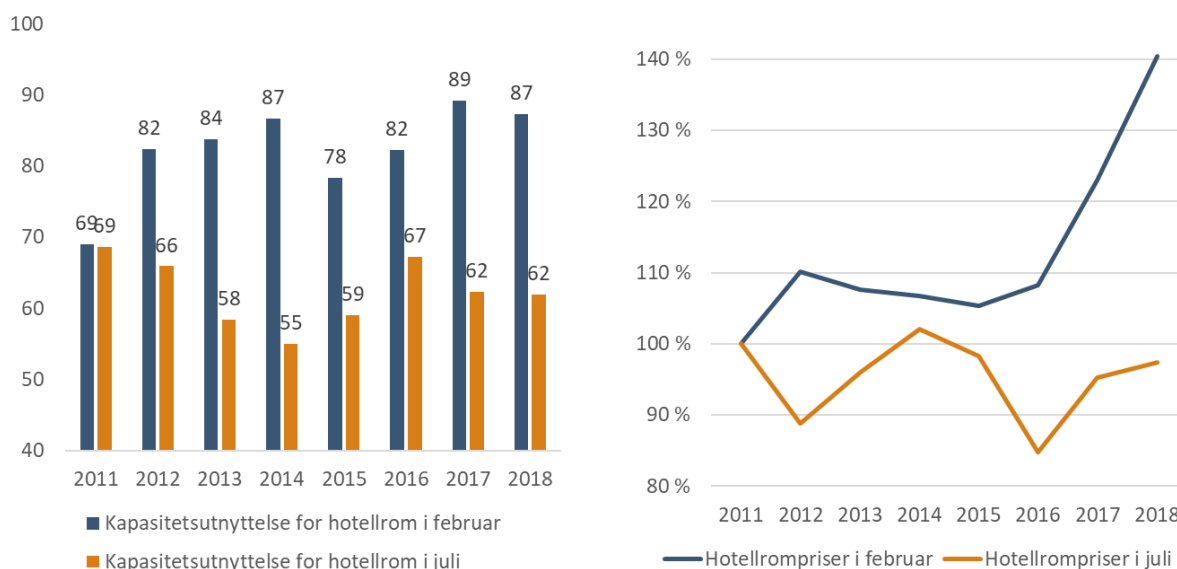
Figur 5-3 Årlig vekst i flyseter på flyruter mellom Tromsø og Oslo lufthavn, kapasitetsutvikling på hotell og utenlandske tilreisende med fly og utenlandske hotellgjestedøgn i Tromsø. Kilde: Avinor, statistikknett.no og Menon



Ser vi på kapasitetsutviklingen på hotell synes denne å tilpasse seg veksten nokså godt i begynnelsen av perioden, men mindre godt mot slutten. Da utenlandske gjestedøgn økte med 20 prosent i 2014, økte hotellkapasiteten med nær 20 prosent, mens da utenlandske gjestedøgn økte med 40 prosent i 2016 falt hotellromkapasiteten i byen i både 2016 og 2017.

Hotellkapasiteten har vist seg å være fleksibel, antall tilgjengelige senger har økte raskt i 2014 og 2015, slik at kapasitetsutnyttelsen falt fra 87 prosent i februar 2014 til 78 og 82 prosent i februar 2015 og 2016. 2015 ble et hvileår i veksten i nordlysturister, noe som kan ha dempet investeringsviljen i hotellbransjen. I årene 2016 og 2017 var det en negativ utvikling i antall hotellrom i byen, slik at da turistveksten tok seg opp igjen i 2016 og 2017, økte kapasitetsutnyttelsen opp til like under 90 prosent i februar i 2017 og 2018, og romprisene økte med rundt 30 prosent i forhold til 2016. Årsaken til manglende investeringer i hotellrom de siste årene kan være at sterk etterspørsel og høy kapasitetsutnyttelse på vinteren nå må bære en svak kapasitetsutnyttelse og prisutvikling på sommeren.

Figur 5-4 Kapasitetsutnyttelse og b) indekset prisutvikling på hotellrom i Tromsø, februar og juli. Kilde: statistikknett.no



5.2.4 Drøfting av Tromsøs utvikling

Reiselivsnæringen er avhengig av gode samarbeid mellom offentlig og privat, og mellom transport og stedbundet reiseliv. Menons rapport «Produktivitet i norsk reiseliv» viste at lønnsomhet i reiselivsnæringen avhenger av utnyttelse av stordriftsfordeler både internt innad i bedrifter, men også eksternt gjennom samarbeid mellom bedrifter (Iversen, Jakobsen og Holmen 2015). Siden reiselivsproduktet består av mange ulike komplementære delprodukter (hotellrom, transport, kultur- og naturopplevelser) er sammenhengen mellom enkeltbedrifters eget delprodukt og de samme bedriftenes faktiske konkurranseevne, svakere innen reiseliv enn i andre næringer. Man må løfte sammen.

Nordlysturismen i Tromsø er kanskje norsk reiselivsnærings største suksess, og andre regioner og byer kan lære av reiselivet i Tromsøs evne til å trekke i samme retning. Turistvekst på vinteren har bidratt til store inntekter, verdiskaping og bedret opplevelsestilbud i byen. Veksten i vintermånedene har ført til bedre utnyttelse av hotellkapasitet, infrastruktur og helårsarbeidsplasser.

Tromsøs næringsliv har vist en god evne til å samarbeide på tvers av bransjer; hotell, aktivitetsbedrifter, kultur og transportnæringen har tatt del. Blant annet har opprettelsen av Nordnorsk Reiseliv (NNR) i 2010 vært viktig. NNR dekker hele Nord-Norge, men Tromsø har utviklet seg som et naturlig midtpunkt i den nordnorske reiselivsatsningen. Menons evaluering av NNR i 2013 viste at organisasjonen tidlig utviklet gode systemer for kommunikasjon innad i næringen og ut mot potensielle kunder, og organisasjonen etablerte tverrgående tematiske prosjektgrupper til nytte for likeartede bedrifter på tvers av landsdelen. Det er også et fruktbart samarbeid på tvers av offentlig og privat sektor. NNR har bidratt til at større aktører som Avinor har satsset i landsdelen, og offentlige aktører har opplevd et samlet reiselivs-Nord-Norge som positivt og effektivt (Enger, Jordell og Holmen 2013). Andre viktige samarbeidsarenaer har vært nettverket Lønnsomme Vinteropplevelser (nå Arctic 365), Næringsforeningen i Tromsø og Tromsø kommunes flyplassutvalg. Flyplassutvalget bidrar til koordinering og informasjonsutveksling mellom Avinor, Visit Tromsø, Tromsø kommune og næringsforeningen.

Ifølge Mona Ringstrand i Avinor har vært utført et langsiktig strategisk samarbeid mellom store reiselivsaktører i Tromsø. Store selskaper, reiselivet og kommunen har blitt enig om samkjørt kommunikasjon. Tromsø kommune har sørget for at byen betegnes som «Arctic capital of Norway». Avinor markedsfører byen og landsdelens

attraktivitet ovenfor flyselskaper og deres kunder, mens NNR nylig har lansert et strategisk kompass, brand.nordnorge.com, som hjelper aktører over hele landsdelen med å samordne markedsføringen.

En reiselivsbedrift kan være godt drevet, men likevel ha svak konkurranseevne hvis andre lokale komplementære produkter ikke er attraktive i markedet. Tromsø utvikling viser tydelig at samarbeid er helt sentralt for reiselivets vekst, og at det er store potensielle gevinster av å løfte sammen og samarbeide på tvers av bransjer og bedrifter.

5.3 Lofoten og Vesterålen

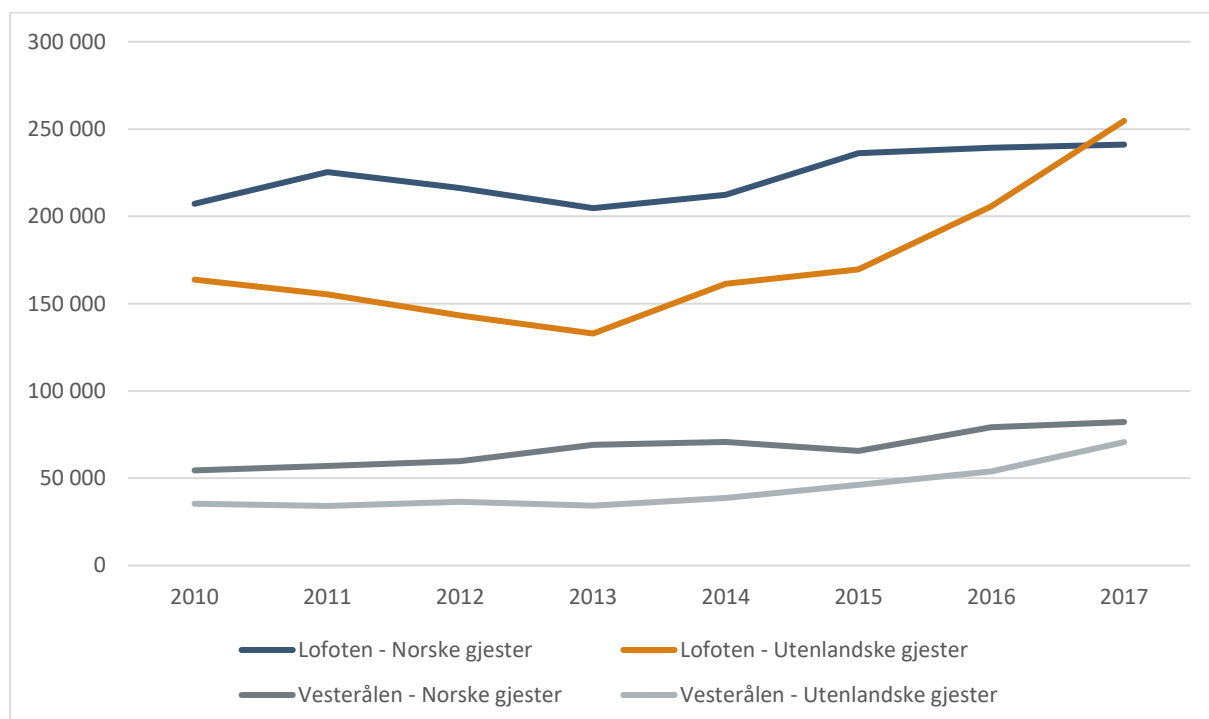
Lofoten og Vesterålen har til sammen ca 55.000 innbyggere spredt ut over ni kommuner. Regionen har fire flyplasser (Leknes, Svolvær, Stokmarknes og Andenes) men ligger såpass nært opp til Evenes (Harstad/Narvik) at det rette antallet heller er fem. Regionen har et relativt lite areal, men på grunn av øy-strukturen og komplisert topografi tar det fire timer å kjøre fra Leknes i sør til Andenes i nord. Fem flyplasser som betjener en strekning på fire timer kjøretid er komparativt sett et høyt antall i nasjonal sammenheng.



Lofoten og Vesterålen er vakkert og fremstilles som noe av det mest attraktive Norge har som reiselivsdestinasjon. Natur, fiske, båtliv, friluft- og fjellaktiviteter, kulturopplevelser og mat danner et potensial for mye turisme. Fem flyplasser på et såpass lite areal tilsier isolert sett at regionen har høy grad av tilgjengelighet. Spørsmålet er da om regionen *faktisk* har høy tilgjengelighet for tilreisende turister.

I 2017 ble det beregnet at Lofoten og Vesterålen til sammen huset ca. 800 000 gjestedøgn. Ca. 650 000 av disse var kommersielle gjestedøgn med overnatting på hotel, camping, kommersielle hytteanlegg mm. Av disse utgjorde ca. halvparten utlendinger (se tabellen under). Sett i lys av overnattinger i Tromsø er altså turismen i Lofoten like stor målt i antall utenlandske gjestedøgn. Men per innbygger er turismen større i denne regionen.

Figur 5-5: Antall gjestedøgn i Lofoten og Vesterålen, fordelt på nasjonale og utenlandske gjester i perioden 2010-2017.
Kilde: Statistikknett.no



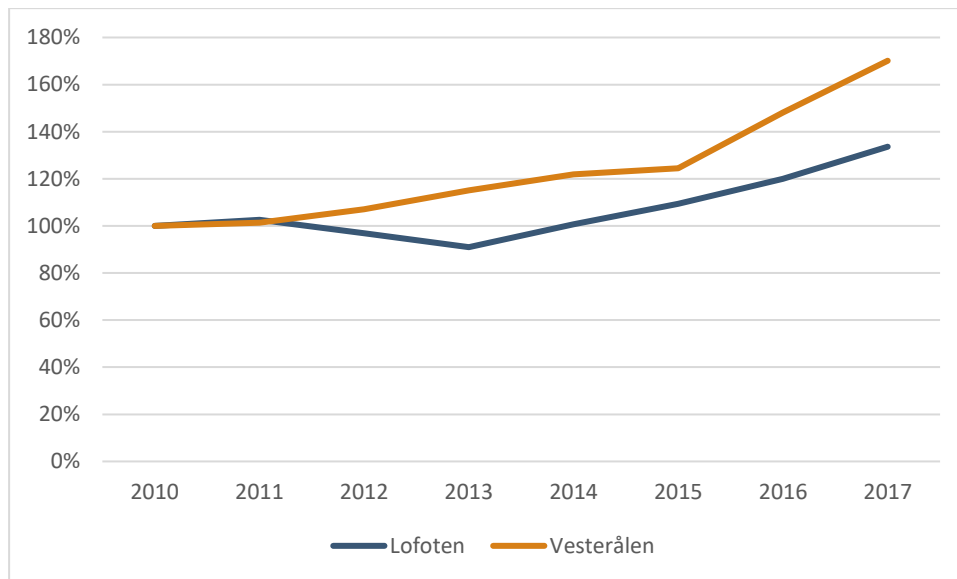
Figuren over viser at det er Lofoten som tilbyr de fleste gjestedøgnene (om lag 3 av 4 gjestedøgn). Veksten har imidlertid vært relativt lik i de to delene av regionen fra 2010 og fremover.

Siden år 2000 har antall utenlandske turister i Lofoten økt med over 70 prosent og trenden har vært akselererende. Det er et langt sterkere internasjonalt preg på turismen her enn i det meste av landet forøvrig, og nå kommer også kineserne for fullt. Sammenlignet med veksten i Tromsø er derimot tallene lave.

Tabell 5-1 Landfordeling og vekst i antall besøkende (gjestedøgn), 2000-2016

	Lofoten		Norge	
	Vekst 2000-2016	Andel av alle overnattinger	Vekst 2000-2016	Andel av alle overnattinger
Nordmenn	85 %		41 %	
Utlendinger	71 %	46 %	34 %	29 %
Vest-Europa	53 %	38,2 %	15 %	20,4 %
Øst/Sentral Europa	494 %	3,0 %	196 %	3,7 %
Nord-Amerika	228 %	1,7 %	28 %	1,6 %
Kina (2006-16)	1176 %	0,9 %	470 %	1,2 %
Asia resten	119 %	1,5 %	92 %	1,8 %
Afrika og Latin Amerika	10 %	0,2 %	-52 %	0,3 %
Oseania	3981 %	0,3 %	1781 %	0,1 %

Figur 5-6 Vekst i antall gjestedøgn (totalt), 2010-2017, 2010=1



5.3.1 Opplevelser og attraktivitet

For tilreisende fra utlandet er Lofoten og Vesterålen først og fremst natur, men natur er overhodet ikke alt turistene søker etter. Det søkes etter kulturopplevelser, fritidsaktiviteter, fjellturer, fisk og sjøliv, surfing, skiaktiviteter etc. Lofoten og Lofoten og Vesterålen har lenge vært en smeltedigel, der mennesker fra hele verden møtes. Fiskere, reiselivsarbeidere, turister, kunstnere og sportsfolk tiltrekkes alle av naturrikdommen og de økonomiske mulighetene som øyriket byr på.

Turistene flokker seg særlig til Vest-Lofoten der Reine, Nusfjord, Stamsund, Henningsvær, Moskenes og Svolvær er spesielt populært. De fantastiske strendene Bunes, Horseid og i Kvalvika er ansett som verdensattraksjoner. I Vesterålen er Melbu, Bø og Bleik populære attraksjoner, og tilgangen til hav med hvalsafari, havørn-observasjon, turer til Trollfjorden etc er bare noen få av en lang rekke attraksjoner som regionen har klart å formidle til et globalt publikum.

Det rapporteres også om stadig flere kulturturister som kommer til Lofoten med interesse for historie, kulturminner og autentiske opplevelser. På kultursiden blomstrer Lofoten og Vesterålen om sommeren. En lang rekke festivaler tiltrekker seg folk fra både inn og utland, som Codstock-festivalen i Henningsvær, Stamsund internasjonale teaterfestival, Melbu-dagene og Lofoten internasjonale kammerfestival. VM i Skreifiske er et stadig mer populært arrangement. Den moderne turist vil ha mer enn bare storslått natur, midnattssol og stupbratte fjell. Hun vil ha opplevelser, noe å skrive hjem om og vise frem på sosiale medier.

I sommerhalvåret er – spesielt Lofoten – en høyst globalisert plass, der både turister og arbeidstakere kommer fra alle verdenshjørner. I møtet med den blomstrende turismen hentes det inn stadig flere utenlandske reiselivsarbeidere. De holder kostnadene nede og servicen oppe. Fra 2008 til 2012 økte innslaget av utenlandske reiselivsarbeidere i Lofoten med hele 76 prosent, mens det på landsbasis kun var en økning på rundt 40 prosent.

Hele 9 av 10 turister vil tilbake etter å ha vært i Lofoten og Vesterålen. Fire av fem turister er der for naturbaserte opplevelser (90 prosent av alle selvbetjente turister).

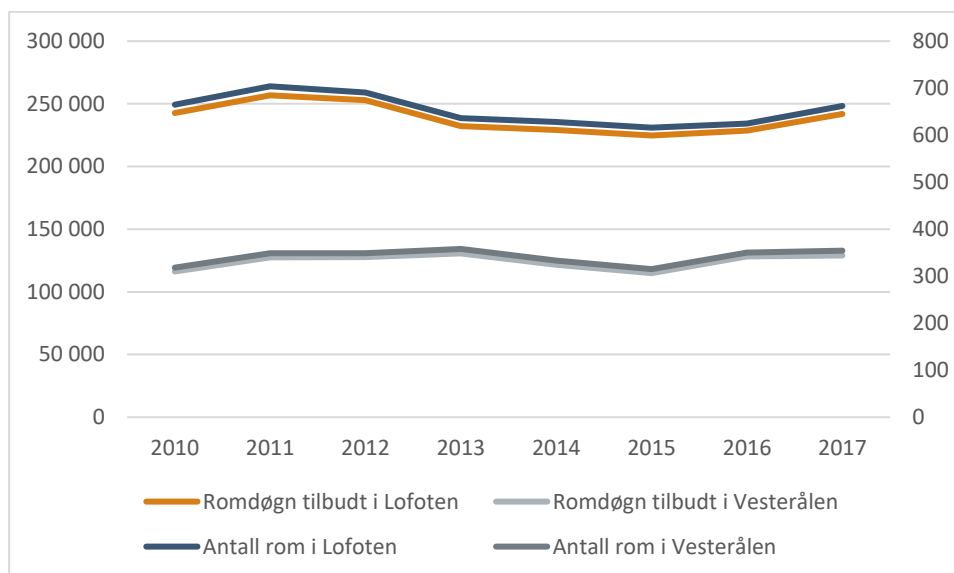
Svolvær spiller en stadig viktigere rolle som senter for Lofoten og til en viss grad for Vesterålen. Byen har i løpet av de siste 20 årene utviklet seg fra et fiskevær i nedgang til en spennende by med en tett og kompakt bykjerne.

Ikke noe sted nord for polarsirkelen får du en sterkere følelse av å være «midt i mellom alt». Torget i svolvær, som før var dominert av biler i fergekø til Skrova, har blitt et åpent og levende byrom. Også kaipromenaden spiller en sentral funksjon i et urbanisert uttrykk tett opptil naturen. Torget og kaipromenaden er tilrettelagt for ulike bruk, som VM i skreifiske, tradisjonelt marked, til demonstrasjoner og til skøyteis.

5.3.2 Overnattingstilbud og kapasitet

I møte med en vekst i antall tilreisende på 70 prosent de seneste årene skulle en forvente å se en kraftig økning i kapasiteten til hoteller og andre kommersielle overnattingssteder i Lofoten og Vesterålen, men det er ikke tilfellet. I figurene nedenfor rapporterer vi utviklingen i antall tilbudte romdøgn rom fra 2010 til 2017. Utviklingen er nærmest flat for både Lofoten og Vesterålen. Man har rett og slett ikke klart å skalere opp denne kapasiteten. Rett nok har det blitt etablert en lang rekke nye kommersielle overnattingssteder, men samtidig har også man sett en omfattende nedleggelse av overnattingstilbud en lang rekke steder i regionen. I følge statistikknett har man selv i Svolvær (Vågan kommune) sett en nærmest flat utvikling i kapasiteten.

Figur 5-7: Antall rom og tilbudte romdøgn i Lofoten og Vesterålen i perioden 2010-2017. Kilde: Statistikknett.no



Hvordan er det da mulig å øke antall overnattinger så markant som det vi har beskrevet over.

Dels har man klart å utnytte kapasiteten bedre gjennom sesongene og dels har det dukket opp en lang rekke overnattingstilbud som ikke registreres i statistikken over kommersielle tilbud. Det er fortsatt et betydelig potensial for å øke utnyttelsesgraden gjennom sesong i Lofoten og Vesterålen. Fortsatt er 60 prosent av gjestedøgnene registrert i juni, juli og august. Ta med mai og september og tallene øker til 75 prosent. Lofoten og Vesterålen er fortsatt ansett som en sommerdestinasjon, og har på ingen måte klart å ta samme grep om vinterturismen som Tromsø har klart.

Fra 2006 til 2016 har også antall fritidsboliger økte fra 1000 til 1800 i Lofoten. Økningen er dels drevet av høy byggeaktivitet og dels av konvertering fra bolig til fritidsbolig. Mange av disse fritidsboligene leies ut til turister. I 2017 ble det registrert 30 000 gjestedøgn per sommermåned i Lofoten gjennom AirBnB. Slike overnattinger utgjør med andre ord en stor og raskt voksende andel av markedet.

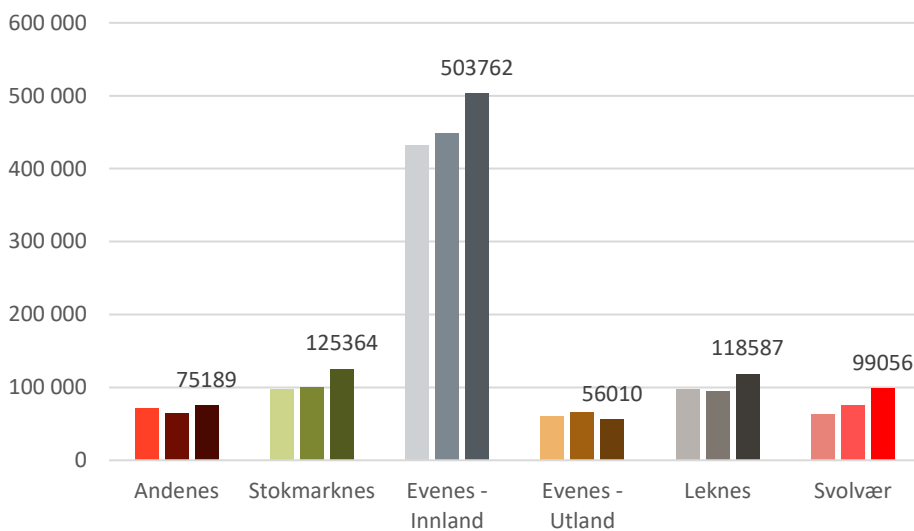
Sist men ikke minst har man opplevd en kraftig økning i bobilturisme i Lofoten og Vesterålen. Andel av kjøretøyer økt fra 19 til 23 prosent på 10 år.

Samlet sett er det likevel klare tegn til at mangelen på kommersiell overnattingskapasitet er en klar dempende faktor for tilstrømmingen av utenlandske turister til Lofoten og Vesterålen, særlig fordi alternative boformer er mindre relevante for utenlandske tilreisende med relativt kort oppholdstid.

5.3.3 Flytilgjengelighet og kapasitet

I lys av den relativt kraftige økningen i antall besøkende til Lofoten og Vesterålen siden 2013 på om lag 40 prosent, skulle man forvente at tallene blir speilet i kapasiteten i trafikk over flyplassene. I figuren under presenterer vi tall for antall seter tilgjengelig på fly som lander på de fem flyplassene i regionen. Til sammen var det i 2017 en setekapasitet på knappe 1 million seter. Over halvparten av disse hadde Evenes som destinasjon og mange av disse passasjerene skal til Narvik og Harstad. Evenes har også enkelte direkteruter til utlandet som til sammen tilbyr ca 56 000 seter.

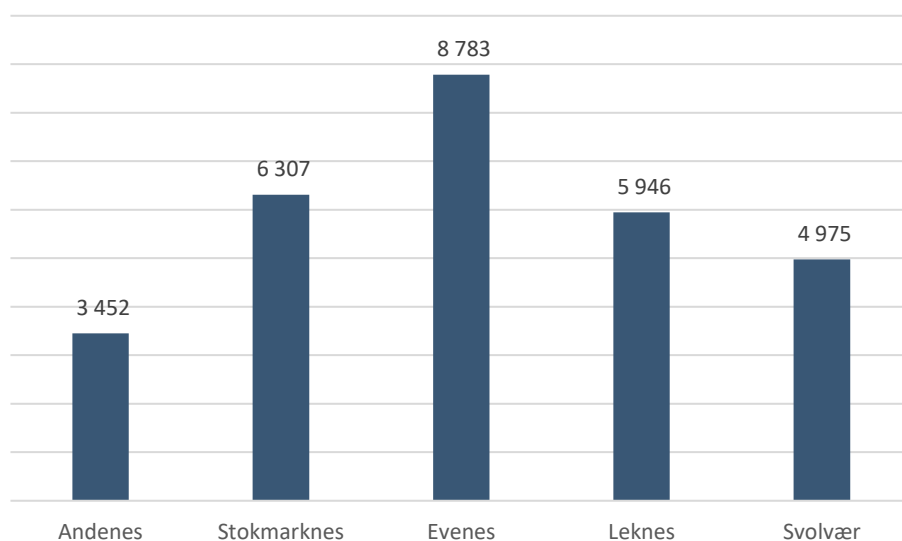
Figur 5-8: Sum antall seter i årene 2013, 2015 og 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics



I løpet av de siste fire årene (fra 2013) har setekapasiteten økt fra 821.000 til 977.000, en vekst på 19 prosent. Veksten er med andre ord ikke i takt med den økte overnattingen i regionen. Den store økningen i antall seter har kommet på Evenes men den prosentvise økningen har vært like sterk på de små flyplassene.

Målt i antall flybevegelser er ikke bildet like sterkt konsentrert om Evenes. Dette synliggjør effekten av å kunne ta ned større fly (type boeng 737 og Airbus 320). Man kan tilby flere seter per bevegelse, noe som igjen påvirker prisbildet.

Figur 5-9: Antall flybevegelser (ankomst og avgang) på flyplassene i Lofoten og Vesterålen i 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics



Basert på RVU og våre beregningsmodeller kan vi anslå andelen av gjestedøgn i Lofoten og Vesterålen som kommer fra utlandet og som har flydd inn. I 2017 er dette beregnet til 390 000 gjestedøgn, noe som utgjør 60 prosent av alle overnattinger.

Figur 5-10: Antall gjestedøgn, innkomne flypassasjerer, for alle overnattingsformer for 2011, 2014 og 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics⁶

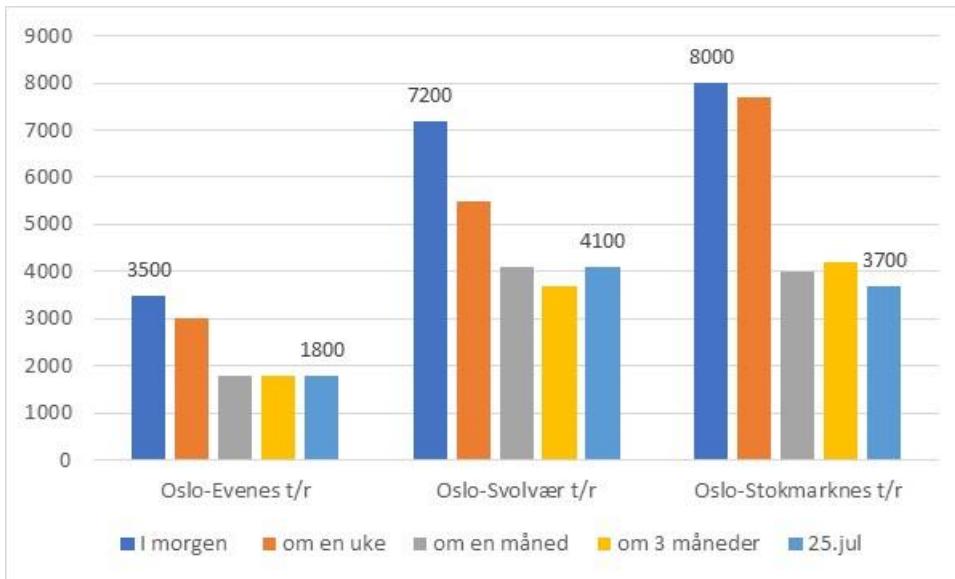
Region	2011	2014	2017
Lofoten	66 398	149 180	235 371
Vesterålen	38 979	76 243	154 466
Samlet	105 377	225 423	389 837

Våre modellanslag tilsier at bare en liten andel av disse overnattingene finner sted på hotell i Lofoten og Vesterålen (ca 20 prosent). De utenlandske tilreisende må derfor finne annen innkvartering, enten i regionen eller i andre tilstøtende regioner (Harstad, Narvik, Bardu etc).

Et mye omtalt tema knyttet til flytilgjengelighet i regionen er prisbildet. Å reise med Widerøe til de små flyplassene ute i Lofoten og Vesterålen er ofte langt dyrere enn å ta seg til Evenes. Særlig gjelder dette for flyreiser fra Oslo Gardermoen. I figuren under presenterer vi prisbildet slik det så ut ved bestilling 25. januar 2019 for reiser med kort, mellomlang og lang tid til avreise, samt avreise midt i høysesongen for turisme i regionen. Tallene er hentet for Widerøe til/fra Svolvær og Stokmarknes og for Norwegian til/fra Evenes.

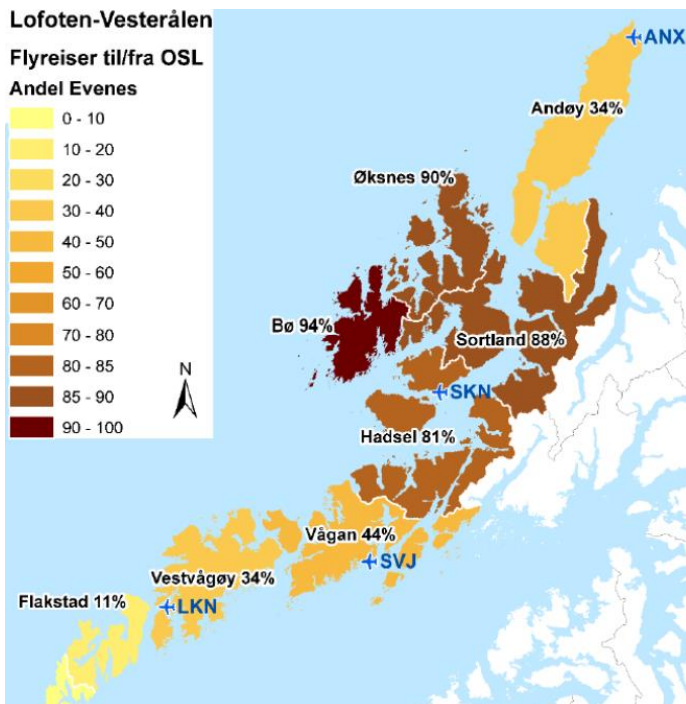
⁶ Datagrunnlaget fra Avinor er fordelt på kommunenummer, men vi har valgt å aggregere tallene for å få en mer hensiktsmessig fremstilling. Gjestedøgn i denne tabellen for Lofoten er fordelt på kommunene Flakstad, Vestvågøy, Vågan og Moskenes, mens Vesterålen dekker kommunene Hadsel, Bø, Øksnes, Sortland og Andøy

Figur 5-11 Pris på flyreiser tur retur Oslo den 25. januar 2019



Bilde viser med tydelighet at billettprisene ligger langt høyre for alle typer bestillinger. Gjennomgående ligger prisene på reiser til og fra Svolvær og Stokmarknes dobbelt så høyt som reisene til og fra Evenes. Konsekvensene av dette er at det oppstår omfattende lekkasje av reisende fra de små regionale flyplassene til Evenes.

Figur 5-12: Andel av flytrafikk som går over Evenes: Kilde: Avinor (2017) Lufthavnstruktur – Regional analyse



I Beregninger fra 2017 anslår Avinor at mellom 80 og 90 prosent av de som skal reise med fly fra Vesterålen til Oslo (utenom Andøya) velger Evenes som flyplass. For Lofoten ligger tallene på mellom 30 og 50 prosent. Med

andre ord betydelig lavere. I 2011 anslo Transportøkonomisk institutt⁷ at lekkasjen fra Svolvær til Evenes på reiser til og fra Oslo lå på ca. 33 prosent (se også Gravity, 2013). Hele 80 prosent av denne lekkasjen ble antatt å være fritidsreisende.

5.3.4 Drøfting av Lofoten og Vesterålens utfordringer

Lofoten og Vesterålen må på mange måter ses på som en suksessregion med tanke på tiltrekking av utenlandske tilreisende. Samtidig har regionene et enormt vekstpotensial med tanke på å tiltrekke seg flere utenlandske turister både med tanke på kortere og lengre opphold. Vi ønsker å trekke frem følgende forhold:

- Reiselivsnæringen har ikke klart å bygge ut overnattingskapasitet i det kommersielle segmentet. Dette er nok påvirket av at lønnsomheten er moderat ettersom mye av kapasiteten står tom i vinterhalvåret. Det er derfor særlig viktig at Lofoten og Vesterålen klarer å formidle regionen som en vinterdestinasjon med god tilgang til Nordlys-opplevelser og et velutviklet skitilbud. Skreifiske gir også et stort potensial for økt vinterturisme.
- Tilgangen til regionen luftveien har lenge vært begrenset ettersom prisen på reiser til de fire lokale flyplassene er høy og avstanden til Evenes er relativt stor. På sikt vil denne avstanden reduserer markant. Reisetiden mellom Vesterålen, Lofoten og Evenes ble kraftig redusert etter at Lofast-forbindelsen ble operativ fra 2007. Det nye vedtaket om igangsetting av Hologalandsveien (E10) vil ytterligere redusere reisetiden med opptil 45 minutter fra Evenes til Vesterålen og Lofoten. Den kraftigreduserte reisetiden vil gjøre det langt mer attraktivt for utenlandske turister å vekke Lofoten og Vesterålen som besøksdestinasjon med fly til Evenes. I kombinasjon med økt overnattingskapasitet vil dette gi et langt større vekstpotensial, på linje med det man har sett om vinteren i Tromsø. En nye eller utvidet flyplass i Lofoten (Leknes eller Gimsøy) med mulighet til å ta ned større fly vil gjøre regionen langt mer attraktiv for utenlandske turister, men med en reduksjon i reisetid fra Svolvær til Evenes til drøye 1,5 timer, er det grunn til å forvente at mye av dette økte potensialet fra en utvidet lokalflyplass kan tas ut gjennom Evenes.
- Vesterålen er fortsatt et langt mindre utviklet destinasjonsmål. Det ligger et betydelig potensial i utvikling av tjenestetilbudet og overnattingsmuligheter på Andøya og på Langøya. Andøya har også mulighet til å ta ned større fly eksempelvis i form av charter-trafikk, men det krever en helt annen infrastruktur for overnatting. Her kan man se til Lappland i Finland for inspirasjon.

5.4 Helgeland

Helgeland som region strekker seg fra Brønnøysund i sør og opp til Træna, Lurøy og Rana i nord og består av 17 kommuner med til sammen 129 000 innbyggere⁸. Som vi skal se har Helgeland gode forutsetninger for å bli en attraktiv reiselivsdestinasjon, men tallenes tale viser at en foreløpig ikke har lykkes like godt som tilsvarende og konkurrerende destinasjon, som f.eks. Lofoten og Vesterålen. Det er relativt få turister som besøker Helgeland og i 2013 var det kun 350 000 gjestedøgn samlet for Helgeland, fordelt på 262 000 norske gjester og 88 000 utenlandske gjester.⁹ I 2017 har antall gjestedøgn vokst til 388 000, 10 prosent vekst, med en fordeling på

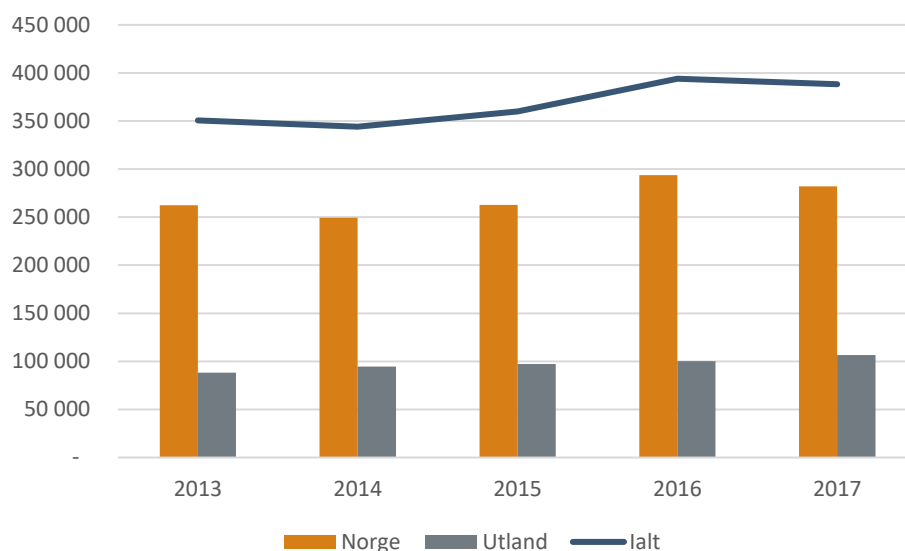
⁷ Draagen,Lian, Thune Larsen (2011): Forlengelse av rullebaner i Lofoten og Vesterålen: Effekter på marked, ruteøkonomi og statsstøtte, TØI-notat 1132.

⁸ SSBs befolkningsstatistikk per 1 januar 2018. Røddøy har nylig søkt seg mot Salten-regionen, sammen med Meløy og Gildeskål, men disse kommunene er tett koblet til nordlige Helgeland med flyplassen i Mo i Rana.

⁹ Dette gjelder overnattinger på hoteller, camping og hyttegrender. Kilde: www.statistiknett.no

henholdsvis 282 000 norske og 106 000 utenlandske. Det utgjør bare 16 prosent av antallet utenlandske gjester i Lofoten og Vesterålen.

Figur 5-13 Samlet antall gjestedøgn i Helgeland, fordelt på nasjonale og utenlandske gjester i perioden 2013-2017. Kilde: Statistikknett.no



Til tross for at veksten i antall utenlandske gjester, som fra 2013 til 2017 vokste med 20,5 prosent har vært såpass sterk, er veksten i antall norske gjester, 7,6 prosent, trolig viktigere for den samlede veksten. Det skyldes at de utgjør en vesentlig større gruppe i absolutt antall. I 2013 var det 3 ganger så mange norske som utenlandske gjester som overnattet i Helgeland. I Lofoten og Vesterålen er disse gruppene jevnstore. I 2017 har dette sunket til litt mer enn to og en halv gang så mange norske som utenlandske gjester.

Ser vi antall utenlandske gjestedøgn i Helgeland opp mot antall innbyggere og sammenligner dette forholdet med tilstanden i Lofoten og Vesterålen vinner vi at det er 14 ganger flere utenlandske gjestedøgn per innbygger i Lofoten og Vesterålen enn det er på Helgeland. Det er store forskjeller med andre ord. Med ette som bakgrunn er det god grunn til å tro at Helgeland har et stort potensial for vekst fremover. Skal de lykkes med det må en også forstå hva som er Helgelands problem i dag, noe vi retter søkelys mot i i dette caset.

5.4.1 Opplevelser og attraktivitet

Området byr på variert og storslått norsk natur både hva gjelder fjell og hav. Helgeland har Nord-Norges høyeste fjell, Norges nest største isbre og innsjø, Norges største samling av grotter og er et eldorado for de som er opptatt av jakt og fiske. Det er mulig å oppleve midnattssol og nordlys og Helgeland kan by på mer enn 10 000 øyer. Et eksempel er Træna er en liten øy, men byr samtidig kanskje på en av de mest spektakulære opplevelsene når det arrangeres festivalen der om sommeren.

Helgeland som reisemål har sine klare styrker og attraksjonsverdi knyttet til norsk natur i verdensklasse og opplevelser i tilknytning til dette. Særlig kjent er fjellformasjonen De syv søstre på øya Alsten i Alstahaug kommune og hullet i fjellet Torghatten på øya Torget i Brønnøykommune, men Helgeland kan også by på en naturopplevelse som står UNESCOs verdensarvliste, nemlig Vegaøyene. Dette er en gruppe øyer hvor en kan se og oppleve mer enn 210 fuglearter, men det er særlig ærfugl som holder til her. Vegaøyene har også fått merket for Bærekraftig reisemål av Innovasjon Norge, et synlig stempel på at det jobbes målrettet og systematisk for å

redusere negative virkninger fra reiselivet på miljøet og for å ta vare på naturen, kulturen og de besøkende. Andre populære aktiviteter og muligheter om sommeren er sykling, kajakk og havpadling.

Men, geografien og naturen i Helgeland er ikke bare en attraksjonskraft om sommeren. Den byr også på fantastiske opplevelser gjennom hele året. Fjellene innbyr til gode ski- og turmuligheter om vinteren og det er mange muligheter for sea-to-summit turer om vinteren.

Helgeland har en faktisk natur og svært godt utgangspunkt for å tiltrekke seg turister, og i langt større grad enn hva som er tilfellet i dag. Det overordnede inntrykket er at Helgeland, som en reiselivsdestinasjon, har et godt utgangspunkt hva gjelder innhold og reason-to-go. Det er likevel viktig at aktørene i Helgeland jobber videre med å utvikle dette for å opprettholde en konkurranseevne mot andre destinasjoner og fremstå som et attraktivt reisemål også i årene fremover. Det er særlig to megatrender innen internasjonalt reiseliv hvor Helgeland synes å være perfekt posisjonert for å tiltrekke seg en større andel turister. Disse to megatrendene er:

- sterkt fokus på at den globale turistindustrien skal ha en bærekraftig utvikling og forvaltning, og
- en sterkt økende etterspørsel etter adventure tourism produkter – opplevelser med kultur og natur som bærende elementer

ATTA (Adventure Travel Trade Association) anslår at 50 prosent av all global reiselivsomsetning i 2030 vil relateres til adventure tourism. En kombinasjon av disse to trendene vil være en suksessfaktor for en videreutvikling av reiselivsnæringen, nye produkter og nye forretningsmuligheter i Helgeland.

5.4.2 Overnattingstilbud og kapasitet

Antall registrert hoteller i Helgeland har sunket fra 24 i 2013 til 20 i 2017¹⁰. Likevel har antall rom og romdøgn økt over perioden fra 313 tusen til 397 tusen, en økning på 27 prosent. Økningen i romdøgn er dermed noe større enn økningen i antall flypassasjerer i samme periode. Utviklingen hva gjelder overnattingskapasitet synes derfor å ha vært i tråd med veksten i besøkende de siste årene og det er viktig at denne utvikling opprettholdes i årene fremover også. Her vil det være en fordel å undersøke hvorvidt prisnivået på overnatting i dag fremstår som attraktivt overfor turistene og hvordan en fremstår sammenlignet med konkurrerende destinasjoner.

Vi har også undersøkt utviklingen i samme periode når det gjelder samlet tilgjengelig kapasitet, men her har vi kun hatt anledning til å se på utviklingen for hoteller og ikke camping og hyttegrender som inngår i den samlede statistikken for gjestedøgn. Fra 2013 til 2017 har antall registrerte hoteller i Helgeland sunket fra 24 til 20. En skulle normalt forvente at det ville gitt redusert kapasitet hva gjelder antall rom, senger og romdøgn, men den faktiske utviklingen har gått i motsatt retning. Mens det i 2013 var 857 rom og totalt 312 823 romdøgn tilgjengelig har dette økt til 1088 rom og 397 146 romdøgn i 2017. En økning på hele 27 prosent samtidig som det er blitt færre hoteller.

¹⁰ Dette antallet er registrerte overnattingssteder som rapporterer til Statistisk Sentralbyrå og som klassifiseres som hoteller av SSB. Vi har ikke en oversikt over hvilke overnattingssteder dette er, men en undersøkelse hos Booking.com og tilsvarende portaler indikerer at det ikke er mer 10 overnattingssteder i Helgeland som er hoteller av en viss størrelse og med kapasitet til å ta imot et større antall turister ved stor pågang.

5.4.3 Regionens tilgjengelighet med fokus på luftfart

For Helgeland er det særlig relevant å se på utvikling i regionens tilgjengelighet for turister som ankommer med fly. I dette avsnittet ser vi derfor kun på hvordan gjestedøgn for utenlandske flypassasjerer fordeler seg på ulike regioner i Helgeland og hvordan dette har utviklet seg i perioden 2013 til 2017.

Tabell 5-2 Antall gjestedøgn, utenlandske flyreisende, for alle overnattingsformer fordelt på regioner i Helgeland for 2013 og 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics¹¹

Region	2013	2017
Brønnøysund	27 589	28 735
Sandnessjøen	20 784	38 670
Rana	31 712	58 894
Mosjøen	17 127	9 532
Samlet for Helgeland	97 212	135 831

Tabell 5-2 viser hvordan utenlandske besøkende til Helgeland som ankommer med fly og deres samlede gjestedøgn fordeler seg på kommunene i 2013 og 2017. Disse tallene, i motsetning til hva som fremgår av **Feil! Fant ikke referanseskilden.** ovenfor, inkluderer alle former for overnatting, ikke bare hoteller og camping/hyttetrender. Samtidig er tabellen begrenset sammenlignet med **Feil! Fant ikke referanseskilden.** ved at den kun omfatter utenlandske besøkende som har ankommet med fly. Tallene utgjør dermed kun en andel av det samlede antall gjestedøgn for Helgeland for alle gjester og alle former for overnatting.

I 2013 utgjorde dette i litt over 97 tusen gjestedøgn, mens det i 2017 hadde økt til over 135 tusen, noe som gir en vekst på hele 40 prosent. Rana hadde klart flest gjestedøgn, både i 2013 og 2017 og har i perioden hatt en vekst på 86 prosent. Sandnessjøen har hatt en like sterk vekst, men de hadde 20 000 færre gjestedøgn enn Rana i 2017. Det er kun Mosjøen hvor det har vært en nedgang i antall gjestedøgn i perioden, omtrent en halvering fra 17 tusen gjestedøgn i 2013 til 9 532 i 2017.

Tabell 5-3 Antall gjestedøgn på hoteller, utenlandske flyreisende, fordelt på regioner i Helgeland for 2013 og 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics

Region	2013	2017
Brønnøysund	6 756	8 695
Sandnessjøen	5 444	9 571
Rana	8 080	15 641
Mosjøen	5 582	7 327
Samlet for Helgeland	25 862	41 233

I Tabell 5-3 har vi skilt ut antall gjestedøgn for utenlandske flyreisende som finner sted på hotell. Vi ser at andelen utenlandske flypassasjerer som velger hotell som overnattingsform i 2013 var 26 prosent, mens den i 2017 er på

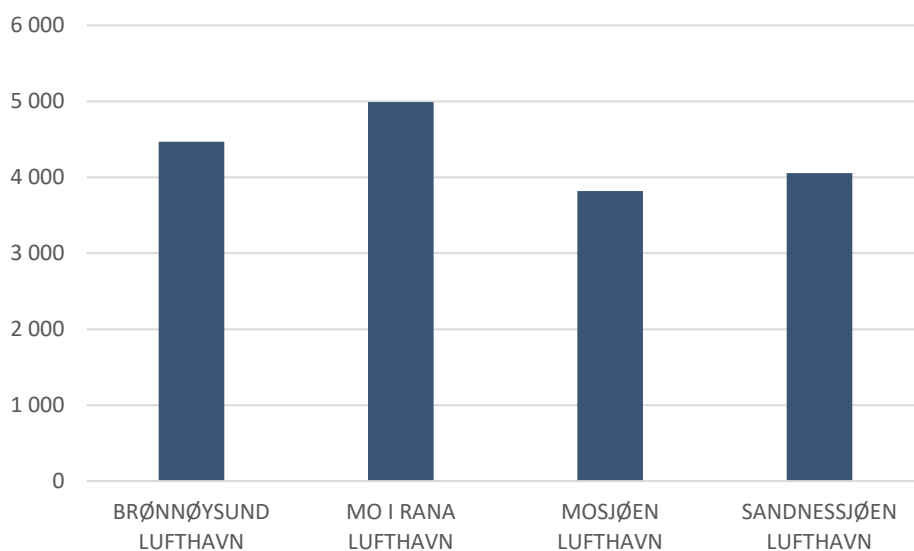
¹¹ De fire regioninndelingene er basert på skjønn og består av følgende kommunefordeling: Brønnøysund inkluderer Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega og Vevelstad. Sandnessjøen inkluderer Herøy, Alstahaug, Leirfjord, Dønna, Nesna, Lurøy og Træna. Rana dekker Rana og Hemnes, mens Mosjøen omfatter Vefsn, Grane og Hattfjelldal.

30 prosent. Veksten i antall gjestedøgn på hotell for utenlandske flypassasjerer har vært på 60 prosent, altså en sterkere vekst enn den samlede veksten for alle gjestedøgn for utenlandske flypassasjerer.

Antall ankomster og avganger ved de fire flyplassene i Helgeland er i dag vesentlig lavere enn f.eks. Evenes som er en svært viktig flyplass for Lofoten og Vesterålen og turister som ønsker å reise dit. Svolvær flyplass hadde omtrent akkurat like mange flybevegelser i 2017 som Mo i Rana (den største i Helgeland) med 4975. Til tross for at Evenes flyplass ligger nærmere to og en halvtime kjøretur unna Svolvær sentrum så har denne flyplassen likevel klart å etablere seg som en attraktiv flyplass for reisende til Svolvær og Lofoten for øvrig. Vi har i denne sammenheng ikke undersøkt nærmere utviklingen i rutetider og -forbindelser samt priser, men dette er trolig avgjørende faktorer som en bør se nærmere på og ta læring av dersom en ønsker å legge til rette for flere utenlandske turister også til Helgeland.

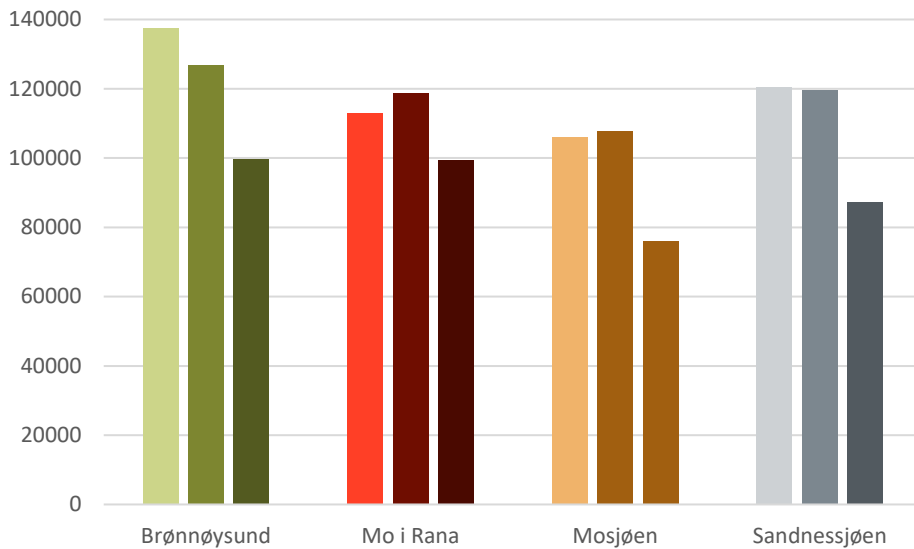
Statistikken viser også at det for alle fire flyplassene i samme periode har vært en vesentlig reduksjon i antall seter tilgjengelig samlet slik at andelen av kapasiteten som har vært solgt faktisk har økt for alle flyplassene. Reduksjonen i antall seter tilgjengelig er omtrent 27 og 28 prosent for Brønnøysund, Mosjøen og Sandnessjøen, mens antall seter tilgjengelig i Mo i Rana kun har gått ned med 12 prosent.

Figur 5-14 Antall flybevegelser (ankomst og avganger) på flyplassene i Helgeland i 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics



Målt i antall flybevegelser i 2017 finner at den største flyplassen i Helgeland hadde 30 prosent flere enn den minste. Mosjøen var minst med 3 817, Sandnessjøen hadde 4 053, Brønnøysund 4 470 og størst var Mo i Rana med 4 990.

Figur 5-15: Innenlandsflyvninger, sum antall seter i årene 2013, 2015 og 2017. Kilde: Avinor og Menon Economics



5.4.4 Drøfting av Helgelands utfordringer

Det er vår vurdering av Helgeland med sine naturgitte forutsetninger har et godt utgangspunkt for å tiltrekke seg et langt større antall turister enn det de gjør i dag. Spørsmålet er da hva som er årsaken(e) til at ikke flere besøker Helgeland. To naturlig årsaker å undersøke nærmere kan være at turister ikke opplever at Helgeland er tilgjengelig eller at en reise dit oppleves som for dyr. Tilgjengelighet i denne sammenheng gjelder både med tanke på rutetilbud, reisetider, overnattingstilbud og -kapasitet. I tillegg må en her også se nærmere på infrastruktur og transportmuligheter mellom ulike regioner og områder i Helgeland. Akkurat som i Lofoten vil turister til Helgeland også ønske å reise rundt i regionen for å oppleve flere steder og attraksjoner. Da er det viktig at både veier, offentlige transport, tilgang på leiebiler etc er tilrettelagt slik at det både er enkelt og rimelig for reisende å komme seg rundt når de først ankommer Helgeland.

Når det gjelder priser og kostnader for en reise til Helgeland kan det være enkelt elementer som overnatting eller transport som skiller seg ut, eller det kan være at den samlede kostnaden ved en ferie til Helgeland blir for dyrt sammenlignet med konkurrerende destinasjoner. Sammenlignet med både Lofoten/Vesterålen og Tromsø har ikke Helgeland samme nærhet til en flyplass med lang rullebane og direkteruter med større fly (Boeng 737 og Airbus A320) til Oslo og andre større destinasjoner. Avstanden fra Mo i Rana til Bodø er på 230 kilometer og reisetiden er på 3 timer og 20 minutter. Da har man bare så vidt ankommet Helgeland fra nord.

I tillegg til å videreutvikle sin attraksjonskraft som reiselivsdestinasjon og reason-to-go i et nasjonalt og internasjonalt marked må aktørene i Helgeland jobbe med å legge til rette for at andre sentrale forhold og forutsetninger er på plass dersom en skal lykkes med å tiltrekke seg flere turister (som ankommer med fly). Dette gjelder primært:

- Tilstrekkelig overnattingskapasitet
- Attraktive flyruter og tilstrekkelig kapasitet. I det ligger både et konkurransedyktig prisnivå på flybillettene, ruteforbindelser mellom viktige byer i Norge og utlandet og at tidspunktene for ankomst og avgang er gunstige for de reisende

5.5 Oslo/OSL sett i lys av København og Stockholm

Hva er det som styrer veksten i antall reisende til og fra hovedflyplassene i Skandinavi? I dette case-kapittelet ser vi nærmere på enkelte underliggende faktorer med særlig fokus på tilbudet av internasjonale direkteruter. Når man sammenligner OSL med Kastrup og Arlanda må man være bevisst på at de avviker fra hverandre mht noen sentrale kjennetegn. OSL fungerer i langt større grad enn de andre som en hub for andre innenlandske destinasjoner. Kastrup har i større grad enn de andre en hub-funksjon for hele Skandinavia.

5.5.1 Tilbudet av direkteruter er sentralt for en turistdestinasjons vekst

Når utenlandske turister står overfor valg av reisemål er to av de viktigste faktorene for dette valget – utenom severdighetene - *reisetid* og *reisekostnader*. Direkte flyforbindelser reduserer dem begge og størrelsen på tilbudet av direkte flyruter er således sentralt for utviklingen av en turistdestinasjon. Et eksempel på dette finner vi en rapport fra den britiske organisasjonen *Tourism Alliance*, hvor effekten av Norwegians nylige ruteetableringer mellom London Gatwick og fire destinasjoner i USA (Los Angeles, New York, Fort Lauderdale og Orlando) omtales. Det fremkommer at rutene har hatt et langt høyere belegg, samt en vesentlig høyere andel passasjerer hjemmehørende i USA, enn hva som på forhånd ble antatt.¹² Forskning fra Tyrkia om effekten av direkteruter på antallet ankomne underbygger at slike ruter har en stor effekt.¹³ Ved å sammenligne det gjennomsnittlige antallet ankomne ikke-tyrkere fra destinasjonene hhv. før og etter innføringen av nye internasjonale direkteruter finner de at ankomsten av utlendinger i gjennomsnitt steg med oppunder 170 prosent etter at en direkterute ble etablert.¹⁴

5.5.2 Ankommende fra utlandet

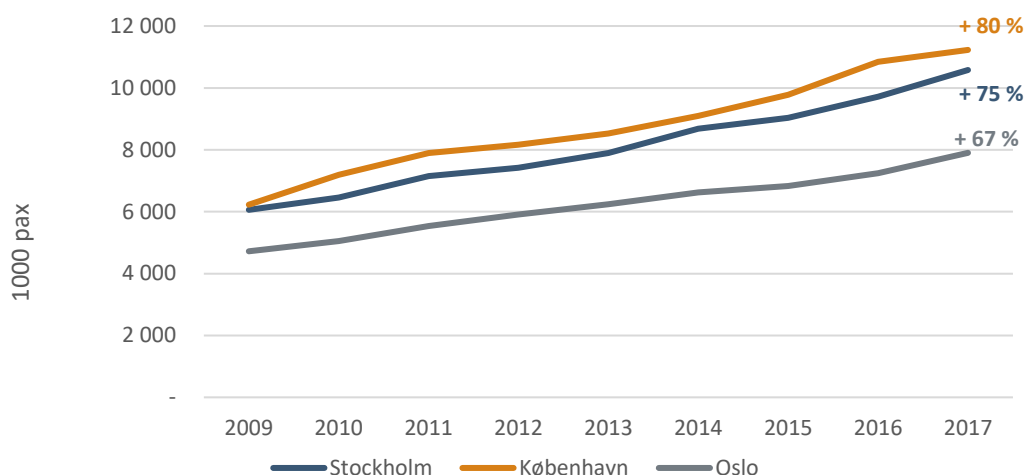
Dataene for fly- og passasjerbevegelser til og fra lufthavnene i de tre hovedstedene i Skandinavia viser at veksten i ankomne passasjerer har vært noe sterkere i Stockholm og København enn i Oslo de siste årene. Som det fremgår av **Feil! Fant ikke referansekilden.** har antallet ankomne passasjerer fra utlandet til Oslo lufthavn steget med 67 prosent, fra

¹² *Tourism and Aviation – how flights to, from and within the UK underpin a growing tourism industry*, Tourism Alliance (2015)

¹³ *Impact of Direct Flights on Tourist Volume: Case of Turkish Airlines*, Cetin, Kaya and Akova (2016)

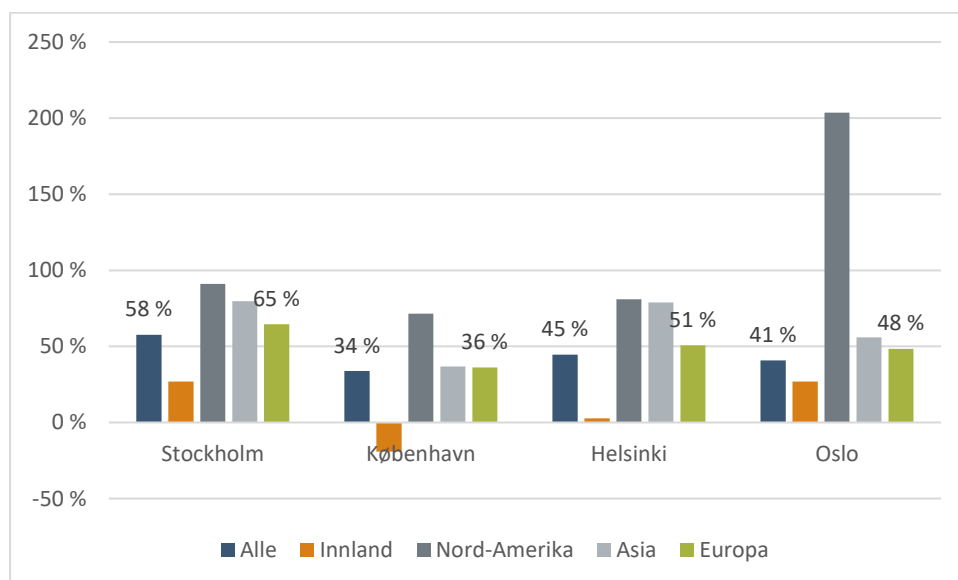
¹⁴ *Cetin et al (2016) understreker imidlertid at man ikke på bakgrunn av dette kan trekke en konklusjon om kausalitet mellom direkteruter og antall ankomne. En slik analyse krever at man har oversikt over fordelingen av nasjonaliteter på alle ankomne fly, samt informasjon om passasjerenes villighet til å bruke andre transportmuligheter for å komme til samme destinasjon.*

Figur 5-16: Utvikling i antall ankomende flypassasjerer fra internasjonale direkteflyruter, til hhv. Arlanda, Kastrup og Oslo Lufthavn. Kilde: Avinor



2009 til 2017. Den tilsvarende veksten i Stockholm og København er på hhv. 75 og 80 prosent. Antall passasjerer er en funksjon av antall seter tilgjengelig. I figuren nedenfor rapporterer vi veksten i antall seter fra de fire nordiske hovedsteder til ulike verdensdeler samt innenlands fra 2010 til 2018. Arlanda har hatt høyest vekst i antall seter tett etterfulgt av Helsinki og Oslo. Oslo avviker kraftig med hensyn til veksten i seter til Nord-Amerika.

Figur 5-17 Prosent vekst i antall seter fra flyplasser til verdensdeler (2010 til 2018): Kilde: SRS Analyser og Avinor



Er det mulig å forklare denne utviklingen i passasjerer fra utlandet basert på endringer i rutetilbudet og antall seter?

5.5.3 Utvikling i det internasjonale rutetilbudet til og fra OSL, Kastrup og Arlanda

Lufthavnene i de tre skandinaviske hovedstedene er om lag jevnstore målt i antall passasjerer. Som det fremkommer av tabellen er det imidlertid vesensforskjeller hva angår transferandel, antallet interkontinentale ruter og antallet innenlandske ruter. På bakgrunn av dataene i tabellen kan man slutte at Oslo lufthavn er langt viktigere som en transferdestinasjon for innenlandske reisende, sammenlignet med de to andre lufthavnene. Dette på bakgrunn av lufthavnens høye transferandel og høye antall innenlandske ruter.

Figur 5-18 Ruter og passasjerer ved hovedflyplassene i Skandinavia

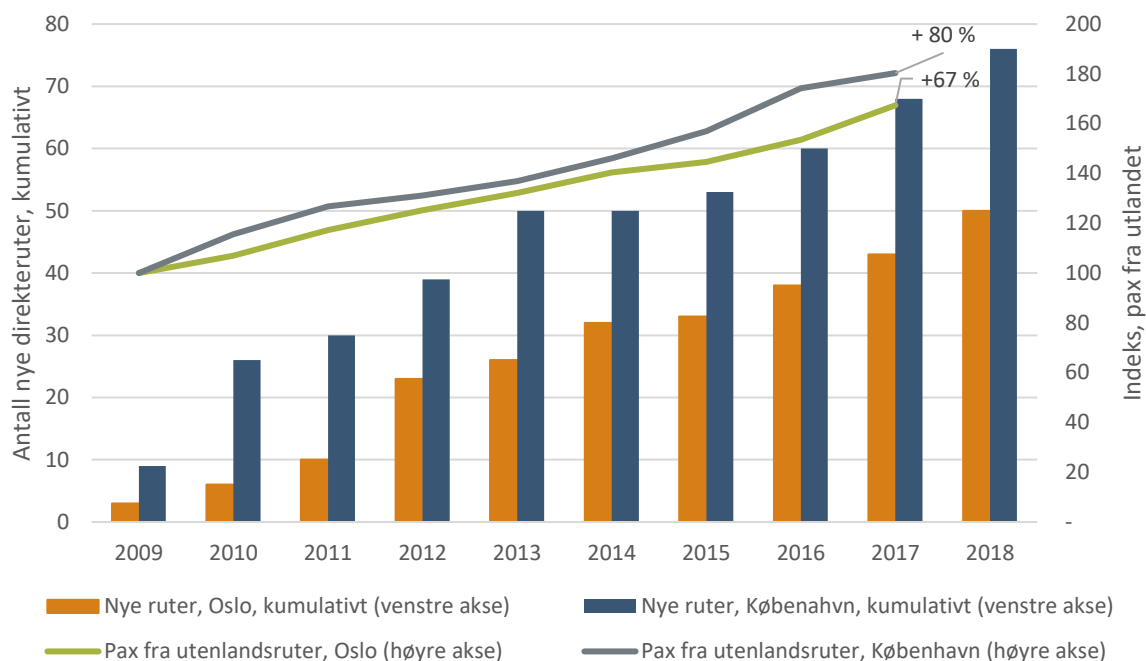
Passasjertall	OSL	Kastrup	Arlanda
Pax (mill.)	27,5	29,2	26,6
Transferandel (2016)	25,3 pst.	21,5 pst.	8,2 pst.
Antall direkteruter			
Interkontinentale	18	38	27
Europa	91	119	105
Skandinavia	7	11	8
Sum int. ruter	116	168	140
Innenlandske ruter	31	6	23
Totalantall destinasjoner	147	174	164

Kastrup har til sammenligning en oppimot like høy transferandel som Oslo lufthavn, men vesentlig færre innenlandske ruter og den klart største andelen interkontinentale ruter av de tre lufthavnene. Dette antyder at Kastrup er en viktig transferflyplass til og fra utlandet (bl.a. for nordmenn), mens Oslo i større grad er en transferflyplass for videre reiser i Norge, for både utlendinger og nordmenn.

Arlanda har til sammenligning en vesentlig lavere transferandel, men like fullt 50 pst. flere interkontinentale direkteruter og over 20 pst. flere utenlandsruter enn Oslo lufthavn.

En sammenstilling av dataene for *utviklingen* i antallet nyetablerte internasjonale direkteruter, og den tilsvarende utviklingen i antallet ankomne passasjerer på utenlandske direkteruter underbygger funn fra tidligere utredninger, referert til i innledningen av dette kapittelet. I perioden fra 2009 til 2018 ble det totalt etablert 76 nye internasjonale direkteruter fra Kastrup. Det tilsvarende tallet for OSL var 50. Over den samme perioden har veksten i ankomsten av passasjerer fra utlandet vært 13 prosentpoeng høyere til København, enn til Oslo. Figuren nedenfor illustrerer disse tallene.

Figur 5-19: Antall nyetablerte internasjonale direkteflyruter, regnet kumulativt fra 2009, og indeksert utvikling i antall ankomne flypassasjerer fra utlandet. Data for Kastrup og OSL (Tilsvarende data for Arlanda er ikke tilgjengelig). Kilder: Avinor og Menon



Utviklingen i antallet *ankomne* passasjerer fra utlandet er, som diskuteres nærmere i det videre, ikke nødvendigvis representativt for utviklingen i antallet *innkommende* utenlandske turister. Dette da det blant ankomne passasjerer er både utlendinger og nordmenn, turister og forretningsreisende samt at en andel av de ankomne også kun benytter ankomstdestinasjonen som en transferdestinasjon. Like fullt er utenlandske direkteflyruter et viktig premiss for turisme, da dette reduserer både reisetid og -kostnader. Fremstillingen over, som viser at det ved Kastrup er etablert over 50 prosent flere nye internasjonale direkteflyruter sammenlignet med OSL og at Kastrup i samme periode har hatt enn vekst i passasjerer fra utlandet som er 13 prosentpoeng høyere enn den tilsvarende i Oslo illustrerer at direkteflyruter er et sentralt premiss for å øke en destinasjons attraktivitet blant turister.

I 2017 var det 116 internasjonale direkteflyruter til og fra Oslo lufthavn. Det er i de siste årene primært interkontinentale destinasjoner, og da i særdeleshet destinasjoner i USA, som har representert tilskuddene på denne listen. Tabellen til høyre angir noen av disse, samt når de ble etablert. Av Avinors hjemmesider fremkommer det videre hvilke nye internasjonale direkteflyruter som er etablert hittil i 2018, samt hvilke som er planlagt fremover. I løpet av 2018 er det etablert ruter til Krabi (Thailand) og Tel Aviv, samtidig som det er planlagt etablering av direkteflyruter til Asmara og Beijing med åpning i hhv. desember 2018 og ila. våren 2019.

Figur 5-20 Nye ruter til og fra OSL

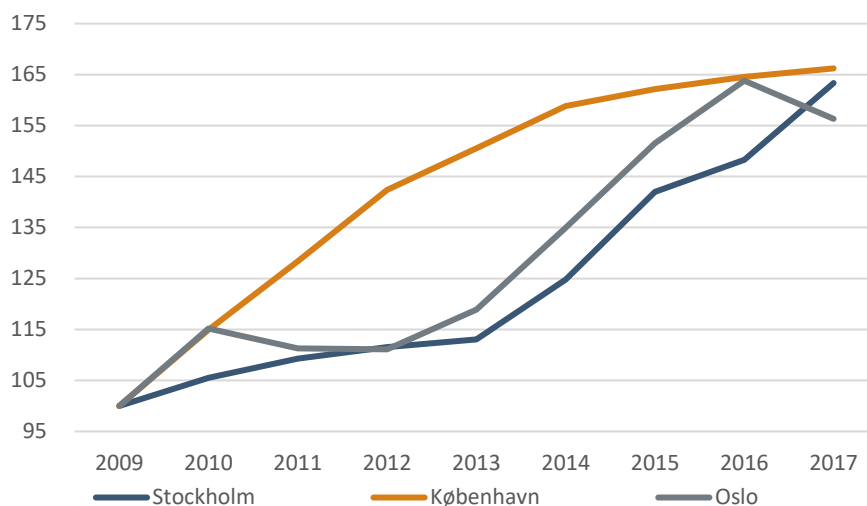
Nylig etablerte internasjonale direkte-ruter fra OSL[1]	Etableringsår
Bangkok	2009
Doha	2009
Pristina	2010
Los Angeles	2013
Miami	2013
Fort Lauderdale	2013
Oakland	2014
Orlando, Fl	2014
Boston	2016

Oversikten er basert på en liste over de 100 største destinasjonene, målt i antall pax, til og fra OSL i 2017. Dataene ligger tilgjengelig på Avinors hjemmesider. Listen er ikke uttømmende.

5.5.4 Fra antall passasjerer til overnattinger i Oslo

På tross av en svakere vekst i ankomne passasjerer fra utlandet har ikke veksten i utenlandske hotellovernattinger vært vesentlig svakere i Oslo enn i de to andre Skandinaviske hovedstedene. Som det fremkommer av figuren er utviklingen i antallet utenlandske hotellovernattinger i Oslo ganske lik den tilsvarende utviklingen i Stockholm og København.¹⁵

Figur 5-21: Indeksert utvikling i utenlandske hotell-overnattinger i de skandinaviske hovedstedene. Kilde: Nasjonale statistikkbyråene.



De tre byene hadde i perioden fra 2009 til 2017 om lag lik vekst i antallet utenlandske hotellgjestedøgn, men Oslo skiller seg ut ved å i samme periode ha den laveste veksten i antallet ankomne flypassasjerer fra utlandet. Dette har fire mulige forklaringer.

1. Stadig flere utenlandske turister ankommer Oslo med andre transportmidler enn fly, sammenlignet med de to andre hovedstedene i Skandinavia.
2. Utenlandske turister med Oslo som reisemål utgjør en større andel av de ankomne flypassasjerene fra utlandet enn før.
3. Utenlandske turister tilbringer i gjennomsnitt flere døgn i Oslo enn tidligere.
4. Oslo er i større grad enn Stockholm og København en nasjonal hub for videre innenlands transport til andre destinasjoner i landet. Trenden over kan da forklares i lys av at veksten i overnattinger utenfor Oslo har vært lavere.

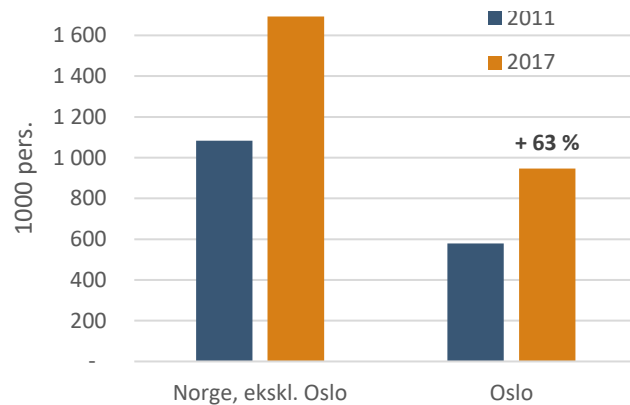
I det videre presenteres og diskuteres indikasjoner på at både punkt tre og fire på listen over er riktig.

¹⁵ Nedgangen i hotellovernattinger i Oslo i 2017 fremstår uten noen åpenbar forklaring, men av andre datakilder vet vi at det har vært en kraftig vekst i utenlandske overnattinger via AirBnB i Oslo – fallet i hotellovernattinger trenger således ikke bety at det var en reduksjon i utenlandske overnattinger totalt i Oslo fra 2016 til 2017.

5.5.5 Sterkere vekst i innkommende utenlandsturister i Oslo enn i resten av landet, men turistene i resten av landet tilbringer lengre tid i Norge

Tallmaterialet fra Reisevaneundersøkelsen angir bl.a. de tilreisende sine primær-destinasjoner, reiselengde, reiseformål og nasjonalitet. Dette materialet er dermed langt mer detaljert enn passasjerstatistikken fra lufthavnene, som ikke skiller mellom utenlandske og innenlandske reisende, samt hotellstatistikken fra statistikkbyråene, som ikke angir hvor mange individer som har overnattet (bare det samlede antallet netter) eller om formålet er turisme eller forretninger. Av undersøkelsen ser vi bl.a. at det har vært en høyere vekst i antallet ankomne turister med fly til Oslo (som primærdestinasjon) enn den tilsvarende veksten til resten av landet. Dette antyder at en større andel av de ankomne flypassasjerene fra utenlandske direkteruter til Oslo er Oslo-turister, sammenlignet med tidligere.

Figur 5-22: Antall utenlandske flyreisende til Oslo og resten av Norge i 2011 og 2017. Kilde: Avinor



Av Reisevaneundersøkelsen fremkommer det videre at antallet gjestedøgn de innkommende flypassasjerene tilbringer i både Oslo og i landet for øvrig har steget over perioden. Dette betyr at hver innkommende turist, i gjennomsnitt, tilbringer flere døgn på ferie i Oslo i 2017, enn hva de gjorde i 2011. I gjennomsnitt har ferielengden blant utenlandske turister i Oslo steget fra 4,9 til 5,4 dager.

Disse funnene, at en økende andel av innkommende turister til Norge har Oslo som primærdestinasjon og at det gjennomsnittlige ferieoppholdet blant disse har steget de siste årene, underbygger begge at **Feil! Fant ikke referanse-kilden.** gir et undervurdert bilde av veksten i utlendingers turisme Oslo.

En forklaring på økningen i lengden på utenlandske turistenes gjennomsnittlige opphold i Norge er en sterk økning i turismen fra USA, Canada og Kina. På grunn av reiselengde vil disse oppholde seg i landet lenger. Denne gruppen turister utgjør en stadig økende andel av turismen i Oslo og de tilbringer også langt flere dager i Oslo, enn turister fra andre nasjoner (i gjennomsnitt mer 2,2 dager lenger, som tilsvarer 44 prosent mer enn Oslo-turister fra andre land).

Figur 5-23 Vekst i antallet tilreisende turister fra 2011 til 2017

	USA, Canada og Kina	Resten av verden
Oslo	96 %	60 %
Norge, ekskl. Oslo	136 %	49 %
Hele Norge	119 %	53 %

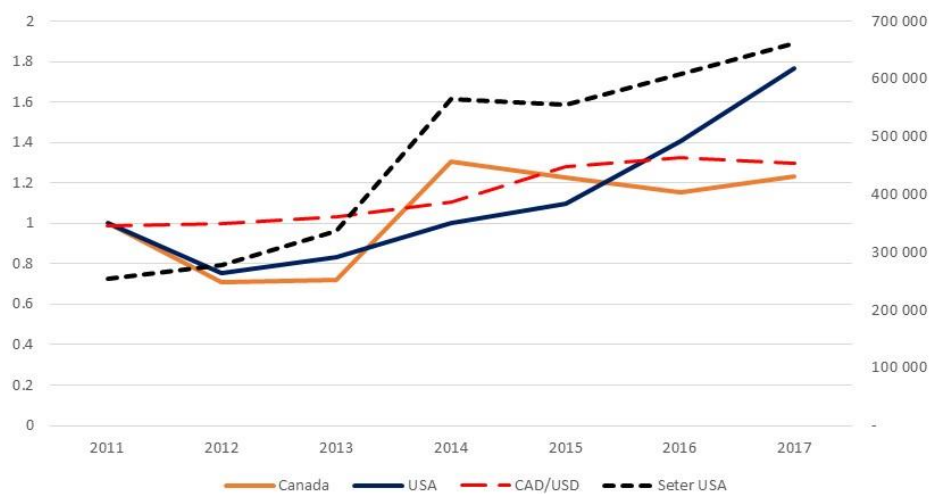
5.6 Direkte lavprisruter fra USA til Norge: Virkning på forbruk og økonomisk vekst i regionene

Tidligere i dette kapitlet har vi pekt på at veksten i utenlandske turister til Norge dels kan forklares i lys av en kraftig økning i flyreisende fra USA og Kina. Veksten i antallet tilreisende turister til Norge fra USA, Canada og Kina har samlet sett steget med hele 120 prosent, fra 2011 til 2017. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 14 prosent. For USAs del kan dette være drevet av et bedret flytilbud gjennom etableringen av flere lavpris direkte ruter, i lys av Norwegians satsning.

Erfaringene fra disse ruteetableringene viste at man fikk langt flere reisende amerikanere enn forventet med destinasjon i Norge. Hovedhypotesen er her at rimelige direkte ruter øker etterspørselen etter fritidsreiser til destinasjonslandet kraftig.

Denne etableringen av direkte ruter danner grunnlag for en interessant sammenligning av to relativt like markeder (USA og Canada) der det ene har fått direkte ruter mens det andre ikke har fått det. Man skulle forvente at antallet reisende fra USA i årene etter denne etableringen øker langt raskere enn antall reisende til Norge fra Canada. Det er per dags dato ingen direkte ruter mellom Oslo og Canada. Canadiere som reiser ens ærend på ferie til Norge kan fly via både Europa og USA, ettersom det i dag er flere direkte ruter mellom USA og Oslo. De fleste av disse er etablert i de siste årene.

Figur 5-24 Utviklingen i antall passasjerer, valutakurs (CAD/USD) og antall seter direkte til Norge



Av figuren over ser vi at antall seter direkte mellom USA og Oslo økte fra drøye 250 000 i 2011 til 650 000 i 2017. I samme periode får vi en økning i antall reisende fra USA over 70 prosent. Men veksten i reisende fra USA var negativ det første året og tok først tydelig fart fra 2015, flere år etter at rutene til Norwegian ble etablert. Antall reisende fra Canada har også økt markant gjennom denne perioden, men ikke på langt når så kraftig som veksten i USA. Dette trekker i retning av at hypotesen over stemmer: Direkte ruter skaper særlig høy vekst.

Når dette er sagt vet vi også at valutakurs spiller en sentral rolle når det kommer til prediksjon av turiststrømmer. Den rød-stiplede linjen viser utviklingen i forholdet mellom canadiske og amerikanske dollar. Når den stiger betyr det at canadiske dollar svekker seg. Det betyr samtidig at canadiere får dårligere kjøpekraft i både USA og Norge sett opp mot amerikaneres kjøpekraft. Den Canadiske dollaren svekket seg gjennom hele denne perioden, men særlig i perioden 2014-2016 da oljeprisen falt markant. Det er nettopp i denne perioden vi ser at turistveksten fra USA blir langt høyere enn veksten fra Canada. Utviklingsforløpet er helt konsistent med at etablering av

direkteruter skaper høy vekst i antall reisende men at kjøpekraft og valutakurs bidrar til å moderere denne effekten markant. Det er samtidig interessant å se at det var canadierne som responderte kraftigst på den initielle økningen i antall seter. Hva som er årsaker til dette er det vanskelig å påvise.

Åpningen av nye direkte ruter mellom Kina og Oslo vil høyst sannsynlig gi store økninger i antallet reisende fra Kina samlet sett. Samtidig skal man være oppmerksom på at en svekkelse av Yuanen vil kunne virke kraftig inn på denne effekten.

6. Betydning av utenlandske flyreisende fram til 2040

Når vi estimerer den økonomiske betydningen fra utenlandske flyreisende fram til 2040 hviler denne øvelsen tungt på forutsetninger og prognoser som kan være usikre. Mange usikre faktorer kan gjøre at tallene vil bli seende helt annerledes ut. Reguleringer kan for eksempel påvirke utviklingen i flyreisende tungt, og teknologisk utvikling kan disruptivt endre hvordan reiselivsproduktene produseres. Tallene burde derfor tolkes som en strukturert gjetning basert på dagens informasjon.

6.1 Avinors prognoser

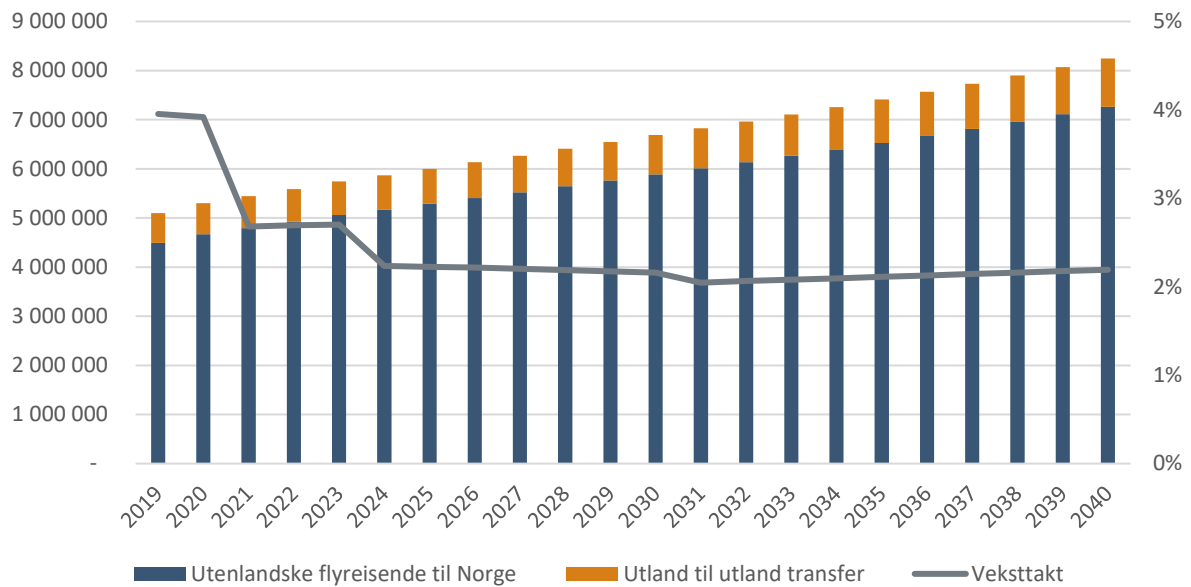
Transportøkonomisk Institutt (TØI) har utarbeidet prognoser for flyreiser mellom Norge og utlandet fram til 2040. Prognosemodellen er basert på økonometriske beregninger basert på mange år med data fra Reisevaneundersøkelsen til Avinor. Fra de økonometriske beregningene er det utledet et sett med tilbuds- og etterspørsel弹isiteter som benyttes som inndata i en regnearkbasert prognosemodell.

Prognosemodellen gjør beregninger for Oslo Lufthavn og de ti største regionale lufthavnene som drives av Avinor. Modellen finner følgende årlige størrelser per lufthavn:

- Fritidsreiser fra Norge,
- Fritidsreiser fra utlandet,
- Arbeidsbetingede reiser fra Norge
- Arbeidsbetingede reiser fra utlandet.

Menon har fått tilgang på data for de fire største lufthavnene i Norge, samt de resterende syv lufthavnene i modellen samlet. Vi benytter naturligvis tallene for utenlandske flyreisende som grunnlag for de økonomiske beregningene i denne rapporten. Som tidligere beskrevet avviker de historiske tallene i denne rapporten marginalt fra en «ren» bruk av Reisevaneundersøkelsen. Vi velger derfor å bruke vekstraten for arbeids- og fritidsreisende fra TØIs prognoser med tallene i denne rapporten som startpunkt. Utslaget for størrelsen på økonomisk betydning over hele perioden er relativt sett marginalt.

Figur 6-1: Prognoser for antall utenlandske flyreisende, 2019-2040. Kilde: TØI, Avinor og Menon Economics



6.2 Det økonomiske bidraget over tid

For å beregne det økonomiske bidraget til norsk økonomi fra utenlandske flyreisende fram til 2040 er vi nødt til å legge inn en rekke forutsetninger.

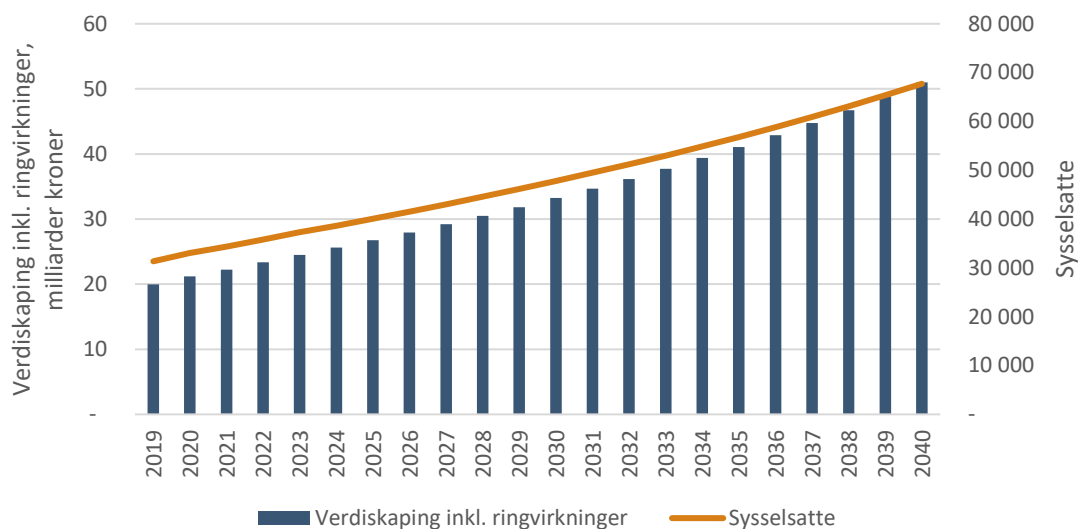
Følgende forutsetninger ligger til grunn for beregningene gjort i det følgende:

- Alle nasjonaliteter og destinasjoner for henholdsvis fritidsreisende og forretningsreisende blant tilreisende øker proporsjonalt med veksten i utenlandske tilreisende for segmentene.
- Forbruk per turist øker med realvekst i BNP på verdensbasis i reelle priser. Vi legger til grunn en årlig vekst i real-BNP på 2 prosent på verdensbasis.
- Forholdet mellom omsetning og verdiskaping er stabilt for alle bedrifter i hele perioden.
- Produktivitsvekst gjør at det kreves stadig færre sysselsatte for å oppnå en gitt verdiskaping i reelle priser. I tråd med Finansdepartementets perspektivmelding setter vi den årlige faktorproduktivitsveksten til 0,8 prosent.

Under forutsetningene over vil samlet forbruk fra utenlandske flyreisende øke fra 26 milliarder 2018-kroner i 2019 til 67 milliarder 2018-kroner i 2040. Det tilsvarer en årlig realvekst i konsumet på 4,4 prosent.

Verdiskapingen inkludert ringvirkninger i 2040 som følge utenlandske flyreisendes forbruk estimeres til 51 milliarder 2018-kroner, opp fra 19 milliarder kroner i 2018. Når vi tar høyde for forventet produktivitsvekst impliserer dette at forbruket vil sysselsette 68 000 mennesker i 2040, en økning på nesten 40 000 sysselsatte i forhold til 2018.

Figur 6-2: Utvikling i verdiskaping og sysselsetting inkludert ringvirkninger fra utenlandske flyreisendes forbruk. Kilde: Menon Economics, TØI og Avinor



Store tall langt fram i tid er ofte vanskelig å forholde seg til. Det kan derfor være interessant å se prognosene relativt til forventet vekst i den norske økonomien samlet. Den økonomiske betydningen av utenlandske flyreisende målt i verdiskaping inkludert ringvirkninger i 2017 utgjorde 0,8 prosent av norsk fastlands-BNP. BNP-vekst i faste priser har vært gjennomsnittlig 1,7 prosent i Norge de siste ti årene. Prognosene våre for verdiskaping fra utenlandske flyreisendes forbruk vokser gjennomsnittlig med 4,7 prosent årlig fram til 2040. Om dette blir den faktiske utviklingen vil verdiskapingen fra de flyreisende utgjøre en stadig større andel av Norges BNP. Med de ovennevnte vekstratene vil denne verdiskapingsandelen øke fra 0,8 prosent i 2017 til rundt 1,5 prosent av BNP i 2040.

7. Oppsummering og veien videre

I denne har vi kartlagt utenlandske flypassasjerer som kommer til Norge på kortere opphold. Vi har kartlagt hvor de reiser, hva de konsumerer og vi beregner deres bidrag til verdiskaping i norske regioner. Studien har vurdert og utnyttet ulike datakilder opp mot hverandre og identifisert den best mulige beregningsmetoden for å fastslå et riktig anslag på reise og forbruksatferd, og derav de økonomiske effektene som skapes. Så langt vi kjenner til er denne studien den første systematiske analysen av hvor store verdier for økonomien i et lands regioner som skapes gjennom innkommende utenlandske flyreisende. Denne studien er viktig av følgende grunner:

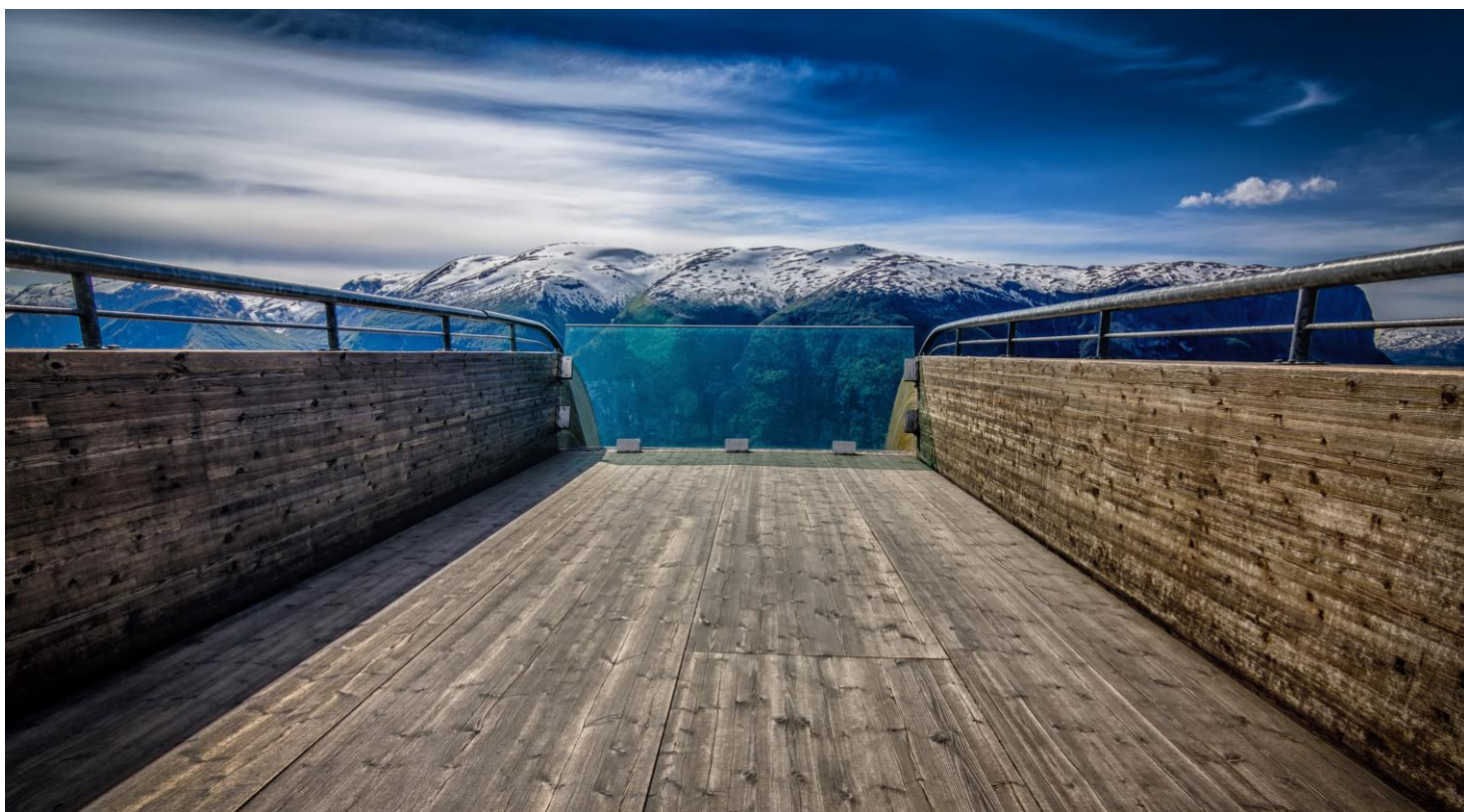
- Den skaper grunnlag for å vurdere hvor man kan bidra til høyere verdiskaping gjennom å bedre luftfartstilgangen.
- Den synliggjør gevinstene for regionenes økonomi av økt reiselivsaktivitet. Hva får man eventuelt igjen for å satse mer eller mindre på felles markedsføringstiltak
- Den gir bedre kjennskap til utenlandske passasjerers atferdsmønster og endringer i preferanser. Da er det lettere å planlegge for fremtiden for aktører i reiselivsnæringen og transportnæringen.

Studien viser at utenlandske flyreisende står for 70 prosent av alle utenlandske kommersielle gjestedøgn i Norge og litt over 20 prosent av alle kommersielle gjestedøgn. De utgjør med andre ord en helt sentral del av norsk verdiskaping basert på reiseliv. Veksten i utenlandske flyreisende har vært sterk siden 2013. Fritidssegmentet har vokst 70 prosent, mens forretningsreiser har økt med 24 prosent i tilsvarende periode. En raskt økende andel kommer fra USA og folkerike regioner i Asia.

Drøyt 40 prosent av utenlandske flyreisende overnatter på hotell. Ca. 25 prosent overnatter hos familie og venner. Hotellovernattendes andel av de utenlandske flyreisende synker og er redusert med hele 10 prosentpoeng de siste fem årene. Andelen som overnatter hos familie og venner øker i samme periode, mens AirBnB sannsynligvis også kaprer markedsandeler fra hotellene. Halvparten av de utenlandske flyreisende har Oslo eller Bergen som sitt primære besøksområde. Tromsø by er lokomotivet i nord med nesten 200 000 utenlandske flyreisende til byen i 2017.

Det er store variasjoner i de utenlandske flyreisendes bidrag til verdiskaping i regionene. En asiatisk turist som bor på hotell i Tromsø forbruker mange ganger mer enn en europeisk turist som bor hos venner i Akershus. Når reiselivsnæringen legger strategier fremover for profilering og samarbeid med flyselskaper, må man ta hensyn til disse ulikhetene i forbruksmønster.

Å påvise hva det er som skaper økt utenlandsk turisme, økt reiselivskonsum og verdiskaping i ulike deler av landet er komplisert. Vi har argumentert for at det er en kombinasjon av tre forhold som må være på plass for at veksten i utenlandsk turisme og forretningsreiser skal bli høy. For det første må regionen kunne tilby attraktive opplevelser for de tilreisende. For det andre må man ha god luftfartstilgjengelighet i form av mange avganger, rimelige priser og mange seter. Dernest må regionen kunne tilby rikelig med overnattingskapasitet. Vi har illustrert dette gjennom å løfte frem fire case som alle bekrefter disse prinsippene. Det er mye verdifull informasjon å hente ut av slike case, men skal vi kunne legge strategier og handle på grunnlag av empirisk innsikt trenger vi også gode statistiske analyser som kan påvise tydelige årsakssammenhenger. Forskning på hva som driver veksten i flyreisendes valg av destinasjoner, med særlig vekt på turisme, har fortsatt et stort potensial for bedring basert på moderne statistiske metoder. Vi anbefaler derfor at næringen selv, offentlige bedrifter og etater og forskningsrådet setter av større ressurser til å styrke satsningen på slike utredninger.



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap 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