

Nordkappregionen Næringshage

Hvor viktig er cruisenæringen for Nordkapp?

Stig Hansen



NMÅRK FYLKESKOMMUNE
NMÅRKKU FYLKKAGIELDA



NORDKAPPREGIONEN
NÆRINGSHAGE™

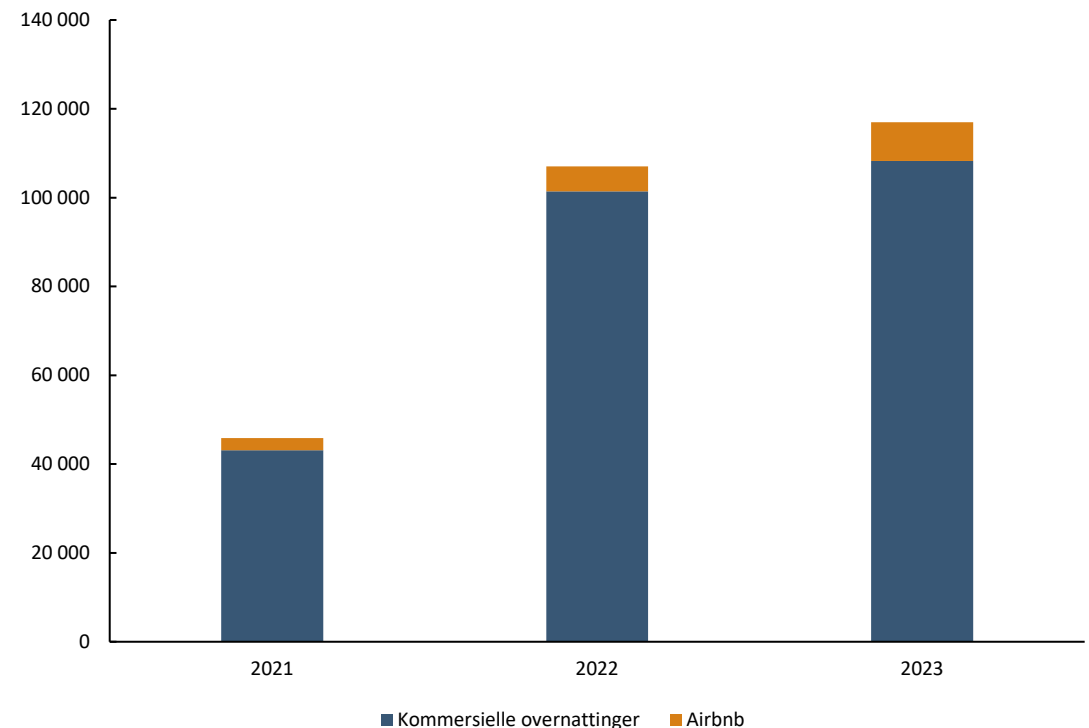
KONSEKVENSER AV NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLD PÅ CRUISESKIP FOR REISELIVET



I 2023 var det 117 000 gjestedøgn i Nordkapp-området

- I 2023 var det 108 000 gjestedøgn på hotell og camping i Nordkapp og Måsøy.
- 65 prosent av de kommersielle gjestedøgnene i 2023 kom fra internasjonale tilreisende.
- Siden 2016 har antall kommersielle gjestedøgn i Vest-/Indre-Finnmark¹ vokst med 24 prosent, der gjestedøgn på camping i størst grad har drevet veksten med en økning på over 50 prosent.
- I Vest-/Indre-Finnmark utgjorde hotellovernattingene nesten 70 prosent av alle de kommersielle overnattingene i regionen.
- I 2023 var det nesten 9 000 gjestedøgn på Airbnb, som er en tredobling siden 2021.

Utvikling i kommersielle gjestedøgn (hotell og camping) i Nordkapp og Måsøy mellom 2021 og 2023, samt gjestedøgn fra Airbnb. Kilde: SSB og AirDNA

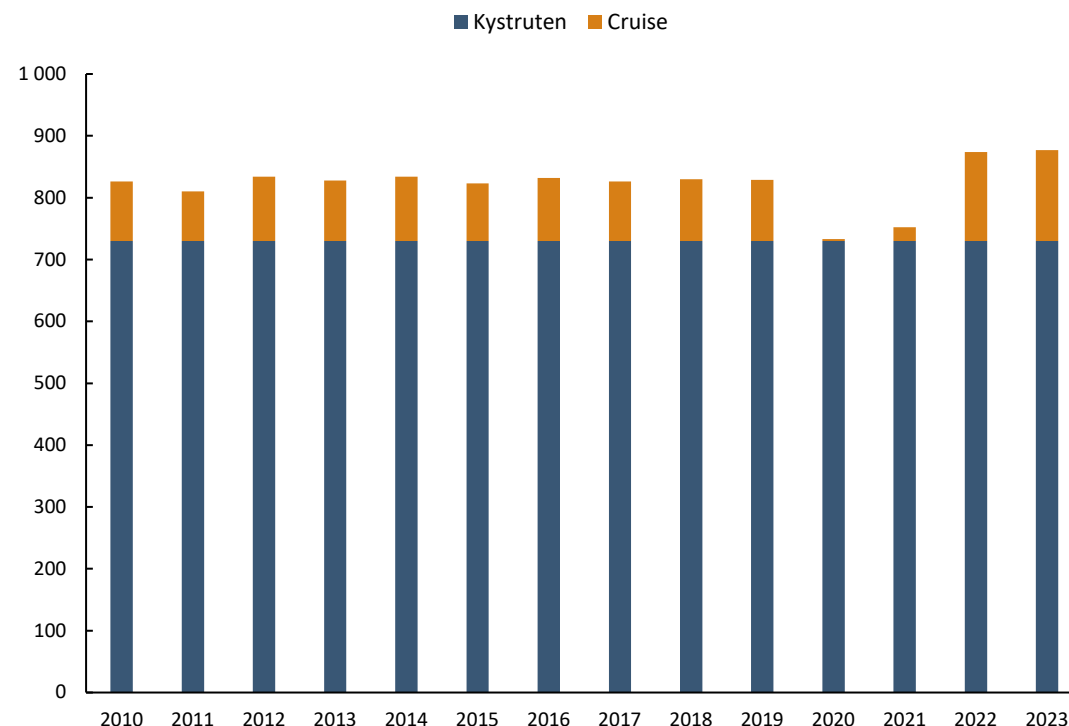


1: Vest-/Indre-Finnmark består av kommunene Nordkapp, Måsøy, Alta, Hammerfest, Karasjok, Kautokeino, Loppa, Hasvik og Porsanger.

I 2023 var det 147 cruiseanløp og 182 000 passasjeranløp i Nordkapp

- Mellom 2010 og 2023 har det vært en økning på over 50 prosent i årlige konvensjonelle cruiseanløp i Nordkapp, fra 96 til 147 anløp.
- I 2023 var det 182 000 passasjeranløp i Nordkapp fra konvensjonell cruisetrafikk. I 2024 er det forventet mer enn 200 000 passasjerer.
- I tillegg til cruisetrafikken, anløper kystruten i prinsippet to ganger per døgn. Det innebærer planlagte 730 anløp per år, der et fåtall av disse kan bli kansellerte på grunn av dårlig vær.
- Det er ikke tellinger på hvor mange passasjerer som kommer med kystruten til Nordkapp, men skipene har som regel en kapasitet på 500-700 passasjerer.

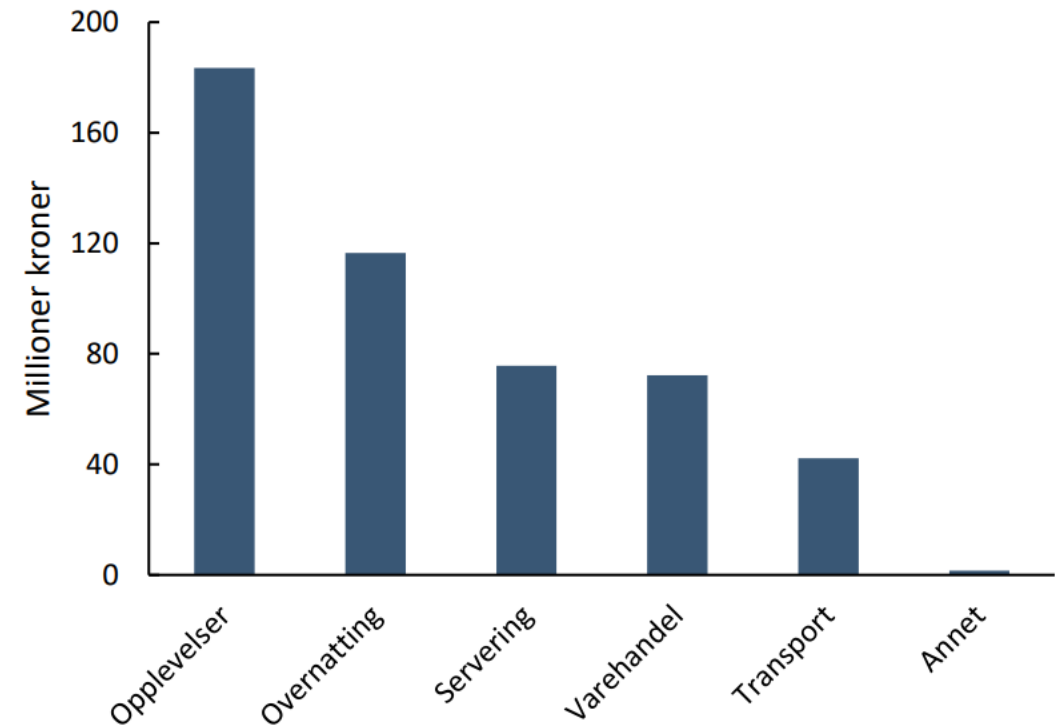
Utvikling i antall anløp for cruise og kystrutene i Nordkapp mellom 2010 og 2023.
Kilde: Nordkappregionen Havn



De tilreisende til Nordkapp hadde et forbruk på 490 millioner kroner i 2023

- Forbruket på 490 millioner kroner kommer fra cruisepassasjerer og overnattende på hotell og camping i Nordkapp.
- 85 prosent av forbruket fra de tilreisende i 2023 tilfalt reiselivsnæringen. Både overnattingsbransjen, servering og transport var mottakere av de tilreisendes forbruk.
- Varehandel utgjør også en relativt stor andel av forbruket med 72 millioner kroner. I tillegg får andre deler av næringslivet 2 millioner kroner.
- I beregningen av forbruk har vi tatt utgangspunkt i gjestedøgn fra tilreisende på hotell og camping, Airbnb og konvensjonell cruise. Forbruk fra kystrutene er holdt utenfor ettersom vi antar at det meste av konsumet i land går gjennom Hurtigruten.

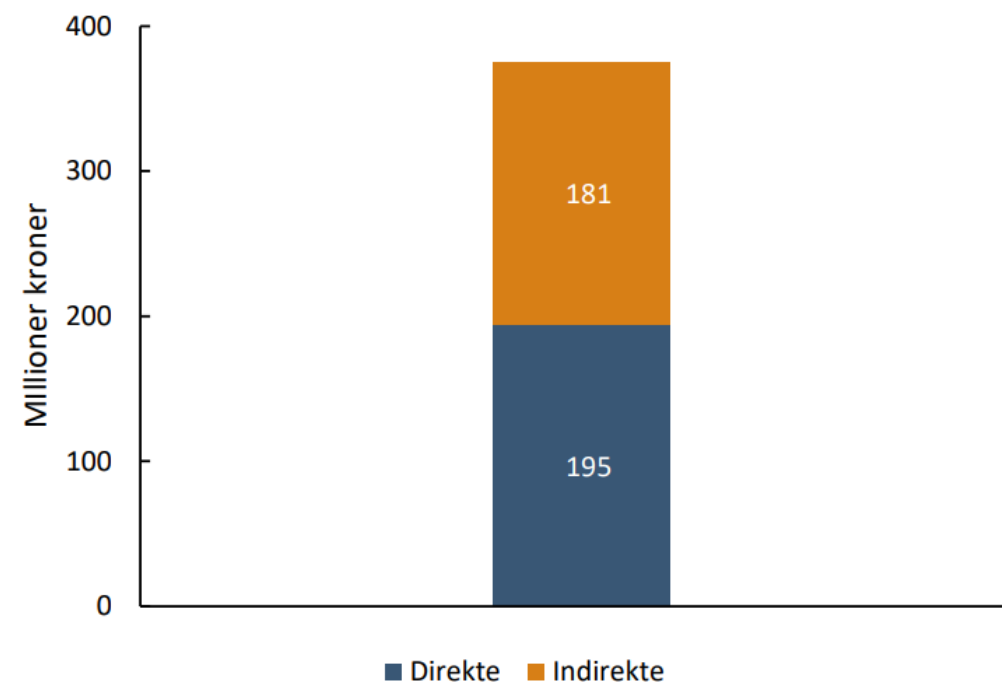
De tilreisendes forbruk i 2023, fordelt på bransje. Kilde: Menon Economics



Forbruket legger grunnlaget for 375 millioner kroner i verdiskaping

- De tilreisendes forbruk legger grunnlag for verdiskaping i næringslivet, både direkte og indirekte.
- De **direkte** verdiskapingseffektene omhandler den verdiskapingen som finner sted direkte i bedriftene som de tilreisende handler i. I Nordkapp tilsvarer det 195 millioner kroner på tvers av næringslivet.
- For å levere produkter til de tilreisende er bedriftene avhengige av en rekke innkjøp fra underleverandører. De tilreisendes forbruk legger dermed grunnlag for verdiskaping for andre bedrifter lenger ned i verdikjeden. Totalt for reiselivet i Nordkapp understøttes om lag 181 millioner kroner i **indirekte** verdiskaping bakover i verdikjeden.

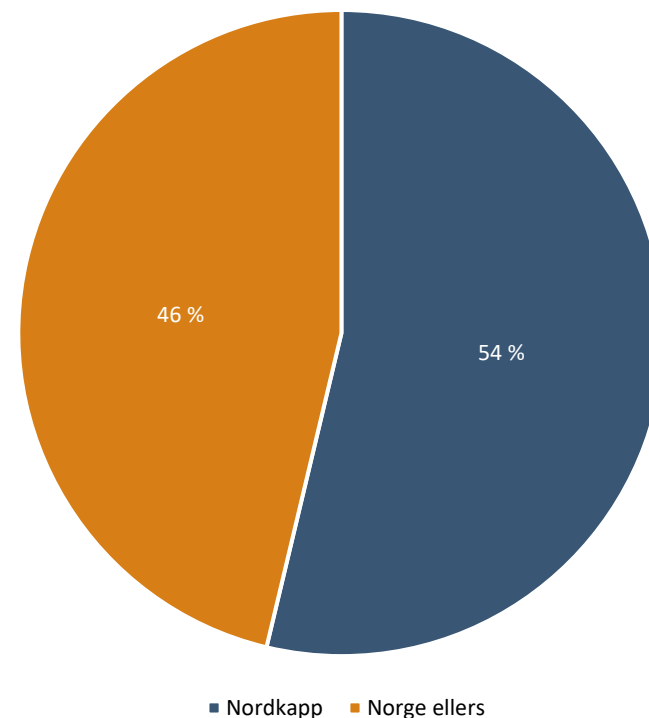
Direkte og indirekte verdiskapingseffekter av de tilreisendes forbruk i 2023. Kilde: Menon Economics



I overkant av halvparten av verdiskapingseffektene finner sted i Nordkapp

- Alle de direkte verdiskapingseffektene finner sted i Nordkapp kommune. Når det gjelder de indirekte effektene, vil de derimot havne i alle deler av landet.
- Dersom vi ser på de direkte og indirekte verdiskapingseffektene samlet, tilfaller i overkant av halvparten i Nordkapp kommune. Det tilsvarer totalt 180 millioner kroner.
- Rundt 46 prosent av verdiskapingseffektene finner sted i resten av Norge. Dette tilsvarer om lag 155 millioner kroner

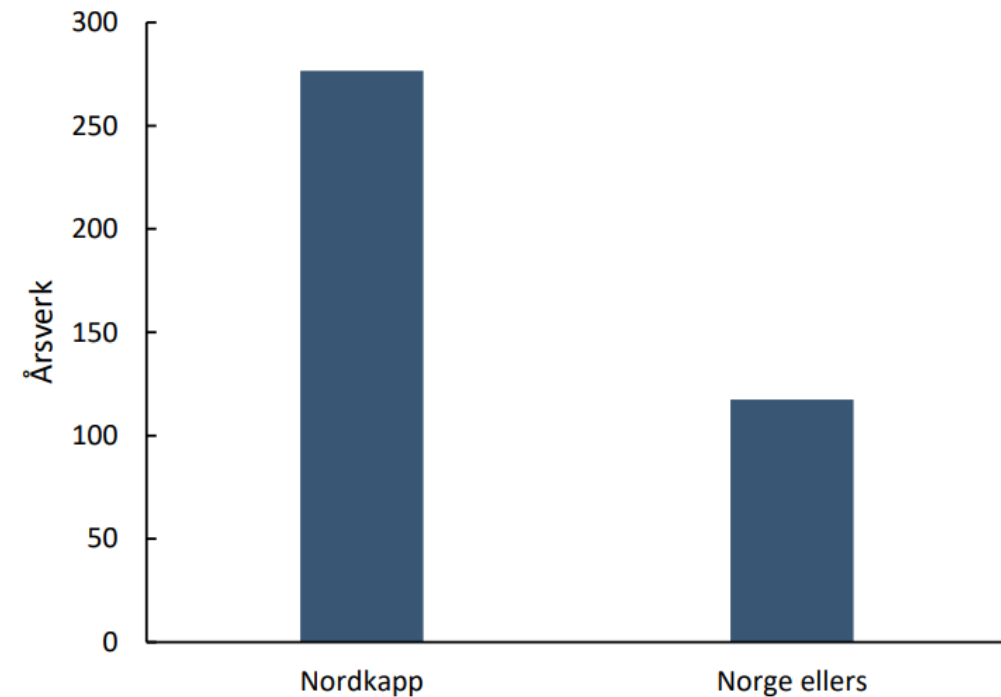
Totale verdiskapingseffekter fra de tilreisendes forbruk i 2023, fordelt geografisk.
Kilde: Menon Economics



395 årsverk finner sted i Nordkapp som følge av tilreisendes forbruk

- Vi beregner at de tilreisendes forbruk legger grunnlaget for over 395 årsverk totalt. Forbruket kommer altså både fra cruisepassasjerer og overnattende på hotell og camping.
- 70 prosent av årsverkene, tilsvarende 280 årsverk, finner sted i Nordkapp kommune.
- Videre understøtter de tilreisende til Nordkapp om lag 120 årsverk andre steder i Norge.

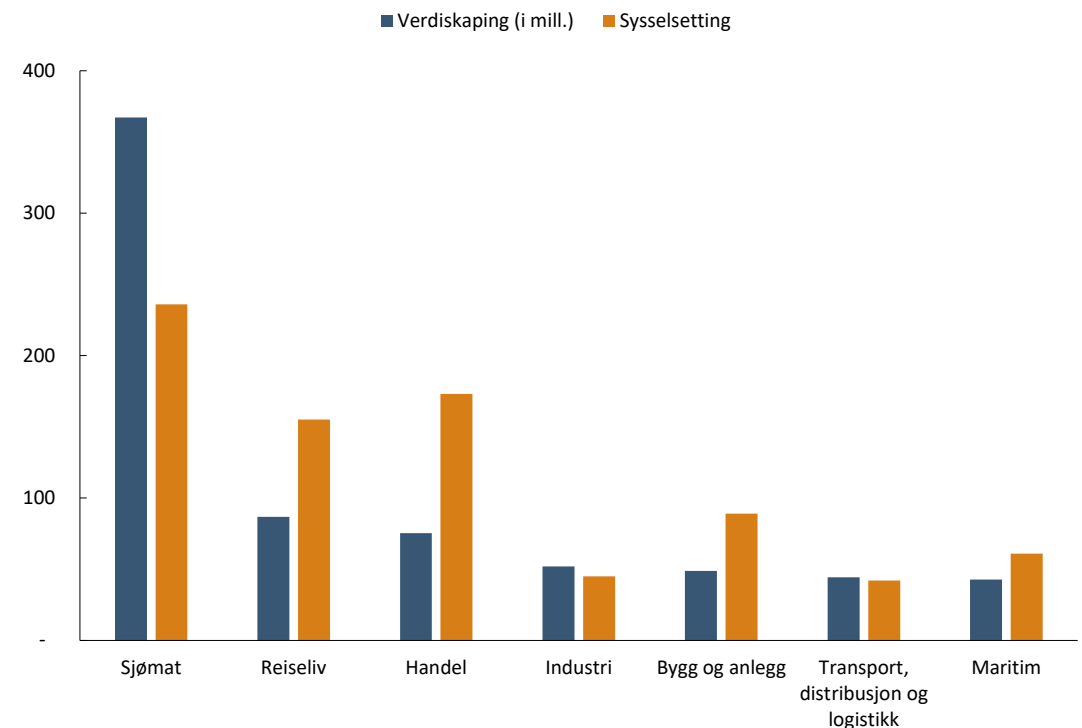
Totale sysselsettingseffekter fra de tilreisendes forbruk i 2023, fordelt på Nordkapp og Norge ellers. Kilde: Menon Economics



Reiselivet utgjør nesten en femtedel av sysselsettingen i næringslivet i Nordkapp

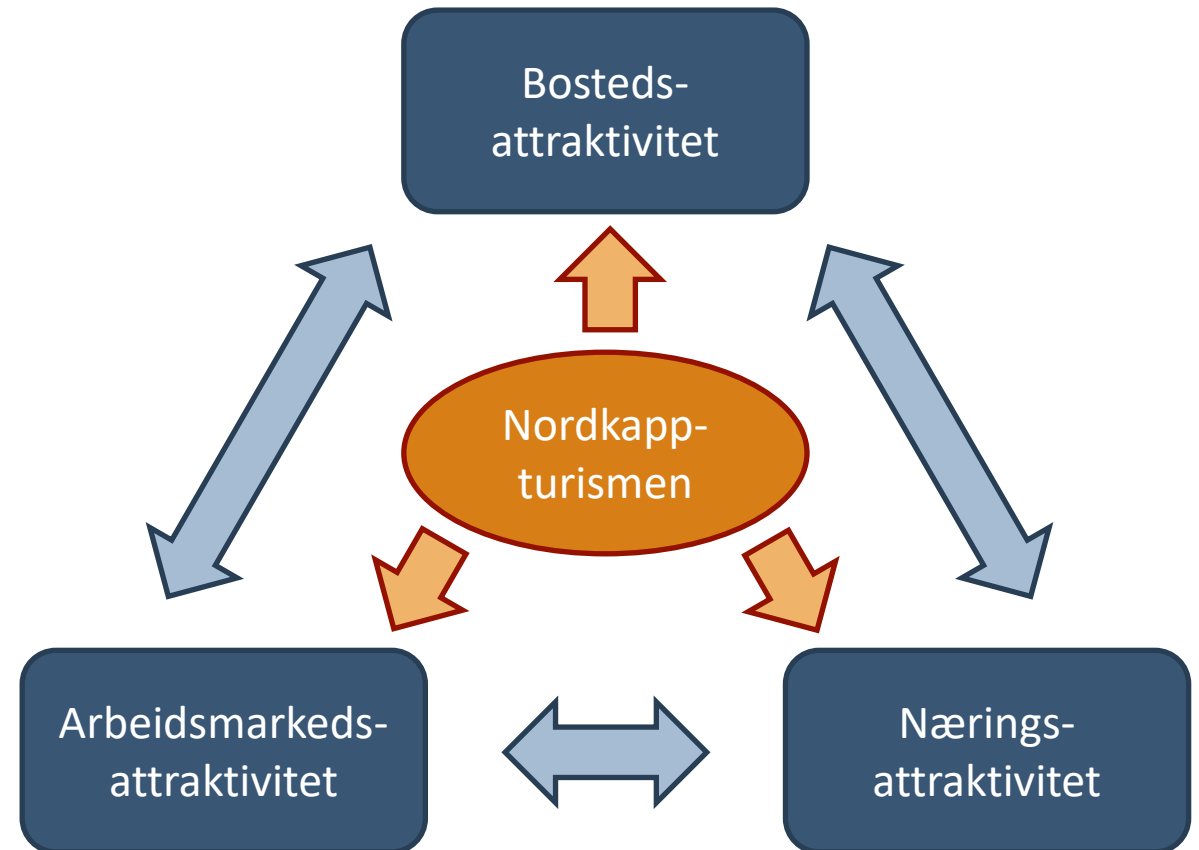
- Reiselivet er den nest største næringen i Nordkapp kommune med en verdiskaping på 87 millioner kroner i 2022. Reiselivsnæringen sysselsetter 155 personer og utgjør nesten en femtedel av total sysselsetting i kommunen.
- Den største næringen i Nordkapp er sjømatnæringen med 367 millioner kroner i verdiskaping.
- Handelsbransjen er også en betydningsfull næring i Nordkapp med 75 millioner kroner i verdiskaping og 170 sysselsatte. Samlet står reiselivet og handelen for over en tredel av sysselsettingen i Nordkapp.
- Andre store næringer i kommunen er industri, bygg og anlegg, transport/distribusjon/logistikk, og maritim næring.

Verdiskaping og sysselsetting i Nordkapp kommune i 2022 for de syv største næringene. Verdiskaping i millioner kroner. Kilde: Menon Economics



Nordkappturismen bidrar til bo-, arbeids- og næringsattraktivitet

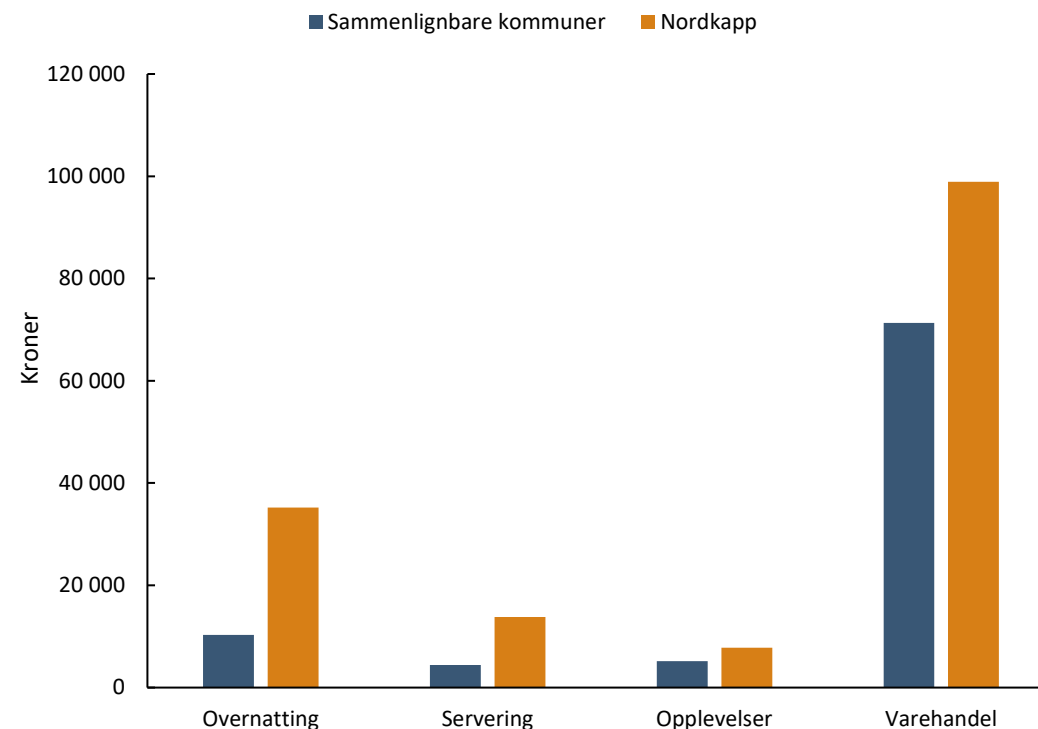
- Nordkappturismen og reiselivsnæringen bidrar til å gjøre Nordkapp mer attraktivt som bosted, arbeidssted og næringslokasjon
 - Det er enklere å finne jobb i kommunen.
 - Det er mer attraktivt for nyetableringer.
 - Det er større grunnlag for kommunale tjenester.
 - Det er et bredere privat tjenestetilbud (se neste slide).
- Nordkappturismen medfører ringvirkninger i kommunen
 - Aktørene i reiselivsnæringen kjøper varer og tjenester fra andre næringer i regionen.
 - Flere bosatte i og tilreisende til Nordkapp medfører positive spiraleffekter for den offentlige og private økonomien.
 - Det lokale skattegrunnlaget øker.



Turismen bidrar til høyere tjenestetilbud i Nordkapp

- Turismen i Nordkapp bidrar til at persontjenestetilbudet i kommunen er vesentlig mer omfattende enn det ellers ville ha vært.
- For innbyggerne betyr dette større valgfrihet og trolig lavere priser som følge av hardere konkurranse.
- Tilbudet er særlig sterk i Nordkapp innen overnatting og servering, men også noe høyere innen opplevelser og varehandel.
- Lokalbefolkningen benytter seg vanligvis ikke av hotelltilbudet direkte, men det er ofte restauranter og andre tjenester tilknyttet hotellvirksomheten som er attraktivt for innbyggerne.

Omsetning/innbygger per bransje i Nordkapp og sammenlignbare kommuner i 2022. Kilde: Menon Economics



REISELIV

- Dette er en god dag for næringslivet i Nordkapp



FULLE BUSSE: - I dag er det full fart, sier eier av det lokale busselskapet North Cape Tours som smilende ønsker gjester velkommen ombord.

Av [Randi Iren Olsen](#)

Publisert:

Del

 finnmarksposten.no

12:05



Frank Roy Nilsen, daglig leder hos Intersport Honningsvåg. (Arkivfoto)

Turister er viktig for sportsbutikken

Turister, en viktig kundegruppe for Intersport Honningsvåg.

NÆRING

Bjarn Magne Solvik

Publisert: 04.08.2024 01:30

Om sommeren er det turister som handler mest hos Intersport Honningsvåg.

--For oss som en lokal butikk er turister som ankommer Magerøya, en meget viktig kundegruppe. Om sommeren er det turister som handler aller mest hos oss, sier daglig leder Frank Roy Nilsen til [Sågat](#).

Nilsen har i mange år drevet butikken som selger sportsutstyr, klær og utstyr for friluftsliv i sentrum av Honningsvåg med stadig økende omsetning og gode overskudd.

--I løpet av de tre sommermånedene juni, juli og august, handler turistene alene for rundt 800.000 kroner. For året som helhet handler de for rundt én million kroner, så dette er helt klart en veldig viktig kundegruppe for oss. Med vårt vareutvalg kan vi tilby mye av det som flere av turistene er ute etter, sier Nilsen.

Del 2

Konsekvensene i Nordkapp av å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår på cruiseskip

Om det nye lovforslaget

- Nærings- og fiskeridepartementet har lagt frem et nytt lovforslag for å utvide allmenngjøringslovens virkeområde til å omfatte innenriks skipsfart. Hvis lovforslaget blir vedtatt innebærer det at det vil bli krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for cruiseskip i norske farvann.
- Kravet vil kun gjelde dersom skipet har mer enn 50 prosent av seilassen mellom norske havner. Slike skip vil bli regnet for å være i innenriksfart i perioden fra de forlater første norske havn til de anløper siste norske havn.
- Nærings- og fiskeridepartementet la frem lovforslaget 1. mai 2024 og åpnet for høringsinnspill med frist 12. juni. I skrivende stund er status at høringsinnspillene er under behandling.



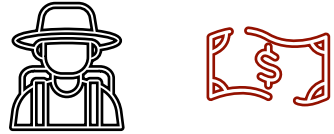
Nærings- og
fiskeridepartementet


Antakelser i analysen


- For å kunne regne på effektene har vi gjort noen antakelser om cruiserederienes tilpasning og cruisepassasjerenes respons på disse tilpasningene. Det er viktig å huske at analysen baseres på disse antakelsene, som er beheftet med betydelig usikkerhet.
- Vi legger til grunn at ingen konvensjonelle cruiseanløp går til Nordkapp ved innføringen av lovforslaget. Vi antar at 50 prosent av anløpene som ville gått til Nordkapp i stedet går til Vestlandet og at de resterende 50 prosentene går til andre steder.
- Av de 50 prosentene som forsvinner fra Norge, vil passasjerene kunne deles opp i to kategorier:
 1. Passasjerene som tidligere var på én-ukers cruise. Av de som var på én-ukers cruise regner vi med at om lag 10 prosent vil bytte over til andre tilbud langs kysten, som for eksempel kystruten.
 2. Passasjerene som tidligere var på to-ukers cruise. For denne gruppen legger vi til grunn at om lag 20 prosent vil bytte over til andre tilbud langs kysten, som for eksempel kystruten.
- Grunnen til den relativt lave andelen som bytter fra konvensjonell cruise til kystruten er tredelt:
 1. Prisene er betydelig høyere for kystrutene enn konvensjonell cruise.
 2. Produktet fra konvensjonell cruise er fundamentalt annerledes enn kystrutene. Der tradisjonelle cruise i større grad er «all-inclusive» pakker, som fokuserer på kundenes opplevelser på båten, er kystruten mindre fartøy med mange stoppesteder langs hele kysten og tett orientering mot den norske naturen
 3. Markedsføringen til de konvensjonelle cruisene er rettet mot andre kundesegmenter enn det kystrutene er.
- Disse antakelsene, sammen med kapasiteten på det eksisterende kystrutetilbudet, danner grunnlaget for våre beregninger.

Økonomiske konsekvenser av endringene i cruiseaktiviteten

- Selv om vi legger til grunn at noen passasjerer drar med kystruten til Nordkapp ved innføringen av lovforslaget i stedet for konvensjonell cruise, vil denne overføringen likevel ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Det er flere årsaker til det:
 1. Konvensjonell cruise har lengre liggetid enn kystruten. Konvensjonell cruise har vanligvis en liggetid på mellom 6 og 24 timer, mens kystruten har en liggetid på 3,5 timer i nordgående retning. Cruisepassasjerer har derfor i gjennomsnitt et høyere forbruk enn kystrutepassasjerer. Dette trekker i retning av en **negativ** økonomisk effekt som følge av regelverksendringen.


 2. Konvensjonell cruise har betydelig høyere havneinntekter per i dag. Det taler for en **negativ** økonomisk effekt som følge av regelverksendringen. Dette kan likevel i noen grad motvirkes ved at havnene skruer opp sine priser, noe som havnene indikerer at de vil gjøre gjennom intervjuer.

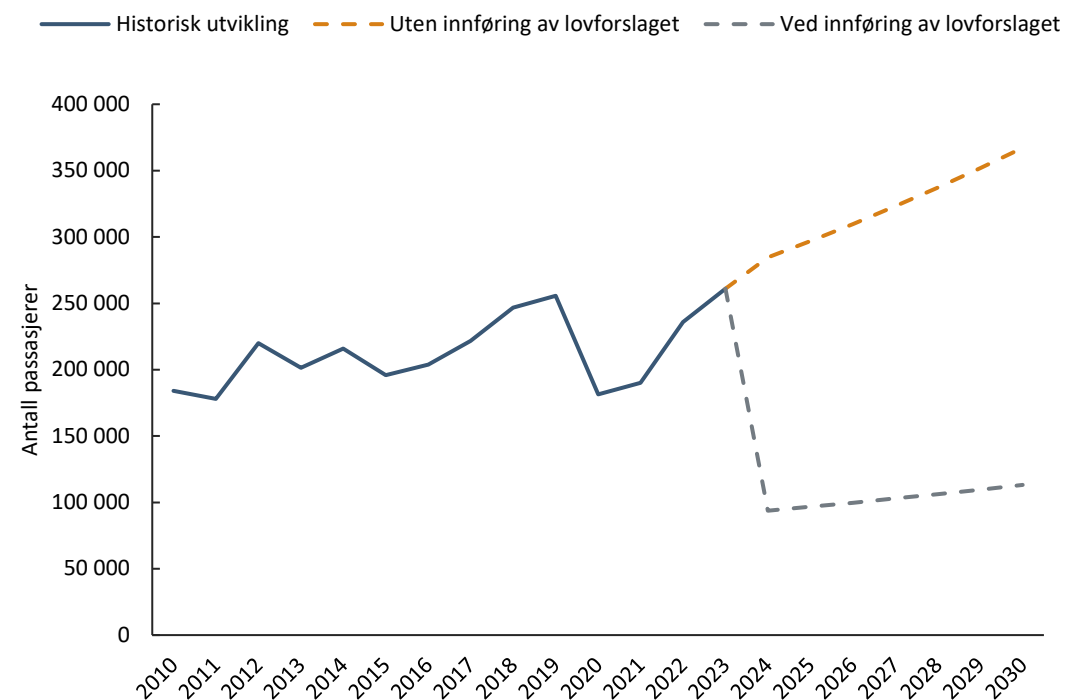

 3. Konvensjonell cruise bruker mindre penger på lokale leverandører enn kystruten. Dette bidrar til en **positiv** økonomisk effekt som følge av regelverksendringen.


- Analysen avgrenses til å beregne endringer i passasjerforbruk og havneinntekter, men inkluderer derimot ikke endringer i lokale innkjøp av vare- og tjenestekjøp ettersom vi ikke har tilgang på dette tallgrunnlaget.

Lovendringen vil medføre et dramatisk fall i antall passasjerer

- Basert på analysedel 1 og antakelsene på forrige side har vi beregnet konsekvensene av innføringen av lovforslaget for antall turister som kommer med cruise til Nordkapp . Dette er illustrert i figuren til høyre.
- Som tidligere beskrevet legger vi til grunn at all den tradisjonelle cruisevirksomheten vil falle bort dersom lovforslaget blir innført, men at en andel av passasjerene vil bytte over til annet lignende tilbud, som kystruten.
- Vi beregner at antall passasjerer i 2030 vil være på omtrent 118 000 ved innføringen av lovforslaget. Det betyr at det er 254 000 færre passasjerer enn det vi beregner hadde vært tilfellet uten innføringen av lovforslaget.

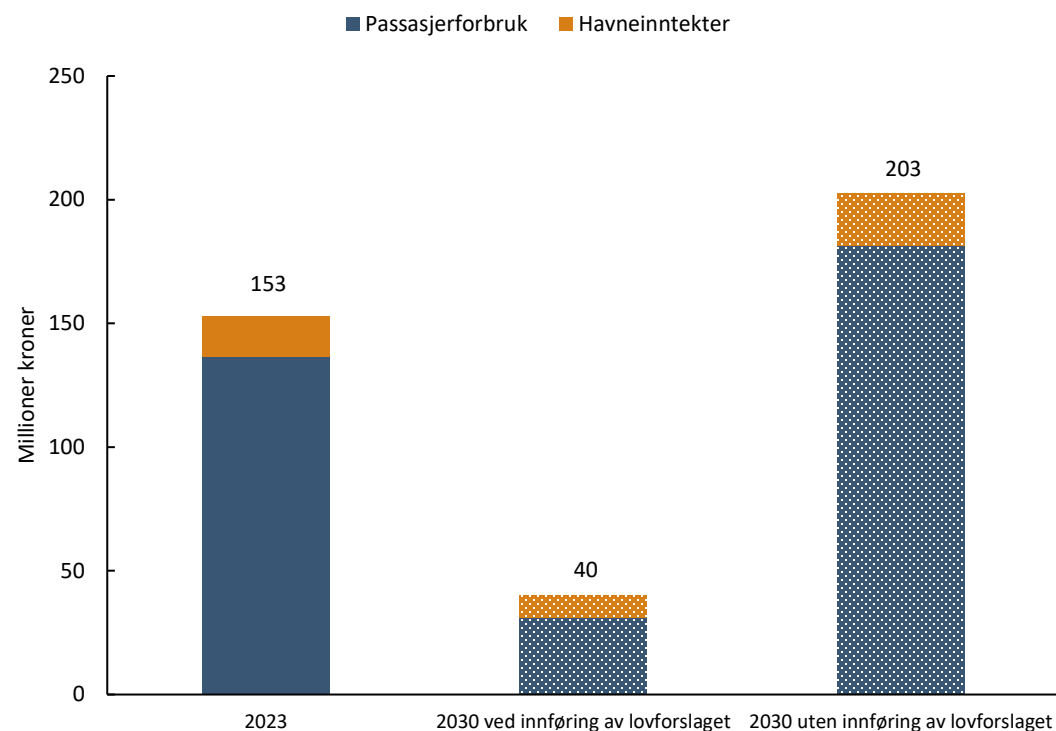
Historisk og fremskrevet utvikling i antall passasjerer fra konvensjonell cruise og kystruten. Faste 2023-kroner. Kilde: Menon Economics



Vi beregner at innføring av lovforslaget vil redusere inntektene med 161 millioner kroner i 2030

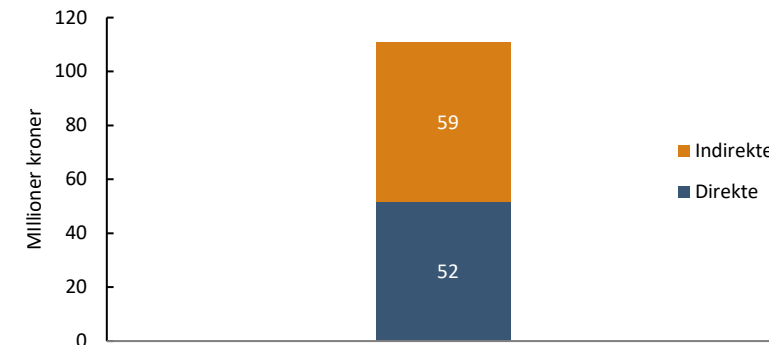
- Vi beregner at forbruket fra passasjerene og havneinntektene vil falle fra rett i underkant av 150 millioner kroner i 2023 til omtrent 40 millioner kroner i 2030 dersom lovforslaget innføres.
- Til sammenligning har vi beregnet at forbruket vil være på 203 millioner kroner dersom lovforslaget ikke blir innført. Det innebærer en endring på 161 millioner kroner i 2030 med og uten innføring av lovforslaget.
- Endringen skyldes både at det kommer færre passasjerer enn dersom lovforslaget ikke innføres, men også at det legges igjen mindre kroner per passasjer som anløper havnen.
- Det beregnede bortfallet tilsvarer en reduksjon på 54 000 kroner per innbygger i Nordkapp.

Beregne forbruk fra passasjerer og havneinntekter i 2023 og 2030 avhengig av om lovforslaget blir innført eller ikke. Faste 2023-kroner. Kilde: Menon Economics

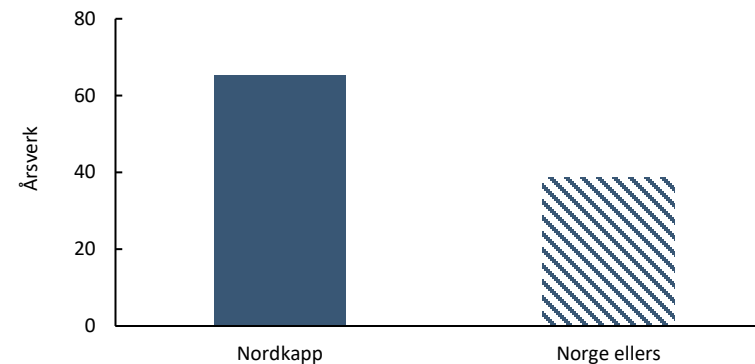


Det reduserte forbruket medfører reduserte ringvirkninger i Nordkapp og resten av landet

- Basert på differansen mellom 2030 med og uten innføring av lovforslag har vi beregnet hvilke ringvirkninger som følger av bortfallet av forbruket. Dette er vist i figurene til høyre.
- Som den øverste figuren viser vil bortfallet av cruiseturister og havneinntekter medføre bortfall av verdiskaping tilsvarende 111 millioner kroner. 52 millioner kroner vil være bortfall av verdiskaping i Nordkapp direkte, mens de andre 59 millioner kroner vil være bortfall oppover i verdikjeden.
- Totalt vil endringen medføre at omsetningen som understøtter 105 årsverk faller bort. Om lag 65 av disse årsverkene vil være ansatte i Nordkapp, mens ytterligere 40 årsverk vil være spredt over hele landet.



Totale verdiskapingseffekter som faller bort som følge av innføringen av lovforslaget. Kilde: Menon Economics



Syssettingseffekter som faller bort fra Nordland som en følge av lovforslaget av lønnskravene. Kilde: Menon Economics

Andre effekter for lokalsamfunnet i Nordkapp

- Dersom det blir vesentlig færre cruisepassasjerer i Nordkapp kan det påvirke destinasjonens attraktivitet for andre tilreisende. Man kan se for seg at andre tilreisende ser på Nordkapp som et mer attraktivt reisemål når det er færre andre turister og at det dermed kan øke aktiviteten for denne gruppen. Vi vurderer at denne effekten vil være marginal ettersom det ikke er noen indikasjoner på at overturisme («people pollution») er et problem i dag.
- En annen potensiell effekt av at cruiseturismen reduseres kraftig er at turister som ville dratt på cruise i stedet kommer som landreisende turister. I så fall ville det vært en positiv økonomisk effekt ettersom de trolig ville blitt lenger og hatt høyere forbruk. I og med at cruiseturister ofte er lojale til cruise som ferieform og står overfor et bredt cruisetilbud, vurderer vi at denne effekten vil gjelde for relativt få personer. Det er likevel viktig å understreke at forbruket for landbaserte turister er vesentlig høyere enn cruise-baserte turister, så den økonomiske effekten kan være betydelig.
- Selv om cruiseaktiviteten blir drastisk redusert i tiden etter regelverksendringen, er det en mulighet for at aktiviteten vil ta seg opp på lengre sikt. Utfordringen med det er at overgangsperioden med lite aktivitet vil bygge ned næringslivet i kommunen og medfølgende bortfall av arbeidsplasser vil trolig bidra til fraflytting. For reiselivsnæringen kan dette utløse en negativ spiral der et redusert tilbud vil gjøre reisemålet mindre attraktivt for alle typer reisende som kan medføre færre besøkende. Bortfallet av arbeidsplassene kan ha store konsekvenser for befolkningsutviklingen. Selv om aktiviteten skulle øke på sikt er det vanskelig å få arbeidstakere til å flytte til regionen.

Nordkapps betydning – ikke ny!



"CRUISEPORT NORDKAPP"

- betydning, utvikling og virkninger

2006



Notat
Analyse cruise til Nordkapp
- Del 1: Betydning og utvikling
mars 2006
- Del 2: Lokale og regionale virkninger
mai 2006
Utarbeidet for
Nordkapp Havn KF
av Horwath Consulting AS



NORDKAPPREGIONEN
NÆRINGSHAGE

Har vi hørt det før?



7 Oppsummering, konklusjon og videre arbeid

7.1 Innledning

Som hovedreisemål og vendepunkt for et flertall av cruisene til Nord-Norge har Nordkapp stor betydning. Formålet med denne delen av analysen (del 2) har vært å beskrive lokale og regionale virkninger for Nordkapp kommune og Finnmark fylke. Vi har også til dels vist virkninger for Nord-Norge i ulike sammenhenger.

Samtidig er det grunn til å minne om at Nordkappcruise berører hele Norge hvorav ca. 64% av virkningene er utenom Nord-Norge (grovt estimert: Nordkapp 9%, Nord-Norge (inkl. Nordkapp) drøyt 36%). Nordkapps cruisesatsing er slik sett et norsk anliggende.

7.2 Virkninger og utviklingsmuligheter

7.2.1 Nordkapp kommune

De direkte og indirekte virkningene av dagens cruiseanløp (2005) er beregnet til ca. 42 mill. kr.

Målt etter antall passasjerer er dette noe mindre enn forventet. Dette har sammenheng med cruisetrafikkens struktur i kommunen (anløp relativt ensidig basert på Nordkappplatået, kort anløpstid ofte utenom dagtid etc., jfr. kap. 5.4).

Det ligger et potensiale i å utvikle forbruket videre.

Samtidig er cruiseanløp viktig i dag. Eksempelvis står cruiseturistene for ca. ¼ av omsetningen på Nordkappplatået. Nordkapp Havn er den 5. største cruisedestinasjonen i Norge og størst i Nord-Norge.

7.2.2 Virkninger Finnmark og Nord-Norge

Mens Nordkapp hadde 63.000 cruisepassasjerer i 2005, hadde de øvrige anløpsstedene ca. 16.500 passasjerer.

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

