

RAPPORT

# ANALYSE AV FORDELER OG ULEMPER VED FORTSATT FERGEDRIFT FRA INDRE HAVN I SANDEFJORD





## Forord

På oppdrag fra Sandefjord kommune har Menon i denne rapporten beregnet næringsøkonomiske effekter av fergedriften fra Sandefjord havn. Vi takker Sandefjord kommune for et spennende oppdrag.

---

Mai 2020

Sveinung Fjose  
Prosjektleder  
Menon Economics

# Innhold

<b>1. SAMMENDRAG AV RAPPORTEN</b>	<b>4</b>
1.1. Bakgrunn	4
1.2. Metode for gjennomføring av oppdraget	4
1.3. Reiselivsnæringen i Sandefjord	5
1.4. Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord	6
1.5. Fergepassasjerenes forbruk	7
1.6. Rederienes kjøp av varer og tjenester, samt betaling av havneavgifter	8
1.7. Økonomiske virkninger av fergedriften	10
1.8. Vil effektene bli større eller mindre dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord?	12
1.8.1. Ansatte i rederiene og på fergene vil trolig fortsette å bo i Sandefjord selv om fergetrafikken blir flyttet	12
1.8.2. Fergerederienes kjøp av varer og tjenester i Sandefjord	12
1.8.3. Uvisst hvordan omfanget av konsumrelatert varekjøp vil påvirkes	12
1.8.4. Negative klynge- og skalaeffekter	14
<b>2. METODE</b>	<b>15</b>
2.1. Intervjuer med relevante aktører	15
2.2. Besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalyse	16
<b>3. REISELIVSNÆRINGEN I SANDEFJORD</b>	<b>17</b>
3.1. Reiselivsnæringen i Sandefjord i dag	17
3.2. Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord	17
3.2.1. En liten nedgang i antall reiselivsforetak i Sandefjord	18
3.2.2. Rederiene står for store deler av omsetningen i reiselivsnæringen i Sandefjord	19
3.2.3. Reiselivsnæringen i Sandefjord har hatt en relativt stabil verdiskaping etter 2007	21
3.2.4. Sysselsetting	23
<b>4. RINGVIRKNINGSANALYSE AV FORTSATT FERGEDRIFT I SANDEFJORD</b>	<b>24</b>
4.1. Fergepassasjerenes forbruk	24
4.1.1. Antall reisende med fergen	24
4.1.2. Fergepassasjerenes forbruk	25
4.2. Rederienes vare- og tjenestekjøp i Sandefjord	27
4.2.1. Havneavgifter til Sandefjord havn	28
4.2.2. Rederienes kjøp av varer og tjenester, samt betaling av havneavgifter	29
4.3. Økonomiske virkninger av fortsatt fergedrift i Sandefjord	29
4.3.1. Fergepassasjerene og rederienes samlede forbruk i Sandefjord	30
4.3.2. Verdiskapingseffekter	30
4.3.3. Sysselsettingseffekter	32
<b>5. VIL EFFEKTENE BLI STØRRE ELLER MINDRE DERSOM FERGETRAFIKKEN FLYTTES FRA SANDEFJORD?</b>	<b>35</b>
5.1.1. Ansatte i rederiene og på fergene vil trolig fortsette å bo i Sandefjord selv om fergetrafikken blir flyttet	35
5.1.2. Omfanget av varekjøp vil trolig opprettholdes på kort sikt	36
5.1.3. Uvisst hvordan omfanget av konsumrelatert varekjøp vil påvirkes	36
5.1.4. Negative klynge- og skalaeffekter	40
<b>6. MILJØEFFEKTER</b>	<b>42</b>
<b>7. REFERANSELISTE</b>	<b>43</b>
<b>VEDLEGG 1: FØLSOMHETSANALYSE</b>	<b>44</b>
<b>VEDLEGG 2: INTERVJUGUIDER</b>	<b>46</b>

Fergepassasjerer	46
Hoteller	47
Andre aktører	47
<b>VEDLEGG 3: PASSASJERGRUNNLAG</b>	<b>48</b>
<b>VEDLEGG 4: METODE</b>	<b>50</b>
Menons regnskapsdatabase	50
ITEM ringvirkningsmodell	51

# 1. Sammendrag av rapporten

## 1.1. Bakgrunn

**Sandefjord kommune skal gjøre en vurdering av om de skal holde åpen Indre Havn for ferge drift etter 2025.** Rederiene Color Line og Fjord Line, med fergene Color Hybrid, Color Viking og MS Oslofjord, benytter Sandefjord Havn for fergetrafikken mellom Sandefjord og Strømstad. Sandefjord kommune har gjennom rettsforliket i «fergesaken» forpliktet seg til å holde havnen åpen for fergetrafikken til og med 2025. Dersom det fortsatt skal være ferge drift i havnen etter dette tidspunktet, har Color Lines avgang kl. 10:00, med bakgrunn i havneavtalen mellom Color Line og Sandefjord kommune datert 05.07.2017, rettighet til å seile ut 2030: «*Dersom Sandefjord kommune holder Sandefjord havn åpen for fergetrafikk etter 31. desember 2025, skal avtalen gjelde fram til havnen eventuelt stenges for fergetrafikk, dog ikke lenger enn til 31. desember 2030*».

På bakgrunn av dette ønsker Sandefjord kommune en analyse av fordeler og ulemper ved fortsatt ferge drift i Indre Havn i Sandefjord. Analysen skal inngå som et kunnskapsgrunnlag for at Sandefjord kommune skal kunne gjøre en selvstendig vurdering av fortsatt ferge drift fra Indre Havn. Menon fikk i oppdrag av Sandefjord kommune å belyse samfunnsøkonomiske forhold. Analysen skulle inneholde to deler:

- **Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord (verdiskaping/regnskapsanalyse):** Formålet er å analysere den lokale reiselivsnæringens struktur og vise status og utvikling innen bedriftenes nøkkeltall som omsetning, verdiskaping og antall ansatte. Videre er formålet å vise hvor stor andel av reiselivet og det lokale næringslivet de to rederiene, Color Line og Fjord Line, utgjør. Sett sammen med besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalysen vil dette gi grunnlag for å vurdere hvor stor andel av reiselivsaktiviteten fergetrafikken legger grunnlag for.
- **Besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalyse av ferge driften i Indre Havn:** Formålet er å synliggjøre ferge driftenes betydning for lokalt næringsliv i dag, både i tradisjonelle reiselivsbransjer som overnatting, servering og opplevelser, men også i støttenæringer som varehandel, bygg og anlegg.

I rapporten gjør vi også betraktninger om hva som vil skje dersom ferge driften flyttes fra Sandefjord. Vi har også gjort betraktninger av ferge driftenes betydning for attraktiviteten til Sandefjord som reise- eller bode destinasjon, samt overordnede vurderinger knyttet til utslipp av klima- og miljøgasser.

## 1.2. Metode for gjennomføring av oppdraget

Datagrunnlag for analysen er regnskapsdata fra Menons regnskapsdatabase, intervjuer med 260 fergepassasjerer, samt intervjuer med rederier, hotell, restauranter, butikker og leverandører. Videre har vi fått data om rederienes kjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune. Rederienes innkjøp og fergepassasjerenes forbruk brukes som input i Menons ringvirkningsmodell, ITEM-modellen. Menons regnskapsdatabase og ITEM-modellen presenteres i boksene på neste side.

**Menons regnskapsdatabase:** Menons regnskapsdatabase er en database med alle regnskapsdata (Brønnøysunddata) for alle norske regnskapspliktige bedrifter tilbake til 1992.

Alle bedrifter i databasen er kategorisert etter hvilke verdikjeder de leverer til. I alt har Menon kategorisert næringslivet inn i 13 verdikjeder. Reiselivsnæringen er altså én av de 13 verdikjedene.

I databasen håndterer Menon den såkalte hovedkontorproblematikken, altså at store foretak har adresse et bestemt sted, men betydelig virksomhet andre steder i landet. Dette håndteres ved at Menon har tilgang til hvordan sysselsettingen i alle foretak fordeler seg på avdelinger. Basert på denne statistikken fordeler Menon omsetning og verdiskaping fra foretaks- til avdelingsnivå.

**ITEM-modellen:** Beregner de økonomiske virkningene av å beholde fergedrift i Indre havn. Dette er en fleksibel fullintegret modell som beregner effekt på sysselsetting, verdiskaping, skatt og velferdsproduksjon på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå i uendelig mange ledd bakover i verdikjeden. Modellen baserer seg på SSBs kryssløp, som viser omfanget av leveranser mellom norske næringer.

### 1.3. Reiselivsnæringen i Sandefjord

Rapporten starter med å gi en oversikt over den lokale reiselivsnæringen i Sandefjord og viser status og utvikling i reiselivsbedriftenes nøkkeltall. Reiselivsnæringen deles inn i fem ulike bransjer:

- overnatting
- servering
- opplevelser
- transport
- formidling

De fem bransjene leverer viktige tjenestefunksjoner både for tilreisende og til lokalbefolkningen.

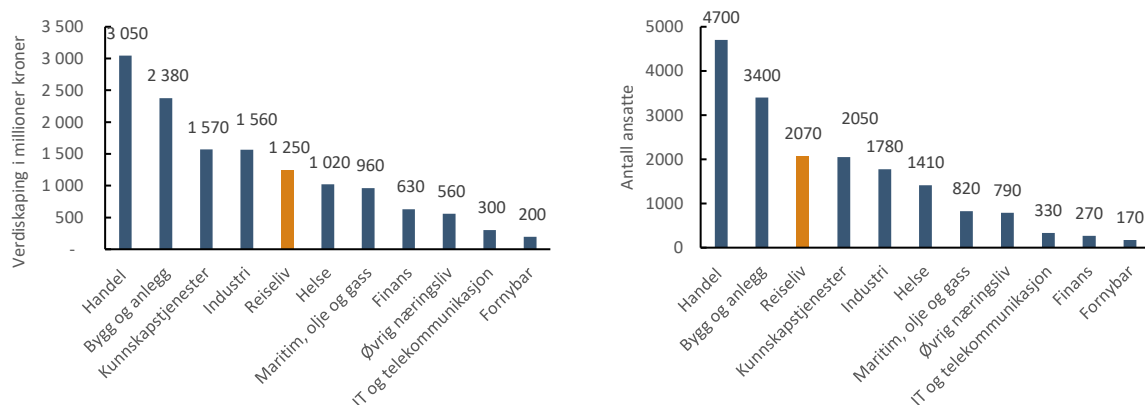
For å forstå betydningen av reiselivsnæringen i Sandefjord, er det formålstjenlig å sammenligne med andre næringer i kommunen. Figur 1 viser verdiskaping og sysselsetting i regnskapspliktige foretak i Sandefjord i 2018 fordelt på næringer. Før vi viser denne statistikken, presenterer vi i boksen nedenfor begrepet verdiskaping.

#### **Verdiskaping:**

**Verdiskaping er den verdiøkningen en vare eller tjeneste får i hvert ledd i verdikjeden, og defineres som salgsinntekt fratrukket innkjøpskostnad.**

Verdiskaping er et godt størrelsesmål av to grunner. For det første unngår man dobbelttelling av varer og tjenester nedover i verdikjeden, noe som gjør det meningsfullt å sammenligne verdiskaping på tvers av næringer. Dessuten gir verdiskaping et godt bilde på den samfunnsmessige avkastningen av næringsvirksomheten. Det skyldes at verdiskapingen viser hvor mye som blir igjen til å lønne de viktigste interessentene (stakeholders) i næringen, det vil si de ansatte gjennom lønn, eierne av bedriftene i form av overskudd, samt kommunene og staten gjennom skatter og avgifter.

**Figur 1: Verdiskaping (t.v.) og sysselsetting (t.h.) i rapporteringspliktige foretak i Sandefjord i 2018, fordelt på næringer.**  
Kilde: Menon Economics 2020

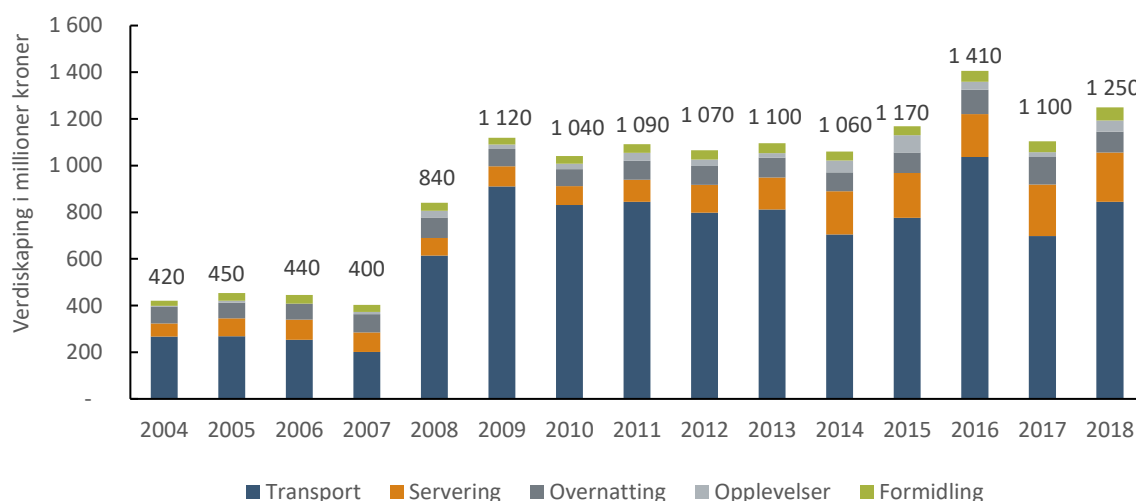


Som figurene over viser, er handel den største næringen i Sandefjord, målt i både verdiskaping og i sysselsetting. Reiselivsnæringen ligger «midt på treet» når det gjelder verdiskaping, med en verdiskaping på omkring 1,3 milliarder kroner i 2018. Reiselivet i Sandefjord utgjorde nærmere 10 prosent av næringslivets totale verdiskaping i Sandefjord i 2018. Målt i antall ansatte er reiselivsnæringen den tredje største næringen, og utgjorde i 2018 omkring 11 prosent av de ansatte i næringslivet i Sandefjord.

#### 1.4. Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord

Figur 2 viser utvikling i verdiskaping i reiselivsnæringen i Sandefjord fra 2004 til 2018, fordelt på de fem reiselivsbransjene (transport, servering, overnatting, opplevelser og formidling).

**Figur 2: Verdiskaping i reiselivsnæringen i Sandefjord 2004-2018, fordelt på reiselivsbransjer.** Kilde: Menon Economics 2020

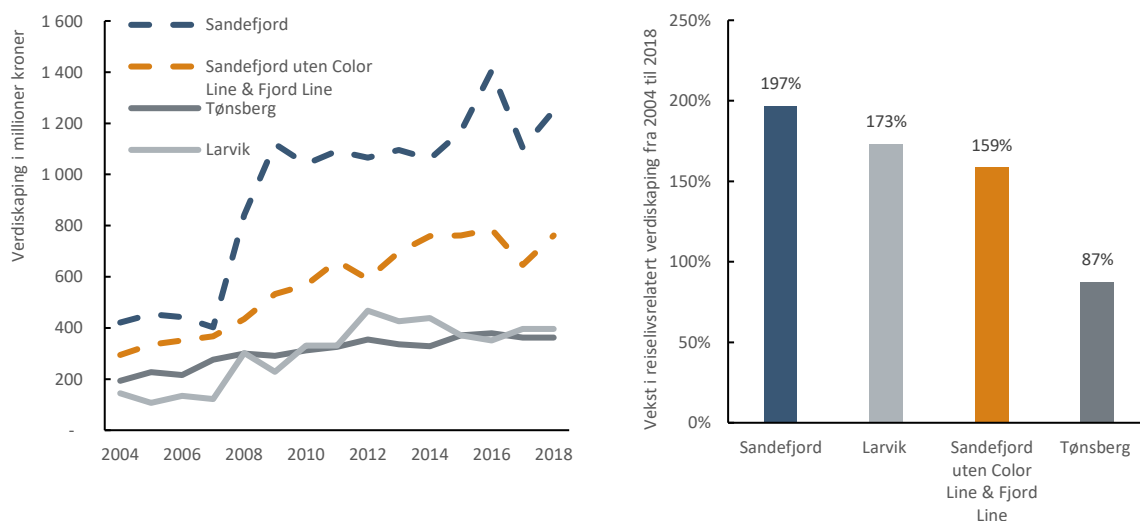


Total verdiskaping i reiselivsnæringen i Sandefjord i 2018 var på 1,2 milliarder kroner. Det er Color Line, Widerøe og Fjord Line som står for mesteparten av den reiselivsrelaterte verdiskapingen, tilsvarende nærmere 65 prosent av den totale reiselivsrelaterte verdiskapingen i 2018. Som det går frem av figuren, er det et markant hopp i

reiselivsrelatert verdiskaping fra 2007 til 2008. Hovedårsaken til dette er at Color Line Transport ble etablert i Sandefjord i 2007, og har siden da bidratt til økt reiselivsrelatert verdiskaping.<sup>1</sup>

For å få et bedre bilde av hvilken verdi reiselivsnæringen har for Sandefjord, har vi sammenlignet utviklingen i reiselivsrelatert verdiskaping i Sandefjord med Larvik og Tønsberg, som vist i Figur 3.

**Figur 3: T.v.: Utvikling i reiselivsrelatert verdiskaping i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg. T.h.: Vekst i reiselivsrelatert verdiskaping fra 2004 til 2018 i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg. Kilde: Menon Economics 2020**



Som det går frem av figurene, har Sandefjord den høyeste reiselivsrelaterte omsetningen blant byene. Videre har Sandefjord også den høyeste veksten i verdiskaping i perioden 2004 til 2018.

Til tross for at Sandefjord, ekskludert rederiene, har en gjennomgående høyere reiselivsrelatert verdiskaping sammenlignet med Larvik, har Larvik opplevd en høyere total vekst fra 2004 til 2018, som vist i Figur 3 til høyre. Sandefjord, inkludert rederiene, har opplevd den høyeste veksten og Tønsberg den laveste.

### 1.5. Fergepassasjerenes forbruk

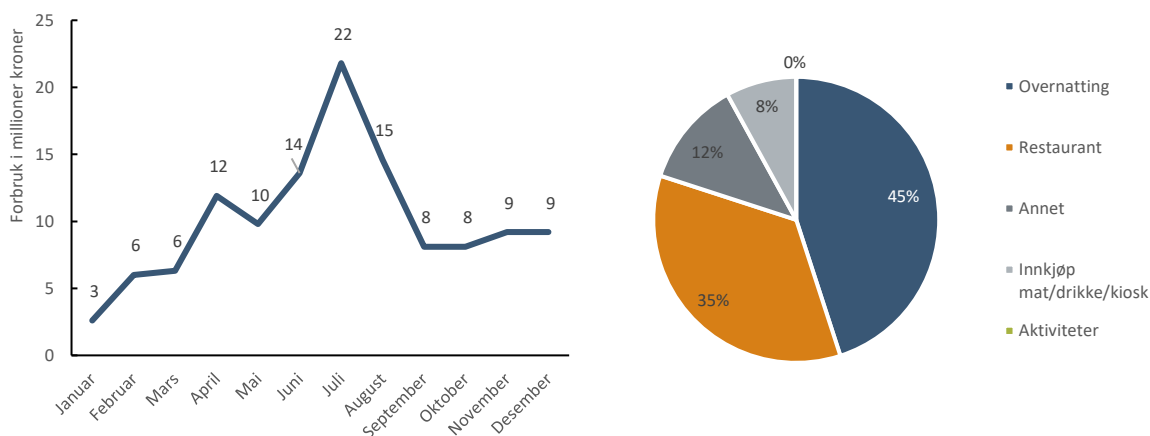
For å kartlegge fergepassasjerenes forbruk, har vi intervjuet rundt 260 passasjerer. Intervjuene ble gjennomført i februar 2020. Basert på deres svar har vi estimert forbruket til fergepassasjerene i Sandefjord i 2019.<sup>2</sup> Figur 4 viser fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord i 2019, både fordelt på måned og på reiselivssegment.

<sup>1</sup> Verdiskaping er en bedrift sin omsetning fratrukket kjøp av varer og tjenester. Det betyr samtidig at bedriftens verdiskaping tilsvarer lønnskostnader og EBITDA (driftsresultat før renter, skatt og av- og nedskrivninger). Når driften (regnskapet) til Color Line Transport registreres i Sandefjord, vil også tilhørende omsetning, verdiskaping og sysselsetting registreres i Sandefjord. Økt reiselivsrelatert omsetning som følge av etablering av Color Line Transport i Sandefjord, har dermed ført til økt reiselivsrelatert verdiskaping. Antall sysselsatte registrert i Color Line i Sandefjord opplevde en marginal økning som følge av etableringen av Color Line Transport i Sandefjord.

<sup>2</sup> Utregning: 260 passasjerer. Basert på intervjuene er gjennomsnittlig forbruk i Sandefjord for passasjerer som reiser på en ukedag 25 kroner og for passasjerer som reiser i en helg 127 kroner. Gjennomsnittlig forbruk per passasjer blir dermed rundt 69 kroner. Ettersom tilreisende om sommeren ofte bruker mer penger, har vi justert gjennomsnittsforkbruket i sommermånedene (april, mai, juni, juli og august) til å være 30 prosent høyere per person, tilsvarende



**Figur 4: T.v.: Fergepassasjerers forbruk i Sandefjord i 2019 fordelt på måned (i millioner kroner). T.h: Fergepassasjerenes totale forbruk i 2019 fordelt på reiselivssegment (andel brukt på de ulike segmentene). Kilde: Intervju med fergepassasjerer, Sandefjord kommune, rederiene og Menon Economics 2020**



Gjennomsnittsforkruket per passasjer er ifølge våre beregninger på om lag 70 kroner i vintermånedene og 90 kroner i sommermånedene. Flesteparten av passasjerene bruker relativt lite penger i Sandefjord i forbindelse med fergeturen. Gjennomsnittsforkruket trekkes altså vesentlig opp av at noen passasjerer, ofte passasjerer som overnatter i Sandefjord i forbindelse med reisen, bruker relativt mye penger. Som vist i figuren til høyre, bruker passasjerene mest penger på overnatting etterfulgt av restaurant/servering. Dette er i hovedsak tilknyttet hotellovernatting, men det er nærliggende å tro at en del av forbruket også knytter seg til AirBnB og camping-overnatting. I intervjurunden oppgir hotellene at de ikke har en oversikt over hvor stor andel av omsetningen fergepassasjerene utgjør, men at forbruket til fergepassasjerene er noenlunde likt andre turistgrupper; noen legger igjen mye penger, andre mindre.

### 1.6. Rederienes kjøp av varer og tjenester, samt betaling av havneavgifter

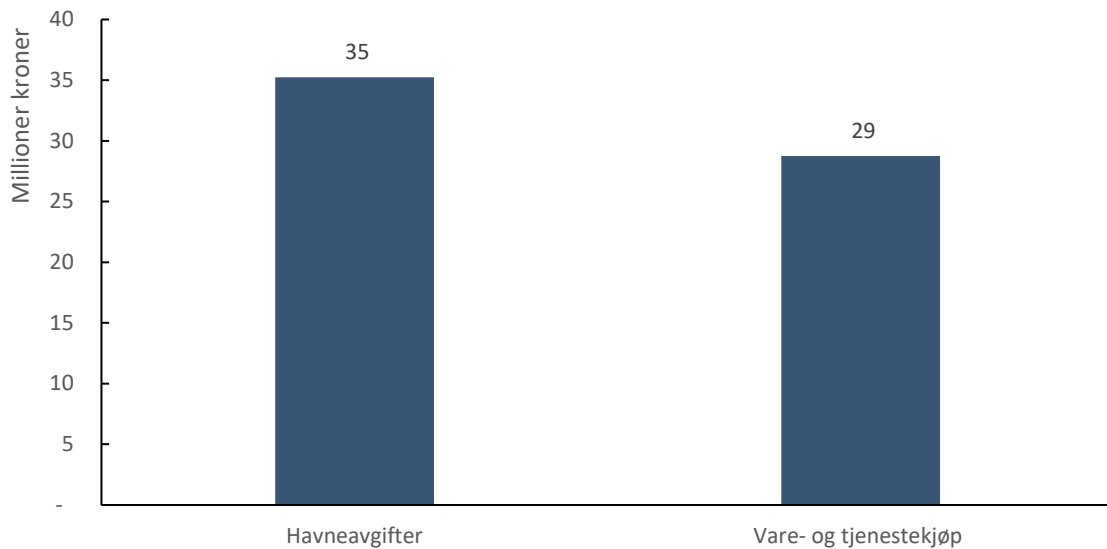
For å estimere effektene av rederienes aktivitet på næringslivet i Sandefjord, har vi fått data om innkjøp fra Color Line. Basert på disse dataene har vi estimert innkjøpene for Fjord Line.

Data om rederienes betaling av havneavgifter er innhentet fra Sandefjord kommune. For 2019 estimerer Menon at rederienes totale innkjøp og havneavgifter summerte seg til 64 millioner kroner, som vist i Figur 5.

---

*et gjennomsnittlig forbruk på i underkant av 90 kroner per passasjer. Ved å multiplisere dette med antall passasjerer i de ulike månedene, har vi estimert fergepassasjerenes forbruk.*

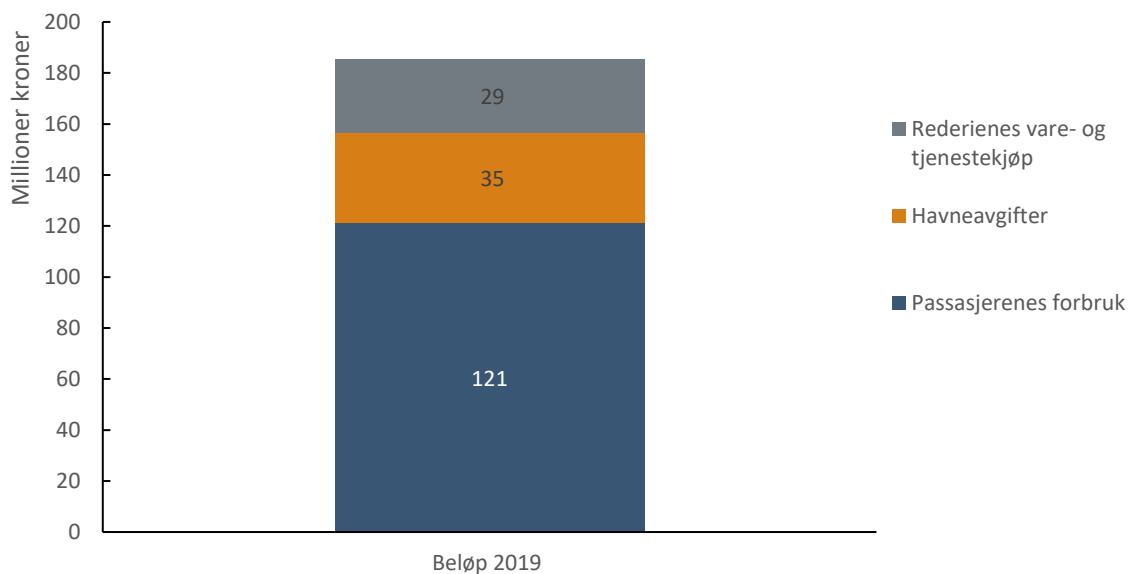
Figur 5: Rederienes estimerte forbruk i 2019. Kilde: Sandefjord havn/kommune, rederiene & Menon Economics 2020



Rederiene har en del faste kostnader knyttet til fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad som består i havneavgifter og kjøp av diverse varer og tjenester når de ligger til kai. Sandefjord havn formidler det meste av tjenestene. Havneavgiftene til Sandefjord havn utgjorde omkring 35 millioner kroner i 2019 og rederienes vare- og tjenestekjøp i Sandefjord rundt 29 millioner kroner i 2019.

Fergepassasjerene og rederienes totale forbruk i Sandefjord er dermed i overkant av 185 millioner kroner. Fordelingen er vist i Figur 6.

Figur 6: Fergepassasjerer og rederienes samlede forbruk i Sandefjord. Kilde: Menon Economics 2020, Sandefjord kommune, rederiene

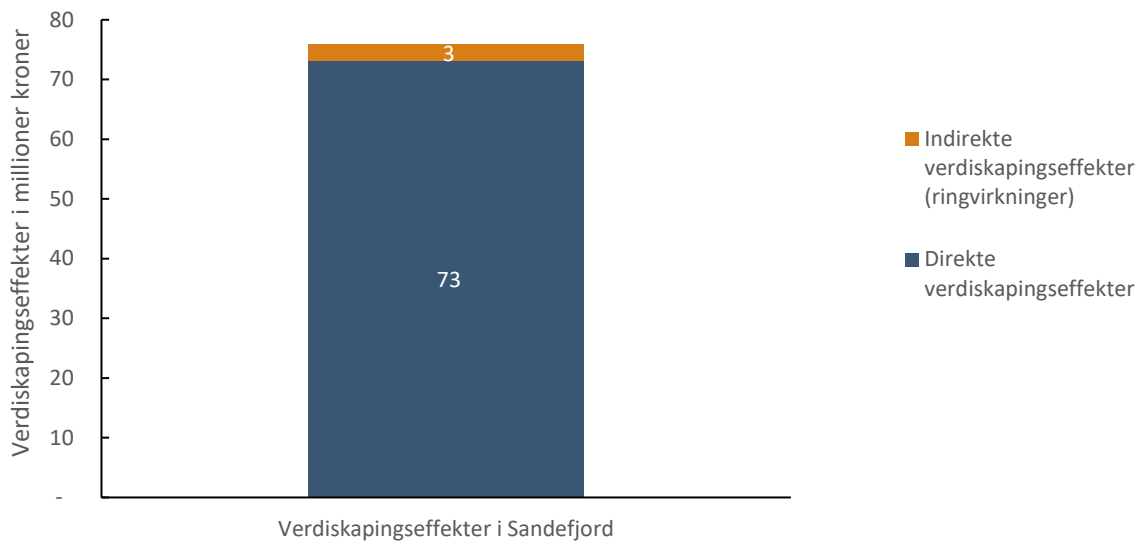


De 185 millionene er omsetning som tilfaller Sandefjord direkte, både til bedriftene der fergepassasjerene og rederiene gjør sine innkjøp og Sandefjord havn. I det videre kaller vi denne omsetningen for fergedriftrelatert omsetning.

## 1.7. Økonomiske virkninger av fergedriften

For å si noe om betydningen av en økonomisk aktivitet, er vi som regel opptatt av den delen av omsetning som bidrar til verdiskaping. Som vist over var fergepassasjerene og rederienes samlede forbruk i næringslivet i Sandefjord kommune i 2019 på totalt 185 millioner kroner. Denne fergedriftsrelaterte omsetningen førte til nærmere 76 millioner kroner i verdiskaping som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Figur 7 viser hvordan verdiskapingseffekten fordeler seg på direkte verdiskaping og indirekte verdiskaping (ringvirkninger).<sup>3</sup>

**Figur 7: Totale verdiskapingseffekter fra fergedriften i Sandefjord i 2019, som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Kilde: Menon Economics 2020**



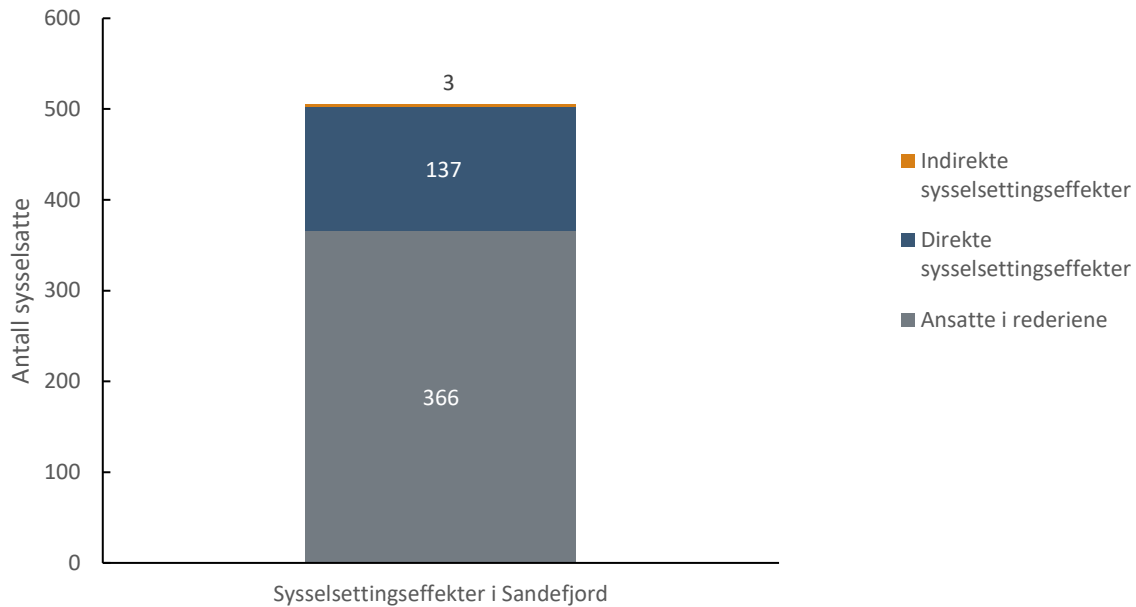
De direkte verdiskapingseffektene er på omkring 73 millioner kroner. Dette er verdiskaping som tilfaller næringslivet i Sandefjord direkte, nærmere sagt verdiskaping i bedriftene der fergepassasjerer og rederier legger igjen penger direkte. Dette er eksempelvis på hotellene, restaurantene eller i butikkene i Sandefjord. De indirekte verdiskapingseffektene i næringslivet i Sandefjord er på nærmere 3 millioner kroner. Dette er verdiskaping som tilfaller underleverandører i Sandefjord, eksempelvis lokale regnskapsførere for hotell og matgrossister som selger til restaurantene.

Bedriftene i Sandefjord mottar også leveranser fra bedrifter lokalisert i andre kommuner enn i Sandefjord. Det betyr at aktiviteten tilknyttet fergedriften i Sandefjord kommune, nærmere bestemt forbruket til fergepassasjerene i Sandefjord og rederienes innkjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune, bidrar til verdiskaping i andre kommuner også. Dersom vi inkluderer disse verdiskapingseffektene, blir de indirekte verdiskapingseffektene vesentlig høyere, tilnærmet 47 millioner kroner. Omkring 11 prosent av de indirekte verdiskapingseffektene tilfaller Oslo kommune, etterfulgt av seks prosent i Sandefjord kommune. Nærmere 75 prosent av de indirekte verdiskapingseffektene fordeler seg utover kommuner i resten av landet.

<sup>3</sup> De totale verdiskapingseffektene fra fergedriften er høyere enn det som er vist i figuren. I denne analysen har vi kun inkludert rederiene og fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord kommune. Både rederiene og fergepassasjerene har forbruk i andre kommuner/byer enn Sandefjord, eksempelvis i Strømstad. Det betyr at verdiskapingseffekten fra fergedriften er større enn det som er vist her. Fokuset i denne analysen er imidlertid hvilken effekt fergedriften har på næringslivet i Sandefjord kommune, og vi har dermed kun inkludert forbruk registrert i Sandefjord.

For å betjene etterspørselen fra fergepassasjerene og fra rederiene behøves det arbeidskraft. Basert på regionale forholdstall mellom omsetning og antall ansatte, har Menon beregnet sysselsettingseffektene av fergedriften i Sandefjord som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Sysselsettingseffektene fordeler seg som vist i Figur 8.<sup>4</sup>

**Figur 8: Totale sysselsettingseffekter fra fergedriften i Sandefjord i 2019, som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune.**  
Kilde: Menon Economics 2020



De totale sysselsettingseffektene er på i overkant av 500 sysselsatte. I overkant av 70 prosent av sysselsettingseffektene er de ansatte i rederiene, tilsvarende 366 sysselsatte.<sup>5</sup> De direkte sysselsettingseffektene tilsvarer omkring 137 arbeidsplasser. Dette er arbeidsplasser i bedrifter hvor fergepassasjerer og rederier legger igjen penger direkte, eksempelvis på hotell eller på restauranter. De indirekte sysselsettingseffektene er effekter hos underleverandører, eksempelvis hos matgrossister lokalisert i Sandefjord som leverer varer til restaurantene.

Vi gjør oppmerksom på at vi i analysen av sysselsettingseffekter ikke har beregnet effekter av de havneavgifter fergerederiene betaler til Sandefjord havn. Disse inntektene går til å drifte havnen, men overskudd av driften kan også brukes til å finansiere øvrig drift av kommunen.

<sup>4</sup> De totale sysselsettingseffektene fra fergedriften er høyere enn det som er vist i figuren. I denne analysen har vi kun inkludert rederiene og fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord kommune. Både rederiene og fergepassasjerene har forbruk i andre kommuner/byer enn Sandefjord, eksempelvis i Strømstad. Det betyr at sysselsettingseffekten fra fergedriften er større enn det som er vist her. Fokuset i denne analysen er imidlertid hvilken effekt fergedriften har på næringslivet i Sandefjord kommune, og vi har dermed kun inkludert forbruk registrert i Sandefjord..

<sup>5</sup> Tall fra Color Line er hentet direkte fra rederiet selv. Det er høyere enn hva som er oppgitt i deres regnskapsdata og det som ligger til grunn i Menons regnskapsdatabase. Antall ansatte i Fjord Line er basert på deres regnskapstall (registrert i Menons regnskapsdatabase), men antallet er korrigert for innpendling i region (SSB).

## **1.8. Vil effektene bli større eller mindre dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord?**

Bakgrunnen for denne utredningen er at Sandefjord kommune skal vurdere hvorvidt de skal forlenge tilbudet om fergetrafikk også etter 2025. I tråd med oppdragsbeskrivelsen vurderer vi derfor hvordan en slik beslutning vil påvirke de effekter vi har beregnet av fergetrafikken i dag. Vi vil understreke at en slik analyse er komplisert, og at usikkerheten i analysen er betydelig. Vi velger derfor å føre drøftelsen på et teoretisk og konseptuelt nivå. Vi kvantifiserer ikke effektene.

### **1.8.1. Ansatte i rederiene og på fergene vil trolig fortsette å bo i Sandefjord selv om fergetrafikken blir flyttet**

Selv om fergetrafikken skulle legges ned i Sandefjord, er det ikke grunn til å anta en massiv flytting. Bakgrunnen for dette er at alternative steder fergene kan gå fra er i relativt kort geografisk avstand til Sandefjord. Å flytte er en stor beslutning. Det er lite trolig at en betydelig andel av ansatte i rederiene som i dag bor i Sandefjord vil velge å flytte dersom fergetrafikken flyttes fra Sandefjord. Jo lenger bort fra Sandefjord et eventuelt nytt tilbud etableres, jo større er sannsynligheten for at rederiansatte i Sandefjord vil flytte dersom fergetrafikken i Sandefjord legges ned. Videre er det grunn til å anta at unge i etableringsfasen har større tilbøyelighet til å flytte enn eldre og etablerte. På sikt kan det imidlertid være mulig at den ferge relaterte sysselsettingen i Sandefjord vil reduseres som følge av en eventuell flytting. Dette skyldes at tilflytting til Sandefjord som følge av rederidriften vil reduseres. Videre vil rederiene ved en flytting av fergedriften ikke lenger ha incentiver til å ansette personer fra Sandefjord ut fra et mulig ønske om å skape ringvirkninger i den byen de opererer fergen fra.

### **1.8.2. Fergerederienes kjøp av varer og tjenester i Sandefjord**

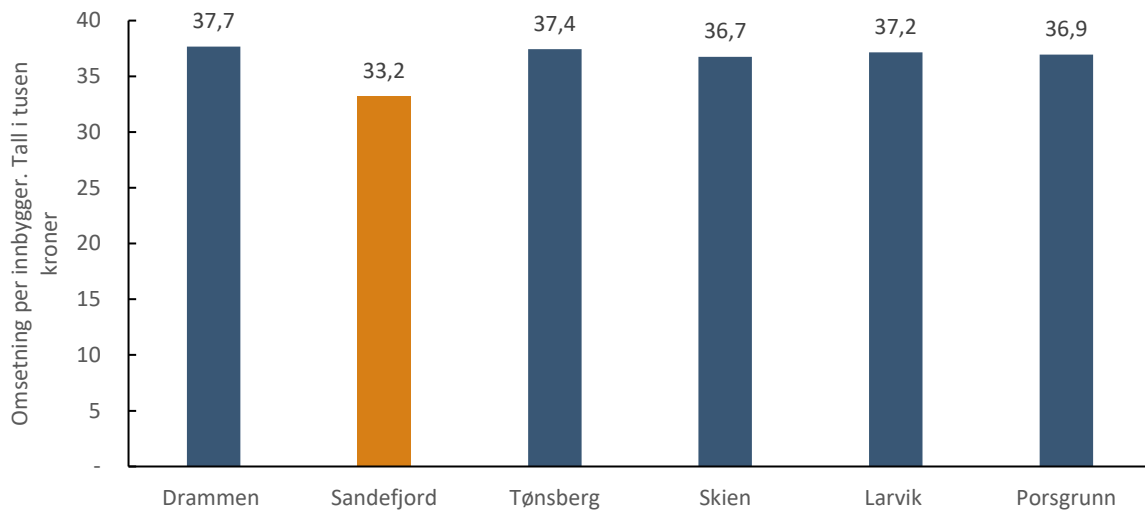
Sammenlignet med rederienes totale innkjøp, er deres innkjøp i Sandefjord relativt beskjedent. Som profesjonelle innkjøpsorganisasjoner velger rederiene trolig de leverandører som gir den forventede kvalitet til lavest mulig pris. De leverandører som er fra Sandefjord vil trolig også kvalifisere seg som leverandører ved en eventuell flytting av aktiviteten. Det er derfor trolig at en betydelig del av kjøpene vil videreføres også ved en nedleggelse av fergeaktiviteten i Sandefjord. Samtidig ser vi av innkjøpene til Color Line at de også foretar en del sponsering av lokalt idretts- og kulturliv. En nedleggelse av fergeaktiviteten vil derfor trolig redusere omfanget av rederienes kjøp noe.

### **1.8.3. Uvisst hvordan omfanget av konsumrelatert varekjøp vil påvirkes**

Halvparten av fergepassasjerene som deltok i intervjurunden svarte at hovedgrunnen til at de reiser med fergen mellom Sandefjord og Strømstad er grunnet de gode tilbudene. Gjennom fergetilbudet får passasjerene mulighet til å handle billigere varer enten i Sverige eller om bord på ferga. Alternativet til å bruke penger på å kjøpe varene enten i Sverige eller på ferga er at de hadde kjøpt varene i Norge. Et sentralt spørsmål er derfor om summen av virkninger for næringslivet i Sandefjord hadde vært positivt eller negativt dersom fergetilbudet fra Sandefjord legges ned.

For å få et bilde over handlingsmønsteret til innbyggerne i Sandefjord, samt om fergedriften bidrar til en handelslekkasje i Sandefjord kommune, har vi sammenlignet omsetning i butikkhandel (matvarer, vin og brennevin)<sup>6</sup> per innbygger i Sandefjord med Drammen, Tønsberg, Skien, Larvik og Porsgrunn, som vist i Figur 9.

**Figur 9: Omsetning (butikkhandel; matvarer, vin og brennevin) per innbygger i Sandefjord i 2018 sammenlignet med andre byer. Kilde: Menon Economics 2020**



Resultatene viser at omsetning per innbygger i Sandefjord er lavere enn for de andre byene. Basert på besvarelsene til fergepassasjerene er det imidlertid grunn til å anta at flesteparten av de som reiser med fergen er prissensitive.

For å vurdere hvorvidt en nedleggelse av fergedriften vil bidra til å begrense den handelslekkasje som foregår ved at personer fra Sandefjord bruker inntekten sin i Sverige, må vi vurdere hvilke alternativer personer fra Sandefjord har for reiser til Sverige, samt hvor prissensitive personer fra Sandefjord som reiser i dag er. For å handle i Sverige finnes det to hovedalternativer å reise på:

- 1) Bil med ferge mellom Horten og Moss
- 2) Fergetrafikk fra en annen by enn Sandefjord

Å reise med bil og ferge fra Horten i dag er raskere enn å reise fra Sandefjord til Strømstad med en av fergene fra Sandefjord. At fergene mellom Sandefjord og Strømstad likevel velges, skyldes følgelig at dette alternativet er rimeligere, at en får bedre tilbud på kjøp av varer, at en slipper å kjøre eller at det for de konsumentene som velger dette alternativet er hyggeligere. Dersom Sandefjord kommune velger å avvikle fergetrafikken fra om lag 2025, er det grunn til å anta at andre byer vil tilby havnekapasitet for å dekke etterspørselen rederiene har etter havnetjenester i forbindelse med fergeaktiviteten. Det er nærliggende å anta at Color Line vil flytte aktiviteten til Larvik, mens Fjord Line kan flytte aktiviteten til Langesund. En vedtatt nedleggelse av tilbudet i Sandefjord vil altså trolig bidra til at aktiviteten flyttes til nærliggende områder.

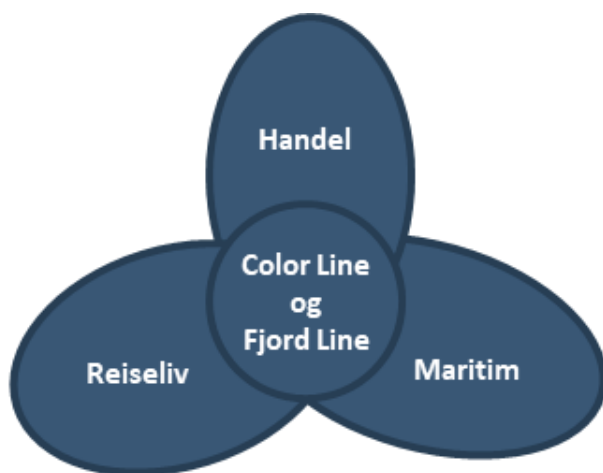
<sup>6</sup> Dette er basert på Menons regnskapsdatabase. Vi har inkludert bedrifter som tilfaller følgende av SSBs næringskoder: 47111 - Butikkhandel med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler (eksempler på bedrifter som inngår her er Coop, ICA, Kiwi og Meny). 47251 - Butikkhandel med vin og brennevin. Her inngår eksempelvis vinmonopolet.

Høy prissensitivitet i kombinasjon med tilstedeværelsen av eksisterende alternativ reisemåte til Sverige og høy sannsynlighet for opprettelse av nye ruter fra andre byer, indikerer at den handelslekkasje som i dag trolig eksisterer delvis på grunn av fergene i liten grad vil tettes ved en nedleggelse av fergetilbudet fra Sandefjord. På den ene siden er det nærliggende å tro at en del av de som reiser med fergene vil reise sjeldnere dersom fergedriften flyttes til en annen by, og dermed konsumere mer i Sandefjord sentrum. På den andre siden er det en relativt prissensitiv gruppe som reiser med fergene, og det er lite trolig at de kommer til å legge igjen tilsvarende beløp som de bruker på fergene i Sandefjords butikker og på vinmonopolet dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord. Ved en nedleggelse av fergedriften vil Sandefjord trolig miste all omsetning knyttet til reisen som personer utenfor Sandefjord i dag legger igjen i byen.

#### 1.8.4. Negative klynge- og skalaeffekter

En klynge kan defineres på følgende måte: «*geografisk samling av bedrifter som er koblet sammen gjennom komplementaritet eller likhet i behov og som gjennom dette realiserer eksterne stordriftsfordeler*» (Jakobsen, 2008). Næringslivet i Sandefjord består av selskaper som utgjør både en maritim- og en reiselivsrelatertklynge. Det er vanlig at selskaper opererer innen flere næringer. Color Line og Fjord Line opererer i flere næringer, blant annet handels-, maritim- og reiselivsnæringen.<sup>7</sup> Dette er illustrert i Figur 10.

Figur 10 Illustrasjon av hvordan Color Line og Fjord Lines omsetning kan knyttes til både handels-, maritim-, og reiselivsnæringen. Kilde: Menon Economics 2020



Dersom fergedriften legges ned, kan dette på sikt ha negative effekter for samtlige næringsklynger. En potensiell flytting av fergedriften vil kunne påvirke de andre bedriftene i klyngen. Denne effekten vil imidlertid være moderat. Dersom fergedriften flyttes til en annen by, vil dette påvirke de bedriftene rederiene kjøper varer og tjenester av, samt hoteller og restauranter hvor fergepassasjerer legger igjen penger. Det er også en del maritime bedrifter i Sandefjord som drar nytte av å ha de to store fergereferiene i byen.

---

<sup>7</sup> For å unngå overlapp i regnskapstallene er Color Line og Fjord Line i denne rapporten inkludert i reiselivsnæringen.

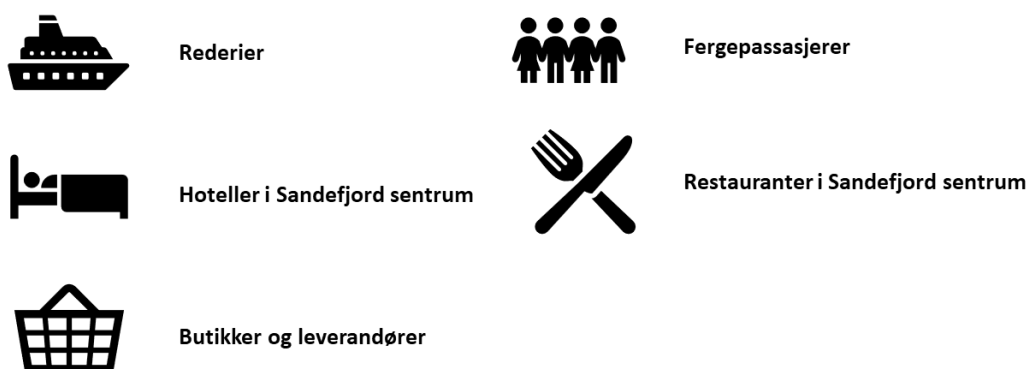
## 2. Metode

I dette kapitlet går vi nærmere inn på de metodene og dataen som er benyttet i analysen.

### 2.1. Intervjuer med relevante aktører

Intervjuer med relevante aktører er en viktig del av datagrunnlaget. Gjennom intervjuene har vi innhentet relevant informasjon om fordeler og ulemper tilknyttet fortsatt fergedrift fra Indre Havn. Vi har gjennomført intervjuer med ulike aktører i Sandefjord kommune. Noen av intervjuobjektene fikk spørsmålene tilsendt skriftlig, da de ikke hadde mulighet til å svare på spørsmålene muntlig. Figur 11 viser hvilke aktører vi har intervjuet.

Figur 11: Oversikt over aktører som er intervjuet<sup>8</sup>. Kilde: Menon Economics 2020



Formålet med å intervjuer rederiene var å kartlegge rederienes kjøp av varer og tjenester tilknyttet fergedriften, kvalitetssjekke at bildet av fergepassasjerenes forbruk var realistisk, samt å høre deres tanker rundt deres omdømme og samfunnsbidrag i Sandefjord.

Formålet med å intervjuer fergepassasjerene var å kartlegge deres kjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune. Kjøpene er avhengig av om passasjerene kommer kortveis eller langveis fra og det var dermed viktig å skille mellom følgende intervjugrupperinger:

1. **Lokale Sandefjordinger:** Denne gruppen vil mest sannsynlig bruke minimalt med penger i Sandefjord tilknyttet fergeturen. Bakgrunnen for dette er at de bor i Sandefjord, de trenger ikke overnatting og vil mest sannsynlig planlegge slik at de kan gå/kjøre rett om bord på fergen. Det kan være grunn til å tro at denne gruppen ville brukt mer penger i Sandefjord dersom ferjen ikke gikk fra Sandefjord og at det er noe handelslekkasje i forbindelse med fergedriften.
2. **Dagsturister med fergen som ikke er innbyggere:** Denne gruppen vil også bruke minimalt med penger i Sandefjord tilknyttet fergeturen. Bakgrunnen for dette er at de ikke trenger hotellovernatting da de kun er på gjennomreise. Videre vil flere legge opp ruten slik at de kjører rett om bord på fergen. Det kan allikevel hende at de legger igjen noe penger, eksempelvis på bensin, en pølse på bensinstasjonen eller lignende.

---

<sup>8</sup> Intervjuguider finnes i vedlegg.



3. **Overnattingsturister:** Fergepassasjerer som overnatter i Sandefjord legger igjen mer penger enn den ovennevnte gruppen. De bruker penger hovedsakelig på overnatting og restaurantbesøk.

Intervjuene med fergepassasjerene ble gjort om bord på skipene. Vi dekket alle tre skipene og tok to turer tur-retur Sandefjord-Strømstad. Én av turene var på en onsdag og den andre på en fredag, slik at vi skulle dekke både en hverdag og en helgedag. Ettersom intervjuene ble foretatt om vinteren (februar), har vi oppjustert forbruks-tallene i sommermånedene i samråd med Sandefjord kommune og rederiene, da fergepassasjerene legger igjen mer penger i sommermånedene sammenlignet med i vintermånedene.

Formålet med å intervjuer hoteller, restauranter, butikker og andre aktører i Sandefjord kommune var å kartlegge mer detaljert hvor mye penger tilreisende legger igjen i Sandefjord, samt i hvilken grad rederiene og fergepassasjerene er en viktig inntektskilde for de ulike aktørene.

## 2.2. Besøks-, forbruks- og ringvirkningsanalyse

Basert på informasjon innhentet fra intervjuene og data fra Menons regnskapsdatabase, vil vi beregne de økonomiske virkninger fra fergedriften i Indre havn, deriblant omsetning, verdiskaping og sysselsetting.

Dette gjøres ved hjelp av ringvirkningsmodellen ITEM<sup>9</sup>. På den måten vil vi få et anslag på hvor stor andel av virkninger nedover i verdikjeden som havner i Sandefjord, som vist Figur 12.

Figur 12: Oversikt over kilder til ringvirkninger for Sandefjord av fergeaktiviteten. Kilde: Menon Economics 2020



Input i modellen er som vist i figuren over rederienes innkjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune og fergeturistenes forbruk i Sandefjord kommune. Ringvirkningsmodellen beregner de økonomiske virkningene av fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad, da med tanke på direkte økonomiske virkninger og ringvirkninger videre i verdikjeden. For å kunne si noe om betydningen av en økonomisk aktivitet er vi som regel opptatt av den delen av omsetning som bidrar til lokal verdiskaping, i tillegg til arbeidsplasser.

<sup>9</sup> Mer informasjon om Menons regnskapsdatabase og ITEM i vedlegg 4.

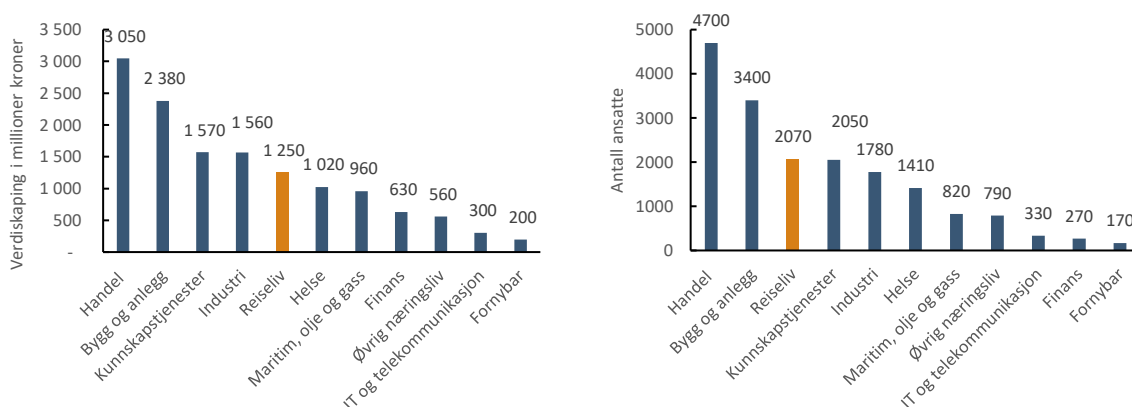
### 3. Reiselivsnæringen i Sandefjord

I dette kapitlet analyserer vi reiselivsnæringen i Sandefjord og viser status og utvikling i reiselivsbedriftenes nøkkeltall<sup>10</sup>. Reiselivsnæringen kan deles inn i fem ulike bransjer: overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling (som reisebyråer og bookingportaler). Varer og tjenester fra disse bransjene bidrar til å dekke de mest sentrale behovene i forbindelse med en reise. De fem bransjene leverer også viktige tjenestefunksjoner til lokalbefolkningen som går på restaurant, kino eller tar en taxi hjem fra byen og lignende. Reiselivsnæringen har flere funksjoner og påvirkes av aktivitet både fra tilreisende og fra innbyggere i Sandefjord.

#### 3.1. Reiselivsnæringen i Sandefjord i dag

For å forstå reiselivsnæringen i Sandefjords betydning, er det nødvendig å se hvor stor denne næringen er sammenlignet med andre næringer. Figur 13 viser verdiskaping og antall ansatte i regnskapspliktige foretak i reiselivsnæringen og det øvrige næringslivet i Sandefjord i 2018.<sup>11</sup>

Figur 13: Verdiskaping (t.v.) og sysselsetting (t.h.) i rapporteringspliktige foretak i Sandefjord i 2018, fordelt på næringer. Kilde: Menon Economics 2020



Som figuren over til venstre viser, er handel den største næringen i Sandefjord, med i overkant av 3 milliarder kroner i verdiskaping i 2018. Reiselivsnæringen ligger midt på treet, med en verdiskaping på nærmere 1,3 milliarder kroner i 2018. Reiselivet i Sandefjord utgjorde nærmere 10 prosent av næringslivets totale verdiskaping i Sandefjord i 2018. Målt i antall ansatte er reiselivsnæringen i Sandefjord den tredje største næringen, som vist i figuren over til høyre. I 2018 var det i overkant av 2000 ansatte i reiselivsnæringen, noe som utgjør omkring 11 prosent av de ansatte i næringslivet i Sandefjord.

#### 3.2. Status og utvikling i reiselivsnæringen i Sandefjord

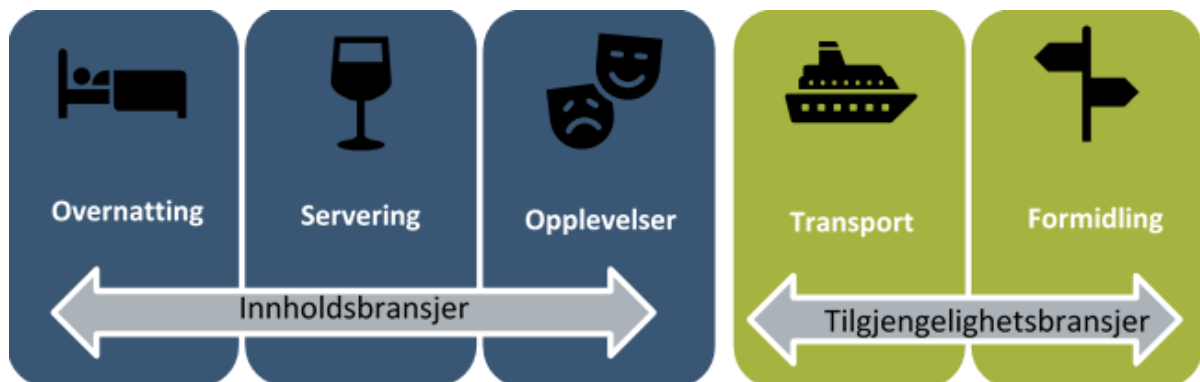
I dette kapitlet ser vi på status og utvikling innenfor en rekke nøkkeltall for reiselivsnæringen i Sandefjord samlet sett. En verdiskapingsanalyse, eller regnskapsbasert nøkkeltallsanalyse, ser reiselivet i et produktperspektiv. Her måles utviklingen i verdiskapingen og andre regnskapsstørrelser i reiselivsnæringen, i denne rapporten omsetning og sysselsetting.

<sup>10</sup> For informasjon om Menons regnskapsdatabase, se vedlegg.

<sup>11</sup> Siste tilgjengelige regnskapsår.

Det er fem bransjer som utgjør det vi definerer som reiselivsnæringen: overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Videre kan reiselivsnæringen deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene overnatting, servering og opplevelser handler om å skape et godt reiselivsprodukt på stedet som tiltrekker turister og andre. Tilgjengelighetsbransjene transport og formidling har mer en infrastruktur-funksjon ved å legge til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud. Transport og formidling er gjerne løsere knyttet til den enkelte destinasjon enn det innholdsbransjene er (Menon Economics, 2018). Figur 14 illustrerer de fem bransjene som utgjør reiselivsnæringen.

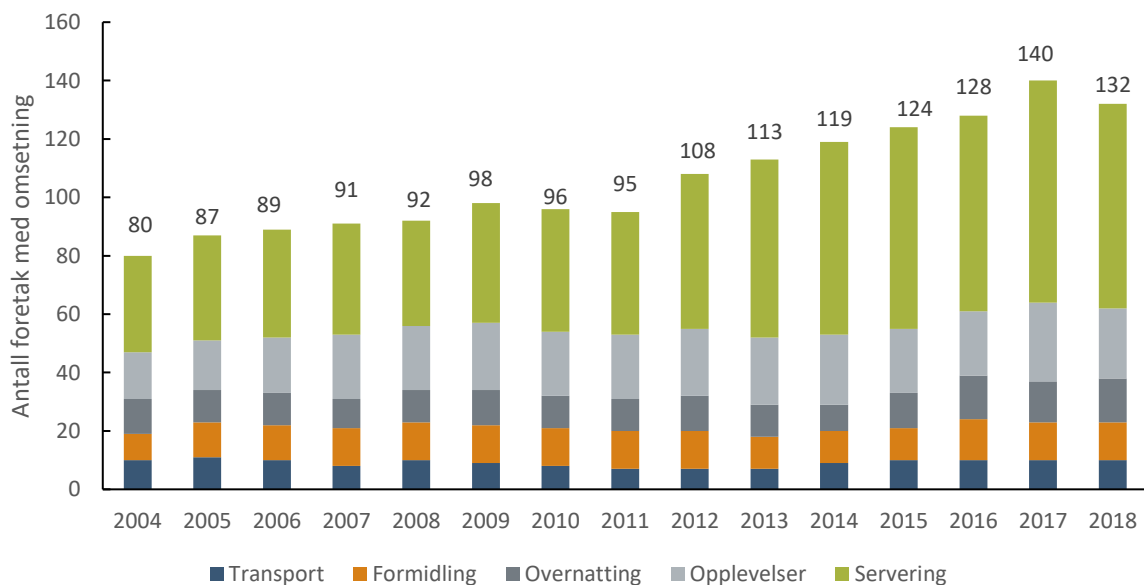
Figur 14: Illustrasjon av reiselivsbransjene overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling, som innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Kilde: Menon Economics 2020



### 3.2.1. En liten nedgang i antall reiselivsforetak i Sandefjord

I 2018 var det registrert i overkant av 130 reiselivsforetak i Sandefjord, som vist i Figur 15. Over halvparten av reiselivsbedriftene i 2018 er innen serveringsbransjen.

Figur 15: Utvikling i antall regnskapspliktige reiselivsforetak i Sandefjord, 2004-2018. Kilde: Menon Economics 2020.

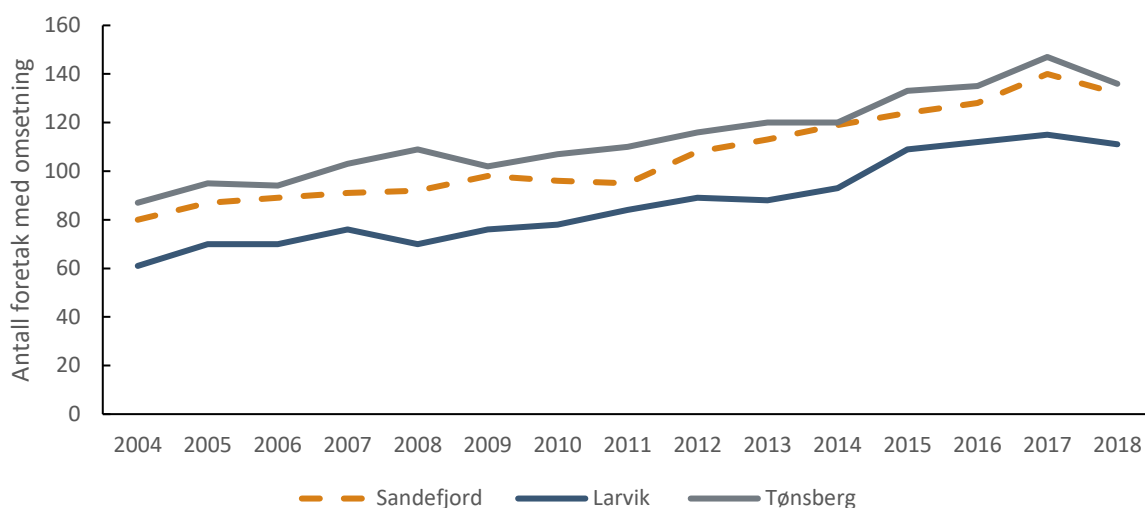


Det har vært en relativt kontinuerlig vekst i antall reiselivsbedrifter i perioden 2004 til 2018. Antall reiselivsforetak har økt fra 80 i 2004 til 132 i 2018, som vist i figuren over. Det tilsvarer en økning på 65 prosent. Fra 2017

til 2018 har det vært en liten nedgang i antall reiselivsforetak. Servering har hatt den høyeste relative veksten fra 2004 til 2018, med en drøy dobling av selskaper fra 33 til 70. Dette tilsvarer en vekst på 112 prosent. Opplevelser har også fått flere aktører, med en økning fra 16 til 24 selskaper fra 2004 til 2018. De resterende segmentene har hatt en moderat vekst i antall selskaper i perioden.

Larvik og Tønsberg er to nærliggende byer til Sandefjord. Figur 16 viser veksten i antall reiselivsforetak i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg fra 2004 til 2018.

**Figur 16: Utvikling i antall regnskapspliktige reiselivsforetak i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg, 2004-2018. Kilde: Menon Economics 2020**

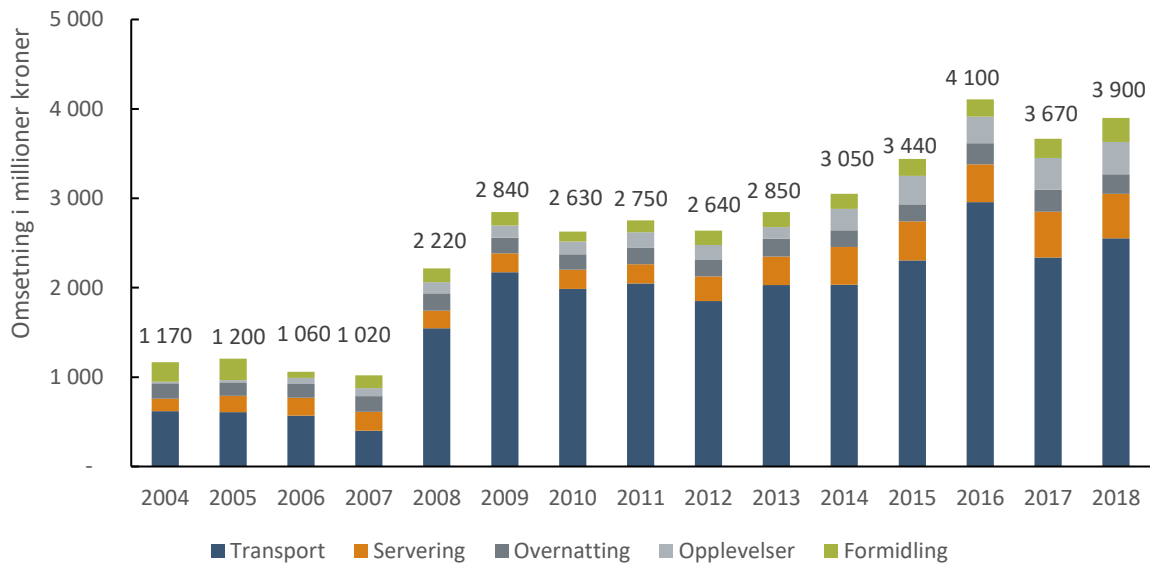


Larvik har gjennomgående færre reiselivsforetak fra 2004 til 2018. På den andre siden har Larvik hatt den største relative veksten i bedriftsetableringer, tilsvarende en vekst på i overkant av 80 prosent fra 2004 til 2018. Sandefjord har opplevd en vekst på 65 prosent og Tønsberg i overkant av 55 prosent i samme periode.

### 3.2.2. Rederiene står for store deler av omsetningen i reiselivsnæringen i Sandefjord

Omsetning er de samlede salgsinntektene til en bedrift. Omsetningen i reiselivet i Sandefjord har økt fra 1,16 milliarder kroner i 2004 til 3,9 milliarder i 2018, som vist i Figur 17. Det tilsvarer en omsetningsvekst på rundt 234 prosent.

Figur 17: Omsetning i reiselivsbransjen i Sandefjord 2004-2018. Kilde: Menon Economics 2020



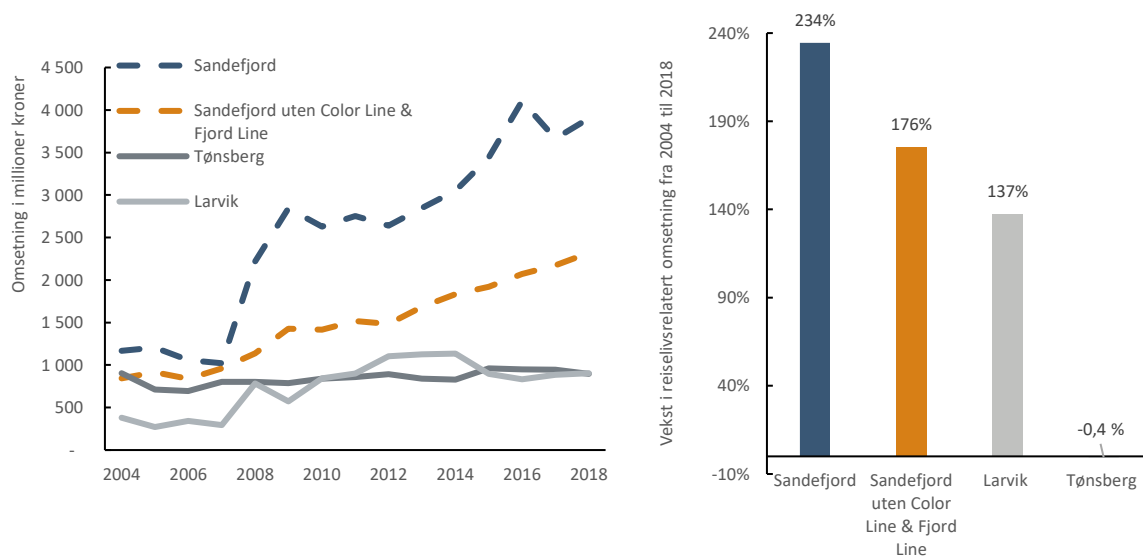
Omsetningsveksten kan skyldes volumvekst eller prisvekst. Prisveksten kan eksempelvis komme av økt kvalitet på tjenestene eller raskere vekst i etterspørselen enn tilbudet (Menon 2018). Color Line, Widerøe og Fjord Line sto for i overkant av 60 prosent av den totale reiselivsrelaterte omsetningen i Sandefjord i 2018.

Transportbransjen er den største målt i omsetning i alle år fra 2004 til 2018 og er den bransjen som har drevet veksten i næringen i Sandefjord samlet. I 2018 sto transportbransjen for 65 prosent av total omsetning. Det er særlig rederiene Color Line og Fjord Line som har bidratt til den høye omsetningen, både innen reiselivsnæringen og innen transportbransjen. Som figuren viser, er det et markant hopp i den reiselivsrelaterte omsetningen fra 2007 til 2008. Hovedårsaken til dette er at Color Line Transport ble etablert i Sandefjord i 2007, og har siden da bidratt til økt reiselivsrelatert omsetning (Color Line, 2018).<sup>12</sup>

Larvik og Tønsberg er to nærliggende byer til Sandefjord. For å se hvor viktig rederienes aktivitet er for Sandefjord, er det interessant å sammenligne reiselivsrelatert omsetning i Sandefjord med Larvik og Tønsberg. Figur 18 til venstre viser utvikling i omsetning i reiselivsnæringen i Sandefjord, både inkludert og ekskludert rederiene, sammenlignet med Tønsberg og Larvik. Figuren til høyre viser total vekst i reiselivsrelatert omsetning fra 2004 til 2018 i tilsvarende byer.

<sup>12</sup> Color Line Transport markedsfører og selger kostnadseffektive transporttjenester mellom Norge, Sverige og Danmark for enkeltpersoner, grupper og organisasjoner. I tillegg til salg av reiser og hotelloppakker inngår fraktvirksomhet.

**Figur 18: T.v.: Utvikling i omsetning i reiselivsbransjen i Sandefjord (både inkludert og ekskludert rederiene), sammenlignet med Tønsberg og Larvik. 2004-2018. T.h.: Vekst i reiselivsrelatert omsetning fra 2004 til 2018 i Sandefjord (både inkludert og ekskludert rederiene) sammenlignet med Larvik og Tønsberg. Kilde: Menon Economics 2020**



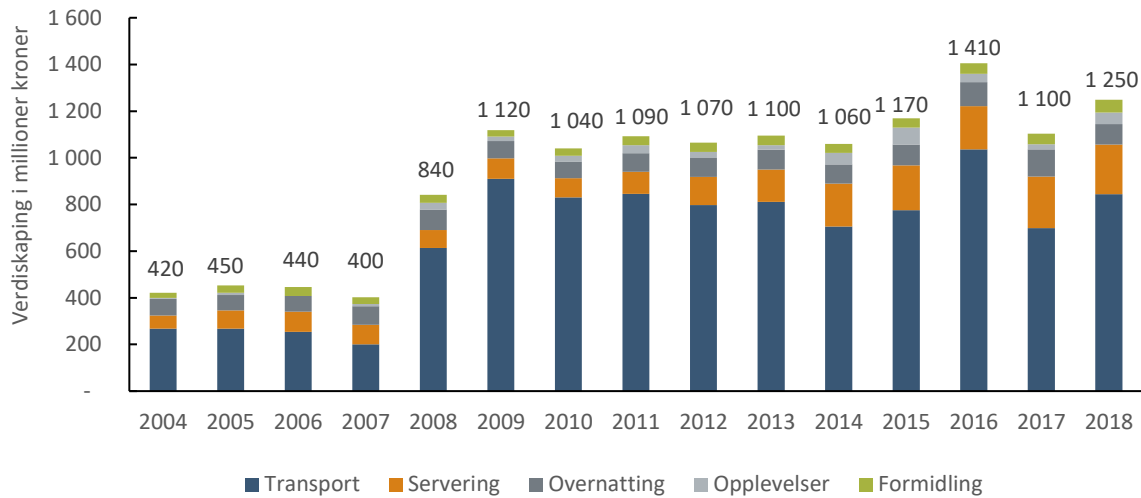
Som Figur 18 til venstre viser, er den reiselivsrelaterte omsetningen i Sandefjord betydelig høyere dersom Color Line og Fjord Line inkluderes. Siden 2008 har rederiene stått for over 40 prosent av Sandefjords reiselivsrelaterte omsetning. Fra 2009 til 2014 gikk rederienes omsetningsandel noe ned hvert år, før det i 2014 snudde. Dette skiftet kom av at Fjord Line registrerte deres drift i Sandefjord i 2014. Dersom rederiene ekskluderes, ser vi likevel at reiselivsnæringen i Sandefjord har hatt en moderat omsetningsvekst. Den reiselivsrelaterte omsetningen i Sandefjord er høyere enn for både Larvik og Tønsberg, uavhengig av om rederiene inkluderes eller ikke.

Figur 18 til høyre viser hvor mye den reiselivsrelaterte omsetningen har vokst fra 2004 til 2018. Larvik har opplevd en relativt høy omsetningsvekst, på nærmere 140 prosent. Tønsberg har på den andre siden opplevd en negativ vekst siden 2014.

### 3.2.3. Reiselivsnæringen i Sandefjord har hatt en relativt stabil verdiskaping etter 2007

Reiselivsnæringens økonomiske betydning måles normalt i form av direkte verdiskaping (næringens bruttoprodukt). Verdiskaping er merverdien som bedrifter eller organisasjoner skaper gjennom deres virksomhet. Dette er verdi som kommer Sandefjord til gode. Figur 19 viser utvikling i verdiskaping i reiselivsnæringen i Sandefjord fra 2004 til 2018, fordelt på de fem reiselivsbransjene.

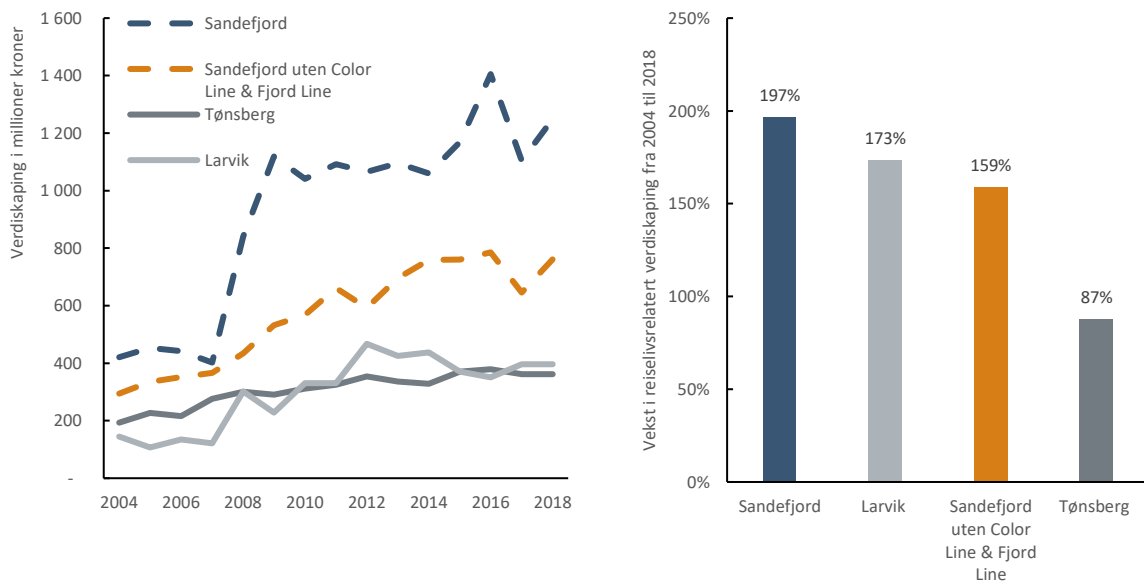
**Figur 19: Verdiskaping i reiselivsnæringen i Sandefjord 2004-2018, fordelt på reiselivsbransjer. Kilde: Menon Economics 2020**



Som vist Figur 19, har verdiskapingen vært relativt stabil i årene 2009 til 2015. I 2016 opplevde næringen et lite hopp, før den i 2017 gikk ned til tidligere nivå igjen. I 2018 bidro reiselivsnæringen i Sandefjord med en verdiskaping på nærmere 1,3 milliarder kroner. Dette er omkring tre ganger høyere enn i 2004. Det er igjen Color Line, Widerøe og Fjord Line som står for mesteparten av den reiselivsrelaterte verdiskapingen, tilsvarende nærmere 65 prosent av den totale reiselivsrelaterte verdiskapingen i 2018.

For å få et bedre bilde av hvilken verdi reiselivsnæringen har for Sandefjord, har vi sammenlignet utviklingen i reiselivsrelatert verdiskaping i Sandefjord med Larvik og Tønsberg. Figur 20 til venstre viser utvikling i reiselivsrelatert verdiskaping i Sandefjord, både inkludert og ekskludert rederiene, sammenlignet med Larvik og Tønsberg. Figuren til høyre viser total vekst i reiselivsrelatert verdiskaping fra 2004 til 2018 i tilsvarende byer.

**Figur 20: T.v.: Utvikling i reiselivsrelatert verdiskaping i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg. T.h.: Vekst i reiselivsrelatert verdiskaping fra 2004 til 2018 i Sandefjord sammenlignet med Larvik og Tønsberg. Kilde: Menon Economics 2020**



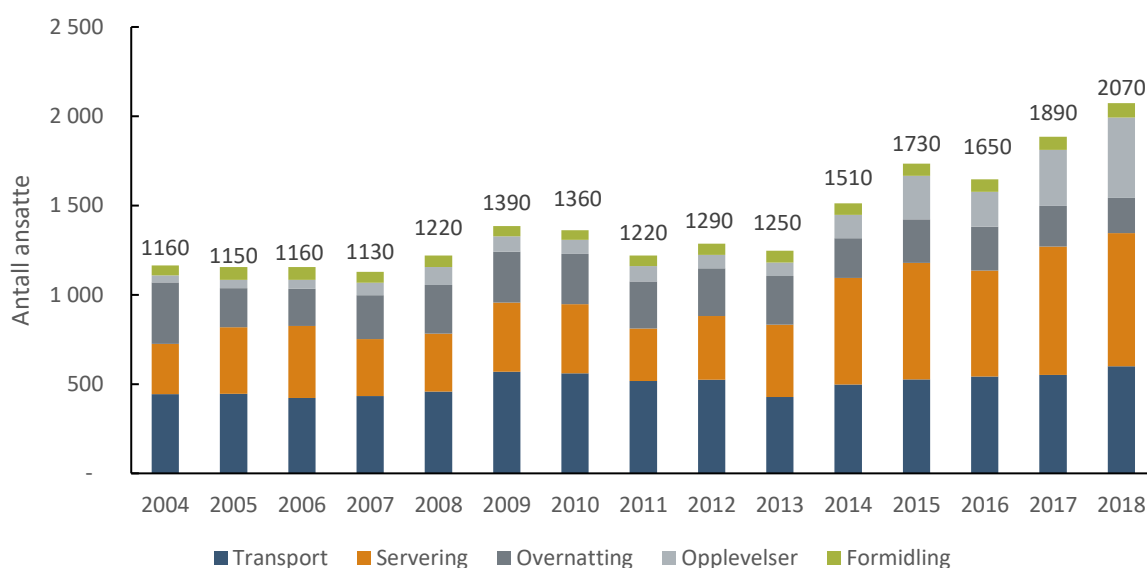
Som Figur 20 til venstre viser, er det et markant hopp i Sandefjords (inkludert rederienes) verdiskaping fra 2007 til 2008. Dette henger, som tidligere nevnt, sammen med at Color Line Transports drift ble registrert i Sandefjord i 2007. Rederienes andel av reiselivsnæringens verdiskaping svinger noe fra år til år. Siden 2007 har rederiene i gjennomsnitt bidratt med i overkant av 40 prosent av verdiskapingen i reiselivsnæringen i Sandefjord. Dersom rederiene ekskluderes, ser vi at Sandefjord fremdeles har hatt en moderat verdiskapingsvekst, hvor verdiskapingen gjennomgående ligger over både Larviks og Tønsbergs reiselivsrelaterte verdiskaping.

Til tross for at Sandefjord, ekskludert rederiene, har en gjennomgående høyere reiselivsrelatert verdiskaping sammenlignet med Larvik, har Larvik opplevd en høyere total vekst fra 2004 til 2018, som vist i Figur 20. Sandefjord, inkludert rederiene, har opplevd den høyeste veksten og Tønsberg den laveste.

### 3.2.4. Sysselsetting

Ansatte er antall ansatte i en bedrift, både deltids-, sesong- og fulltidsansatte. Statistikk på sysselsetting kan antas å være mindre nøyaktig enn regnskapstallene. For det første ble innrapporteringen til SSB endret fra og med 2015, og tall før og etter 2015 kan ikke sammenliknes direkte. For det andre er det trolig ofte et innslag av skjønn når bedriftene oppgir antall ansatte, og rapporteringen per bedrift er ikke nødvendigvis konsistent fra et år til det neste. Menon har beregnet antall sysselsatte for vår reiselivspopulasjon. Figur 21 viser utviklingen i antall ansatte i reiselivet i Sandefjord.

**Figur 21: Utvikling i antall ansatte i reiselivet i Sandefjord, fordelt på reiselivsbransjer, 2004-2018. Kilde: Menon Economics 2020**



Som vist i Figur 21, har det vært en økning i antall ansatte fra 2004 til 2018 på i overkant av 900 sysselsatte. Dette tilsvarer en økning på nærmere 80 prosent. Servering er den reiselivsbransjen som sysselsetter flest personer i Sandefjord. Antall ansatte økte med i overkant av 460 personer fra 2004 til 2018, tilsvarende en økning på omkring 165 prosent. Rederiene sysselsetter en relativt lav andel av de sysselsatte i reiselivsnæringen i Sandefjord. Noe av bakgrunnen for dette er at Fjord Line seiler under dansk flagg og har hovedsakelig danske ansatte. På den andre siden står rederiene for nærmere 25 prosent av antall sysselsatte innen transportbransjen i 2014. Innenfor transportbransjen er det Widerøe som er den største arbeidsgiveren, etterfulgt av Tide Buss.



## 4. Ringvirkningsanalyse av fortsatt ferge drift i Sandefjord

I dette kapitlet beregner vi det økonomiske bidraget fergepassasjerer og rederiene har på næringslivet i Sandefjord kommune. Vi har beregnet fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord, samt hvor mye rederiene legger igjen i Sandefjord i form av havneavgifter og vare- og tjenestekjøp. For 2019 estimerer vi at det totale forbruket til fergepassasjerene og rederiene er på i overkant av 185 millioner kroner. Ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell ITEM beregner vi økonomisk aktivitet som følge av reiselivet også blant underleverandører, både i Sandefjord og i andre kommuner. Dette er for å få et totalt uttrykk for de tilreisende sitt økonomiske bidrag.

### 4.1. Fergepassasjerenes forbruk

For å finne et estimat på hvor mye penger som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune som følge av fergedriften, er det nødvendig å kartlegge fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord. Det er gjennomført intervjuer med 260 fergepassasjerer, fordelt på de tre fergene Oslofjord, Color Viking og Color Hybrid. Ved hjelp av passasjerstatistikk tilsendt fra Sandefjord kommune fant vi at fergepassasjerenes totale forbruk i Sandefjord kommune i 2019 var på i overkant av 120 millioner kroner. Dette forbruket fordeler seg på overnatting, restaurantbesøk, handel og aktiviteter.

#### 4.1.1. Antall reisende med fergen

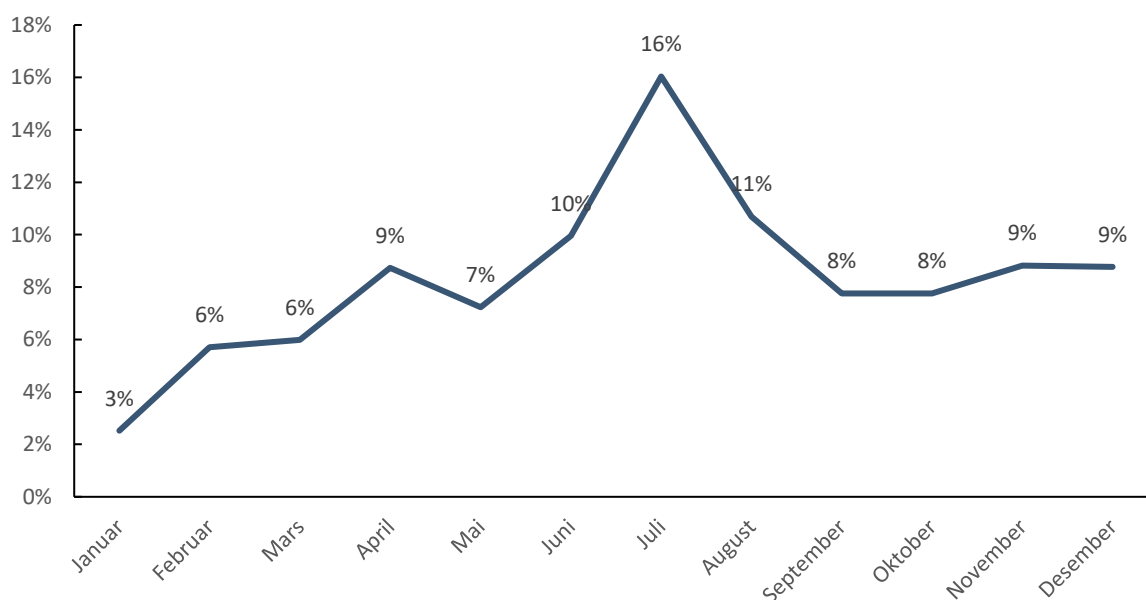
I 2019 var det i overkant av 1,5 millioner reisende med fergene mellom Sandefjord og Strømstad. Tabell 1 viser antall passasjerer totalt på de tre fergene fordelt på måned.

**Tabell 1: Passasjerutvikling. Totalt antall passasjerer på fergene Oslofjord, Color Viking og Color Bohus (erstattet med Color Hybrid fra august 2019). Kilde: Sandefjord kommune**

Passasjerutvikling						
Måned	Totalt 2014	Totalt 2015	Totalt 2016	Totalt 2017	Totalt 2018	Totalt 2019
Januar	31 300	35 893	41 854	42 919	40 069	38 443
Februar	65 428	64 577	75 561	80 228	79 187	87 063
Mars	69 053	83 106	100 404	81 543	120 484	91 317
April	89 482	85 584	84 085	121 690	95 407	133 155
Mai	82 847	106 489	104 457	110 035	125 122	110 249
Juni	115 633	123 103	129 479	143 863	145 851	151 823
Juli	201 473	230 584	228 673	235 254	245 531	244 395
August	130 047	133 335	135 203	149 891	142 031	162 924
September	78 845	87 655	88 266	91 893	92 890	118 231
Oktober	81 447	95 681	104 074	98 466	103 934	118 279
November	96 296	94 916	98 710	102 339	115 860	134 519
Desember	92 349	83 695	117 756	105 399	122 755	133 773
<b>Totalt</b>	<b>1 134 200</b>	<b>1 224 618</b>	<b>1 308 522</b>	<b>1 363 520</b>	<b>1 429 121</b>	<b>1 524 171</b>

Som Tabell 1 viser, reiste i overkant av 1,5 millioner passasjerer med fergene Oslofjord, Color Viking og Bohus/Color Hybrid<sup>13</sup> i 2019. Det har vært en relativt jevn økning i antall reisende fra 2014 til 2019. Fra 2014 til 2019 har årlig passasjergrunnlag økt med nesten 35 prosent. I snitt har antall passasjerer økt med rundt fem prosent årlig. Figur 22 viser andel reisende med de tre fergene fordelt på måned i 2019.

Figur 22: Andel reisende med de tre fergene i 2019 fordelt på måned. Kilde: Sandefjord kommune



I 2019 var det flest som reiste med de tre fergene i juli måned, tilsvarende 16 prosent av totalt antall passasjerer, etterfulgt av 11 prosent i august og 10 prosent i juni. Det var like mange reisende i månedene april, november og desember, tilsvarende ni prosent. Dette kan komme av påsken som var i april og julebordsesongen i november og i desember. I de resterende månedene er det liten variasjon i antall passasjerer, bortsett fra i januar, hvor det var mindre enn 40 000 reisende.

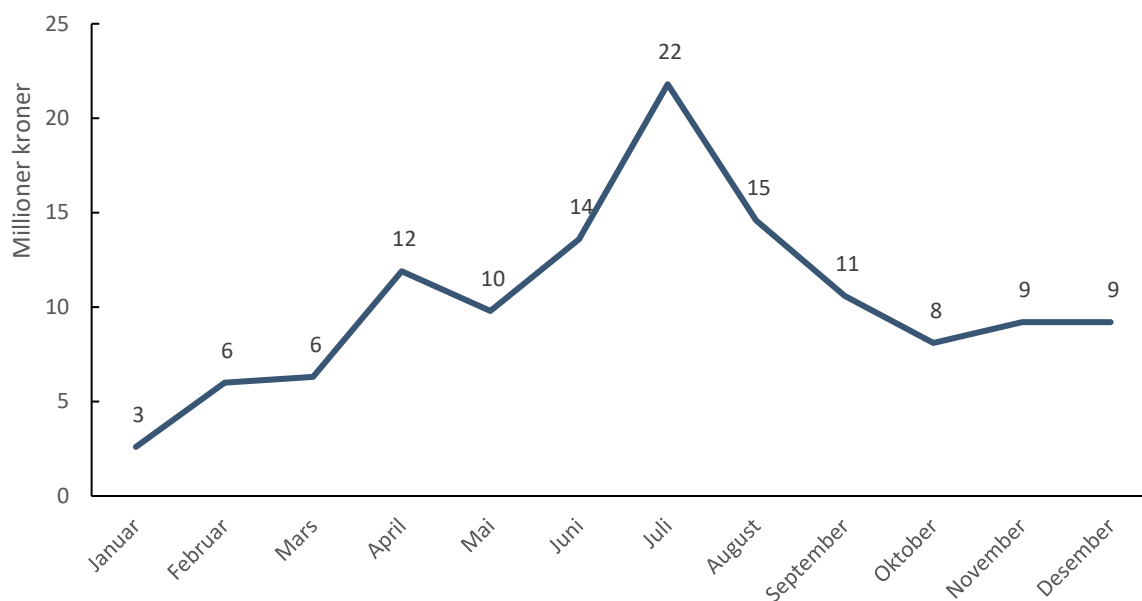
#### 4.1.2. Fergepassasjerenes forbruk

For å kartlegge fergepassasjerenes forbruk, har vi intervjuet rundt 260 passasjerer fordelt på de tre ferjene operert av Color Line og Fjord Line. Basert på deres svar, informasjon fra rederiene selv og passasjerstatistikken, har vi estimert fergepassasjerenes totale forbruk i Sandefjord i 2019.<sup>14</sup> Fergepassasjerenes totale forbruk i Sandefjord i 2019 var på i overkant av 121 millioner kroner. Figur 23 viser hvordan fergepassasjerenes forbruk fordeler seg per måned.

<sup>13</sup> Color Hybrid tok over for Color Bohus i august 2019.

<sup>14</sup> Utregning: 260 passasjerer. Basert på intervjuene er gjennomsnittlig forbruk i Sandefjord for passasjerer som reiser på en ukedag 25 kroner og for passasjerer som reiser i en helg 127 kroner. Gjennomsnittlig forbruk per passasjer blir dermed rundt 69 kroner. Ettersom tilreisende om sommeren ofte bruker mer penger, har vi justert gjennomsnittsforkbruket i sommermånedene (april, mai, juni, juli og august) til å være 30 prosent høyere per person, tilsvarende et gjennomsnittlig forbruk på i underkant av 90 kroner per passasjer. Ved å multiplisere dette med antall passasjerer i de ulike månedene har vi estimert fergepassasjerenes forbruk.

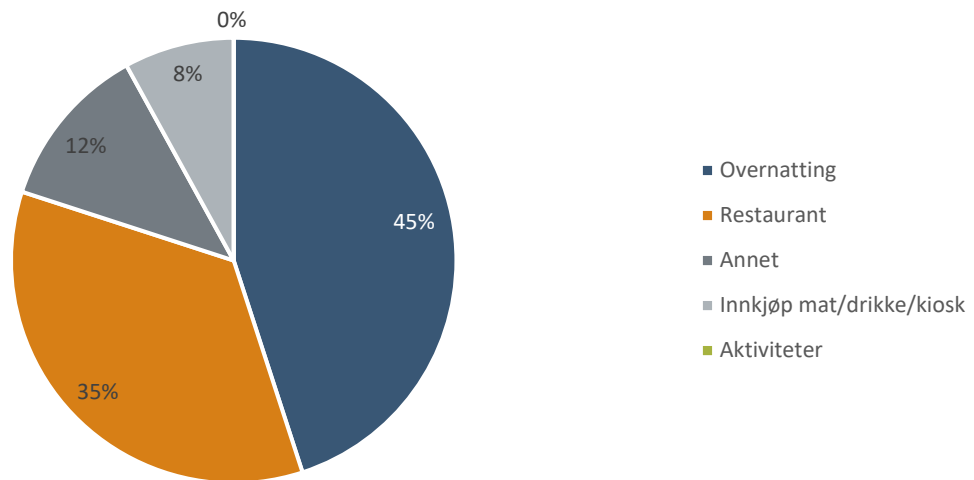
Figur 23: Fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord i 2019, fordelt på måned. Kilde: Intervju med fergepassasjerer, Sandefjord kommune, rederiene og Menon Economics 2020



Som Figur 23 viser ble det lagt igjen mest penger i forbindelse med fergedriften i juli, tilsvarende nærmere 20 prosent av fergepassasjerenes totale forbruk i 2019. Sommermånedene, juni, juli og august, er månedene med flest passasjerer og følgelig høyest forbruk. I april ble det også lagt igjen en god del penger i Sandefjord, tilsvarende 10 prosent av det totale forbruket i 2019. Dette kan trolig henge sammen med påskeferien. Januar er den måneden med færrest passasjerer og lavest forbruk etterfulgt av februar.

Gjennomsnittsforkonet per passasjer ifølge våre beregninger på om lag 70 kroner i vintermånedene og 90 kroner i sommermånedene. Flesteparten av passasjerene bruker relativt lite penger i Sandefjord kommune i forbindelse med fergeturen. Gjennomsnittsforkonet trekkes altså vesentlig opp av at noen passasjerer, ofte passasjerer som overnatter i Sandefjord i forbindelse med reisen, bruker relativt mye penger. Basert på intervju med fergepassasjerene, andre aktører, og gjennom samtale med rederiene og Sandefjord kommune, finner vi en forbruksfordeling som vist i Figur 24.

Figur 24: Fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord i 2019, fordelt på reiselivssegment. Kilde: Intervju med fergepassasjerer, Menon Economics 2020

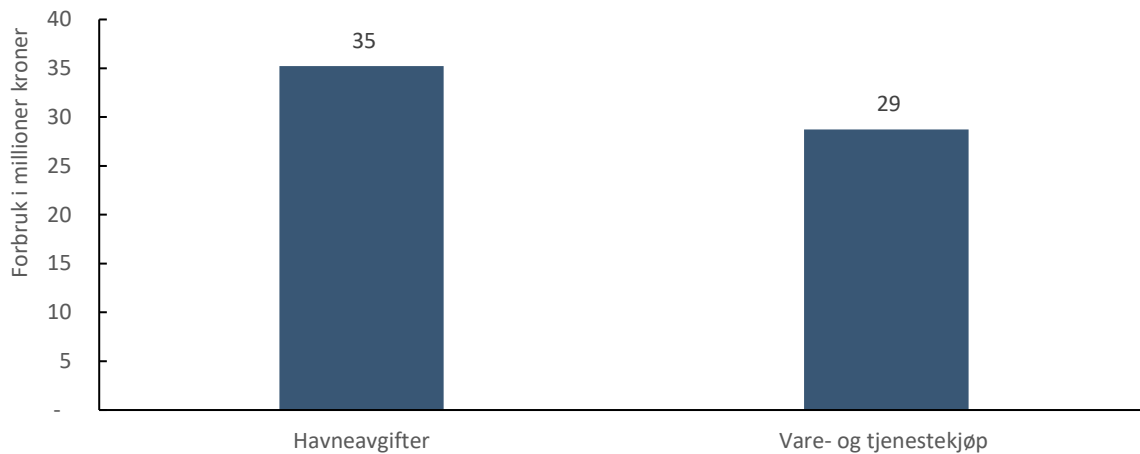


Nesten halvparten av forbruket til fergepassasjerene er tilknyttet overnatting. Dette er i hovedsak tilknyttet hotellovernatting, men det er nærliggende å tro at en del av forbruket også knytter seg til AirBnB og campingovernatting. Fra intervjurunden med et par av hotellene i Sandefjord sentrum finner vi at fergepassasjerene er en relativt viktig inntektskilde, men at de ikke er avhengig av denne gjestegruppen. Hotellene har ikke en oversikt over hvor stor andel av omsetningen fergepassasjerene utgjør, men det framkommer at forbruket til fergepassasjerene er noenlunde likt andre turistgrupper; noen legger igjen mye penger, andre mindre. Fergepassasjerene legger også igjen en del penger på de lokale restaurantene. Dette gjelder i hovedsak de passasjerene som overnatter i Sandefjord. Det ble ikke rapportert om forbruk tilknyttet aktiviteter.

#### 4.2. Rederienes vare- og tjenestekjøp i Sandefjord

For å estimere effektene av rederienes aktivitet på næringslivet i Sandefjord, har vi fått data om innkjøp fra Color Line. Basert på disse dataene har vi estimert innkjøpene for Fjord Line. Data om rederienes betaling av havneavgifter er innhentet fra Sandefjord kommune. For 2019 estimerer Menon at rederienes totale innkjøp og havneavgifter summerte seg til 64 millioner kroner, som vist i Figur 25.

Figur 25: Rederienes estimerte forbruk i 2019. Kilde: Sandefjord havn/kommune, rederiene & Menon Economics 2020

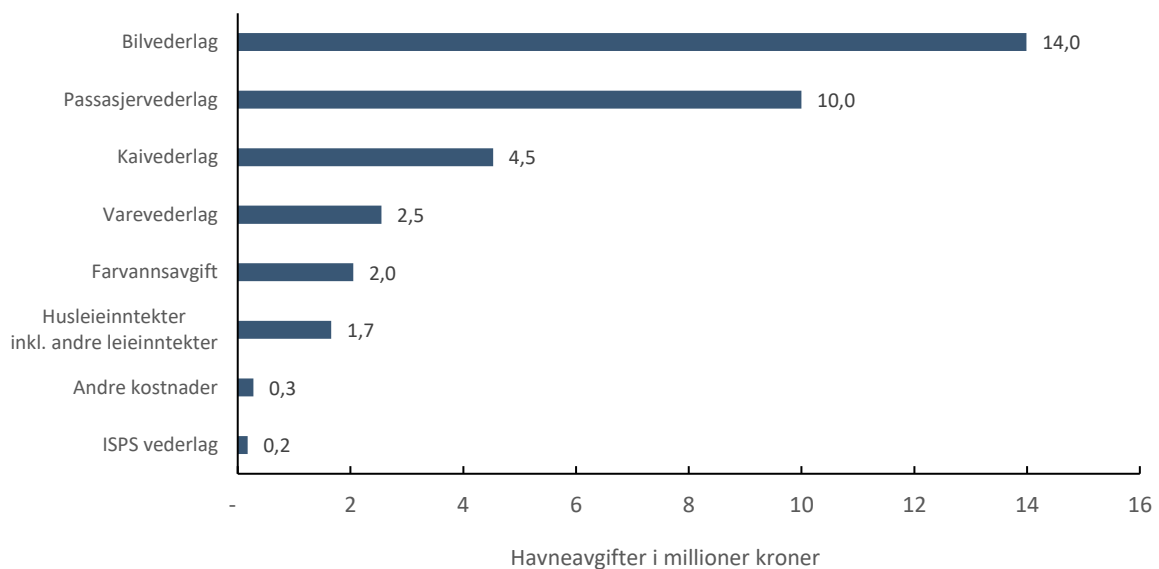


Rederiene har en del faste kostnader knyttet til fergedriften mellom Sandefjord og Strømstad, som utgjør havneavgifter og kjøp av diverse varer og tjenester når de ligger til kai. Sandefjord havn formidler det meste av tjenestene. Havneavgiftene til Sandefjord havn utgjorde omkring 35 millioner kroner i 2019 og rederienes vare- og tjenestekjøp i Sandefjord kommune var på rundt 29 millioner kroner i 2019.

#### 4.2.1. Havneavgifter til Sandefjord havn

Rederiene har en del kostnader tilknyttet ulike typer avgifter og vederlag til Sandefjord havn. I 2019 innebar dette en inntekt til Sandefjord kommune på omkring 35 millioner kroner. Figur 26 viser hvordan de totale havneavgiftene for 2019 fordeler seg på de ulike postene.

Figur 26: Totale havneavgifter betalt av rederiene i 2019. Kilde: Sandefjord havn/kommune, rederiene og Menon Economics 2020



I Sandefjord fordeler havneavgiftene betalt av rederiene seg på bil-, passasjer-, kai-, vare- og ISPS-vederlag, farvannsavgift, husleieinntekter og andre kostnader. Den største enkeltinntekten fra rederiene er knyttet til

bilvederlag. Bilvederlag beregnes per bilenhet og er relatert til kostnader tilknyttet motorkjøretøyer som losses eller lastes til/fra offentlige kaier i Sandefjord havnedistrikt.<sup>15</sup> I 2019 utgjorde bilvederlaget omkring 14 millioner kroner, tilsvarende nærmere 40 prosent av de totale havneavgiftene.

Passasjervederlaget utgjør også en relativt stor andel av de totale havneavgiftene, tilsvarende en fjerdedel av de totale havneavgiftene i 2019. Passasjervederlag belastes alle skip som frakter passasjerer over offentlige og private kaier<sup>16</sup> (Sandefjord Havnevesen, 2019).<sup>17</sup> De to skipene til Color Line og skipet til Fjord Line har private avtaler med Sandefjord havn. Kaivederlaget betales per døgn og utgjør 4,5 millioner kroner i 2019. Varevederlag på import og eksport via fergeruten er satt til 16,50 kroner per tonn og utgjorde 2,5 millioner kroner i 2019.<sup>18</sup> Farvannsavgift for Sandefjord kommunes sjøområder beregnes etter fartøyets bruttotonnasje.<sup>19</sup> Color Line og Fjord Line har egne avtaler og betalte i 2019 til sammen 2 millioner kroner i farvannsavgift til Sandefjord kommune. I tillegg har rederiene kostnader tilknyttet husleieutgifter, ISPS-vederlag og andre kostnader.

#### 4.2.2. Rederienes kjøp av varer og tjenester, samt betaling av havneavgifter

I tillegg til havneavgifter foretar rederiene en rekke vare- og tjenestekjøp i Sandefjord kommune. Totalt finner vi et anslag på nærmere 29 millioner kroner i 2019, som vist i Tabell 2.

Tabell 2: Oversikt over rederienes innkjøp av varer og tjenester i 2019. Kilde: Color Line og Menon Economics

Rederienes kjøp av varer og tjenester	Totalt i 2019 (millioner kroner)
<b>Totale vare- og tjenestekjøp</b>	29

Vi har mottatt data over Color Lines innkjøp, og basert på disse dataene har vi estimert innkjøpene for Fjord Line. Vare- og tjenestekjøp er innkjøp som hotellopphold for mannskap, helsetjenester, blomster og dekor til båtene, ingredienser til mat, renseritjenester og lignende.

#### 4.3. Økonomiske virkninger av fortsatt fergedrift i Sandefjord

I dette kapittelet beregner vi det økonomiske bidraget fra fergedriften i Sandefjord i løpet av 2019 basert på forbrukstallene til fergepassasjerene og rederiene som beskrevet i kapittelet over. Dette gjennomføres ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell ITEM, hvor vi beregner økonomisk aktivitet som følge av fergedriften også blant underleverandører i Sandefjord og i andre kommuner. Input i modellen er fergepassasjerenes forbruk og rederienes vare- og tjenestekjøp. Vi får da et totalt uttrykk for fergedriftens økonomiske bidrag.

<sup>15</sup> Personbil/varebil/tilhenger kr 27 pr. stk., lastebil/buss/tilhenger kr 53 pr. stk., motorsykel/moped kr 11,50 pr. stk. Denne avgiften berettiger ikke til opphold på kaier utover den tid som medgår til ekspedisjon, ombord- og ilandkjøring.

<sup>16</sup> For passasjerer i utenrikstrafikk regnes vederlag både ved påstigning og avstigning. Passasjervederlag beregnes aldersmessig i forhold til fergeselskapets aldersinndeling. Som passasjer regnes også sjåfør på biler som fraktes med ferge.

<sup>17</sup> <https://www.sandefjord.kommune.no/globalassets/miljo-og-plan/mp-dokumenter/havn/havnepriser-2019.pdf>

<sup>18</sup> Kaivederlag er en avgift som må betales av fartøyer som legger til ved kommunale kaier. Det er ulike satser avhengig av type fartøy. Varevederlag gjelder for alle varer som fraktes med skip til eller fra havnen, og som føres over kommunale kaier.

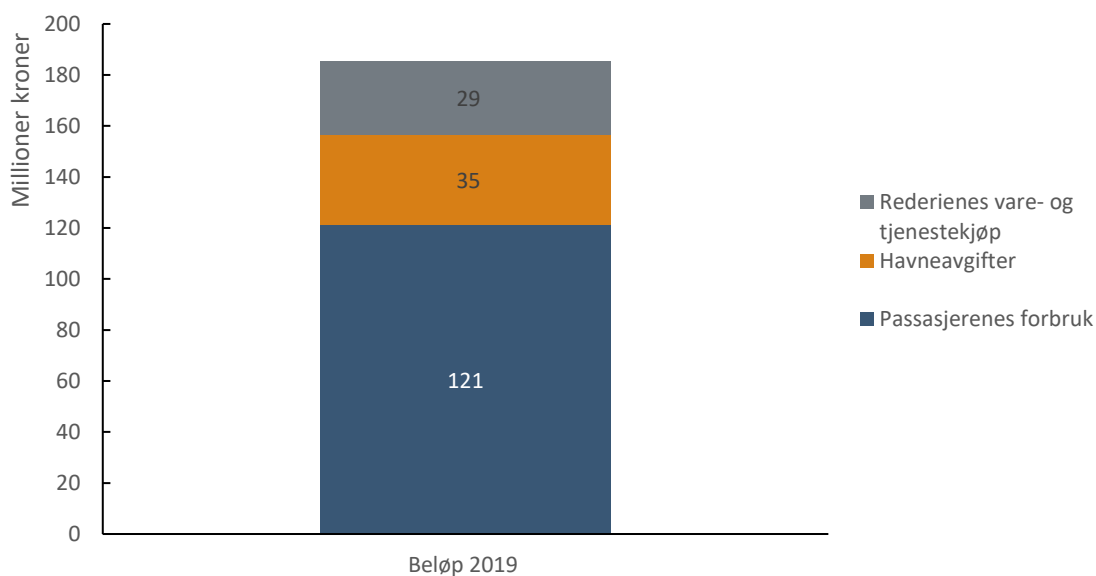
<sup>19</sup> [https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-12-19-2131/KAPITTEL\\_2#%C2%A72-1](https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-12-19-2131/KAPITTEL_2#%C2%A72-1)

Vi gjør oppmerksom på at vi i analysen av sysselsettingseffekter ikke har beregnet effekter av de havneavgifter fergerederiene betaler til Sandefjord havn. Disse inntektene går til å drifte havnen, men overskudd av driften kan også brukes til å finansiere øvrig drift av kommunen.

#### 4.3.1. Fergepassasjerene og rederienes samlede forbruk i Sandefjord

Fergepassasjerene og rederienes totale forbruk i Sandefjord kommune i 2019 var på totalt 185 millioner kroner. Figur 27 viser hvordan dette forbruket fordeler seg.

Figur 27: Fergepassasjerer og rederienes samlede forbruk. Kilde: Menon Economics 2020, Sandefjord kommune, rederiene



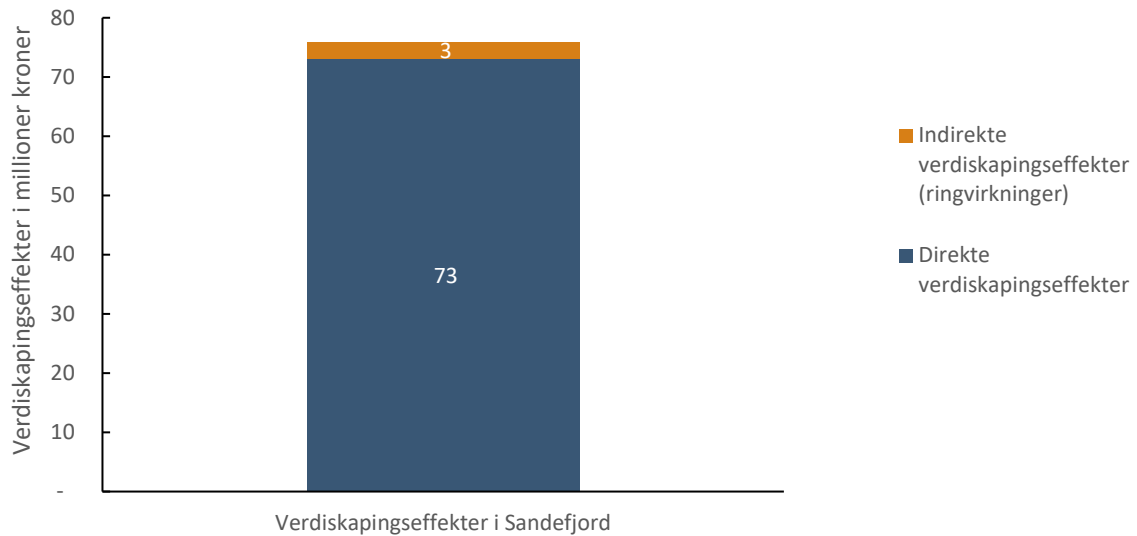
Som figuren viser, var fergepassasjerenes samlede forbruk i Sandefjord i 2019 i overkant av 121 millioner kroner. Dette forbruket tilfaller hotellene fergepassasjerene bor på, restaurantene de spiser på og butikkene de gjør sine innkjøp i. Rederienes kostnader omfatter vare- og tjenestekjøp og havneavgifter. Rederienes vare- og tjenestekjøp tilfaller direkte bedriftene de gjør sine innkjøp fra. Havneavgiftene tilfaller Sandefjord kommune. Rederienes samlede utgifter utgjorde nærmere 64 millioner kroner i 2019, som vist i Figur 27.

#### 4.3.2. Verdiskapingseffekter

For å si noe om betydningen av en økonomisk aktivitet, er vi som regel opptatt av den delen av omsetning som bidrar til verdiskaping. Som vist i kapittelet over, var fergepassasjerene og rederienes samlede forbruk i næringslivet i Sandefjord kommune i 2019 på totalt 185 millioner kroner. Denne fergedriftsrelaterte omsetningen førte til nærmere 76 millioner kroner i verdiskaping som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Figur 28 viser hvordan verdiskapingseffekten fordeler seg på direkte verdiskaping og indirekte verdiskaping (ringvirkninger).<sup>20</sup>

<sup>20</sup> De totale verdiskapingseffektene fra fergedriften er høyere enn det som er vist i figuren. I denne analysen har vi kun inkludert rederiene og fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord kommune. Både rederiene og fergepassasjerene har forbruk i andre kommuner/byer enn Sandefjord, eksempelvis i Strømstad. Det betyr at verdiskapingseffekten fra fergedriften er større enn det som er vist her. Fokuset i denne analysen er imidlertid hvilken effekt fergedriften har på næringslivet i Sandefjord kommune, og vi har dermed kun inkludert forbruk registrert i Sandefjord.

**Figur 28: Totale verdiskapingseffekter fra fergedriften i Sandefjord i 2019 som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune.**  
Kilde: Menon Economics 2020

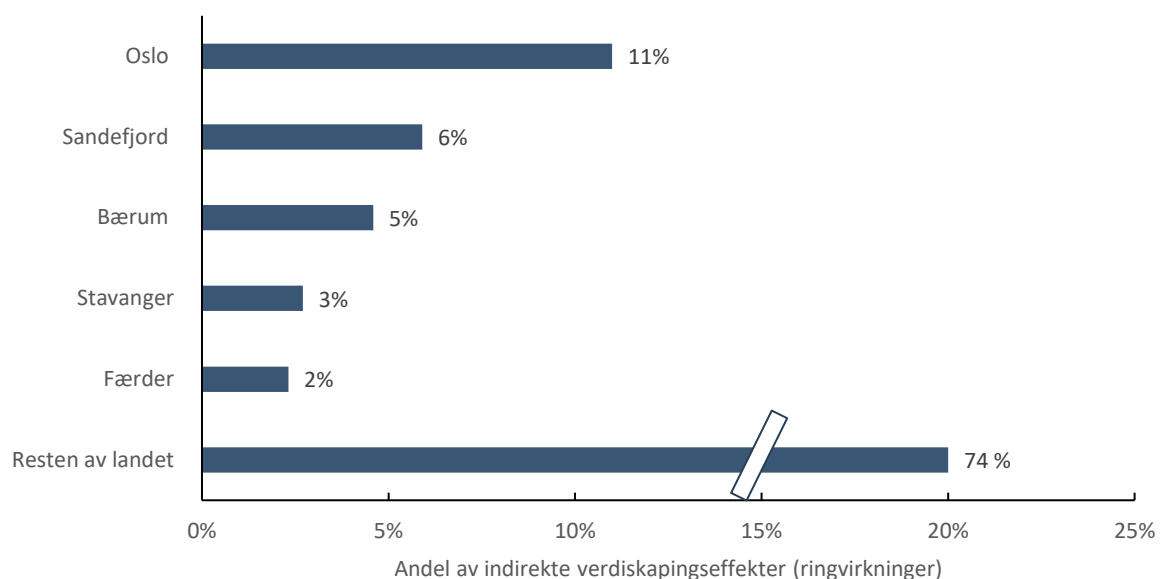


De direkte verdiskapingseffektene er på rundt 73 millioner kroner. Dette er verdiskaping som tilfaller næringslivet i Sandefjord direkte, nærmere sagt verdiskaping i bedriftene der fergepassasjerer og rederier legger igjen penger direkte. Dette er eksempelvis på hotellene, restaurantene eller i butikkene i Sandefjord. De indirekte verdiskapingseffektene i næringslivet i Sandefjord kommune er på omkring 3 millioner kroner. Dette er verdiskaping som tilfaller underleverandører i Sandefjord kommune, eksempelvis lokale regnskapsførere for hotell og matgrossister som selger til restaurantene.

Bedriftene i Sandefjord kommune mottar også leveranser fra bedrifter lokalisert i andre kommuner enn i Sandefjord. Det betyr at aktiviteten tilknyttet fergedriften i Sandefjord kommune, nærmere bestemt forbruket til fergepassasjerene i Sandefjord kommune og rederienes innkjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune, bidrar til verdiskaping i andre kommuner også. Dersom vi inkluderer disse verdiskapingseffektene, blir de indirekte verdiskapingseffektene vesentlig høyere, tilnærmet 47 millioner kroner. Figur 29 viser hvordan de indirekte verdiskapingseffektene fordeler seg mellom Sandefjord kommune og andre kommuner.



Figur 29: Oversikt over hvordan de indirekte verdiskapingseffektene fordeler seg mellom Sandefjord kommune og andre kommuner. Kilde: Menon Economics 2020



Omkring 11 prosent av de indirekte verdiskapingseffektene tilfaller Oslo kommune, etterfulgt av seks prosent i Sandefjord kommune. Nærmere 75 prosent av de indirekte verdiskapingseffektene fordeler seg utover kommuner i resten av landet.

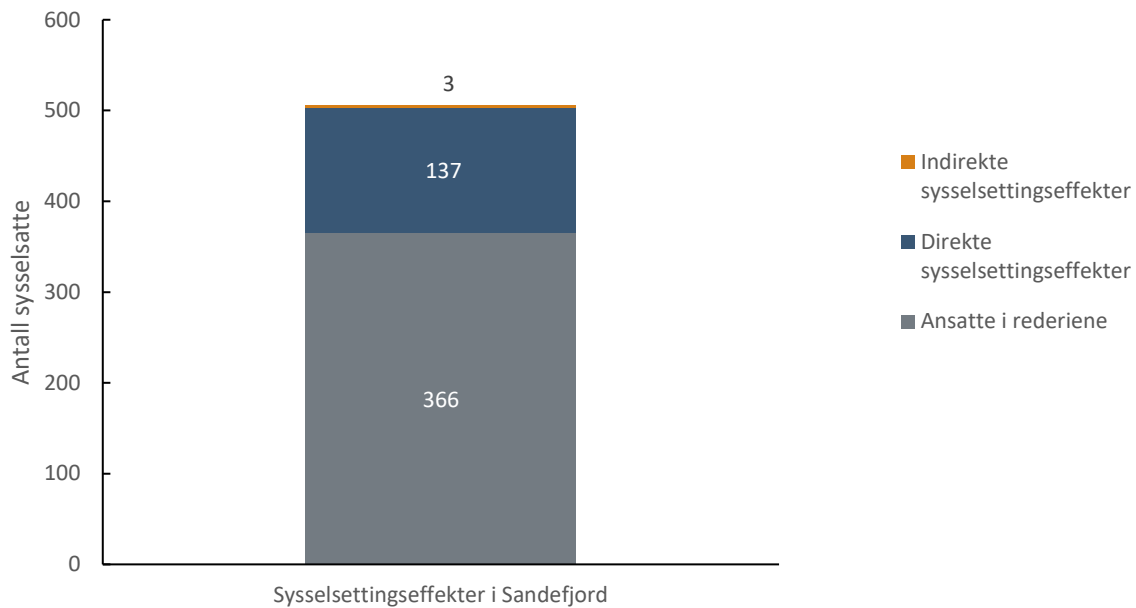
#### 4.3.3. Sysselsettingseffekter

For å betjene etterspørselen fra fergepassasjerene og fra rederiene behøves det arbeidskraft. Basert på regionale forholdstall mellom omsetning og antall ansatte, har Menon beregnet sysselsettingseffektene av fergedriften i Sandefjord som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Sysselsettingseffektene fordeler seg som vist i Figur 30.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> De totale sysselsettingseffektene fra fergedriften er høyere enn det som er vist i figuren. I denne analysen har vi kun inkludert rederiene og fergepassasjerenes forbruk i Sandefjord kommune. Både rederiene og fergepassasjerene har forbruk i andre kommuner/byer enn Sandefjord, eksempelvis i Strømstad. Det betyr at sysselsettingseffekten fra fergedriften er større enn det som er vist her. Fokuset i denne analysen er imidlertid hvilken effekt fergedriften har på næringslivet i Sandefjord kommune, og vi har dermed kun inkludert forbruk registrert i Sandefjord.

Figur 30: Totale sysselsettingseffekter fra fergedriften i Sandefjord ii 2019, som tilfaller næringslivet i Sandefjord kommune. Kilde: Menon Economics 2020

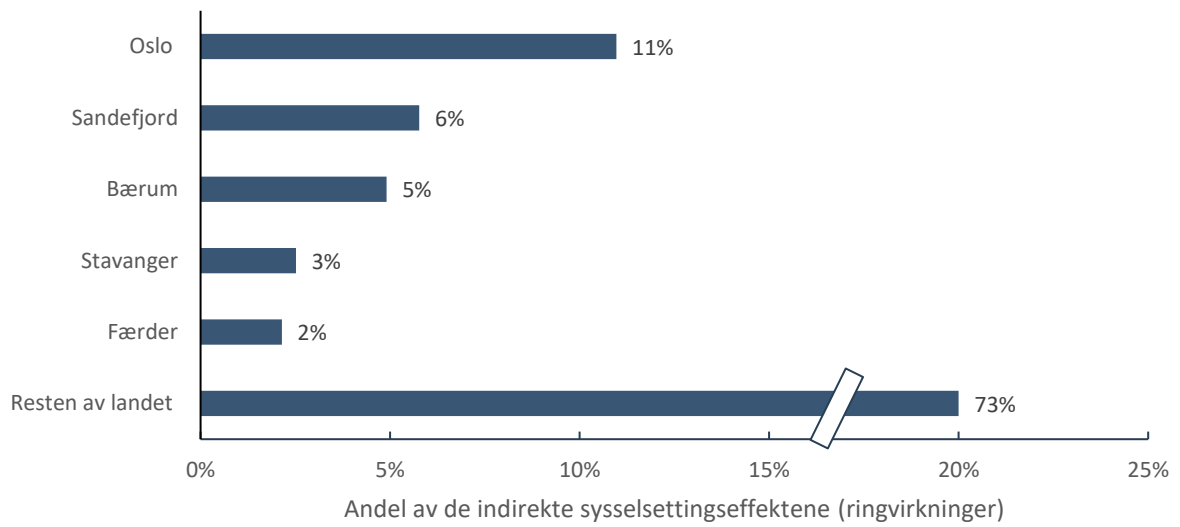


De totale sysselsettingseffektene er på i overkant av 500 sysselsatte. I overkant av 85 prosent av sysselsettingseffektene er de ansatte i rederiene, tilsvarende 366 sysselsatte.<sup>22</sup> De direkte sysselsettingseffektene tilsvarer omkring 137 arbeidsplasser. Dette er arbeidsplasser i bedrifter hvor fergepassasjerer og rederier legger igjen penger direkte, eksempelvis på hotell eller på restauranter. De indirekte sysselsettingseffektene er effekter hos underleverandører, eksempelvis hos matgrossister lokalisert i Sandefjord som leverer varer til restaurantene.

Som tidligere nevnt mottar bedriftene i Sandefjord kommune også leveranser fra bedrifter lokalisert i andre kommuner enn i Sandefjord. Det betyr at aktiviteten tilknyttet fergedriften i Sandefjord kommune, nærmere bestemt forbruket til fergepassasjerene i Sandefjord kommune og rederienes innkjøp av varer og tjenester i Sandefjord kommune, bidrar til sysselsetting i andre kommuner også. Dersom vi inkluderer disse sysselsettingseffektene, blir de indirekte sysselsettingseffektene vesentlig høyere, tilnærmet rundt 45 sysselsatte. Figur 31 viser hvordan de indirekte verdiskapingseffektene fordeler seg mellom Sandefjord kommune og andre kommuner.

<sup>22</sup> Tall fra Color Line er hentet direkte fra rederiet selv. Det er høyere enn hva som er oppgitt i deres regnskapsdata og det som ligger til grunn i Menons regnskapsdatabase. Antall ansatte i Fjord Line er basert på deres regnskapstall (registrert i Menons regnskapsdatabase), men antallet er korrigert for innpendling i region (SSB).

**Figur 31: Oversikt over hvordan de indirekte sysselsettingseffektene (ringvirkninger) fordeler seg på Sandefjord og resten av landet. Kilde: Menon Economics 2020**



Som figuren viser, er de indirekte sysselsettingseffektene spredd i hele landet. 11 prosent tilfaller Oslo, etterfulgt av seks prosent til næringslivet i Sandefjord. Som figuren viser tilfaller fem prosent av de indirekte sysselsettingseffektene Bærum, etterfulgt av Færder og Stavanger. De resterende 70 prosent tilfaller resten av landet.

## 5. Vil effektene bli større eller mindre dersom fergetrafikken flyttes fra Sandefjord?

Bakgrunnen for denne utredningen er at Sandefjord kommune skal vurdere hvorvidt de skal forlenge tilbudet om fergetrafikk også etter 2025. I tråd med oppdragsbeskrivelsen vurderer vi derfor hvordan en slik beslutning vil påvirke de effekter vi har beregnet av fergetrafikken i dag. Vi vil understreke at en slik analyse er komplisert, og at usikkerheten i analysen er betydelig. Vi velger derfor å føre drøftelsen på et teoretisk og konseptuelt nivå, og at vi ikke verdsetter potensielle effekter.

Ettersom det i dag er et marked for fergetrafikk mellom vestsiden av Oslofjorden og Sverige, vil dette markedet også høyst trolig eksistere dersom Sandefjord kommune velger å avvikle fergetrafikken fra sin by. I så tilfellet er det grunn til å anta at fergetrafikken vil flyttes til en annen nærliggende havn, eksempelvis Larvik, hvor Color Lines ferger til Danmark går fra, eller Langesund, hvor Fjord Lines ferger til Danmark går fra. Et vedtak om nedleggelse av fergetrafikken fra Sandefjord vil følgelig trolig medføre at trafikken flyttes til andre steder. Dette kan ha positive effekter for Sandefjord i form av lavere trafikk, og negative effekter i form av mindre grunnlag for næringsvirksomhet. I det følgende drøfter vi de ulike effektene, og velger da å drøfte potensielle effekter knyttet til:

- Sysselsetting i rederiene og på fergene
- Fergerederienes kjøp av varer og tjenester i Sandefjord
- Fergepassasjerenes konsum
- Alternative reiseruter
- Klynge- og skalaeffekter

### 5.1.1. Ansatte i rederiene og på fergene vil trolig fortsette å bo i Sandefjord selv om fergetrafikken blir flyttet

Selv om fergetrafikken skulle legges ned i Sandefjord, er det ikke grunn til å anta en massiv flytting. Bakgrunnen for dette er at alternative steder fergene kan gå fra er i relativ kort geografisk avstand til Sandefjord. Larvik er kun 19 minutters kjøreavstand fra Sandefjord. Tilsvarende tar det i underkant av 1 time å reise til Langesund. Å flytte er en stor beslutning. Det er lite trolig at en betydelig andel av ansatte i rederiene som i dag bor i Sandefjord vil velge å flytte dersom fergetrafikken flyttes fra Sandefjord. Jo lenger bort fra Sandefjord et eventuelt nytt tilbud etableres, jo større er sannsynligheten for at rederiansatte i Sandefjord vil flytte dersom fergetrafikken i Sandefjord legges ned. Videre er det grunn til å anta at unge i etableringsfasen har større tilbøyelighet til å flytte enn eldre og etablerte.

På sikt kan det imidlertid være grunn til å anta at den fergereelaterte sysselsettingen i Sandefjord vil reduseres som følge av en eventuell flytting. Det kan være flere grunner til at det i dag er et betydelig antall rederi- og fergeansatte i Sandefjord:

- Rederiene ønsker å ansette personer som bor i den kommunen hvor de har en betydelig del av sin aktivitet
- Personer som får jobb i rederiet eller på ferga velger å bosette seg i Sandefjord ettersom det gir kort reisevei
- Personer som bor i Sandefjord, kan ha større tilbøyelighet til å søke jobb i rederiene eller på fergene ettersom det gir kort reisevei

På sikt kan derfor antall som arbeider enten i rederiet eller på fergene reduseres dersom Sandefjord kommune velger å legge ned fergedriften.

### 5.1.2. Omfanget av varekjøp vil trolig opprettholdes på kort sikt

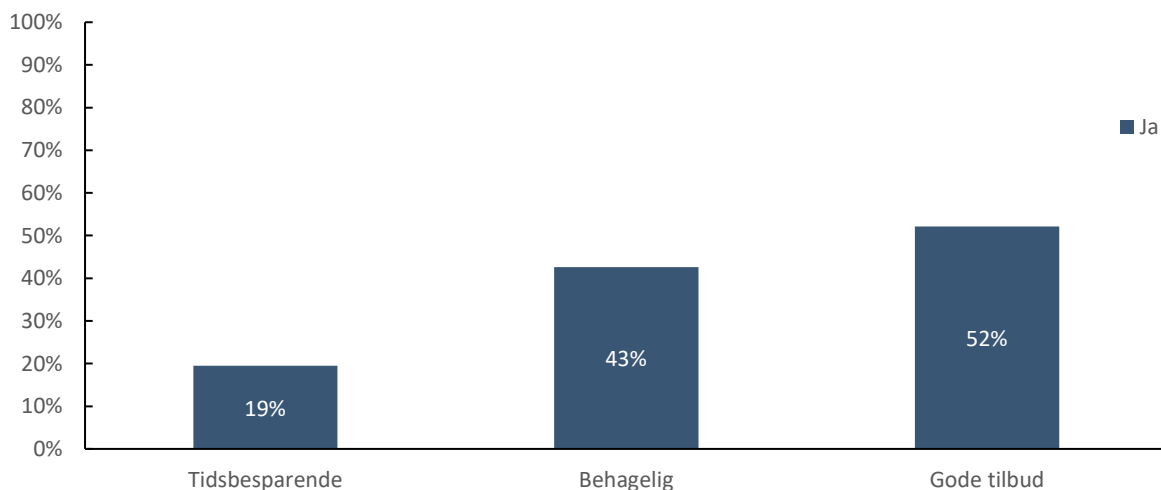
Sammenlignet med rederienes totale innkjøp, er deres innkjøp i Sandefjord relativt beskjedent. Som profesjonelle innkjøpsorganisasjoner velger rederiene trolig de leverandører som gir den forventede kvalitet til lavest mulig pris. De leverandører som er fra Sandefjord vil trolig kvalifisere seg som leverandører også ved en eventuell flytting av aktiviteten. Det er derfor trolig at en betydelig del av kjøpene vil videreføres også ved en nedleggelse av fergeaktiviteten i Sandefjord.

Samtidig ser vi av innkjøpene til Color Line at de også foretar en del sponning av lokalt idretts- og kulturliv. I intervjuer understreker de at dette skyldes et ønske om å bidra med noe tilbake til byen, og at dette ønsket også øker tilbøyeligheten til å velge en leverandør fra Sandefjord dersom pris og kvalitet ellers er likt. En nedleggelse av fergeaktiviteten vil derfor trolig redusere omfanget av rederienes kjøp noe. Dette gjelder særlig i tilfeller hvor avstand til fergene eller rederiene er avgjørende for pris og kvalitet, eksempelvis transporttjenester, noe matleveranser mv.

### 5.1.3. Uvist hvordan omfanget av konsumrelatert varekjøp vil påvirkes

Handelslekkasje som følge av svenskehandel er, og har vært, et mye omdiskutert tema. Ifølge SSB brukte nordmenn i 2019 16 milliarder kroner på grensehandel i Sverige. Det er en økning på 2,1 prosent siden 2018 (SSB, 2020). Fergepassasjerene som reiser med fergen mellom Sandefjord og Strømstad gjennomfører mye av handlingen på fergen. Gjennom intervjurunden med fergepassasjerene kom det fram at over halvparten av dem reiser med fergen på grunn av de gode tilbudene. Dette vises i Figur 32.

**Figur 32: Hovedgrunnen til at fergepassasjerene velger å reise med fergen. Kilde: Spørreundersøkelse til fergepassasjerer. Kilde: Menon Economics 2020<sup>23</sup>**



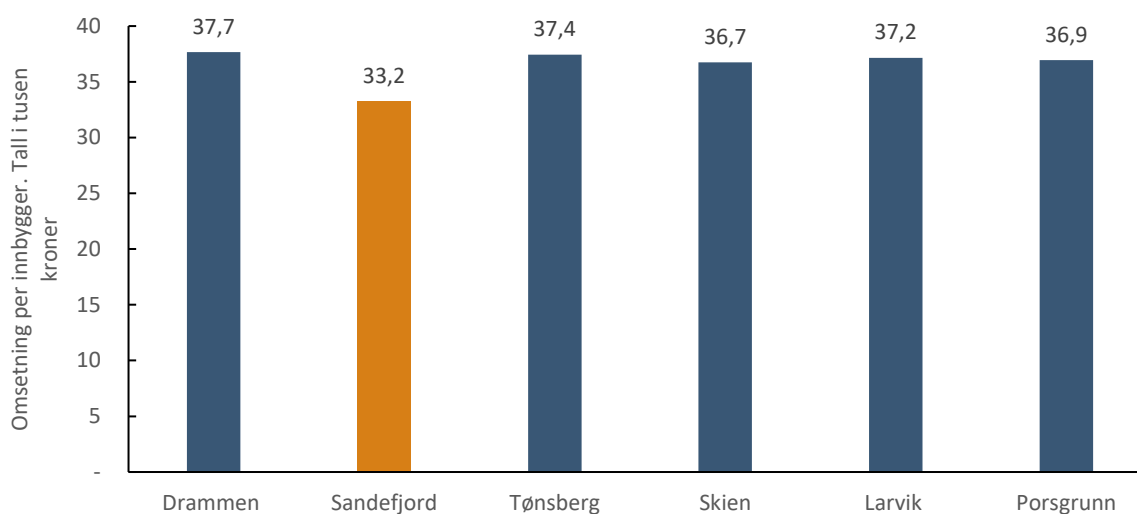
Som vist i figuren over svarte over halvparten av de intervjuede passasjerene at årsaken til at de reiser med fergen er på grunn av de gode tilbudene. Dette indikerer at fergepassasjerene er relativt prissensitive. Gjennom

<sup>23</sup> Passasjerene kunne krysse av for flere alternativ.

fergetilbudet får passasjerene mulighet til å handle billigere varer enten i Sverige eller om bord på ferga. Alternativet til å bruke penger på å kjøpe varene enten i Sverige eller på ferga er at de hadde kjøpt varene i Norge. Et sentralt spørsmål er derfor om omfanget av virkninger for næringslivet i Sandefjord hadde vært positive eller negative dersom fergetilbudet fra Sandefjord legges ned.

For å få et bilde over handlingsmønsteret til innbyggerne i Sandefjord, samt om fergedriften bidrar til en handelslekkasje i Sandefjord kommune, har vi sammenlignet omsetning i butikkhandel<sup>24</sup> per innbygger i Sandefjord, Drammen, Tønsberg, Skien, Larvik og Porsgrunn. Resultatene er vist i Figur 33.

**Figur 33: Omsetning (butikkhandel; matvarer, vin og brennevin) per innbygger i Sandefjord i 2018 sammenlignet med andre byer. Kilde: Menon Economics 2020**



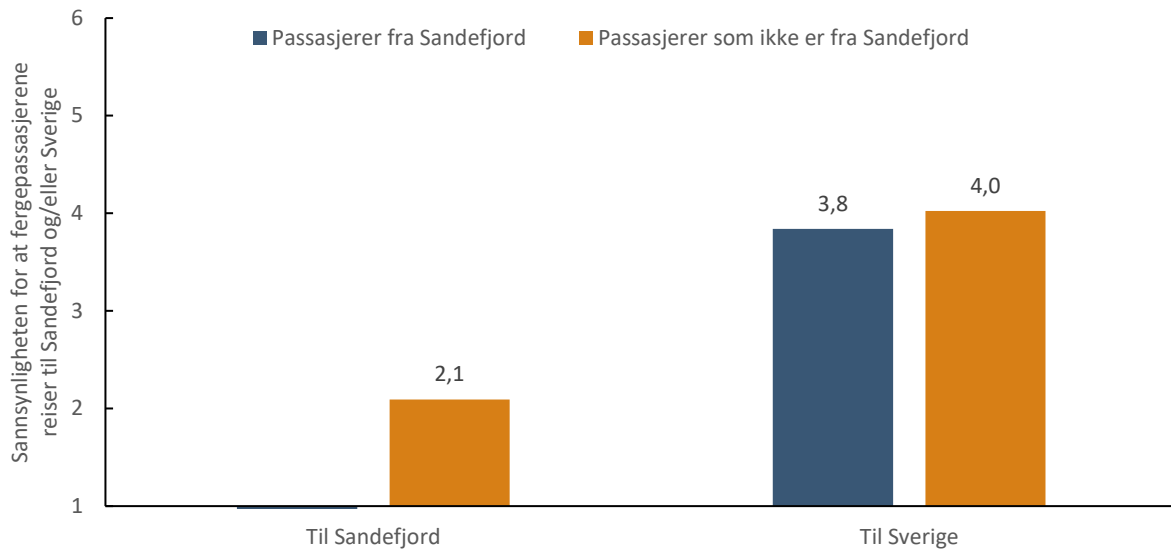
Som figuren viser, var omsetning per innbygger i Sandefjord i 2018 lavere enn for de andre byene. Omsetning per innbygger i Tønsberg var omkring 4000 kroner høyere enn omsetning per innbygger i Sandefjord. Dersom omsetning per innbygger i Sandefjord hadde økt med 4000 kroner, ville den totale omsetningen til bedriftene inkludert i statistikken til figuren over, økt med i overkant av 250 millioner kroner.

Flesteparten av de som reiser med fergen er en prissensitiv gruppe og det er utfordrende å si noe konkret om hvordan det konsumrelaterte varekjøpet vil påvirkes dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord.<sup>25</sup> For å kartlegge fergepassasjerene sitt alternative forbruk, ble de i intervjurunden bedt om å svare på hvor sannsynlig det er at de hadde dratt til Sandefjord og/eller Sverige dersom fergen ikke hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad. Resultatene vises i Figur 34.

<sup>24</sup> Dette er basert på Menons regnskapsdatabase. Vi har inkludert bedrifter som tilfaller følgende av SSBs næringskoder: 47111 - Butikkhandel med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler. Eksempler på bedrifter som inngår her er Coop, ICA, Kiwi og Meny. 47251 - Butikkhandel med vin og brennevin. Her inngår eksempelvis vinmonopolet.

<sup>25</sup> I intervjurunden med fergepassasjerene ble de bedt om å oppgi hvor mye de planlegger å handle for i Sverige av mat, drikke og kioskvare. Av respondentene som er fra Sandefjord, var gjennomsnittlig forbruk i Sverige på i overkant av 1400 kroner.

**Figur 34: Spørsmål: Dersom fergen ikke hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad, hvor sannsynlig er det, på en skala fra én til seks, at du ville reist til Sandefjord/Sverige uansett? (1=lite sannsynlig, 6=svært sannsynlig). Kilde: Intervju med fergepassasjerer, Menon Economics 2020**



Som figuren viser, er det relativt lav sannsynlighet for at passasjerer som ikke er fra Sandefjord vil dra til Sandefjord dersom fergedriften flyttes til en annen by. De fleste respondentene svarte at Sandefjord kun er et stopp på veien, enten på reisen til eller på reise fra Sverige. Figuren viser også at det er relativt sannsynlig at fergepassasjerer som er fra Sandefjord ville funnet en alternativ rute til Sverige dersom fergedriften ble flyttet fra Sandefjord.

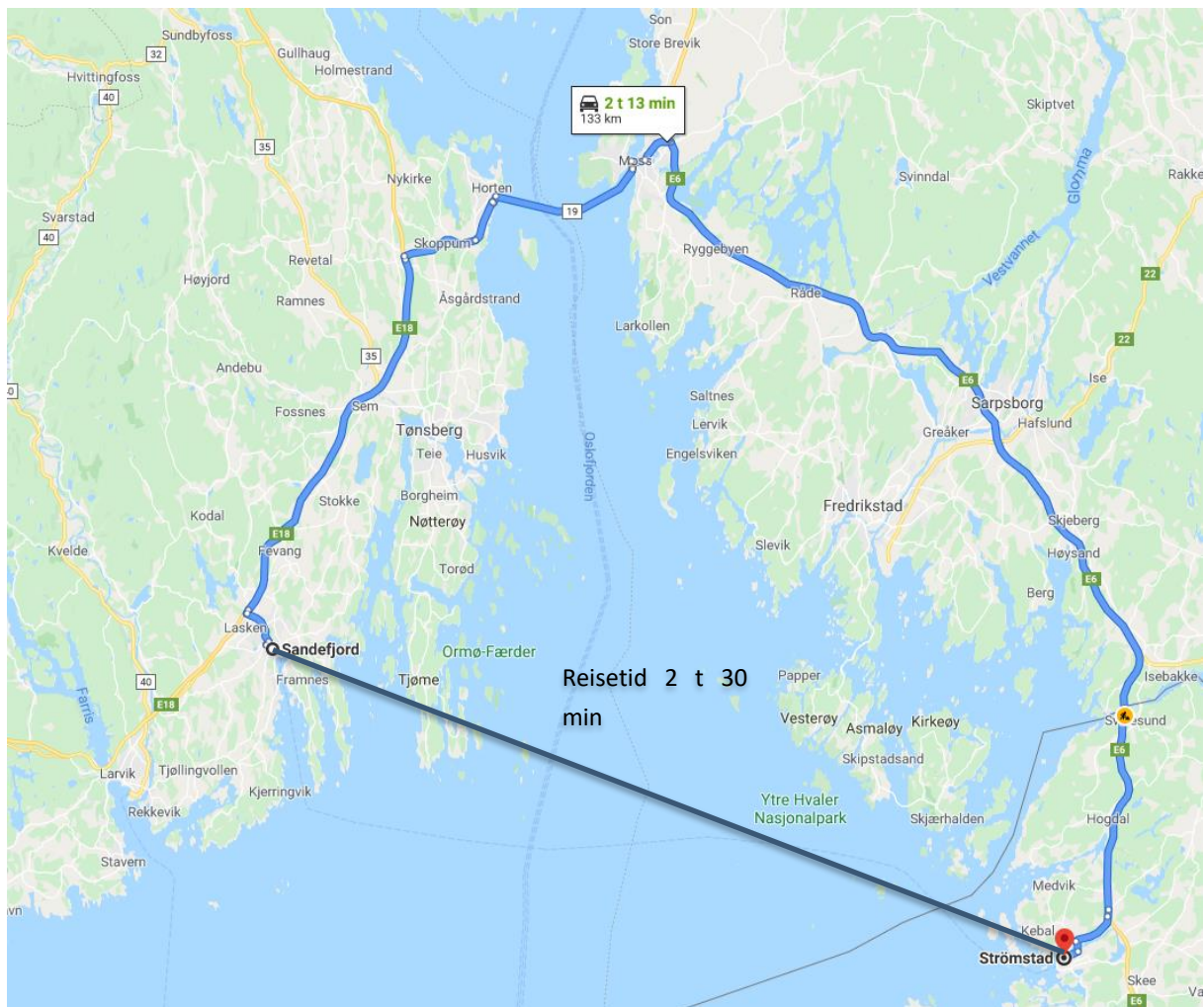
For å vurdere hvorvidt en nedleggelse av fergedriften vil bidra til å begrense den handelslekkasje som foregår ved at personer fra Sandefjord bruker inntekten sin i Sverige, må vi vurdere hvilke alternativer personer fra Sandefjord har for reiser til Sverige, samt hvor prissensitive personer fra Sandefjord som reiser i dag er.

For å handle i Sverige finnes det to hovedalternativer å reise på:

- 1) Bil med ferge mellom Horten og Moss
- 2) Fergetrafikk fra en annen by enn Sandefjord

Å reise med bil og ferge fra Horten i dag er raskere enn å reise fra Sandefjord til Strømstad med en av fergene fra Sandefjord, som vist i illustrasjonen under. At fergene mellom Sandefjord og Strømstad likevel velges, skyldes trolig at dette alternativet er rimeligere eller at en får bedre tilbud å på kjøp av varer.

**Bilde 1: Oversikt over reisetiden fra Horten med bil og ferge, sammenlignet med fergen fra Sandefjord til Strømstad. Kilde: Menon Economics**



Ettersom det i dag er et marked for fergetrafikk mellom Sverige og vestsiden av Oslofjorden, vil dette markedet trolig fremdeles eksistere dersom Sandefjord kommune velger å avvikle fergetrafikken fra sin by. I så tilfellet er det grunn til å anta at fergetrafikken vil flyttes til en annen nærliggende havn, eksempelvis Larvik, hvor Color Lines ferger til Danmark går fra, eller Langesund, hvor Fjordlines ferger til Danmark går fra. En nedleggelse av fergetilbudet fra Sandefjord vil altså høyst trolig medføre at konsumet knyttet til fergene flyttes til andre steder enn Sandefjord. Menon beregnet at dette konsumet var på om lag 120 millioner kroner i 2019. Dette tallet inneholder imidlertid ikke innbyggerne i Sandefjords konsum i forbindelse med reisen.

Dersom Sandefjord kommune velger å avvikle fergetrafikken fra om lag 2025, er det grunn til å anta at andre byer vil tilby havnekapasitet for å dekke etterspørselen rederiene har etter havnetjenester i forbindelse med fergeaktiviteten. Det er nærliggende å anta at Color Line vil flytte aktiviteten til Larvik, mens Fjord Line kan flytte aktiviteten til Langesund. En vedtatt nedleggelse av tilbudet i Sandefjord vil altså trolig bidra til aktiviteten flyttes til nærliggende områder.



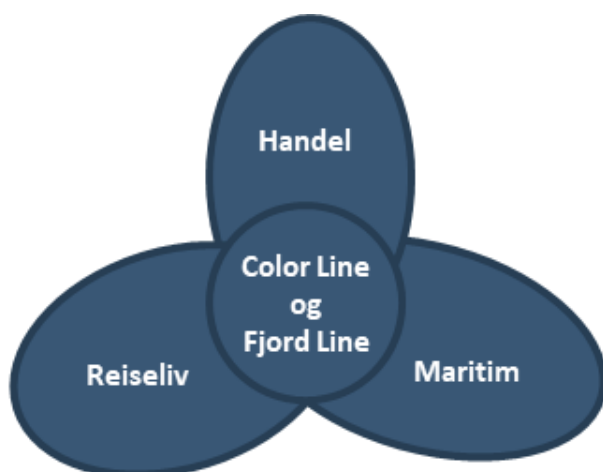
Høy prissensitivitet i kombinasjon med tilstedeværelsen av alternativ reisemåte til Sverige og høy sannsynlighet for opprettelse av nye ruter fra andre byer, indikerer at den handelslekkasje som i dag trolig eksisterer delvis på grunn av fergene i liten grad vil tettes ved en nedleggelse av fergetilbudet fra Sandefjord. På den ene siden er det nærliggende å tro at en del av de som reiser med ferger vil reise sjeldnere dersom fergedriften flyttes til en annen by, og dermed konsumere mer i Sandefjord sentrum. På den andre siden er det en relativt prissensitiv gruppe som reiser med fergene, og det er lite trolig at de kommer til å legge igjen tilsvarende beløp som de bruker på ferger i Sandefjords butikker og på vinmonopolet dersom fergedriften flyttes fra Sandefjord. Ved en nedleggelse av fergedriften vil Sandefjord trolig miste all omsetning knyttet til reisen som personer utenfor Sandefjord i dag legger igjen i byen.

#### 5.1.4. Negative klynge- og skalaeffekter

En klynge kan defineres på følgende måte: «*geografisk samling av bedrifter som er koblet sammen gjennom komplementaritet eller likhet i behov og som gjennom dette realiserer eksterne stordriftsfordeler*» (Jakobsen, 2008). Klyngeegenskaper bidrar til innovasjon, produktivitetsvekst og vekst gjennom oppgraderingsmekanismer og økt attraktivitet. Klyngebedrifter både konkurrerer og samarbeider. Klyngesamarbeid medfører komplementaritet, i den forstand at mange bedrifter er sammen om å utnytte innsatsfaktorer med fallende enhetskostnader (skalafordeler). Videre gir de grunnlag for bedre utviklet infrastruktur som igjen tiltrekker seg flere bedrifter og at økt etterspørsel for det ene produktet skaper økt etterspørsel etter det andre (for eksempel hoteller og turistopplevelser) (Reve og Jakobsen 2001).

Næringslivet i Sandefjord består av selskaper som utgjør både en maritim- og en reiselivsrelatertklynge. Det er vanlig at selskaper opererer innen flere næringer. Jotun er et selskap som leverer maling til flere næringer, blant annet til prosessindustrien, olje- og gass og til den maritime næringen. Color Line og Fjord Line er også selskaper som opererer i flere næringer, blant annet handels-, maritim- og reiselivsnæringen.<sup>26</sup> Dette er illustrert i Figur 35.

Figur 35 Illustrasjon av hvordan Color Line og Fjord Lines omsetning kan knyttes til både handels-, maritim-, og reiselivsnæringen. Kilde: Menon Economics 2020



Norge har en av verdens mest velutviklede og komplette maritime klynger. Den norske maritime klyngen består av verdensledende selskaper innen virksomhetsområder som rederier, verft, utstyr og tjenester (Maritimt

<sup>26</sup> For å unngå overlapp i regnskapstallene er Color Line og Fjord Line i denne rapporten inkludert i reiselivsnæringen.

Forum). Sandefjord er en by med en stolt maritim klynge. En større maritim klynge bidrar til kunnskapsspredning på tvers av bedrifter og næringer. Verdiskapingen i maritim næring i Sandefjord i 2018 var på nærmere 970 millioner kroner.<sup>27</sup> De fem største selskapene i maritim næring i Sandefjord i 2018 var Jotun, Thor Dahl Shipping, Scandic American Shipping Ltd (European Branch), Lystad Spesialinnredning og Framnes marine og industriservice.

Dersom fergedriften legges ned, kan dette på sikt ha negative effekter for samtlige næringsklynger. En potensiell flytting av fergedriften vil kunne påvirke de andre bedriftene i klyngen. Denne effekten vil imidlertid være moderat. Dersom fergedriften flyttes til en annen by, vil dette påvirke de bedriftene rederiene kjøper varer og tjenester av, samt hoteller og restauranter hvor fergepassasjerer legger igjen penger. Det er også en del maritime bedrifter i Sandefjord som drar nytte av å ha de to store fergerederiene i byen.

---

<sup>27</sup> Jotun inngår i utgangspunktet ikke i Menon sin definisjon av maritim næring, da omsetningen relater til andre næringer er høyere enn for maritim næring. Vi har imidlertid i denne sammenheng, inkludert Jotun i Sandefjord sin maritime klynge. Jotun sto for nærmere 90 prosent av verdiskapingen i maritim næring i Sandefjord i 2018. Kilde: Menon Economics sin regnskapsdatabase

## 6. Miljøeffekter

I likhet med andre næringer medfører skipsfarten diverse klimagassutslipp og lokal luftforurensing. Norge innførte CO<sub>2</sub>-avgift i 1991, som ett av de første landene i verden, og sikter på å trappe opp den flate CO<sub>2</sub>-avgiften med fem prosent årlig for alle sektorer fram mot 2025. I Norge er skip som forbrenner drivstoff avgiftspliktige når de ligger til kai og må betale en avgift per kilo faktiske utslipp av nitrogenoksider. Norge innførte avgift på utslipp av NO<sub>x</sub> i 2007. I Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart er ett av målene å overføre mer av godstransporten fra vei til sjø. I en rapport skrevet av Menon Economics argumenteres det for at økt avgiftsnivå på landtransporten kan føre til økt etterspørsel etter frakt av varer via sjøveien. Dette tyder på at avgiftsnivået for rederiene allerede er relativt høyt og at miljøkostnadene til rederiene er trolig internalisert gjennom avgiftsbehandlingen for nærskipsfarten i Norge (Regjeringen, 2020).

Det er noe usikkerhet tilknyttet hvilke virkemidler IMO vil ta i bruk for å halvere utslippene fra sjøtransport. Allikevel kan mye tyde på at krav til framdriftsteknologi kan være aktuelt. I så tilfellet må rederier investere i teknologi som reduserer utslippene betydelig. Både Color Line og Fjord Line tilstreber at selskapene til enhver tid skal drives i samsvar med gjeldende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Begge rederiene ønsker å minimalisere forurensingen. Color Line har gjort dette ved å erstatte Bohus med Color Hybrid i august 2019. Dette skipet får mye av energien fra landsstrøm. Fergen lades opp når den ligger til kai i Sandefjord og kan da gå én time på strøm. Skipet går på strøm syv-åtte kilometer ut i fjorden. Dette minimerer støy og utslipp, og kommer Sandefjord-miljøet til gode (Aftenposten, 2019). Fra 2020 slipper fergene ut 50 prosent mindre CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub> enn de gjorde i 2016 på denne strekningen. For CO<sub>2</sub> er de reduserte utslippene i størrelsesorden 8 500 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Color Viking og Oslofjord er også tilknyttet landstrøm når de ligger til kai i nattleie i Sandefjord. (Sandefjord kommune). I intervjurunden med relevante aktører i Sandefjord er det flere som nevner de positive effektene ved Color Hybrid, blant annet at det er mindre støy når skipet ligger til kai.

## 7. Referanseliste

Aftenposten (2019). Ny Strømstad-ferge settes på «lydløs» når den nærmer seg Sandefjord. Kan lastes ned her: <https://www.aftenposten.no/okonomi/i/K3l775/ny-stroemstad-ferge-settes-paa-lydloes-naar-den-naermer-seg-sandefjord>

Color Line (2018). Årsrapport. Kan lastes ned her: [https://www.colorline.no/polopoly\\_fs/7.66523.1566978593!/%C3%85rsrapport%202018\\_Norsk.pdf](https://www.colorline.no/polopoly_fs/7.66523.1566978593!/%C3%85rsrapport%202018_Norsk.pdf)

Menon Economics (2020). Kartlegging av Nærskipsfart- sammensetning, alder, lønnsomhet og utfordringer med flåtefornyelse. Oslo. Menon-publikasjon nr. 19/2020

Menon Economics (2018). Reiselivsnæringens Verdi. Oslo. Menon-publikasjon nr. 104/2018.

SSB (2020). Tabell 11616. Oversikt ver sysselsatte, etter bosted, arbeidssted og inn- og utpendling.

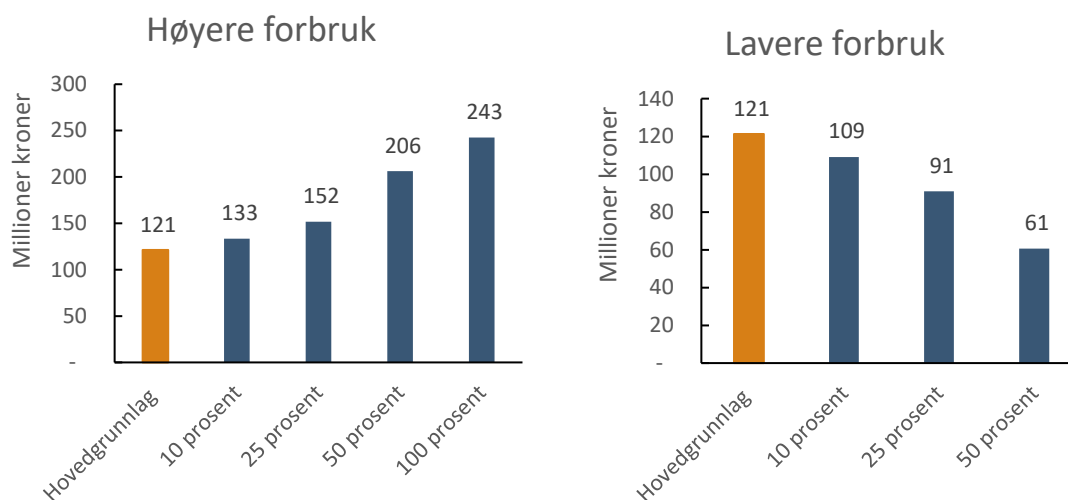
## Vedlegg 1: Følsomhetsanalyse

De fleste analyser bygger på forutsetninger det er knyttet usikkerhet til. Det er derfor viktig å vurdere usikkerheten rundt de mest sentrale forutsetningene og undersøke hvor robuste resultatene er for potensielle endringer i disse. For å vurdere denne usikkerheten har vi gjennomført en følsomhetsanalyse av fergepassasjerenes forbruk.

Som vist i kapittel 4.1.1, var det omkring 1,5 millioner reisende med Color Line og Fjord Lines ferger i 2019. Basert på intervjuer med 260 fergepassasjerer finner vi at gjennomsnittlig forbruk per passasjer i vintermånedene er 69 kroner og 90 kroner i sommermånedene. Det er knyttet noe usikkerhet til disse forbrukstallene. Bakgrunnen for dette er at det ikke er mulig å prate med alle som reiser med ferger og at en ikke kan være hundre prosent sikker på at tallene respondentene oppgir er helt nøyaktige.

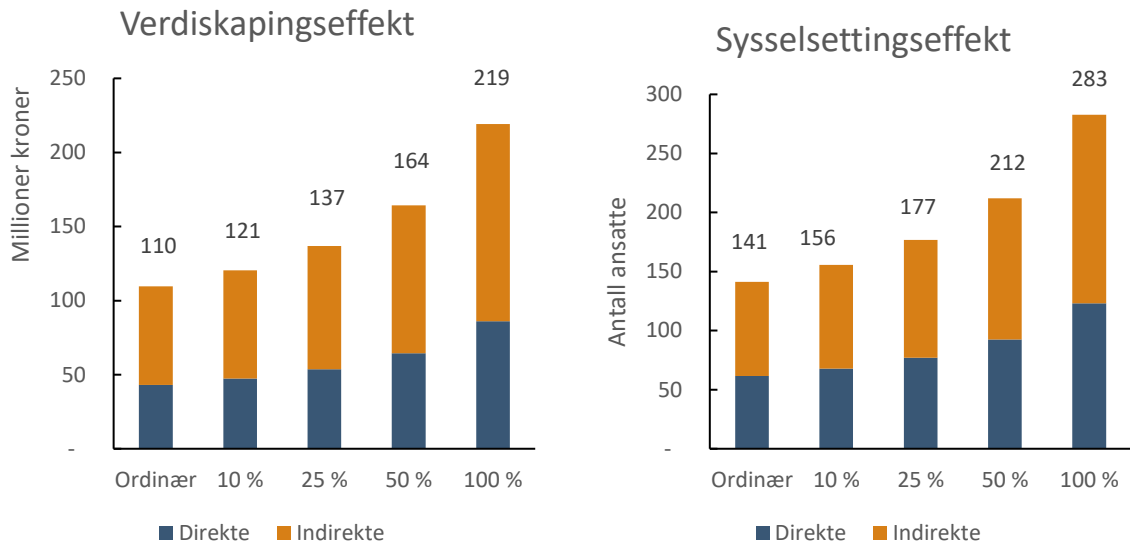
På bakgrunn av dette har vi gjennomført en følsomhetsanalyse for å se hvordan resultatene vil endre seg dersom forbruket er høyere eller lavere enn det som er blitt rapportert og estimert. Figur 36 viser fergepassasjerenes estimerte forbruk dersom vi antar at forbruket er 10 prosent, 30 prosent, 50 prosent eller 100 prosent høyere og dersom forbruket er 10 prosent, 30 prosent og 50 prosent lavere.

**Figur 36: Estimert forbruk dersom fergepassasjerenes forbruk er høyere/lavere enn antatt; 10 prosent, 30 prosent, 50 prosent eller 100 prosent høyere/lavere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics 2020**



Dersom forbruket til passasjerene er 50 prosent høyere, vil totalt forbruk være på omkring 206 millioner kroner og dersom det hadde vært 50 prosent lavere ville det vært omkring 61 millioner kroner. Figur 37 viser hvordan de direkte og indirekte verdiskapings- og sysselsettingseffektene vil endre seg dersom forbruket er høyere enn antatt.

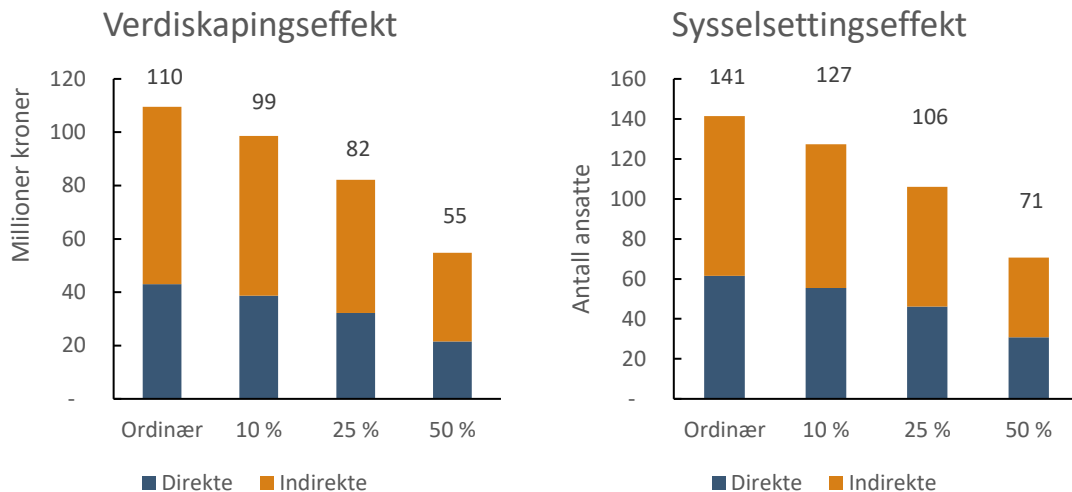
**Figur 37: Verdiskapings- og sysselsettingseffekter dersom fergepassasjerenes forbruk er 10, 30, 50 eller 100 prosent høyere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics 2020**



Som figuren over viser, vil både verdiskapings- og sysselsettingseffektene øke dersom fergepassasjerenes forbruk øker.

Figur 38 viser hvordan de direkte og indirekte verdiskapings- og sysselsettingseffektene vil endre seg dersom forbruket er lavere enn antatt.

**Figur 38: Verdiskapings- og sysselsettingseffekter dersom fergepassasjerenes forbruk er 10, 30 eller 50 prosent lavere enn hovedgrunnlaget. Kilde: Menon Economics 2020**



Vi ser de samme effektene som over, dersom forbruket til fergepassasjerene er lavere, vil både verdiskapings- og sysselsettingseffektene reduseres.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Ringvirkningsanalysen er homogen av grad 1. Det betyr at dersom input (forbrukstall) ganges med 2, blir resultatene dobbelt så store.

## Vedlegg 2: Intervjuguider

### Fergepassasjerer

Intervjuguide til fergepassasjerer	
Vi krysser av for om vi reiser med Color Line eller Fjord Line	
Vi krysser av for om vi reiser fra eller til Sandefjord	
1.	Er du fra Sandefjord?
2.	Hva er din alder: <ul style="list-style-type: none"><li>a. 0-20 år</li><li>b. 21-30 år</li><li>c. 31-40 år</li><li>d. 41-50 år</li><li>e. 51-60 år</li><li>f. 61-70 år</li><li>g. 71-80 år</li><li>h. Over 80 år</li></ul>
3.	Hvor mye penger har du brukt/planlegger du å bruke i Sandefjord? <ul style="list-style-type: none"><li>a. Beløp i NOK</li></ul>
4.	Hvor mye penger har du brukt/planlegger du å bruke på land i Sandefjord fordelt på <ul style="list-style-type: none"><li>a. Restauranter</li><li>b. Innkjøp av mat og drikke</li><li>c. Aktiviteter</li><li>d. Overnatting</li><li>e. Annet</li></ul>
5.	Hvor mye penger har du brukt/planlegger du å bruke på land i Sverige tilknyttet denne ferjeturen? (oppgi beløp og valuta) Valutaenhet
6.	Hvor mye penger har du brukt/planlegger du å bruke på land i Sverige tilknyttet denne ferjeturen, fordelt på: <ul style="list-style-type: none"><li>a. Restauranter</li><li>b. Innkjøp av mat og drikke</li><li>c. Aktiviteter</li><li>d. Annet</li></ul>
7.	Hvordan reiser du? <ul style="list-style-type: none"><li>a. Bil (MC, bobil, lastebil, trailer, annet)</li></ul>
8.	<b>Dersom fergen IKKE hadde gått mellom Sandefjord og Strømstad, men for eksempel mellom Larvik og Strømstad, hvor sannsynlig er det, på en skala fra 1 til 6 (1=lite sannsynlig, 6= svært sannsynlig) at du hadde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Reist til/fra Sverige med den ruta?</li><li>b. Reist til Sandefjord uansett?</li></ul>
9.	På en skala fra 1 til 6, hvor godt tilrettelagt synes du at: (1=lite tilrettelagt, 6=godt tilrettelagt) <ul style="list-style-type: none"><li>c. Sandefjord er for besøkende/tilreisende</li><li>d. Utdyp hvorfor/hvorfor ikke</li></ul>

10. På en skala fra 1 til 6, hvilket inntrykk har du av: (1=ikke godt inntrykk, 6=godt inntrykk)

- a. Sandefjord
- b. Utdyp

11. Hva er hovedgrunnen til at du velger å reise med ferga? Åpent spørsmål eller definere svaralternativer (tidsbesparende, behagelig, gode tilbud osv.)

## Hoteller

1. Har dere oversikt over gjester som har reist med ferjen fra Strømstad?
2. Hvor mange av overnattingene er passasjerer? (årlig og/eller månedlig)
3. Har dere en egen avtale med rederiene med tanke på pakketilbud til ferjepassasjerene?
4. Er ferjepassasjerene en viktig inntektskilde for hotellet deres?
5. Hvor mye av total omsetning utgjør inntektene fra ferjepassasjerene?
6. Bruker de mer penger enn andre tilreisende?

## Andre aktører

1. Har dere en fast avtale med rederiene?
2. Hvor stor andel av omsetningen estimerer du er relatert til rederiene?
3. Er rederiene en viktig inntektskilde for dere?
4. Hva er deres tanker rundt Color Line og Fjord Lines samfunnsbidrag og omdømme når det gjelder
  - a. Påvirkning på trafikken i fjorden
  - b. Påvirkning på miljøet
  - c. Påvirkning på Sandefjord kommunes økonomi (ringvirkninger) (lokalt næringsliv)



## Vedlegg 3: Passasjergrunnlag

Tabell 3: Oversikt over antall biler registrert på de tre fergene. Kilde: Sandefjord kommune

Bilutvikling						
Måned	Totalt 2014	Totalt 2015	Totalt 2016	Totalt 2017	Totalt 2018	Totalt 2019
Januar	9666	11848	13906	14237	13691	13500
Februar	19274	20528	24176	25708	26354	29071
Mars	20627	25801	29975	26539	37646	30875
April	25269	24708	25166	35682	29799	39986
Mai	23902	31292	31948	33587	38553	34740
Juni	32815	34867	39071	42926	44045	46228
Juli	54868	62328	62212	64975	68107	68558
August	37384	37920	39406	43568	42713	47547
September	22706	25064	26307	27967	28688	35235
Oktober	24328	28397	31230	30053	32678	36467
November	26498	27402	29161	30928	35734	40955
Desember	26724	25716	32812	33078	38847	42511
<b>Totalt</b>	<b>324 061</b>	<b>355 871</b>	<b>385 370</b>	<b>409 248</b>	<b>436 855</b>	<b>465 673</b>

Tabell 4 Oversikt over antall henger og campingvogn, MC og sykkel, van og campingbil og trailer registrert på de tre fergene. Kilde: Sandefjord kommune

Henger og campingvogn, MC og sykkel, van og campingbil og trailer						
Måned	Totalt 2014	Totalt 2015	Totalt 2016	Totalt 2017	Totalt 2018	Totalt 2019
Januar	3712	1045	918	966	763	634
Februar	1158	1448	1485	1679	1501	1633
Mars	1562	2502	2958	2257	2422	2026
April	2360	3088	2635	4133	3216	4325
Mai	2767	4324	4763	4786	4932	4490
Juni	3877	4991	5149	5726	5616	6194
Juli	7330	8673	9077	9056	9774	9688
August	4237	5639	4983	5899	6114	5866
September	3001	3621	4065	3731	3589	3831
Oktober	2490	2928	3198	3093	3179	2999
November	1777	1828	1776	1895	1978	1975
Desember	1301	1129	1445	1347	1495	1389
<b>Totalt</b>	<b>35 572</b>	<b>41 216</b>	<b>42 452</b>	<b>44 568</b>	<b>44 579</b>	<b>45 050</b>

Tabell 5 Oversikt over antall busser registrert på de tre fergene. Kilde: Sandefjord kommune

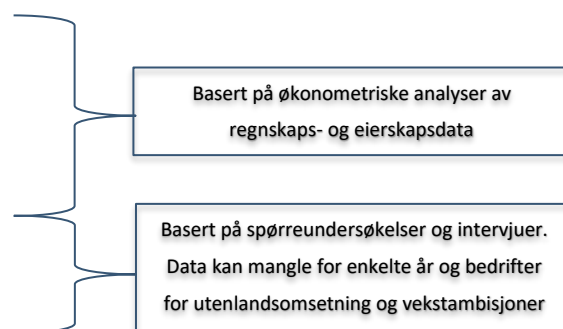
Bussutvikling						
Måned	Totalt 2014	Totalt 2015	Totalt 2016	Totalt 2017	Totalt 2018	Totalt 2019
Januar	38	37	29	32	23	26
Februar	68	68	61	52	52	42
Mars	105	94	101	97	105	81
April	149	137	142	118	115	139
Mai	171	165	171	186	148	147
Juni	195	251	218	221	209	209
Juli	85	100	103	93	67	66
August	152	169	177	184	172	131
September	169	188	154	147	177	169
Oktober	163	142	141	121	116	103
November	230	207	207	189	191	182
Desember	146	89	130	86	92	86
<b>Totalt</b>	1671	1647	1634	1526	1467	1381

## Vedlegg 4: Metode

### Menons regnskapsdatabase

Menons regnskapsdatabase er en database med alle regnskapsdata (Brønnøysunddata) for alle norske regnskapspliktige bedrifter tilbake til 1992. I regnskapsdatabasen har vi lagt inn relevant data fra en rekke undersøkelser Menon har gjort om bedriftene, og databasen inneholder følgende data som:

- 1) Sysselsetting
- 2) Verdiskaping
- 3) Kapitalbeholdning og investeringer
- 4) Eierskap til bedriftene (norske og utenlandske eiere)
- 5) Hvilken verdikjede de leverer til
- 6) Eksport og utenlandsomsetning
- 7) Vekstambisjoner



Menons regnskapsdatabase har blitt bygget opp gjennom flere år, og vi har betydelig informasjon om en svært stor andel av bedrifter i Norge, særlig knyttet til reiselivsnæringene. Denne kan brukes til å få en oversikt over den totale reiselivsnæringen i Sandefjord og se hvor mye fergedriften i Indre havn utgjør av Sandefjords turistnæring. Med bakgrunn i intervjuer og beregninger kan vi anslå hvor mye av omsetning, verdiskaping og sysselsetting i Sandefjords reiselivsnæring som kan forklares med utgangspunkt i fergetrafikken.

#### Menon håndterer hovedkontorproblematikken

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. En stor fordel med databasen er at den inneholder avdelingsdata, det vil si at bedrifter som har avdelinger registrert 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 hver region, 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.

#### Regnskapsdatabasen viktig i ringvirkningsanalyser

Regnskapsdatabasen inngår som datagrunnlag for ITEM, som er Menons ringvirkningsanalyse. Gjennom å ha tilgang til mikrodata om hver eneste norske reiselivsbedrift makter modellen å foreta beregninger om hvordan ringvirkninger sprer seg mellom kommuner, og er således avgjørende for kommunemodulen.

Samtidig er reiselivspopulasjonen også viktig for å undersøke noe om dimensjonene. Eksempelvis kan vi med bakgrunn i populasjonen estimere hvor stor andel av sysselsetting, verdiskaping og skatteinntekter i landet som helhet, en region eller en kommune som kan forklares av, i dette tilfellet, fergepassasjerer.

Menons reiselivspopulasjon og tall for reiselivet skiller seg noe fra Statistisk sentralbyrås tall. Det skyldes tre forhold. For det første har SSB i motsetning til Menon med enkeltpersonforetak, som ikke har offentlig tilgjengelige regnskaper. For det andre foretar Menon en kontinuerlig kvalitetssikring av populasjonen, og tar ut bedrifter som ikke er relevante for reiselivet, til tross for at næringskoden skulle tilsa det. For det andre har ikke

Menon med alle de samme næringskodene som SSB i definisjonen av reiselivsnæringen. Menon har eksempelvis ikke med kantinedrift. Sammen bidrar disse forholdene til at Menon har en noe strengere definisjon av reiselivsnæringen enn SSB.

## ITEM ringvirkningsmodell

Når datagrunnlaget er innhentet vil vi beregne de økonomiske virkningene av å beholde fergedrift i Indre havn. Dette gjennomføres med ringvirkningsmodellen ITEM (International Total Effect Model). Dette er en fleksibel fullintegret modell som beregner effekt på sysselsetting, verdiskaping, skatt og velferdsproduksjon på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå i uendelig mange ledd bakover i verdikjeden.

Modellen er fullintegret i betydningen at den kan beregne alle relevante samfunnsmessige effekter av en aktivitet eller et tiltak, eksempelvis å avslutte fergedriften i Indre havn. Den er fleksibel i den betydning at hva som beregnes bestemmes fra prosjekt til prosjekt, avhengig av hvilke effekter en ønsker å belyse. Flexibiliteten består i at ulike moduler kan skrues av eller på ved modellberegning. Vi illustrerer modellen nedenfor:

Figur B: Illustrasjon av ITEM-modellen



Nedenfor beskriver vi egenskapene ved modellen mer inngående:

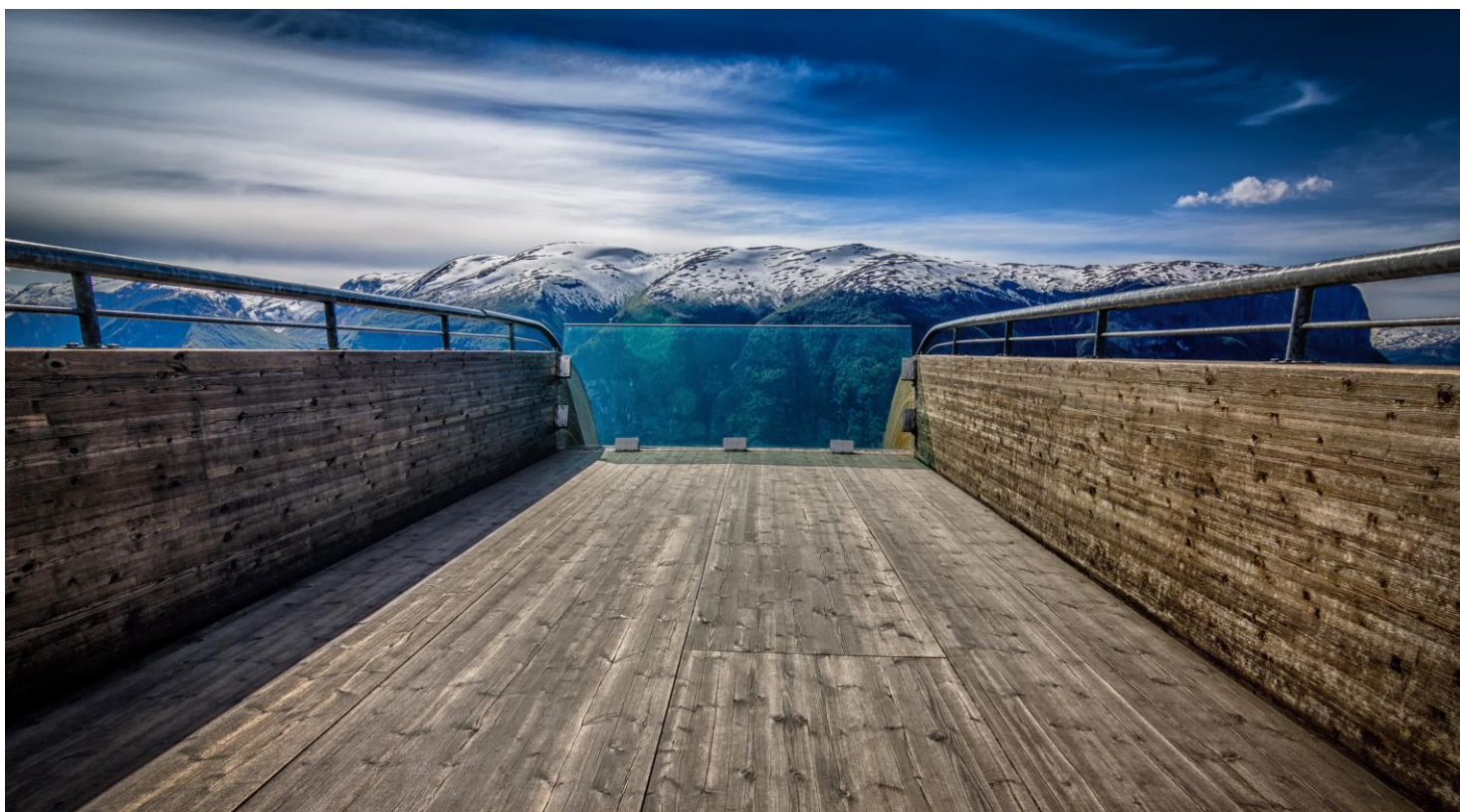
- **Handelsmodul:** Modellen har integrert SSBs kryssløp med OECD-data om handel med varer og tjenester. Videre har den integrert kryssløp for alle OECD-land. Modellen beregner derfor ikke bare effekt for Norge, men for alle OECD-land. Denne modulen medfører at vi i beregningene får med effekten av såkalt re-eksport. Dette er effekten av at land vi importerer fra også importerer fra Norge, dog lenger ned i verdikjeden. Denne mekanismen fanges ikke opp av de andre ringvirkningsmodellene på markedet.
- **Kommunemodul:** De eksisterende modeller på markedet har ingen eller svake mekanismer for beregning av effekt på kommunenivå. Gjennom å basere seg på nyere forskning om interregional handel, samt detaljerte data om hver eneste norske bedrift gjennom Menons regnskapsdatabase (beskrives senere), har ITEM mulighet til å beregne effekt av en aktivitet eller et tiltak ikke bare i den kommunen hvor aktiviteten finner sted, men aktivitetens eller tiltakets betydning i alle norske kommuner. I tråd med forskningslitteratur på området beregnes effekten for utenforliggende kommuner basert på størrelsen av relevant næringsliv i den aktuelle og nærliggende kommuner, samt geografisk avstand. Ved beregning av effekt av fergedriften for Sandefjord kommune vil vi følgelig også beregne effekten det har for kommunene rundt Sandefjord

- **Pendlemodul:** Man bor ikke nødvendigvis i den kommunen man arbeider i. ITEM har derfor integrert detaljerte data om inn- og utpendling fra alle norske kommuner. En egen mekanisme for å spre effektene fra de kommuner hvor arbeidsplasser skapes til hvor arbeidstakerne bor er derfor integrert i modellen. Modellen regner således både ut i hvilke kommuner reiseliv og andre næringer legger grunnlag for sysselsetting, og i hvilke kommuner hvor arbeidskraften mest sannsynlig pendles fra. At denne modulen er integrert er avgjørende for velferdsmodulen, som presenteres nedenfor. Etter Menons viten er vi det eneste miljøet i Norge som har pendlestatistikk integrert i modellen.
- **Velferdsmodul:** I ITEM beregnes effekt av skatt på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå. Videre har modellen integrert KOSTRA-statistikken, som er SSBs statistikk over kostnader og nivå på kommunal tjenesteproduksjon. Etersom skatt til kommunene nærmest utelukkende kommer fra personskatt, og en skatter til den kommunen hvor en bor, og ikke hvor en arbeider, er derfor pendlemodulen en forutsetning for riktige beregninger i velferdsmodulen. At ITEM har en integrert pendlemodul medfører derfor at våre beregninger av velferdseffekt blir mer presise. Gjennom modellen beregnes skatteeffekter fordelt på henholdsvis person, foretak og avgifter. Ved å holde denne informasjonen opp mot statistikk i KOSTRA, kan vi estimere hvor stor andel av en kommunes driftsutgifter aktiviteten bidrar til å finansiere, hvor mange kommunalt ansatte den bidrar til å finansiere, og hvor stor andel dette er av kommunenes totale sysselsetting av f.eks. lærere, sykepleiere, ingeniører mv. Modellen har også integrert velferdseffekter på nasjonalt nivå gjennom data om velferdsproduksjon fra SSBs nasjonalregnskap.

Det er i hovedsak disse modulene som skiller ITEM fra andre modeller på markedet. I sin grunnform er ITEM i hovedsak lik de andre modellene, det vil si at den er bygget opp basert på SSBs kryssløp, samt tallgrunnlag fra nasjonalregnskapet.

Menon vektlegger at alle modellberegninger skal kunne etterprøves. Ved beregninger basert på ITEM publiseres derfor som regel grunnlag for beregningene i et vedlegg, og på en slik måte at personer uten tilgang til modellen skal ha mulighet til å kontrollere om beregninger er gjort riktig og om forutsetninger synes rimelige.

Med bakgrunn i jevnlig og betydelig bruk av modellen, har Menon opparbeidet gode rutiner for beregning av ringvirkninger.



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](http://www.menon.no).

+47 909 90 102 | [post@menon.no](mailto:post@menon.no) | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | [menon.no](http://menon.no)