

RAPPORT

MULIGHETSSTUDIE AV FLERE SNUOPERASJONER I NORD-NORGE



MENON-PUBLIKASJON NR. 42/2024

Av Andreas Becker Cappelen, Live Nerdrum og Erik Jakobsen



Forord

På oppdrag for Aksjon for bærekraftig cruiseturisme har Menon Economics gjennomført en mulighetsstudie av flere snuoperasjoner i Nord-Norge. Vi vurderer det økonomiske mulighetsrommet av flere snuoperasjoner til Nord-Norge og drøfter forutsetningene for at det skal realiseres. Målet med oppdraget er å få et bedre kunnskapsgrunnlag for hvilke økonomiske konsekvenser en økt satsing på snuoperasjoner kan få.

Evalueringen har vært ledet av Live Nerdrum, med Andreas Becker Cappelen som prosjektmedarbeider. Erik Jakobsen har vært kvalitetssikrer.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå. Vi ble kåret til årets konsulentselskap i 2015.

Menon Economics takker Aksjon for en bærekraftig utvikling av cruiseturismen i Norge (ABC) for oppdraget. Følgende bedrifter og kommuner har vært med å finansiere eller medvirke til studien: European Cruise Service, The Whale AS (Andøya), kommunene Tromsø, Narvik og Vestvågøy, samt Honningsvåg og Porsanger Havn. Aktive medlemmer i ABC er for tiden Arthur Kordt, Dag Jarle Aksnes og Helge Skaar. Deltagere i referansegruppen har vært Arthur Kordt, Helge Skaar, Dag Jarle Aksnes, Karianne Braathen, Audun Pettersen, Henriette Bismo Eilertsen og Harriet Willassen. Vi takker også alle informanter for gode innspill underveis i prosessen. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

April 2024

Erik Jakobsen
Ansvarlig partner
Menon Economics

Innhold

SAMMENDRAG	3
1 INNLEDNING OG BAKGRUNN	6
1.1 Cruiseturismen i Norge	6
1.2 Satsing på reiselivsnæringen gjennom «Hele Norge eksporterer»	8
1.3 Betydningen av snuoperasjoner i videreutviklingen av cruisenæringen	9
2 ANALYSE AV MULIGHETSROMMET I NORD-NORGE	11
2.1 Mulighetene for å ta imot snuoperasjoner	12
2.2 Forbruk i snuhavn	13
2.2.1 Oppholdslengde	14
2.2.2 Forbruk	15
2.2.3 Bytte av besetning	17
2.3 Forbruk i transitthavnene	17
2.4 Havneinntekter i snuhavnene	17
2.5 Scenarier i 2030	18
3 FORUTSETNINGER FOR VELLYKKET REALISERING AV MULIGHETSROMMET	22
3.1 Infrastruktur og logistikk	22
3.2 Reiseliv	23
3.3 Lokalsamfunn og besøksforvaltning	23

Sammendrag

Innledning og bakgrunn

På oppdrag for Aksjon for bærekraftig cruiseturisme har Menon Economics gjennomført en mulighetsstudie av flere snuoperasjoner i Nord-Norge. Formålet med oppdraget er å få et bedre kunnskapsgrunnlag med henblikk på hvilke økonomiske konsekvenser en økt satsing på snuoperasjoner kan få.

Snuoperasjoner er forventet å bidra til å forbedre to hovedutfordringer cruisenæringen står overfor. Den første er at verdiskapingen per besøkende i land er relativt lavt sammenlignet med andre typer turister. Flere snuoperasjoner vil øke verdiskapingen, særlig ved at flere passasjerer blir igjen i regionen før eller etter cruiset. Snuoperasjoner vil også bidra til at flere cruiseskip kommer opp til Nord-Norge og at de vil seile flere døgn i regionen, noe som vil gagne flere havner i regionen. Et annet bidrag fra snuoperasjoner er at det trolig vil bidra til mer helårstrafikk som igjen vil føre til flere helårs arbeidsplasser. Noen deler av Nord-Norge er attraktive vinterdestinasjoner, som Tromsø og Alta. Lofoten og Nordkapp er på den andre siden mer populære om sommeren. Ved å sette opp snuoperasjoner i Nord-Norge kan man spille på at destinasjonene i Nord har attraksjonskraft i ulike sesonger, og dermed bidra til at hele regionen i større grad får besøk hele året. Flere cruiseanløp til Nord-Norge hele året vil gi større grunnlag for levende lokalsamfunn langs kysten i nord. Samtidig kan Nord-Norges attraktivitet på vinteren også bidra til større grad av helårsturisme i Fjord-Norge. Gjennom å øke verdiskapingen fra cruise og bidra til flere helårs arbeidsplasser er dermed flere snuoperasjoner i tråd med sentrale målsetninger i «Hele Norge eksporterer».

Analyse av mulighetsrommet i Nord-Norge

I analysen av de økonomiske effektene av flere snuoperasjoner til Nord-Norge undersøker vi følgende tre gevinster:

- 1. Forbruk i snuhavn:** Vi undersøker den økonomiske aktiviteten som genereres av de tilreisende i snuhavnen i forkant eller etterkant av cruisereisen. Vi deler de reisende opp i tre grupper med ulike reisemønstre:
 - a. Reisende som benytter seg av pre- og posttilbud
 - b. Individuelt reisende som forlenger oppholdet i regionen
 - c. Individuelt reisende som drar direkte fra fly til cruiseskip uten å tilbringe tid i regionenI tillegg beregner vi inntektene knyttet til bytte av besetningen på snuoperasjonene.
- 2. Forbruk i transitthavnene:** Vi beregner passasjerenes forbruk når de er i land i havner i Nord-Norge underveis på cruisereisen.
- 3. Havneinntekter i snuhavnene:** Vi ser på inntektene som er forventet til snuoperasjonshavnene som følge av snuoperasjoner.

For å beregne totale økonomiske gevinster av flere snuoperasjoner må vi legge til grunn hvor mange snuoperasjoner som vil finne sted i 2030.¹ På grunn av usikkerheten i anslagene har vi laget to scenarier:

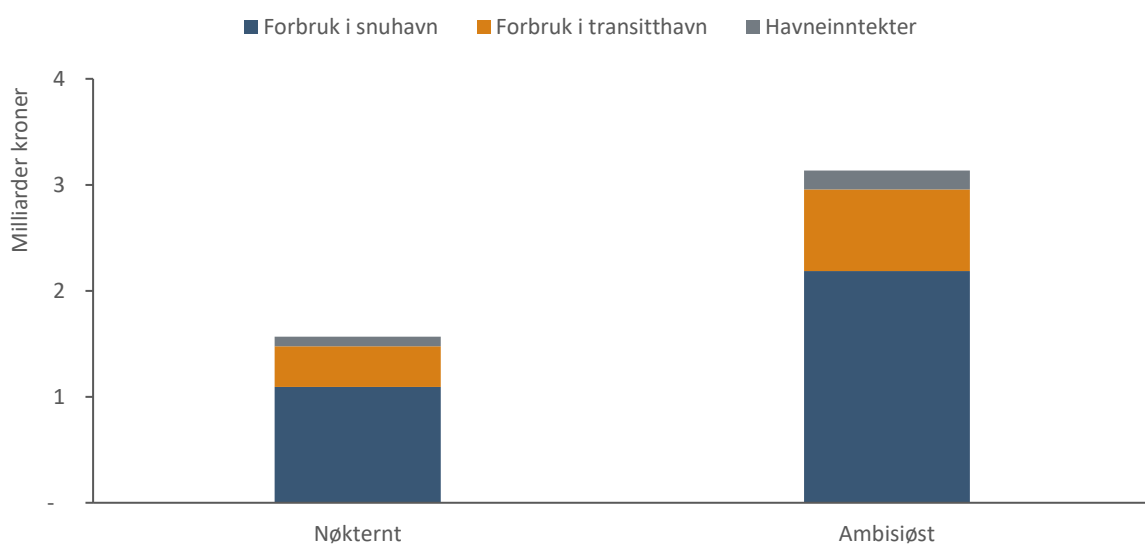
- Et *nøkternt* scenario som representerer en naturlig videreføring av dagens situasjon og utvikling i 2030
- Et *ambisiøst* scenario som innebærer en tydelig og samordnet satsing på snuoperasjoner i regionen

¹ De andre forutsetningene som analysen bygges på presenteres i kapittel 2. De er hovedsakelig basert på intervjuer med eksperter, men også i noen grad på relevant dokumentasjon.

I det nøkterne scenariet mener informantene at man kan forvente omtrent 100 snuoperasjoner i hele Nord-Norge i 2030. I det ambisiøse scenariet er det snakk om det dobbelte, altså 200 snuoperasjoner. Det tilsvarer omtrent henholdsvis 100 000 og 200 000 unike passasjerer.

Figuren under viser at det nøkterne scenariet kan medføre totalt 1,6 milliarder kroner i 2030. Det ambisiøse scenariet viser det dobbelte, altså 3,2 milliarder kroner. Forbruket i snuhavn forklarer nesten 70 prosent av inntektene. Det innebærer 1,1 milliarder kroner i omsetning fordelt på hele næringslivet i det nøkterne scenariet. Videre har vi beregnet at forbruket i transitthavnene forklarer 25 prosent av omsetningen, mens de resterende 6 prosentene vil være havneinntekter både fra snuhavn og transitthavn.

Figur A: Estimerte inntekter fra snuoperasjoner i Nord-Norge i 2030 for nøkternt og ambisiøst scenario. Kilde: Menon Economics



Forutsetninger for vellykket realisering av mulighetsrommet

I det siste kapittelet diskuterer vi faktorer som kan påvirke mulighetene for snuoperasjoner, enten ved å begrense eller styrke potensialet. Det første området som vil ha betydning for mulighetsrommet er infrastruktur og logistikk. Dersom man ønsker å ta imot flere skip er det behov for små utbedringer i havneinfrastrukturen. Det handler blant annet om å ha ordentlige innendørs venterom, toaletter og et bagasjehåndteringssystem. En viktig erfaring fra mottak av snuoperasjoner tidligere er at det praktiske knyttet til havnen og flyplassen og samspillet mellom dem har fungert bra. Der skoen har trykket har vært den helhetlige logistikken rundt pre- og posttilbud. Med det siktes det særlig til informasjonsflyten og transportløsningene på destinasjonen. En sentral del av cruisenæringens arbeid med å bli grønnere er en elektrifisering av flåten. Skipenes behov for landstrøm kan dermed bidra til å gjøre Nord-Norge som snuoperasjonsområde mer eller mindre attraktivt.

Når det gjelder flytrafikk finnes det mange flyplasser spredt over hele Nord-Norge med mulighet for å ta imot passasjerfly. Utfordringen per i dag er rutetilbudet. Det er hovedsakelig Tromsø som har direkteruter til utlandet, men det er planer om å etablere flere ruter, både i Tromsø og Evenes. Dette vil gjøre destinasjonene mer tilgjengelige for utenlandsmarkedet. Samtidig er dette fortsatt en utfordring i de andre områdene i Nord-Norge, eksempelvis Lakselv. Selv om det er mulig å ta imot passasjerfly i nærheten, er det ikke direkteruter fra utlandet.

Det andre området som vil ha betydning for mulighetsrommet er reiselivet i regionen. En potensiell flaskehals når det gjelder å tilbringe tid i regionen før eller etter cruisereisen er overnattingskapasitet. Det er allerede lite kapasitet i både Tromsø og Narvik, og generelt i Porsanger-området. En annen mulighet for å øke de økonomiske gevinstene fra snuoperasjoner er å videreutvikle opplevelsestilbudet i hele Nord-Norge slik at destinasjonene øker attraktiviteten. Det vil spesielt være viktig i Narvik-regionen og i Lakselv. I Narvik er det allerede satt i gang et prosjekt på produktutvikling gjennom to bedriftsnettverk som kan bidra til dette.

Det tredje området vi undersøker er lokalsamfunn og besøksforvaltning. For at en satsing på pre- og posttilbud skal være vellykket er det viktig at aktiviteten spres utover regionen. Dette vil både medføre at ikke «hubene» i regionen begrenser kapasiteten, og at verdiskapingen blir jevnere fordelt geografisk. Det vil også gi de besøkende et større tilbud enn om de konsentreres i de store byene. På den måten kan snuoperasjonene bidra til å opprettholde aktivitet og stedsattraktivitet også utenfor byene. I utviklingen av snuoperasjonsvirksomheten i Nord-Norge er det viktig å forankre utviklingen og få alle berørte aktører til å jobbe sammen for å få til en sunn vekst. Det vil være fornuftig å ha gode forankringsprosesser på både lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

Det er en rekke havner som har forutsetninger for å ta imot snuoperasjoner, for eksempel Tromsø, Narvik, Bodø, Alta, Harstad, Leknes og Lakselv. Samtidig er det enighet blant mange av informantene om at det vil være formålstjenlig i første omgang å satse på et par utvalgte destinasjoner som snuoperasjonshavner. På den måten kan de opparbeide seg verdifull erfaring samtidig som det er gode forutsetninger for å utnytte det økonomiske potensialet. Etter hvert kan de mindre destinasjonene lære av de snuhavnene som var tidlig ute samtidig som de får mer tid på seg til å bygge opp infrastruktur knyttet til transport og reiseliv.

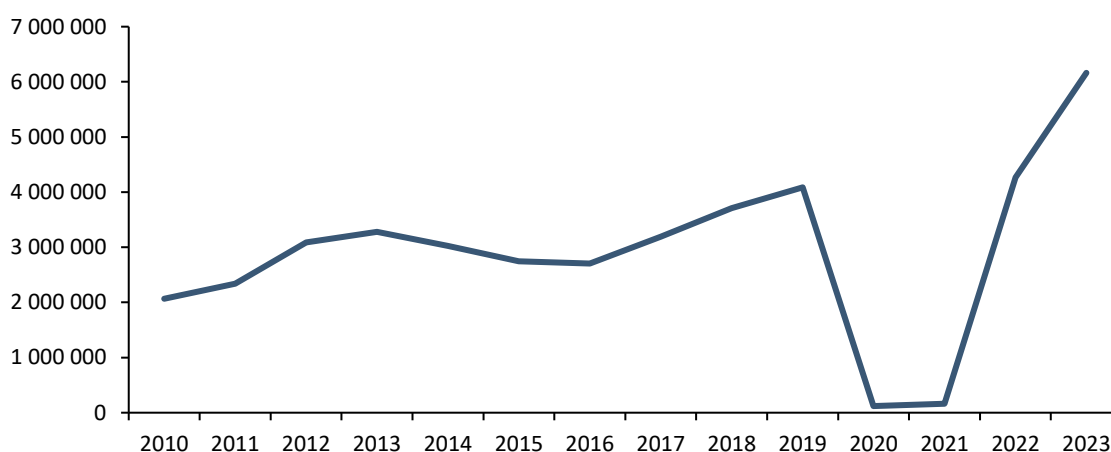
1 Innledning og bakgrunn

1.1 Cruiseturismen i Norge

Cruisenæringen har lenge vært en viktig del av det norske reiselivet, og tiltrekker seg årlig et stort volum besøkende fra hele verden som ønsker å oppleve landets spektakulære kystlinje, fjorder og naturskjønnhet. Med en rekke ulike havner og destinasjoner tilbyr Norge en cruiseopplevelse som kombinerer natur, kultur og historie.

Det globale cruisemarkedet er i stadig vekst. Cruise Lines International Association (CLIA) forventer at rundt 35,7 millioner passasjerer vil reise på cruise i 2024, noe som innebærer en økning på 13 prosent fra 2023.² Også i Norge vokser cruisenæringen. Gjennom det siste tiåret har det vært en kraftig vekst i cruiseanløp og passasjeranløp på dagsbesøk i norske havner. Fra 2010 til 2019 var det nesten en dobling i antallet passasjeranløp i Norge.³ Som vi ser av figuren har denne veksten økt ytterligere etter pandemien, og økningen fra 2019 til 2023 var på hele 51 prosent. 2023 markerer et historisk høydepunkt for norsk cruiseaktivitet, med totalt 6,2 millioner passasjeranløp.

Figur 1-1: Utvikling i passasjeranløp i norske havner, 2010-2023. Kilde: Kystdatahuset



Cruiseanløpene langs norskekysten er i stor grad konsentrert til noen få destinasjoner og havner. De ti største havnene i Norge stod for nesten 70 prosent av totale passasjeranløp i 2023, og samtlige, unntatt Kristiansand og Oslo, ligger på Vestlandet. Noe av grunnen til at cruisetrafikken konsentrerer seg om områdene på Vestlandet er at ca. 80 prosent av cruisereisene gjennomføres som en rundreise (tur/retur) på syv dager. Det begrenser naturlig nok rekkevidden og gjør at skipene ikke kommer lenger nord enn Ålesund. Når man reiser fra kontinentet eller Storbritannia på en rundreise, er det kun de lengre cruisene på 14 dager som når helt til Nord-Norge. Spesielt om sommeren er det populært med kortere syv-dagers cruise, og det er spådd at veksten fremover primært vil være av dette omfanget.⁴ Økningen i antall cruisereiser kombinert med at stadig flere velger kortere cruise vil dermed gi et enda høyere besøkstrykk i havnene på Vestlandet på sommeren.

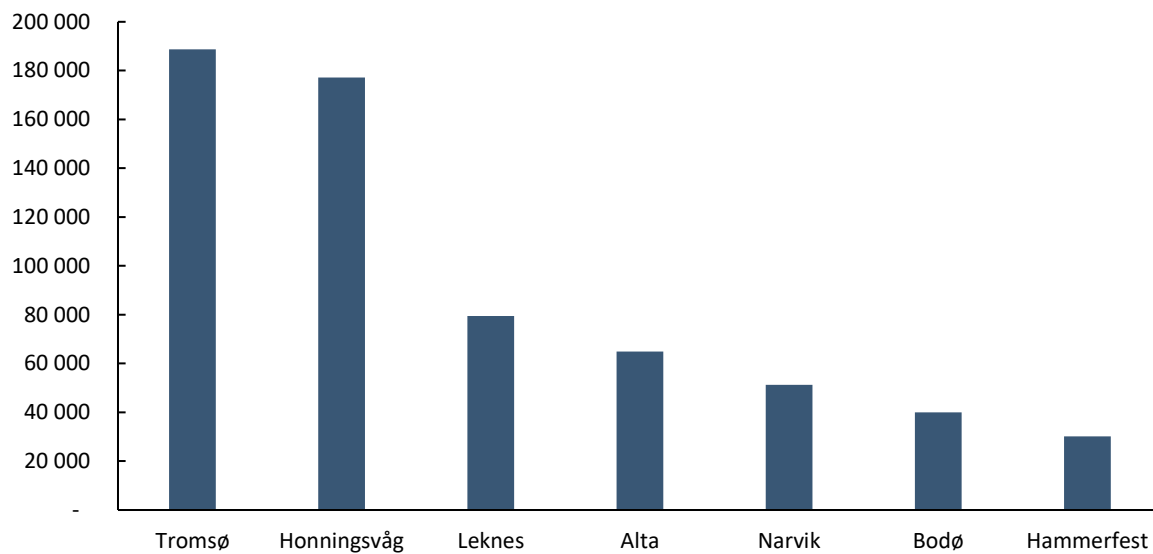
² 14 nye cruiseskip underveis. (2024). [Hentet her.](#)

³ Merk at vi her ikke teller antallet cruiseturister, men antallet passasjeranløp. Om en cruiseturist er på et cruise som anløper to norske havner i løpet av cruiseeilasen telles denne personen to ganger.

⁴ Informasjon oversendt av European Cruise Service.

I 2023 var det 740 000 passasjeranløp i Norges nordligste fylker, Troms, Finnmark og Nordland. Dette utgjør omtrent 12 prosent av den totale cruiseaktiviteten i Norge. Figuren under viser havnene med flest passasjeranløp. Mesteparten av aktiviteten, 50 prosent, finner sted i Tromsø og Honningsvåg. I tillegg er det noe aktivitet i Leknes, Alta, Narvik, Bodø og Hammerfest, som til sammen står for 36 prosent av passasjeranløpene, mens de øvrige havnene kun står for 8 prosent til sammen. Fra 2019 til 2023 har veksten i antall passasjeranløp vært på 35 000 for hver av havnene Tromsø, Honningsvåg og Alta. For Alta utgjør dette mer enn en dobling, mens for Tromsø og Honningsvåg utgjør det en økning på i overkant av 20 prosent. Narvik har i samme periode hatt en økning på 31 000 passasjeranløp, noe som tilsvarer en vekst på 150 prosent.

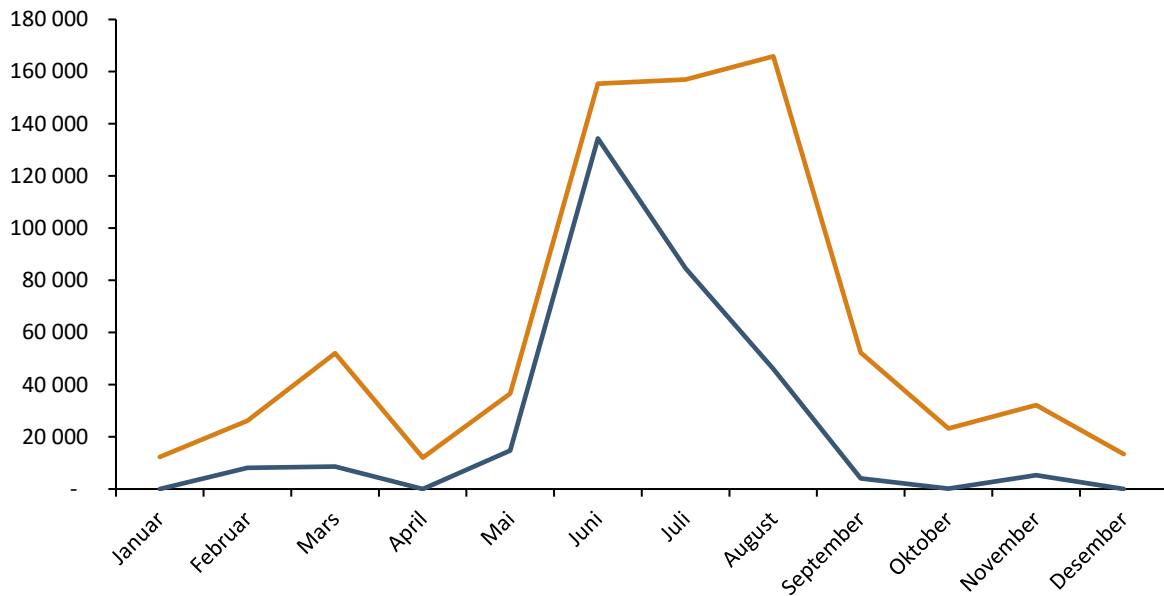
Figur 1-2: Passasjeranløp i de syv største havnene i Troms, Finnmark og Nordland i 2023. Kilde: Kystdatahuset



Passasjeranløpsstatistikken viser at veksten i antall cruiseturister i Nord-Norge de siste årene har vært større enn veksten på Vestlandet.⁵ Mye av denne økningen i cruisepassasjeranløp kom utenfor den tradisjonelle høysesongen i sommermånedene. Figuren under viser at nesten alle cruiseanløpene i 2016 var konsentrert om sommermånedene juni, juli og august, mens det i 2023 også var betydelig aktivitet i de øvrige månedene. I januar, april, oktober og desember var det tilnærmet ingen aktivitet i 2016, mens i 2023 stod disse månedene for totalt 47 500 passasjeranløp. Figuren viser også at sommersesongen er utvidet og at det er blitt vesentlig mer aktivitet i juli og august. Dette indikerer en stor endring i cruisetrafikkens sesongprofil i Nord-Norge over kort tid. Denne trenden skyldes blant annet en utvidelse av den eksisterende satsingen på vinterturisme, spesielt med fokus på nordlysturisme i Nord-Norge.

⁵ Vekst på 118 prosent i Nord-Norge og 98 prosent for Vestlandet. Kilde: Kystdatahuset (2024).

Figur 1-3: Passasjeranløp i Troms, Finnmark og Nordland i 2016 og 2023. Kilde: Kystdatahuset



1.2 Satsing på reiselivsnæringen gjennom «Hele Norge eksporterer»

I mars lanserte Regjeringen sin eksportreform «Hele Norge eksporterer». Eksportreformens ambisjon er å øke verdiskapende eksport gjennom å styrke og effektivisere arbeidet med eksport. Det konkrete målet er å øke norsk eksport (utenom olje og gass) med 50 prosent innen 2030.⁶ Rasjonalet bak strategien er at eksport er en viktig driver for nasjonal økonomisk vekst og at alle regioner i landet har attraktive produkter og tjenester for det internasjonale markedet. Satsingen bygger på et tett samarbeid mellom myndighetene, virkemiddelapparatet og næringslivet.

For å nå målene i strategien ser Regjeringen behovet for en tøffere strategisk prioritering av eksportsatsinger, og større styring av ressurser og virkemidler. Tidlig i 2023 kunngjorde næringsminister Jan Christian Vestre at det skal etableres mellom fem og ti nye nasjonale eksportsatsinger som en del av «Hele Norge eksporterer». I september 2023 annonserte regjeringen at reiseliv var utvalgt som en av disse. Bakgrunnen for valget er økt etterspørsel etter bærekraftige reisemål og autentiske opplevelser, og Norges potensial for å ta en sterk internasjonal posisjon som bærekraftig destinasjon. Regjeringen ønsker å utvikle reiselivsnæringen slik at den blir konkurransedyktig og lønnsom og i større grad skaper helårs arbeidsplasser over hele landet. I den nasjonale reiselivsstrategien "Sterke inntrykk med små avtrykk" understrekes det at verdiskapingen i reiselivet må skje samtidig som klimagassutslippene går ned. Det er derfor viktig å tiltrekke seg turistgrupper som bidrar til stor lokal verdiskaping og samtidig har lavt klimaavtrykk.

⁶ Norsk reiseliv valgt som en av regjeringens eksportsatsinger. (2023). [Hentet her.](#)

1.3 Betydningen av snuoperasjoner i videreutviklingen av cruisenæringen

Den raske veksten i cruisetrafikk har medført sosiale og miljømessige utfordringer på flere norske destinasjoner. De tre største utfordringene handler om å:

- 1 Øke verdiskapingen fra cruise:** cruisepassasjerer har i gjennomsnitt lavest forbruk i land sammenlignet med andre typer turister.⁷
- 2 Forbedre besøksforvaltningen:** når cruiseskipene legger til ved havn er det mange mennesker som går i land samtidig. Samtidig oppholder passasjerene seg ofte i et avgrenset området, enten fordi byene og tettstedene er små eller fordi det ikke er et effektivt system for å spre massene. Dette kan føre til «people pollution» som kan oppleves negativt for lokalbefolkningen og andre tilreisende.
- 3 Redusere utslipp og forurensing:** Ifølge en Menon-rapport⁸ genererer cruisetrafikken gjennom forbrenning av drivstoff utslipp til luft i form av karbondioksid (CO₂), metan (CH₄), dinitrogenoksid (N₂O), vanndamp, svoveloksid (SOX), nitrogenoksider (NOX) og svevestøv (PM₁₀ og PM_{2.5}). CO₂, CH₄ og N₂O har negativ miljøpåvirkning i kraft av å bidra til global oppvarming. Svoveldioksid kan føre til lokal luftforurensning og helseskader i form av lunge- og luftveisproblemer. Også nitrogenoksid kan føre til helseskader hos mennesker. Svoveldioksid og nitrogenoksid som reagerer med vann, oksygen og oksidanter, kan også føre til at det oppstår sur nedbør som kan gi skade på miljøet på land og i vann, gi dårlig sikt og negative helsemessige virkninger. Denne sure nedbøren kan spre seg over større områder. Når flyktige organiske forbindelser og nitrogenoksider reagerer med sollys, blir det dannet ozon, og på bakkenivå kan ozon føre til skader på lunger og luftveier, samt påvirke dyre- og plantelivet negativt.

Å stimulere til flere *snuoperasjoner* kan bidra til at cruisebransjen leverer bedre på flere av disse utfordringene. Snuoperasjoner innebærer at passasjerene starter sin cruiseferie i én havn og avslutter i en annen, uten å returnere til utgangspunktet. Det betyr at de må komme seg til enten start- eller slutthavn ved hjelp av andre transportmidler.

I 2022 ble det nedsatt et eget offentlig utvalg, Reisemålsutvalget, som skulle utrede et mer bærekraftig reiseliv i Norge.⁹ Utvalget gjennomgår rammevilkårene som utviklingen av reiselivet lokalt bygger på. Det inkluderer blant annet regulering av cruisetrafikk. Aksjon for bærekraftig cruiseturisme i Norge har bidratt med innspill inn i utvalgets arbeid. Blant annet har Aksjon for bærekraftig cruiseturisme levert en høringsuttalelse som legger frem hovedprioriteringene fremover. En av prioriteringene er å utvikle cruiseturismen i Norge ved å øke antallet snuoperasjoner og bidra til helårstrafikk. I den forbindelse er tanken at snuoperasjonstrafikken skal være et supplement til den nåværende cruisetrafikken med rundtur. Muligheten for å velge snuoperasjoner vil komplettere det eksisterende cruisetilbudet og gi et bredere tilbud til de tilreisende. En annen hovedprioritering er å bidra til utformingen av regionale utviklingsplaner som kan føre til mer lokal verdiskaping og bedre spredning av trafikken. Gjennom Aksjon for bærekraftig cruiseturisme i Norge sitt arbeid er ambisjonen å bidra til to hovedutfordringer for næringen, nemlig å øke verdiskapingen og bedre besøksforvaltningen.

Det viktigste bidraget fra flere snuoperasjoner vil trolig være økt økonomisk verdiskaping. Den økte verdiskapingen er særlig forventet å komme av at passasjerene utvider oppholdet før og/eller etter selve cruisereisen. Med et utvidet opphold følger økt forbruk på transport, hotellovernattinger, restaurantbesøk, shopping, attraksjoner og kulturelle aktiviteter. Det finnes i dag såkalte pre- og posttilbud som rederiene kan

⁷ <https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/barekraftig-reiseliv/nyhet2/2019/cruiseturister-slipper-ut-mest-legger-igjen-minst/>

⁸ Samfunnsøkonomisk analyse av nullutslippskrav for turistskip og ferger i verdensarvfjordene (2022). Tilgjengelig [her](#).

⁹ Reisemålsutvalgets utredning ble overlevert til næringsministeren 30. mars 2023: «NOU 2023:10 Leve og oppleve. Reisemål for en bærekraftig fremtid».

tilby passasjerene sine. Pre- og posttilbudene er pakketilbud som inkluderer et komplett opplegg for et gitt antall dager, blant annet overnatting, transport, attraksjoner og opplevelser, mat mm. Det tilbys også en rekke støttetjenester som «meet and greet»-personale som blant annet tar imot gjestene på flyplassen, hjelper til med innsjekk og fasiliteter utfluktene. Det pågår et arbeid nå for å videreutvikle og diversifisere disse pre- og posttilbudene slik at gjestene har et attraktivt og bredt utvalg. I tillegg til passasjerenes forbruk kan snuoperasjoner også bidra med økte havneavgifter sammenlignet med rundturer.

Et annet bidrag fra snuoperasjoner er at det trolig vil bidra til mer helårstrafikk som igjen vil føre til flere helårs arbeidsplasser. Noen deler av Nord-Norge er attraktive vinterdestinasjoner, som Tromsø og Alta. Lofoten og Nordkapp er på den andre siden mer populære om sommeren. Ved å sette opp snuoperasjoner i Nord-Norge kan man spille på disse ulikhetene og bidra til at hele regionen i større grad får besøk hele året. Flere cruiseanløp til Nord-Norge hele året vil gi større grunnlag for levende lokalsamfunn langs kysten i nord. Samtidig vil Nord-Norges attraktivitet på vinteren også bidra til større grad av helårsturisme i Fjord-Norge.

Gjennom å øke verdiskapingen fra cruise og bidra til flere helårs arbeidsplasser er dermed flere snuoperasjoner i tråd med sentrale målsetninger i «Hele Norge eksporterer». I tillegg til de økonomiske effektene vil et større tilbud av snuoperasjoner trolig gi større kundetilfredshet. For de som er interessert i å oppdage både Fjord-Norge og Nord-Norge vil en snuoperasjon tilby det til halvparten av prisen og tiden, sammenlignet med et 14 dagers cruise som er alternativet. Samtidig gir det også mulighet for å oppleve hele Nord-Norge ved å både starte og stoppe i regionen.

2 Analyse av mulighetsrommet i Nord-Norge

Dette kapittelet presenterer en analyse av *mulighetsrommet* for flere snuoperasjoner i Nord-Norge. Med mulighetsrommet mener vi det potensialet som er realiserbart dersom man får til en samordnet satsing på snuoperasjoner i regionen. Tidsperspektivet i studien er fra i dag og frem til 2030. Dette setter rammene for mulighetsrommet ved at vi må legge til grunn en realistisk beskrivelse av omgivelsesfaktorer. For reiselivstilbudet tar studien utgangspunkt i det eksisterende reiselivet i regionen og hvordan det er forventet at det kan utvikle seg frem mot 2030. Vi må også ta utgangspunkt i den eksisterende havne- og flyplassinfrastrukturen, og det eksisterende veinettet, samt eventuelle utbedringer som det er realistisk at kan bli gjennomført innen 2030. Studien er også avgrenset til å tallfeste økonomiske virkninger i Nord-Norge. Eventuelle virkninger på andre deler av landet vil diskuteres i kapittel 3. Videre ser vi kun på økonomiske *gevinster* i denne studien. Eventuelle kostnader, for eksempel knyttet til investeringer i infrastruktur eller arbeidskraft, vil derfor ikke beregnes.

Det er knyttet betydelig usikkerhet til hvor mange snuoperasjoner som vil kunne håndteres i Nord-Norge i 2030. Usikkerheten ligger dels på etterspørselssiden, nærmere bestemt hvor stort markedspotensial det vil være for cruise med snuoperasjoner i nord-norske havner – og hvordan etterspørselen fordeler seg gjennom året. Det er også usikkerhet på tilbudssiden, både med hensyn til eksisterende dimensjoner og kapasitet, samt utvidelsesmulighetene mot 2030. Cruiseskip varierer betydelig i størrelse, så cruisehavnene er ikke nødvendigvis dimensjonert til å kunne ta imot store cruiseskip. Tilbud og etterspørsel må matche. Jo mer konsentrert etterspørselen er i tid, desto raskere vil snuoperasjonene begrenses av havnekapasiteten. Vi har ikke mulighet til å undersøke disse forholdene i dybden innenfor rammen av oppdraget, og må derfor støtte oss på vurderingene til eksperter innen cruisevirksomhet i Nord-Norge. Vi har snakket med ti informanter, og det meste av forutsetningene og vurderingene som analysen bygger på er basert på samtaler med disse. Ekspertene har ulike perspektiver på cruisenæringens potensial, blant annet avhengig av om de representerer havner, kommuner, privat næringsliv knyttet til cruiseturisme eller andre deler av reiselivsnæringen. Vi har videre snakket med lokale eksperter fra både Nordland, Troms og Finnmark. I tillegg til informantene har vi også basert antakelser knyttet til forbruk og oppholdslengde på nasjonal og internasjonal dokumentasjon.

På grunn av usikkerheten i anslagene har vi laget to scenarier. Det ene scenariet er nøkternt og viser en utvikling som informantene tenker med stor sannsynlighet lar seg gjennomføre. Det andre scenariet er ambisiøst og illustrerer ytterpunktet i mulighetsrommet innen 2030.

I analysen av de økonomiske effektene av flere snuoperasjoner til Nord-Norge undersøker vi følgende tre virkninger:

4. **Forbruk i snuhavn:** Vi undersøker den økonomiske aktiviteten som genereres av de tilreisende i snuhavnen i forkant eller etterkant av cruisereisen. Vi deler de reisende opp i tre grupper med ulike reisemønstre:
 - a. Reisende som benytter seg av pre- og posttilbud
 - b. Individuelt reisende som forlenger oppholdet i regionen
 - c. Individuelt reisende som drar direkte fra fly til cruiseskip uten å tilbringe tid i regionen
5. **Forbruk i transitthavnene:** Vi beregner passasjerenes forbruk når de er i land i havner i Nord-Norge underveis på cruisereisen.
6. **Havneinntekter i snuhavnene:** Vi ser på inntektene som er forventet til snuoperasjonshavnene som følge av snuoperasjoner.

I det videre tar vi for oss hver av de ulike effektene og beskriver hva de innebærer og hvilke forutsetninger som legges til grunn. Deretter presenterer til slutt scenariene.

2.1 Mulighetene for å ta imot snuoperasjoner

For at et sted skal kunne være en snuhavn er det to forhold som må oppfylles som et minimum. For det første må havnen være rigget for å kunne ta imot cruiseskip. Mange av havnene i Nord-Norge har den nødvendige infrastrukturen. I disse havnene er det derimot hovedsakelig lagt opp til å ta imot mindre cruiseskip sammenlignet med på Vestlandet. Havnen må også ha infrastruktur for å kunne håndtere passasjer- og bagasjestrømmene som følger av snuoperasjoner. I utgangspunktet er det ifølge eksperter mulig for havnene å ta imot snuoperasjoner uten utbedring av havneinfrastrukturen. Flere havner har erfaringer med bruk av provisoriske løsninger, blant annet telt for oppbevaring av bagasje, som ifølge informanter har fungert tilfredsstillende. Samtidig mener flere at dette må utbedres dersom man tar sikte på et større volum av snuoperasjoner. Det vil blant annet være behov for venterom for passasjerene, toaletter og et system for bagasjehåndtering. Dette vil bidra til en større grad av smidighet og bedre forhold både for passasjerene og de ansatte ved havnen. Kystverket har også skjerpet kravene sine som krever mer tilpasning for å ta imot snuoperasjoner. I tillegg forutsetter mottakelsen av snuoperasjoner at det finnes arbeidskraft tilgjengelig for å bistå snuoperasjonene som krever mer ressurser enn transittskip.

En annen viktig forutsetning for å være snuhavn er å ha nærhet til en flyplass. Helst bør flyplassen også ha både nasjonale og internasjonale kommersielle rutetilbud for å øke tilgjengeligheten til det internasjonale markedet. Selv om det ikke er et stort tilbud av kommersielle flygninger, er en mulighet for rederiene å organisere egne charterfly som frakter passasjerene. I tillegg er det en stor fordel om været er stabilt og lite turbulent. Dette vil redusere usikkerheten for forsinkelser og kanselleringer. Noen steder i Nord-Norge er dette en utfordring fordi det blant annet er perioder med sterk vind. Det bør heller ikke være for lang avstand fra flyplassen til havnen, sånn at passasjerene kommer seg tidseffektivt til cruiseskipet.

I tillegg til forholdene som må oppfylles for å være snuhavn, er det en rekke egenskaper ved et sted som øker muligheten for å styrke de økonomiske effektene fra snuoperasjoner. Kort fortalt handler det først og fremst om hvor attraktivt stedet og regionen rundt er for de tilreisende. Dersom det i nærheten finnes et bredt tilbud av opplevelser av høy kvalitet og god nok kapasitet på overnatting og servering, vil det kunne føre til at cruisepassasjerene bruker mer tid i regionen i forkant eller etterkant av cruisereisen. Det er også en fordel om det er et godt utbygd transportsystem som gjør at de reisende kan forflytte seg enkelt rundt i regionen. Et annet betydningsfullt aspekt er hvorvidt rederiene legger opp til at de reisende kommer seg til snuhavnen selv gjennom kommersielle ruter, eller om de setter opp charterfly. Dersom de setter opp charterfly vil det ankomme snuhavnen i kort tid før cruiseskipets avgang, og det blir liten tid i området. Dersom de reisende kommer med kommersielle flygninger, kan de selv velge hvor lang tid i forveien de vil komme til regionen.

Når det gjelder inntekter til havnen, vil forsyningskapasiteten påvirke omfanget av tilleggstjenester som rederiene kjøper. Det handler både om at de kan klare å levere store volumer av ulike varer, og at de har plass nok på kaien og nødvendig utstyr til å håndtere ulike forespørslers.

Havnen som per i dag er best rustet til å ta imot snuoperasjoner er ifølge informantene Tromsø. Tromsø oppfyller alle egenskapene som tidligere beskrevet, både når det gjelder infrastruktur og etablert reiseliv. Tromsø havn har to kaier som kan ta imot cruiseskip og har kapasitet til å ta imot de største cruiseskipene i Nord-Norge. I tillegg investerer havnen i landstrøm som kan gjøre havnen mer attraktiv fremover. Havnen ligger i tillegg kun 10 minutter unna flyplassen med bil. En annen kandidat for å være snuhavn er Narvik. Narvik ligger i underkant av

en time unna Evenes flyplass og har en moderne cruisehavn som ble bygget i 2019 som kan ta imot større cruiseskip. Det er samtidig noen utfordringer knyttet til Narvik som snuhavn. For det første er det ingen direkteflygninger til utlandet, noe som kan øke sannsynligheten for at rederiene setter opp charterfly. Dette kan begrense de økonomiske gevinstene. I tillegg er Narvik en mindre utviklet destinasjon med mindre kapasitet og et smalere opplevelsestilbud enn Tromsø. Det er i tillegg en rekke andre havner som også vil kunne ta imot snuoperasjoner, blant annet i Alta, Lakselv, Harstad og Bodø. Flere av disse har allerede erfaring med å ta imot enkelte snuoperasjoner.

En snuoperasjon i Nord-Norge kan organiseres på to måter. Enten kan snuoperasjonen starte på kontinentet og følge norskekysten opp til Nord-Norge, før skipet snur og går tilbake med nye passasjerer. Den andre muligheten er at cruiseskipet snur i en havn i Nord-Norge og drar til Svalbard eller utlandet, for eksempel Island eller Russland. Her vil det være forskjell mellom ulike typer cruise hva som er mest attraktivt. For ekspedisjonsreise kan det eksempelvis være aktuelt å reise i Nord-Norge i kombinasjon med Svalbard og Island, mens kundene på de fleste større skip trolig vil se større deler av landet. Noen havner i Finnmark vil trolig være mer aktuelle for cruisereiser som starter eller slutter i Nord-Norge fordi det vil ta lang tid å reise fra Sør-Norge.

2.2 Forbruk i snuhavn

Som tidligere nevnt kan vi dele snuoperasjonspassasjerene i tre hovedgrupper:

1. **Reisende som benytter seg av pre- og posttilbud**
2. **Individuelt reisende som forlenger oppholdet i regionen**
3. **Individuelt reisende som drar direkte fra fly til cruiseskipet uten å tilbringe tid i regionen**

Individuelt reisende som drar direkte fra flyplassen til havnen legger ikke igjen noe nevneverdig forbruk i snuhavnen. I det videre beskriver vi de forventede økonomiske effektene for de to første gruppene, altså de som blir igjen i regionen i forkant eller etterkant av cruiset.

Det er to forhold som bestemmer de økonomiske effektene i snuhavnen fra snuoperasjonspassasjerene. Den ene er hvor lenge de oppholder seg i regionen i forkant eller etterkant av cruisereisen og det andre er det gjennomsnittlige døgnforbruket de har de dagene de er der.

Vi har sett hen til tidligere dokumenterte erfaringer i Norge og utlandet for å undersøke forbruket i snuhavnene. Selv om det i dag finnes snuoperasjoner i Norge, er omfanget begrenset. Det betyr at tilbudet av pre- og posttilbud heller ikke er godt utviklet. Et velutviklet pre- og posttilbud er av stor betydning for snuhavnpassasjerers forbruk, både gjennom å øke døgnforbruk og forlenge oppholdet. I takt med økt omfang av snuoperasjoner og videreutviklingen av pre- og posttilbudene, forventes det at passasjerenes forbruk vil øke. Eksisterende norske forbruksundersøkelser vil derfor være relevante, men kan samtidig ikke vise potensialet på lengre sikt når denne virksomheten har blitt mer moden. Det er i tillegg en utfordring at det ikke finnes mye dokumentasjon av betydningen av snuoperasjoner i Norge.

Det finnes derimot flere internasjonale destinasjoner som har lengre erfaring med denne typen cruiseturisme og der det i dag er etablert et velutviklet tilbud. Effektene av snuoperasjoner er samtidig bedre kartlagt på mer modne snuhavndestinasjoner. Utfordringen med internasjonale studier er at destinasjonene ikke er så sammenlignbare med Nord-Norge. Det er at mange egenskaper ved destinasjonene som vil påvirke forbruket, noe som gjør det krevende å vurdere i hvilken grad det er overførbart til Nord-Norge. For å få den beste mulige forståelsen av potensialet i Nord-Norge må vi derfor se på norske og internasjonale studier i sammenheng.

I diskusjonen av oppholdslengde og forbruk legger vi til grunn at havnene med best forutsetninger for å hente ut det økonomiske potensialet i hovedsak vil bli brukt som snuhavn. Gevinstene vil trolig være lavere dersom snuhavnene i stedet er i områder med mindre egnet infrastruktur og mindre etablert reiseliv.

2.2.1 Oppholdslengde

Tabellen under oppsummerer relevante studiers estimat av gjennomsnittlig oppholdslengde for snuhavnpassasjerer. Den viser hvor stor andel av snuhavnpassasjerene som overnatter minst en natt, samt den gjennomsnittlige varigheten av oppholdet. Den skiller derimot ikke mellom passasjerene som har kjøpt pre- og posttilbud og de som har reist individuelt. Som vi ser i tabellen varierer anslagene betydelig på tvers av undersøkelsene.

Tabell 2-1: Ulike studier og deres estimater på overnattinger for snuhavnpassasjerer i forkant eller etterkant av cruisereisen. Kilde Menon Economics

Tittel på rapport (år)	Andel snuhavnpassasjerer med minst en overnatting	Gjennomsnittlig antall overnattinger for reisende med minst en overnatting	Land
The Economic Contribution of the International Cruise Industry in the United States in 2019 (2019)	43 prosent	1,1 netter	USA
Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen (2018)	61 prosent	1,4 netter	Norge
Economic contribution of cruise tourism to the destination economies (2018)	22 prosent	2,5 netter	Karibia, Mexico og Sentral- og Sør-Amerika.
The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016 (2016)	60 prosent	2,9 netter	Nord-Asia
Economic Impact of Cruise Activity: The Case of Barcelona (2016)	24 prosent	2,6 netter	Spania

Hvor langt unna hjemlandet til de tilreisende er fra cruisehavnen spiller en vesentlig rolle for oppholdslengde. Passasjerer som reiser langt, har en tendens til å forlenge oppholdet sitt noe før eller etter cruiset. Andre faktorer som kan påvirke er nasjonalitet, tilgjengelige attraksjoner og aktiviteter på destinasjonen, samt når man reiser og naturligvis tilbudet av pre- og postpakker.

Den mest relevante rapporten er en studie som Menon gjennomførte i 2018. Dette er også den eneste norske studien som har undersøkt snuoperasjonspassasjerers reisemønstre i snuhavner. I studien ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant om lag 2 200 passasjerer. Av disse var det 865 som begynte cruisereisen sin i Bergen,

og dermed er snuhavnpassasjerer i Bergen.¹⁰ Det er verdt å nevne at populasjonen består av 93 prosent amerikanere, 5 prosent canadiere og kun noen få fra øvrige land. Det betyr at passasjerene har hatt lang reisevei fra hjemlandet, som ofte har sammenheng med lengre oppholdstid. Dette er trolig en av forklaringene på hvorfor andelen som overnattet minst en natt på 61 prosent er relativt høy i denne undersøkelsen sammenlignet med de andre. Samtidig hadde majoriteten av de tilreisende som overnattet, to tredjedeler, kun én overnatting. En tredel hadde to overnattinger, mens de resterende 6 prosentene overnattet 3 dager eller mer. Dette tyder på at relativt få av disse reisende har blitt i regionen over en lengre periode og at relativt få har benyttet seg av pre- og posttilbud.

Det er to forhold som trekker i retning av at undersøkelsen i Bergen *underestimerer* andelen med minst én overnatting og oppholdslengden i Bergen og omegn før eller etter cruiset. For det første kartlegger undersøkelsen kun passasjerenes opphold *før* cruiset, det er dermed grunn til å tro at andelen ville vært høyere dersom også opphold *etter* cruiset var inkludert. Undersøkelsen fanger heller ikke opp hvor lenge passasjerene eventuelt har vært i andre deler av regionen før de ankommer Bergen by. Begge disse forholdene tilsier at antall gjestedøgn i snuhavnen er høyere enn disse estimatene tilsier.

Fordi vi forventer at snuoperasjonene til Nord-Norge i større grad vil ha passasjerer fra Europa og mindre grad fra Nord-Amerika sammenlignet med Bergen-studien, tror vi andelen som har minst én overnatting vil være noe lavere enn i Bergen. Derfor legger vi til grunn at **50 prosent av cruisepassasjerene vil bli igjen i Nord-Norge før eller etter cruiset.**

Når det gjelder den gjennomsnittlige oppholdslengden for passasjerene med minst en overnatting, spenner anslagene i undersøkelsene seg fra en til tre netter. Undersøkelsen i Bergen har den nest laveste oppholdstiden på 1,4 netter. Vi legger til grunn at både opplevelsestilbudet i Nord-Norge generelt, og pre- og posttilbudet spesielt, vil være mer utviklet i 2030 enn det var i Bergen i 2018. Derfor antar vi en **gjennomsnittlig oppholdstid på 2,5 netter.** Dette er på nivå med Spania og Karibia, Mexico og Sentral- og Sør-Amerika, men lavere enn Nord-Asia.

Det er ikke tidligere dokumentert hvordan passasjerene med minst én overnatting i snuhavnen fordeler seg på individuelt reisende og deltakelse på pre- og posttilbud. Det er heller ingen av informantene vi har snakket med som har oversikt over fordelingen. Dette har betydning for de økonomiske effektene fordi passasjerer som kjøper pre- og posttilbud typisk vil ha en lengre oppholdstid og høyere forbruk i gjennomsnitt. Ifølge European Cruise Service vil et typisk pre- og posttilbud vare om lag fire overnattinger. Blant de individuelt reisende vil det trolig være større variasjon i oppholdslengde. I analysen legger vi til grunn at **40 prosent av de reisende som overnatter minst en gang vil benytte seg av pre- og posttilbud, mens de resterende 60 prosentene vil være individuelle reisende.**

2.2.2 Forbruk

Vi har identifisert to relevante rapporter som har kartlagt døgnforbruket til snuhavnpassasjerer, presentert i tabellen under.

¹⁰ Dataene inneholder ikke informasjon om snuhavnpassasjerers adferd etter cruisereisen.

Tabell 2-2: Utvalgte studiers anslag på døgnforbruk i snuhavn, for passasjerer med minst en overnatting, i 2023 kroner. Kilde Menon Economics

Tittel på rapport (år)	Døgnforbruk for passasjerer med minst en overnatting (i 2023-kroner)	Område
Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen (2018)	2 070	Bergen
Economic Impact of Cruise Activity: The Case of Barcelona (2016)	2 320	Barcelona

Generelt i litteraturen er det bred enighet om at passasjerer i snuhavn bruker mer penger enn passasjerer i transitthavn.¹¹ Faktorene som påvirker oppholdslengde vil også påvirke passasjerenes forbruk i snuhavn. I tillegg vil prisnivået være betydningsfullt gjennom at passasjerer vil legge igjen mer penger i høykostland. Andelen av passasjerene som blir igjen i regionen som kjøper pre- og posttilbud vil trolig også ha betydning ettersom pre- og posttilbud typisk er dyrere per gjestedøgn enn å reise individuelt.

Undersøkelsen fra Bergen viser snuhavnpassasjerene som hadde minst én overnatting hadde et gjennomsnittlig døgnforbruk på 2 070 kroner. Spekteret av tilbudte aktiviteter i Bergen er bredt, og 80 prosent av alle snuhavnpassasjerene deltok på en eller flere aktiviteter. Av det totale forbruket utgjorde forhåndsbookede utgifter til aktiviteter 40 prosent. Av dette er 27 prosent aktiviteter som er forhåndsbestilt gjennom cruiseselskapene, mens de gjenværende 13 prosentene er aktiviteter booket individuelt. De resterende 60 prosentene av totalt forbruk tilfalt øvrig forbruk i Bergen, som overnatting og mat. I tolkningen av relevansen av disse resultatene er det viktig å huske på at undersøkelsen ble gjennomført for seks år siden og at cruisepassasjerers forbruk kan ha endret seg siden det. I tillegg er det grunn til å tro at tilbudet av pre- og posttilbud ikke var godt utviklet på det tidspunktet. Med et mer modent pre- og posttilbud er det forventet høyere forbruk fra snuoperasjonspassasjerene. I undersøkelsen for Barcelona er det estimert et gjennomsnittlig forbruk på 2 320 kroner, som er litt høyere enn i Bergen. Det er ikke overraskende ettersom Barcelona er en svært etablert snuoperasjonshavn med et bredt reiselivstilbud.

Det er allerede noen snuoperasjoner som går til Nord-Norge og pre- og posttilbud som tilbys i forbindelse med det. European Cruise Service er en aktør som i dag tilbyr pre- og posttilbud og som jobber systematisk med å videreutvikle disse tilbudene. Ifølge European Cruise Service varer et typisk program i Nord-Norge i fire netter og koster i gjennomsnitt 50 000 kroner per person. Dette inkluderer utgifter til transport, guiding, mat og drikke, innganger og hotell. Turistene gjennomfører som regel en eller to aktiviteter hver dag. De reisende blir plukket opp på flyplassen eller i kaien. De blir så transportert til hoteller, spisesteder og forhåndsbookede aktiviteter, og får hjelp til alt det praktiske, eksempelvis innsjekk. I et intervju med European Cruise Service forklarer de at pakkene deres ofte har daglige utgifter til overnatting på mellom 2 og 3 000 kroner, mat og drikke til rundt 2 000, og aktiviteter som varierer mellom 3 og 5 000 kroner. **For passasjerene som kjøper en pre- eller postpakke legger vi til grunn et forbruk på 50 000 til sammen, eller 12 500 kroner per dag.**¹² Det må likevel nevnes at det

¹¹ En transitthavn er en havn hvor cruiseskipet stopper underveis i seilasen, og passasjerene kan gå i land for å besøke stedet.

¹² Cruiseagentene beholder deler av beløpet.

per i dag er stor forskjell på rederiene med hensyn til hvor mye det legges opp til at passasjerene skal delta på denne typen opplegg.

For de individuelle reisende legger vi til grunn døgnforbruket som ble funnet i Bergen-undersøkelsen på 2 070 kroner.

I tillegg til forbruket som tidligere er diskutert, kommer forbruk knyttet til flytransport og annen transport fra hjemlandet. Disse inntektene er ikke inkludert i beregningene i analysen.

2.2.3 Bytte av besetning

Det er vanlig på snuoperasjoner at deler av besetningen byttes ut i snuhavnene. Det innebærer et visst forbruk både for de som går av og de som går på skipet. Ifølge European Cruise Service er det et gjennomsnittlig besetningsbytte på 10 prosent på snuoperasjoner. For et skip med 1 000 passasjerer er det omtrent 500 ansatte om bord på skipet til enhver tid, som innebærer at 50 ansatte går på og av i snuhavnen. De gjennomsnittlige kostnadene per person for transport, overnatting og servering er på omtrent 5 000 kroner.

2.3 Forbruk i transithavnene

Passasjerene på snuoperasjonene vil ha forbruk i transithavnene cruiseskipet stopper i, på samme måte som for konvensjonelle rundturer. Når det gjelder hvor mye forbruk som er forventet per passasjer, finnes det ingen nylig gjennomførte forbruksundersøkelser i Nord-Norge. Det er derimot tidligere gjennomført en rekke undersøkelser fra andre destinasjoner, men det er noe variasjon i estimatene på tvers av undersøkelsene. Vi tar utgangspunkt i de mest relevante undersøkelsene for å lage et estimat for forbruk fra cruisepassasjerer i Nord-Norge. En metastudie¹³ utarbeidet av TØI konkluderer med at et gjennomsnittlig forbruk per landbesøk per passasjerer er på 720 til 960 2023-kroner. Ifølge informanter ligger forbruket i Nord-Norge høyere enn landsgjennomsnittet. Det er blant fordi det er relativt lang liggetid i enkelte havner, eksempelvis Tromsø. I tillegg er det en relativt større andel cruisepassasjerer som besøker i vinterhalvåret. Ifølge informantene er det generelt et høyere forbruk på vinteren fordi deltakelsen på aktiviteter da er høyere enn på sommeren. I analysen legger vi derfor til grunn et **gjennomsnittlig landforbruk i transithavnene på 900 kroner per passasjer.**

En én-ukers cruisereise vil typisk stoppe i en havn hver dag som gir seks opphold i transithavner. Hvorvidt snuoperasjonene gjennomføres i sin helhet i Nord-Norge eller i hele Norge har betydning for antallet nordnorske transithavner man kan forvente per anløp. Dersom cruisereisen gjennomføres i Nord-Norge vil alle transithavnene ligger i Nord-Norge, men kun halvparten vil gjøre det dersom cruisereisen i tillegg dekker Fjord-Norge. Vi har lagt til grunn at halvparten av anløpene gjennomføres kun i Nord-Norge, mens den andre halvparten dekker hele norskekysten. Dermed legger vi til grunn at det er 4,5 stopp i transithavner i Nord-Norge per snuoperasjon.

2.4 Havneinntekter i snuhavnene

Økt volum av snuoperasjoner bidrar til flere anløp i nordnorske havner, noe som genererer havneinntekter. Cruiseskipene betaler en avgift til havnen per anløp, der avgiftens størrelse bestemmes av en rekke faktorer. I det følgende tar vi utgangspunkt i Tromsø havn og deres priser for 2024.

¹³ *Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser.* (2019). [Hentet her.](#)

I Tromsø havn betaler cruiseskipene et kaivederlag per påbegynte 24 timer de ligger til kai, der vederlaget beregnes med utgangspunkt i skipets bruttotonnasje. Kaivederlaget dekker skipets bruk av kaien, et begrenset areal til logistikk som gangveier og provianthåndtering, samt avsatt areal til passasjerlogistikk. Vederlaget økes med ti prosent for snuoperasjoner og med ti prosent for vinteranløp mellom 1. november og 1. mai.¹⁴ Cruiseskipene skal i utgangspunktet betale et generelt passasjerlederlag på 18 kroner per passasjer, men det praktiseres ikke i dag. I tillegg må cruiseskipene betale et sikkerhetsvederlag.¹⁵ Sikkerhetsvederlaget er på 35 kroner per passasjer per døgn for transittskip, og 50 kroner per passasjer per døgn for snuhavnskip. Tromsø Havn opererer med påslag/rabatt av kaivederlaget og sikringsvederlaget ut fra Environmental Port Index (EPI). Dette er innført for å gi et økonomisk incentiv til bærekraftig og miljøvennlig cruisedrift, og for å gjøre det mindre lønnsomt å ankomme havnen med forurensende skip. Ut ifra EPI scoren er det mulig å få mellom 100 prosent påslag og 30 prosent rabatt på kaivederlaget og sikringsvederlaget. Dersom cruiseskipene skal benytte seg av busser til å frakte passasjerene er det en avgift på 325 kroner for å få kjøre helt inn i havnen. I tillegg har cruiseskipene mulighet til å kjøpe en rekke tilleggstjenester. Skipene benytter seg ofte av vannfylling og avfallshåndtering. I tillegg er det mulig å leie eksterne kraner, maskiner, personell og materiell som telt. Det er god plass i både Tromsø og Narvik havn som gir mulighet for avfallshåndtering, tilgang til forsyninger og andre tjenester. Vi har derimot ikke lyktes i å få estimat for snuoperasjoner på disse tilleggstjenestene.

Basert på satsene vi har kartlagt har vi regnet ut anslag på havneinntekter for ulike størrelser på skip for snuhavn og transithavn:¹⁶

Tabell 2-3: Estimerte havneinntekter i Tromsø for snuhavnskip og transittskip av ulike størrelser. Kilde: Tromsø Havn, bearbeidet av Menon Economics

Passasjerer	Havneinntekt snuhavn	Havneinntekt transithavn
300	84 000	55 000
1 000	237 000	145 000
2 500	481 000	261 000

I tillegg til de estimerte havneinntektene, medfører cruiseanløp også tilleggskjøp av andre tjenester, for eksempel los, fortøyning, slepebåt, renovasjon, forsyninger, leie av utstyr, vakt, los og bunkers. Dette er ikke inkludert i anslagene som da kan være noe underestimerte.

2.5 Scenarier i 2030

For å beregne totale økonomiske gevinster av flere snuoperasjoner må vi legge til grunn hvor mange snuoperasjoner som vil finne sted i 2030. Informanter synes det har vært utfordrende å anslå antall snuoperasjoner fordi mange faktorer vil spille inn, og det er derfor stor usikkerhet i estimatene. På grunn av denne usikkerheten har vi laget to scenarier:

¹⁴ Priser cruise 2024. (2024). Tromsø havn. [Hentet her.](#)

¹⁵ Vederlagene gjelder for både av- og påstigende passasjerer.

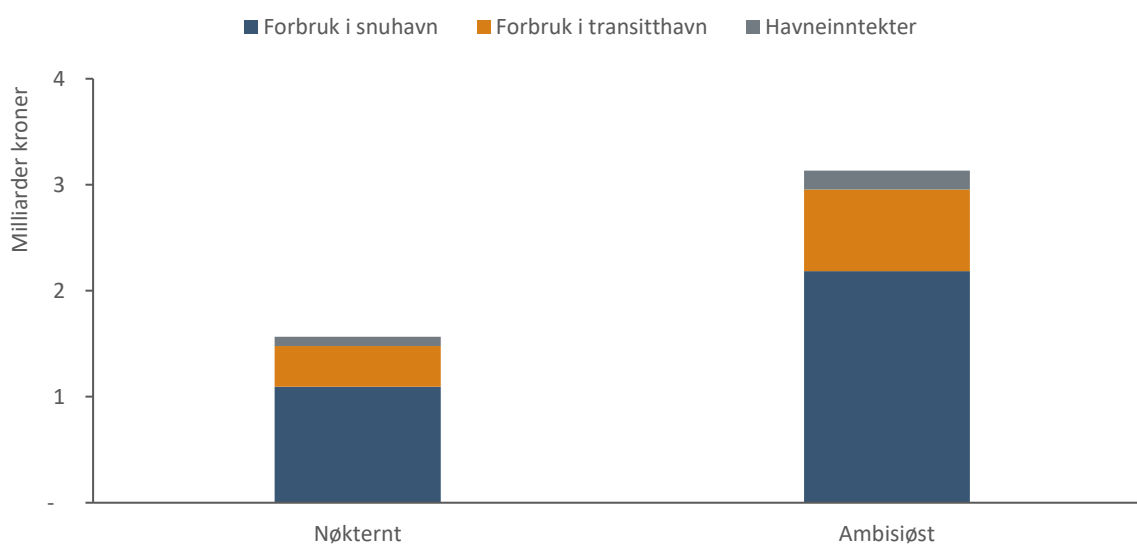
¹⁶ Vi har brukt Tromsø Havn sin kalkulator for kaivederlag og satsene beskrevet i kapittelet over. Vekten som ligger til grunn er snittvekten av cruiseskip med ca. 300, 1 000 og 2 500 passasjerer (ca. henholdsvis 15 000 tonn, 92 00 tonn og 88 000 tonn). Man må også ha med i beregningene at ved snuoperasjoner telles både av og på-stigende passasjerer. EPI-score er ikke tatt hensyn til her.

- Et *nøkternt* scenario som representerer en naturlig videreføring av dagens situasjon og utvikling i 2030
- Et *ambisiøst* scenario som innebærer en tydelig og samordnet satsing på snuoperasjoner i regionen

I det *nøkterne* scenariet mener informantene at man kan forvente omtrent 100 snuoperasjoner i hele Nord-Norge i 2030. I det *ambisiøse* scenariet er det snakk om det dobbelte, altså 200 snuoperasjoner. Det tilsvarer omtrent henholdsvis 100 000 og 200 000 unike passasjerer.

Figuren under viser at basert på forutsetningene tidligere beskrevet vil det *nøkterne* scenariet medføre totalt 1,6 milliarder kroner i 2030. Det *ambisiøse* scenariet viser det dobbelte, altså 3,2 milliarder kroner. Forbruket i snuhavn forklarer 70 prosent av inntektene. Det innebærer 1,1 milliarder kroner i omsetning fordelt på hele næringslivet i det *nøkterne* scenariet. Videre har vi beregnet at forbruket i transitthavnene forklarer 25 prosent av omsetningen, mens de resterende 6 prosentene vil være havneinntekter både fra snuhavn og transitthavn.

Figur 2-2: Estimerte inntekter fra snuoperasjoner i Nord-Norge i 2030 for *nøkternt* og *ambisiøst* scenario. Kilde: Menon Economics



Tabellen til høyre viser hvor store estimerte inntekter som kommer per anløp i scenariene. Den viser totale inntekter på 16,2 millioner kroner per anløp. 11,4 millioner av disse inntektene vil være forbruk i snuhavn og 3,8 millioner kroner i transitthavn. De resterende 890 000 er havneinntekter, både i snuhavn og transitthavn.

Tabell 2-1: Estimert forbruk per anløp. Kilde: Menon Economics

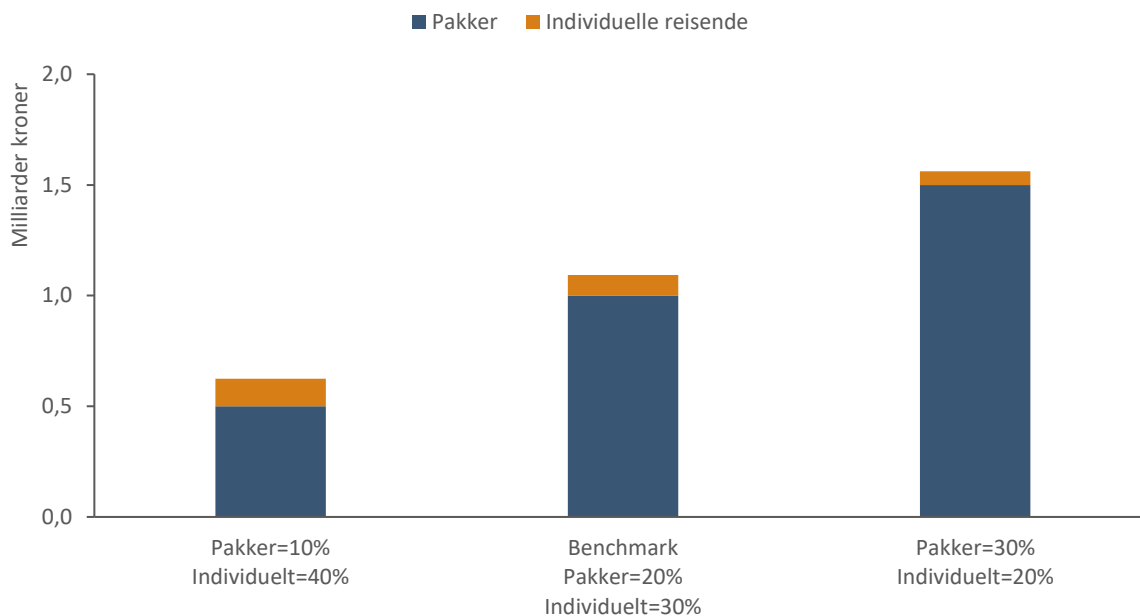
Forbruk per anløp	Kroner
Snuhavn	11 400 000
Transitthavn	3 800 000
Havneinntekter	890 000
Totalt	16 200 000

Det er ingen undersøkelser som beregner verdien av dagens cruiseturisme i Nord-Norge. For å få et inntrykk av den økonomiske størrelsesordenen i dag lager vi her en enkelt estimering. I 2023 var det 738 618 passasjeranløp og 965 cruiseskip i Nord-Norge. Dersom vi legger til grunn at 95 prosent av passasjerene går i land og har et gjennomsnittlig forbruk på 900 kroner, samt at skipene har de samme utgiftene til havnene som det som er lagt til grunn i scenarioanalysen, bidro det samlet til i overkant av 770 millioner kroner i 2023. Dette tallet inkluderer ikke eventuelle innkjøp som det enkelte rederi har gjort fra private aktører, som vi ikke har noe estimat for. Vi

ser det derfor som sannsynlig at den nåværende totalverdien av cruiseturisme i Nord-Norge nærmer seg 1 milliard kroner per år. Økt satsing på snuhavner i nord kan øke cruiseturismens bidrag vesentlig.

I Figur 2-2 er det lagt til grunn at 20 prosent av passasjerene kjøper pre- eller postpakker, 30 prosent reiser individuelt i forkant eller etterkant av cruiset og at resterende 50 prosent drar rett på cruise uten å bli igjen i regionen. Vi har ingen dokumentasjon som kan understøtte denne fordelingen, og det er derfor stor usikkerhet knyttet til estimatene. Fordi det er såpass stor forskjell i forbruket mellom passasjerene som kjøper post- eller prepakker og individuelle reisende, presenterer vi i figuren under en sensitivetsanalyse. Den viser hvordan forbruket i snuhavnen endrer seg når vi endrer andelen som kjøper pre- eller postpakker og som reiser individuelt. I sensitivetsanalysen legger vi til grunn at andelen som drar direkte på cruise er konstant (50 prosent), men at andelen som drar på pre- eller posttilbud og som reiser individuelt endrer seg.

Figur 2-3: Sensitivetsanalyse på andelen som kjøper pre- og posttilbud og andelen som reiser individuelt. Kilde: Menon Economics



Figuren viser at dersom andelen som kjøper pre- og postpakker går ned 10 prosentpoeng sammenlignet med benchmark, kommer forbruket i snuhavn på 0,6 milliarder. Dersom andelen som kjøper pakker går opp 10 prosentpoeng sammenlignet med benchmark, betyr det et forbruk på 1,6 milliarder kroner. I begge tilfeller innebærer det en endring på 0,5 milliarder kroner sammenlignet med benchmark.

I tolkningen av resultatene er det viktig å være klar over at dette er en såkalt bruttoanalyse. Bruttoomsætningen inkluderer omsætningen som kommer som følge av snuoperasjoner til Nord-Norge, men den tar ikke høyde for det kontrafaktiske. Vi tar altså ikke stilling til om passasjerene som reiser med snuoperasjonene i Nord-Norge i 2030 ville kommet til Nord-Norge på ferie uansett. I det ene ytterpunktet kan man se for seg at i fraværet av snuoperasjonene ville ikke turistene kommet til Nord-Norge i det hele tatt. I så fall vil alle de økonomiske effektene være nettogevinster i regionen. I dette teoretiske tilfellet ville bruttoomsætningen være lik nettoomsætningen. I det andre ytterpunktet ville cruisepassasjerene kommet til Nord-Norge gjennom en

konvensjonell rundreise med cruise.¹⁷ I så fall vil *forskjellen* i forbruk og havneavgifter for snuoperasjoner sammenlignet med konvensjonelle cruiseskip være nettoeffektene. I dette tilfellet ville nettoeffektene vært betydelig lavere enn bruttoeffektene. Analysen tar heller ikke stilling til den alternative anvendelsen av arbeidskraft eller kapital.

Den kontrafaktiske situasjonen er vanskelig å vurdere og i realiteten vil passasjerer påvirkes ulikt. Noen passasjerer ville trolig kommet til Nord-Norge på andre måter som landturist, mens noen ikke ville kommet i det hele tatt. Informanter har likevel vist til at cruiseturister typisk er lojale til cruiseturisme som ferieform generelt og til og med til de enkelte rederiene. Det taler for at mange passasjerer ville dratt på cruise et annet sted dersom snuoperasjonen til Nord-Norge ikke ble organisert. Flere informanter har også understreket at det per i dag er god kapasitet til å ta imot flere skip og at flere snuoperasjoner ikke vil fortrenge konvensjonelle cruiseskip.

En mulig tilleggsgevinst som ikke er dekket i denne analysen er hvordan cruiseturismen kan ha mer langsiktige økonomiske konsekvenser som strekker seg utover selve cruisereisen. Cruisereisene kan fungere som reklame for Norge og føre til at turistene kommer tilbake som vanlige turister i etterkant. I en undersøkelse fra 2017 mente respondentene i stor grad at cruiseturismen gjør Norge kjent og gjør at turister kommer tilbake til Norge som vanlige turister.¹⁸ Ettersom omtrent 70 prosent av cruiseturistene som besøkte Norge i 2019 var førstegangsreisende¹⁹ er det plausibelt at dette er reelle effekter som vil komme i tillegg til estimatene presentert i denne rapporten.

¹⁷ En mulighet er også at passasjerene i stedet ville dratt på rundreiseferie på land. Vi vurderer at det sannsynligvis vil gjelde et fåtall passasjerer.

¹⁸ Muligheter og utfordringer for økt landbasert verdiskaping fra cruiseturismen langs norskekysten. Nordlandsforskning (2017). Tilgjengelig [her](#).

¹⁹ Cruiseturismen i Norge 2019, Innovasjon Norge (2019). Tilgjengelig [her](#).

3 Forutsetninger for vellykket realisering av mulighetsrommet

I dette siste kapitlet diskuterer vi faktorer som kan påvirke mulighetene for snuoperasjoner, enten ved å begrense eller styrke potensialet.

3.1 Infrastruktur og logistikk

Når det gjelder havneinfrastrukturen har havnene som allerede har hatt erfaring med snuoperasjoner tilpasset seg til eksisterende infrastruktur og funnet midlertidige løsninger for å håndtere passasjerer og bagasje. Denne fremgangsmåten er hensiktsmessig dersom det kommer relativt få snuoperasjoner eller at snuoperasjonene som kommer er mindre skip. Dersom man legger opp til flere og større skip, er det behov for mindre begrensede utbedringer i havneinfrastrukturen. Det handler blant annet om å ha ordentlige innendørs venterom, toaletter og et bagasjehåndteringssystem. Dette vil både bidra til mer effektiv håndtering av skipene fra havnens side og bedre brukeropplevelser blant passasjerene. I tillegg har Kystverket innskjerpet kravene sine som gjør at havnene må gjøre flere tilpasninger til snuoperasjonsskip enn tidligere. Det er samtidig uttrykt vilje for å gjennomføre investeringer i flere havner. Det kan også være et strategisk spørsmål om hva slags snuoperasjonsskip havnene ønsker å motta. Dersom det satses på mindre skip, er det ikke sikkert det vil være behov for utbedringer.

En viktig erfaring fra mottak av snuoperasjoner tidligere er at det praktiske knyttet til havnen og flyplassen og samspeillet mellom dem har fungert bra. Der skoen har trykket har vært den helhetlige logistikken rundt pre- og posttilbud. Med det siktes det særlig til informasjonsflyten og transportløsningene på destinasjonen. Eksempelvis har ikke hotellene hatt oversikt over hvilke gjester som har vært tilknyttet en snuoperasjon og har ikke kunnet bistå med informasjon eller koordinering. Det er også en utfordring at det offentlige kollektivtilbudet ikke er godt utbygd, noe som medfører at gjestene ikke lett kan bevege seg rundt i regionen. For at det skal kunne være en mer smidig opplevelse er det behov for en profesjonalisering av destinasjonene. For å få til dette er det behov for kompetanse og arbeidskraft i området. Dette har blitt pekt på som en potensiell utfordring, særlig på mindre steder.

Cruisenæringen møter allerede skjerpede krav og forventninger til bærekraft, og dette fokuset er forventet å styrke seg fremover. En sentral del i arbeidet med å bli grønnere vil være en elektrifisering av flåten. Skipenes behov for landstrøm kan dermed bidra til å gjøre Nord-Norge som snuoperasjonsområde mer eller mindre attraktivt. Tromsø er i ferd med å bygge ut landstrøm og vil tilbys i sentrum fra 2025. Ambisjonen er i tillegg å tilby landstrøm i Breivika fra 2027. Det er viktig at de andre havnene vurderer om det er mulig og hensiktsmessig å gjøre det samme. Svalbard vil særlig oppleve sterkere restriksjoner knyttet til cruisetrafikken. Dette kan medføre at noe av trafikken som ville funnet sted på Svalbard i stedet går til Nord-Norge, noe som styrker mulighetene for regionen.

Utviklingen i cruise i Nord-Norge vil ikke foregå i et vakuum, men vil bli påvirket av utviklingen i andre deler av verden. Det er særlig verdt å nevne at krigen mellom Russland og Ukraina medfører usikkerhet, men selv om krigen viser seg å bli svært langvarig, er det grunn til å tro at markedet vil legge mindre vekt på denne usikkerheten. Selv om krigen frem til nå ikke har hatt store konsekvenser for veksten i cruiseanløp til Nord-Norge, har det vært nødvendig med justeringer på rutene. Blant annet har man ønsket å unngå å gå i havn i Murmansk som tidligere har vært et mulig stoppested for snuoperasjonene i Nord-Norge.

Når det gjelder flytrafikk finnes det flere flyplasser i Nord-Norge med mulighet for å ta imot passasjerfly. Utfordringen per i dag er rutetilbudet. Det er hovedsakelig Tromsø som har direkteruter til utlandet, men det er

også noen utenlandske ruter til Evenes og Bodø.²⁰ Det er samtidig planer om å etablere flere ruter, både i Tromsø og Evenes.²¹ Det er planer om totalt seks nye ruter i 2024 fra Paris, Frankfurt, Palma de Mallorca, Berlin og Milano. Dette vil gjøre destinasjonene mer tilgjengelige for utenlandsmarkedet. Samtidig er dette fortsatt en utfordring i de andre områdene i Nord-Norge, eksempelvis Lakselv. Selv om det er mulig å ta imot passasjerfly i nærheten, er det ikke direkte ruter fra utlandet. Sannsynligheten er derfor relativt stor for at rederiene organiserer charterfly. Som tidligere beskrevet vil det gjøre det mer krevende å utnytte det økonomiske potensialet fordi kundenes oppholdslengde da vil bestemmes av cruiserederiane. I tillegg er det lite sannsynlig at det vil bli satt opp faste flyruter kun fordi det eventuelt skulle bli gjennomført snuoperasjoner.

3.2 Reiseliv

En potensiell flaskehals når det gjelder å tilbringe tid i regionen før eller etter cruisereisen er overnattingskapasitet. Det er allerede lite kapasitet i både Tromsø og Narvik, og generelt i Porsanger-området. Fordelen med organiseringen av pre- og posttilbud er at disse planlegges og bookes flere år i forveien. I utgangpunktet gir det mulighet til å reservere rom før de individuelle reisende gjør det. Samtidig kan hotellene være motvillige til å holde av rom til snuoperasjonspassasjerer. Disse passasjerene er generelt mindre lønnsomme enn individuelle reisende. Gitt at etterspørselen er så høy kan hotellene i stor grad velge hvilke gjester de vil ta imot. Forutsigbarheten til snuavpassasjerene er likevel en fordel når det gjelder investeringer. Det jobbes med å øke kapasiteten, og det er allerede flere utbyggingsprosjekter i Narvik. Dersom Narvik blir vert for VM i alpint i 2029, vil det også innebære store investeringer i reiseinfrastruktur, blant annet i overnatting.

En annen mulighet for å øke de økonomiske gevinstene fra snuoperasjoner er å videreutvikle reiselivstilbudet i hele Nord-Norge sånn at destinasjonene øker attraktiviteten. Det vil spesielt være viktig i Narvik-regionen og i Lakselv. I Narvik er det allerede satt i gang et prosjekt på produktutvikling gjennom to bedriftsnettverk som kan bidra til dette.

3.3 Lokalsamfunn og besøksforvaltning

For at en satsing på pre- og posttilbud skal være vellykket er det viktig at aktiviteten spres rundt om i regionen. Dette vil både medføre at man ikke blir så begrenset av kapasiteten i hubene i regionen, og samtidig at verdiskapingen blir jevnt fordelt geografisk. Det vil også gi de besøkende et større tilbud enn om de konsentreres i de store byene. På den måten kan snuoperasjonene bidra til å opprettholde aktivitet og stedsattraktivitet også utenfor byene. I den forbindelse er det viktig å lene seg på lokal kunnskap for å lage opplegg som spiller på hele regionen.

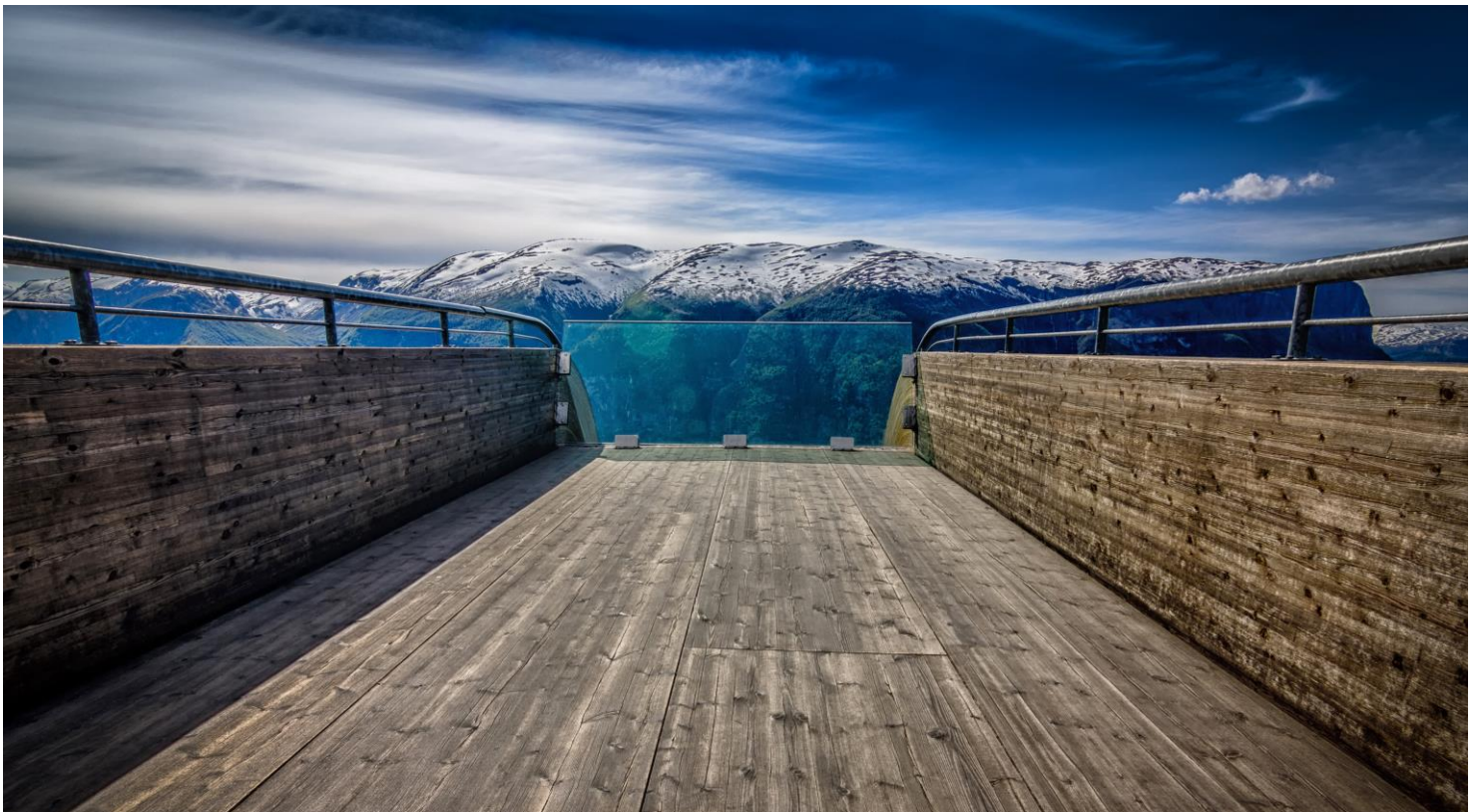
I utviklingen av snuoperasjonsvirksomheten i Nord-Norge er det viktig å forankre utviklingen og få alle berørte aktører til å jobbe sammen for å få til en sunn vekst. Det vil være fornuftig å ha gode forankringsprosesser på både lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. I lokalsamfunnene kan det være aktuelt å inkludere politikere, næringslivet, lokalbefolkning og destinasjonsselskapene. På regionalt nivå kan NHO Reiseliv Nord ta en viktig samordningsrolle. Nasjonalt kan Innovasjon Norge spille en rolle ved å bidra til å videreutvikle destinasjonene og drive innovasjonsarbeid.

Som tidligere nevnt er det en rekke havner som har forutsetninger for å ta imot snuoperasjoner, for eksempel Tromsø, Narvik, Bodø, Alta, Harstad, Leknes og Lakselv. Samtidig er det enighet blant mange av informantene

²⁰ Evenes har direkte ruter til Frankfurt, Zürich og Palma de Mallorca. Bodø har direkte rute til Helsinki.

²¹ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/18042403/verden-vil-til-nord-norge?publisherId=17421123&lang=no>

om at det vil være lurt i første omgang å satse på et par utvalgte destinasjoner som snuoperasjonshavner. På den måten kan de opparbeide seg verdifull erfaring samtidig som det er gode forutsetninger for å utnytte det økonomiske potensialet. Etter hvert kan de mindre destinasjonene lære av de snuhavnene som var tidlig ute samtidig som de får mer tid på seg til å bygge opp infrastruktur knyttet til transport og reiseliv.



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

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