

Hurtigruta

Samfunnsregnskap



av
Gisle Solvoll



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)



SIB-notat 1006/2008

Hurtigruta Samfunnsregnskap

av

Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gso@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår:2008
ISSN 1890-3584

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Landsdelsutvalget. Rapporten er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll. Vi vil rette en takk til Stein Lillebo og Leif Øverland i Hurtigruta ASA for å ha skaffet til veie deler av det datamaterialet som er benyttet i utredningen.

Bodø 12. september 2008.

INNHOOLD

FORORD	1
INNHOOLD	2
SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING	6
1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER	6
1.2 METODISK OPPLEGG	6
1.2.1 Direkte virkninger	6
1.2.2 Indirekte virkninger.....	7
1.2.3 Induserte og katalytiske virkninger	7
2. HURTIGRUTA OG HURTIGRUTEDRIFTEN	9
2.1 HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER, ANLØPSSTEDER OG INFLUENSOMRÅDE	9
2.2 HURTIGRUTESKIPENE	11
2.3 HURTIGRUTAS PRODUKSJON.....	12
2.4 HURTIGRUTA SOM GODSTRANSPORTØR.....	15
2.5 HURTIGRUTA SOM REISELIVSAKTØR OG OVERNATTINGSBEDRIFT.....	16
2.6 HURTIGRUTA I BEREDSKAPSSAMMENHENG	17
2.7 HURTIGRUTAS RAMMEBETINGELSER, MARKED OG ØKONOMI.....	17
3. HURTIGRUTEDRIFTENS DIREKTE OG INDIREKTE VIRKNINGER	19
3.1 HURTIGRUTAS DIREKTE VIRKNINGER	19
3.1.1 Sysselsetting og personalkostnader knyttet til Hurtigrutedriften	19
3.1.2 Betalt arbeidsgiveravgift og skatt.....	21
3.1.3 Annet	21
3.2 HURTIGRUTAS INDIREKTE VIRKNINGER	21
3.2.1 Kjøp av varer og tjenester	21
3.2.2 Investeringer	22
3.2.3 Sysselsetting i havnene generert av havneavgifter	22
3.2.4 Sysselsetting i reiselivsrelatert virksomhet.....	22
3.2.5 Virkninger for andre transportmidler	23
3.2.6 Passasjerenes innkjøp langs kysten.....	23
3.2.7 Hurtigrutas bidrag til markedsføring av Norge	24
4. HURTIGRUTAS SAMFUNNSØKONOMISKE LØNNSOMHET	25
KILDER	27

SAMMENDRAG

Formålet med denne utredningen er å belyse hvilken betydning Hurtigruta og Hurtigrutedriften har for lokalsamfunnene langs kysten både økonomisk og sysselsettingsmessig. Utredningen fokuserer altså utelukkende på Hurtigrutene og Hurtigrutedriften, og ikke de andre aktivitetene til selskapet Hurtigruten ASA.

Skipene og Hurtigruteproduktet

Hurtigruta betjener 11 skip, med en samlet kapasitet på 5 850 køyer, og anløper 34 havner langs kysten mellom Bergen og Kirkenes. Rundturen Bergen - Kirkenes - Bergen tar 11 døgn, og er lagt opp slik at de havnene som anløpes om natten på nordtur, anløpes på dagtid på sørtur, og vice versa. Liggetiden for hvert anløp varierer fra sted til sted, og fra sør- til nordgående rute.

Hurtigrutens produkt kan deles inn i to hovedkategorier; *rundreiser* og *distansereiser*. Rundreisepassasjerer reiser enten på en hel rundreise på 11 dager, eller på en halv rundreise som varer i henholdsvis 5 eller 6 døgn mellom Kirkenes-Bergen og Bergen-Kirkenes. En distansereise foregår over en delstrekning på samme rute.

Produksjonen

Hurtigruta er et sammensatt produkt, og kan karakteriseres som en kombinasjon av en kyst-rute for transport av passasjerer og gods mellom Bergen og Kirkenes, og et opplevelsescruise langs norskekysten med flere muligheter mht. reisestrekning og varighet.

Skipene, bortsett fra de to eldste - MS Lofoten og MS Nordstjernen, tar også med biler, og fungerer på enkelte strekninger som en bilferge. Hurtigruta frakter også betydelige mengder gods langs kysten, med Nor Lines som operatør med ansvar for markedsføring og salg. Fraktberegningsvekten var 134 000 tonn i 2007. Hurtigruta frakter primært stykk gods og til dels partilast. Det fraktes hovedsakelig matvarer og andre forbruksvarer nordover mens varestrømmen sørover domineres av fisk. Det er ingen logistikksystemer som i dag kan måle seg med Hurtigruta mht. lastekvalitet, frekvens og stabilt seilingsmønster.

Hurtigruta fraktet 547 400 passasjerer i toppåret 2002. Etter 2002 har antall passasjerer vist en nedgang og en utflating. I 2007 var passasjertallet vel 447 000. Av disse var om lag 75 000 rundreisepassasjerer. Hurtigruta er en betydelig reiselivsaktør og overnattingsbedrift. I 2007 hadde Hurtigruta 4,7 % av antall gjestedøgn på norske hoteller, og vel 11 % av de utenlandske gjestedøgnene.

Beredskapsfunksjonen

Hurtigruta har også en rolle i forhold til det norske forsvaret knyttet til skipenes mulige hospitalfunksjon/transportfunksjon i en krisesituasjon samt skipenes rolle i et sikkerhetspolitisk og suverenitetsmessig perspektiv. De åtte nyeste Hurtigruteskipene er konstruert slik at de kan anvendes til transportskip og Hospitalskip for forsvaret i krisesituasjoner. Skipene er innrettet på en slik måte at de kan benyttes som flytende sykehus, der f.eks. lastedekk og bildekk kan gjøres om til operasjons- og sykesaler og korridorer og heiser er dimensjonert for sykesenger.

Økonomien

Over 40 % av Hurtigrutas inntekter kommer fra rundreisepassasjerene. Statens tjenestekjøp på 265 mill. kr i 2007 utgjorde 13,7 % av inntektene. I 1998 var denne andelen 17,1 %. Hurtigrutedriften har gått med betydelige underskudd de seneste årene. I 2007 var driftsunderskuddet 164 mill. kr.

Hurtigrutedriftens direkte virkninger

- Hurtigrutedriften sysselsetter 1 615 personer fordelt på 1 089 årsverk. 1 010 av årsverkene er knyttet til sjøvirksomheten.
- 54 % av de ansatte er bosatt i Nord-Norge, 25 % i Trøndelag, 14 % på Vestlandet og 7 % på Sør- og Østlandet. Nordland, med 471 ansatte, er det fylket som ”bidrar” med flest personer.
- De ansatte i Hurtigruta mottok i 2007 ca. 643 mill. kr¹ i lønn (inkl. sosiale kostnader). Rederiet betalte 25 mill. kr i arbeidsgiveravgift, og de ansatte bidro med 128 mill. kr i skatter til stat, fylker og kommuner. Av skatten som tilfaller fylker og kommuner (35 %) går om lag 60 % til Nord-Norge.
- Hurtigruten ASA sponser organisasjoner, arrangement og prosjekter med om lag 2 mill. kr i året. I 2007 var rederiet sponsor og samarbeidspartner med Tromsø Idrettslag, FK Mjølner, Narvik Slalomklubb, Nordlysfestivalen i Tromsø og Vinterfestuka i Narvik.

Hurtigrutedriftens ringvirkninger

- Innkjøp av varer og tjenester som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften utgjorde 1,4 mrd. kr i 2007. De tre største postene var drivstoff og smøremidler (482 mill. kr), maritim drift -verktøy, verksted, service etc. - (290 mill. kr) samt mat og drikke (158 mill. kr).
- I tilknytning til Hurtigrutedriften ble det foretatt driftsrelaterte investeringer (programvare, sikkerhetsutstyr samt investeringer knyttet til vedlikehold av skipene) for 72,9 mill. kr i 2007, 59,9 mill. kr i 2006 og 78,8 mill. kr i 2005. Om lag 90 % av investeringene er utført/levert av norske leverandører.
- Havne- og ekspeditørkostnadene utgjorde 76 mill. kr i 2007. For mer enn halvparten av havnene Hurtigruta anløper utgjør inntektene fra Hurtigruta over 60 % av de totale havneinntektene. Dette gjelder spesielt havnene i Nord-Norge. Hurtigruteanløpene sysselsetter om lag 100 årsverk knyttet til havner og terminaler.
- Landturomsetningen dvs. utflukter med passasjerer, museumsbesøk etc., er en betydelig inntektskilde for lokale attraksjoner og transportselskap langs kysten. Vi har beregnet at omsetningsverdien i hotell-, service- og opplevelsesnæringene langs kysten i 2007 var 90 mill. kr som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften. Denne omsetningen genererte om lag 180 årsverk i overnattings- og servicenæringen langs kysten.
- Rundturreisene med Hurtigruta kombineres i mange tilfeller med flyreiser. Således genererte rundturreisene rundt 58 000 innenlandske flyreiser i 2007. Av disse gikk ca. 15 000 reiser til/fra Kirkenes, og bidro i stor grad til å opprettholde flyrutetilbudet med store fly til/fra Kirkenes. Rundreisepassasjerene genererte i tillegg om lag 50 000 flyreiser mellom Norge og utenlandske destinasjoner.

¹ Nettolønnsordningen vil redusere personalkostnadene med anslagsvis 97 mill. kr i 2008.

- Det anslås at Hurtigrutepassasjerene i 2007 hadde et totalt forbruk på over 400 mill. kr ut over det de betalte for selve reisen. Dette er da inntekter for bedrifter langs kysten mellom Bergen og Kirkenes.
- Hurtigruten ASA er en viktig aktør i tilknytning til ”salg” av Norge generelt, samt kysten og Nord-Norge spesielt både innenlands men ikke minst i utlandet. Hurtigruten ASA bruker omlag 200 mill. kr årlig til slik markedsføring. Denne Norgesreklamen må vi anta også drar turister til Norge som ikke nødvendigvis ønsker å reise med Hurtigruta.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Hurtigrutedriften går i dag med et betydelig bedriftsøkonomisk underskudd på tross av et årlig tilskudd på 265 mill. kr. Et sentralt spørsmål er om Hurtigruta, til tross for et stort bedriftsøkonomisk underskudd, allikevel kan være samfunnsøkonomisk lønnsom. Noe forenklet sagt vil dagens Hurtigrutetilbud være samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom samlet betalingsvillighet i befolkningen for å opprettholde daglige seilinger mellom Bergen og Kirkenes hele året er større enn det tilskuddet som et slikt driftsopplegg vil kreve. Dersom denne betalingsvilligheten ikke er til stede, blir utfordringen da å finne fram til et driftsopplegg som krever lavere driftstilskudd samtidig som de positive ringvirkningene av Hurtigruta bevares eller styrkes.

1. INNLEDNING

Nedenfor er det kort redegjort for bakgrunnen for prosjektet, samt formålet med utredningen samt de problemstillinger som behandles.

1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

Landsdelsutvalget ønsker å få belyst Hurtigrutedriftens betydning for lokalsamfunnene mellom Bergen og Kirkenes. For å gjøre dette vil vi utarbeide et samfunnsregnskap som dokumenterer Hurtigrutedriftens samfunnsmessige betydning både når det gjelder direkte virkninger, og mer indirekte virkninger, ofte kalt ringvirkninger eller regionale virkninger. Formålet med kartleggingen av Hurtigrutas direkte virkninger og indirekte virkninger er å få en bedre oversikt over hvilken betydning Hurtigruta har for lokalsamfunnene langs kysten både økonomisk og sysselsettingsmessig.

I utredningen legges det opp til å belyse følgende tre hovedproblemstillinger:

- Hva er status for Hurtigrutedriften?
- Hvilke direkte virkninger gir Hurtigrutedriften?
- Hvilke mer indirekte virkninger eller ringvirkninger gir Hurtigrutedriften?

I kapittel 1.2 har vi gjort nærmere rede for hva vi legger i begrepene direkte og indirekte virkninger. Det vil i hovedsak benyttes sekundærdata i arbeidet, men vi har også fått en del opplysninger fra Hurtigruten ASA som supplerer de opplysningene vi har framskaffet fra ulike skriftlige kilder. De viktigste kildene som er benyttet til arbeidet er listet opp til slutt i notatet.

1.2 METODISK OPPLÈGG

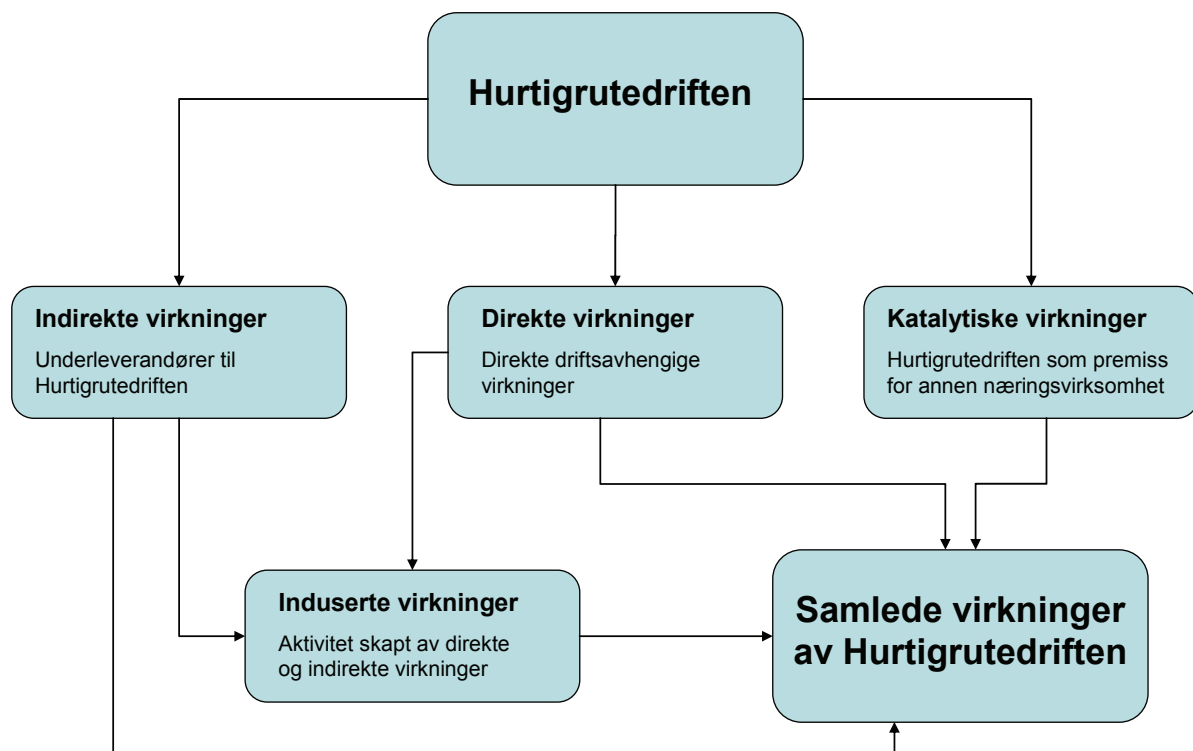
Figur 1-1 nedenfor viser en måte å kategorisere de ulike virkningene av Hurtigrutedriften på. Her vil det vi har kalt for regionale virkninger eller ringvirkninger ovenfor knyttes til alt unntatt de direkte virkningene, og disse kan i følge figuren deles opp i tre; indirekte, induserte og katalytiske virkninger.

Det er vanlig å skille mellom virkninger som genereres av rederiets etterspørsel, dvs. virkninger som er nødvendige for, og en direkte konsekvens av, Hurtigrutedriften, og de mer dynamiske tilbudssideeffektene. Tilbudssideeffektene genereres av den betydning Hurtigruta representerer som lokaliseringsfaktor for næringslivet (og befolkningen). Tilbudssideeffekter og katalytiske virkninger (se Figur 1-1) vil være omtrent det samme. La oss se litt nærmere på de ulike virkningene.

1.2.1 Direkte virkninger

Direkte virkninger vil være driftsavhengige virkninger som i sin helhet, eller i det alt vesentligste, kan knyttes til selve Hurtigrutedriften. De direkte virkningene (eksempelvis antall ansatte, lønn, betalt arbeidsgiveravgift og skatter etc.) finnes det rimelig sikre tall for

ved å benytte rederiets årsmelding og regnskap. De direkte virkningene er de virkninger som er sikrest å anslå.



Figur 1-1: Ulike virkninger av Hurtigrutedriften.

1.2.2 Indirekte virkninger

De indirekte virkningene (omsetnings- og sysselsettingsvirkninger for underleverandører) til Hurtigrutedriften, genereres av omfanget på de vare- og tjenestekjøp som Hurtigrutedriften står for. Underleverandørene kan i prinsippet være lokalisert hvor som helst. De indirekte virkningene kan måles både langs en næringsmessig dimensjon (hvilke varer og tjenester består underleveransene av), og en geografisk dimensjon (hvor oppstår virkningene?). Generelt vet man ofte vesentlig mindre om underleverandørenes lokalisering enn om den næringsmessige sammensetningen av dem. For å få et best mulig bilde av de indirekte virkningene, er det derfor ønskelig å kunne anslå hvor stor andel av underleveransene en får fra ulike regioner i landet.

1.2.3 Induserte og katalytiske virkninger

De induserte virkningene til Hurtigrutedriften kan knyttes til de omsetnings- og sysselsettingsvirkninger som Hurtigrutepassasjerenes forbruk gir for næringslivet langs kysten. Hurtigrutepassasjerenes forbruk bidrar til økt produksjon og sysselsetting i influensområdet til de ulike anløpsstedene, og dermed til økte inntekter, både direkte og indirekte. Den økte inntekten fører til økt privat og offentlig konsum, som fordeler seg på visse vare- og tjenestegrupper. Induserte virkninger og indirekte virkninger kan anslås samtidig, dersom man for eksempel bruker et modellverktøy (eksempelvis PANDA). I denne utredningen legger vi

imidlertid opp til å beskrive og anslå de direkte og indirekte virkningene, som dermed muliggjør et mer ”direkte” anslag på de induserte virkningene.

De mest kompliserte, og dermed mest usikre, effektene å anslå, er de katalytiske virkningene (eller tilbudssidevirkningene) av en nærings eller bedrifts virksomhet. Dette kan defineres som at næringens eller bedriftens virksomhet påvirker andre bedrifters lokaliseringsvalg. Det er to måter å anslå slike effekter på. Den ene er å vurdere effektene av en bedrifts virksomhet i forhold til virksomheten til andre bedrifter/næringer som vi kjenner de katalytiske effektene til, og å trekke paralleller. Den andre er å intervjuer aktuelle bedrifter i en region for å kartlegge i hvilken grad de tror at aktiviteten til en større bedrift eller næring påvirker deres ”lokaliseringssatferd”. Dette er for eksempel gjort i Bråten m. fl. (2006)² i et forsøk på å anslå de katalytiske virkningene av Molde lufthavn.

I vår analyse vil vi ikke forsøke å anslå de katalytiske virkningene av Hurtigrutas eksistens. Vi vil imidlertid knytte noen kommentarer til den betydningen Hurtigruta og markedsføringen av denne har for norsk næringsliv generelt og reiselivsnæringen spesielt.

² Bråthen, S m. fl. (2006). Samfunnsmessige analyser innen luftfart. Del 2: Eksempelsamling. Rapport 0606b. Møreforsking, Molde.

2. HURTIGRUTA OG HURTIGRUTEDRIFTEN

I dette kapitlet gis innledningsvis en kortfattet beskrivelse av Hurtigrutedriften i forhold til seilingsmønster og anløpssteder samt hva "Hurtigruteproduktet" består av. Hurtigruteflåten, og den produksjonen skipene utfører, beskrives og det redegjøres for en del økonomiske nøkkeltall for driften.

2.1 HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER, ANLØPSSTEDER OG INFLUENS-OMRÅDE

Hurtigruta betjener 11 skip og anløper 34 havner langs kysten mellom Bergen og Kirkenes. Se kart nedenfor. Rundturen Bergen - Kirkenes - Bergen tar 11 døgn, og er lagt opp slik at de havnene som anløpes om natten på nordtur, anløpes på dagtid på sørtur, og vice versa. Dette gjøres fordi turistene ombord skal få oppleve alle anløpene på dagtid enten på nord- eller



sørtur. Det er lagt opp til at passasjerene i liggetiden i havnene kan delta på ulike arrangement og attraksjoner på land. Ofte er det fastlagte program som tilbys in-

nenfor gitte tids- og kostnadsrammer.

Liggetiden for hvert anløp varierer fra sted til sted, og fra sør- til nordgående rute. Jf. rutetabell til høyre. I de fleste havner har man kun stopp lenge nok til å losse og laste, mens man på en del større steder har lengre stopp. For eksempel ligger skipene på nordgående rute hele 6 timer i Trondheim, 2½ time i Bodø og nærmere 5 timer i Tromsø (alle disse havnene anløpes på dagtid). Sørøver er de lengste stoppene i Bodø (3 timer) og Trondheim (3½ time). Dette gir variasjon i seilingstid mellom nordgående

	Nordgående		Sydgående	
	Sommer 15.04-14.09	Vinter 01.01-14.04 15.09-31.12	Sommer 15.04-14.09	Vinter 01.01-14.04 15.09-31.12
Fra Bergen	20:00	22:30	Fra Kirkenes	12:45 12:45
Florø	02:15	04:45	Vadsø	/ /
Måløy	04:30	07:30	Til Vardø	16:00 16:00
Torvik	07:30	10:45	Fra Vardø	17:00 17:00
Til Ålesund	08:45	12:00	Båtsfjord	20:30 20:30
Fra Ålesund	09:30	/	Berlevåg	22:30 22:30
Fra Geiranger*	13:30	/	Mehamn	01:15 01:15
Fra Ålesund	18:45	15:00	Kjøllefjord	03:30 03:30
Molde	22:00	18:30	Honningsvåg	06:15 06:15
Kristiansund	01:45	23:00	Havøysund	08:30 08:30
Til Trondheim	08:15	06:00	Til Hammerfest	11:15 11:15
Fra Trondheim	12:00	12:00	Fra Hammerfest	12:45 12:45
Rørvik	21:15	21:15	Øksfjord	15:45 15:45
Brønnøysund	01:00	01:00	Skjervøy	19:45 19:45
Sandnessjøen	04:15	04:15	Til Tromsø	23:45 23:45
Nesna	05:30	05:30	Fra Tromsø	01:30 01:30
Ørnes	09:30	09:30	Finnsnes	04:45 04:45
Til Bodø	12:30	12:30	Til Harstad	08:00 08:00
Fra Bodø	15:00	15:00	Fra Harstad	08:30 08:30
Stamsund	19:30	19:30	Risøyhamn	11:00 11:00
Til Svolvevær	21:00	21:00	Sortland	13:00 13:00
Fra Svolvevær	22:00	22:00	Stokmarknes	15:15 15:15
Stokmarknes	01:00	01:00	Til Svolvevær	18:30 18:30
Sortland	03:00	03:00	Fra Svolvevær	19:30 19:30
Risøyhamn	04:30	04:30	Stamsund	21:30 21:30
Til Harstad	06:45	06:45	Til Bodø	01:30 01:30
Fra Harstad	08:00	08:00	Fra Bodø	04:00 04:00
Finnsnes	11:45	11:45	Ørnes	07:15 07:15
Til Tromsø	14:30	14:30	Nesna	11:15 11:15
Fra Tromsø	18:30	18:30	Sandnessjøen	13:30 13:30
Skjervøy	22:45	22:45	Brønnøysund	17:00 17:00
Øksfjord	02:15	02:15	Rørvik	21:30 21:30
Til Hammerfest	05:15	05:15	Til Trondheim	06:30 06:30
Fra Hammerfest	06:45	06:45	Fra Trondheim	10:00 10:00
Havøysund	09:45	09:45	Kristiansund	17:00 17:00
Til Honningsvåg	11:45	11:45	Molde	21:30 21:30
Fra Honningsvåg	15:15	15:15	Til Ålesund	24:00 24:00
Kjøllefjord	17:45	17:45	Fra Ålesund	00:45 00:45
Mehamn	20:00	20:00	Torvik	02:15 02:15
Berlevåg	22:45	22:45	Måløy	05:45 05:45
Båtsfjord	01:00	01:00	Florø	08:15 08:15
Til Vardø	04:00	04:00	Bergen	14:30 14:30
Fra Vardø	04:15	04:15		
Vadsø	08:15	08:15		
Til Kirkenes	10:00	10:00		

* Geiranger anløpes i perioden 16.04-15.09. I Geiranger skjer av og påstigning via tenderbåt. Oppmøte på kaien senest 30 minutter før avgang. Må reserveres på forhånd. Tenderbåt i Geiranger kun for av og påstigning til/fra Geiranger og deltagere på Hurtigrutens egne utflukter. De ulike fargekoder (grå og hvit), viser antall døgn skipene bruker på de forskjellige distanser.

Daglugar = ■ Heldøgn = □

og sørgående rute. Som et eksempel vil ruten mellom Nesna i Nordland og Havøysund i Finnmark ta nesten et halvt døgn mer på nordtur enn på sørtur.

Hvis vi definerer influensområdet til Hurtigruta som kommunene der Hurtigruta har helårige anløpssteder, kan vi beregne hvor mange innbyggere som bor i Hurtigrutas ”nedslagsfelt”. Dette har vi gjort i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Innbyggertall pr. 1. januar 2008 i kommunene der Hurtigruta har helårige anløp.

<i>Anløpssted</i>	<i>Kommune</i>	<i>Fylke</i>	<i>Befolkning</i>
Bergen	Bergen	Hordaland	247 746
Florø	Flora	Sogn og Fjordane	11 408
Måløy	Vågsøy	Sogn og Fjordane	5 998
Torvik	Herøy	Møre og Romsdal	8 353
Ålesund	Ålesund	Møre og Romsdal	41 833
Molde	Molde	Møre og Romsdal	24 294
Kristiansund	Kristiansund	Møre og Romsdal	22 661
Trondheim	Trondheim	Sør-Trøndelag	165 191
Rørvik	Vikna	Nord-Trøndelag	4 034
Brønnøysund	Brønnøy	Nordland	7 535
Sandnessjøen	Alstadhaug	Nordland	7 207
Nesna	Nesna	Nordland	1 792
Ørnes	Meløy	Nordland	6 622
Bodø	Bodø	Nordland	46 049
Stamsund	Vestvågøy	Nordland	10 710
Svolvær	Vågan	Nordland	8 933
Stokmarknes	Hadsel	Nordland	7 970
Sortland	Sortland	Nordland	9 678
Risøyhamn	Andøy	Nordland	5 078
Harstad	Harstad	Troms	23 108
Finnsnes	Lenvik	Troms	11 160
Tromsø	Tromsø	Troms	65 286
Skjervøy	Skjervøy	Troms	2 934
Øksfjord	Loppa	Finnmark	1 106
Hammerfest	Hammerfest	Finnmark	9 407
Havøysund	Måsøy	Finnmark	1 333
Honningsvåg	Nordkapp	Finnmark	3 219
Kjøllefjord	Lebesby	Finnmark	1 304
Mehamn	Gamvik	Finnmark	1 040
Berlevåg	Berlevåg	Finnmark	1 077
Båtsfjord	Båtsfjord	Finnmark	2 090
Vardø	Vardø	Finnmark	2 190
Vadsø	Vadsø	Finnmark	6 062
Kirkenes	Sør-Varanger	Finnmark	9 518
Alle			783 926

Som det framgår av Tabell 2-1, så er det nesten 784 000 innbyggere i de kommunene Hurtigruta har anløpssteder. Dette utgjør 17 % av Norges befolkning.

Hvis vi ser innbyggertallet i ”Hurtigrutekommunene” opp mot innbyggertallet i det fylket kommunene ligger i, får vi et bilde som vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2: Innbyggertall pr. 1. januar 2008 i fylkene der Hurtigruta har helårige anløp sammenholdt med innbyggertallet i ”Hurtigrutekommunene i de respektive fylker.

<i>Hurtigrutefylker</i>	<i>Innbyggere</i>	<i>Innbyggere i ”Hurtigrutekommunene”</i>	<i>”Hurtigrutekommunenes” andel av fylkets innbyggere</i>
Hordaland	462 674	247 746	54 %
Sogn og Fjordane	106 259	17 406	16 %
Møre og Romsdal	246 772	97 141	39 %
Sør-Trøndelag	282 993	165 191	58 %
Nord-Trøndelag	129 856	4 034	3 %
Nordland	234 996	111 574	47 %
Troms	154 642	102 488	66 %
Finnmark	72 399	38 346	53 %
Sum	1 690 591	783 926	46 %

Som det framgår av Tabell 2-2 er det knapt 1,7 mill. innbyggere i de 8 fylkene som har anløp av Hurtigruta. ”Hurtigrutekommunene” har til sammen nesten 784 000 innbyggere, slik at innbyggerne i ”Hurtigrutekommunene” utgjør 46 % av innbyggertallet i ”Hurtigrutefylkene”. Dersom vi betrakter innbyggertallet i ”Hurtigrutekommunene” som antall innbyggere i Hurtigrutas influensområde, ser vi av tabellen at det er Troms og Sør-Trøndelag som ved denne definisjonen har størst andel av sine innbyggere bosatt i Hurtigrutas influensområde (henholdsvis 66 % og 58 %), mens det er Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag som har færrest av sine innbyggere bosatt i influensområdet til Hurtigruta (henholdsvis 16 % og 3 %).

2.2 HURTIGRUTESKIPENE

Hurtigruta består av en flåte på 13 skip hvorav 11 går i kontinuerlig rute langs norskekysten. MS Nord-Norge og MS Fram er i Antarktis i vinterhalvåret, mens MS Fram er på Grønland og MS Nordstjernen er på Svalbard i sommerhalvåret. De 11 skipene som trafikkerer norskekysten har en samlet kapasitet på 5 850 køyer. En oversikt over flåten er gitt i Tabell 2-3.

Skipene har en funksjonalitet som er ensartet, men valget av farger, materialer og design gjør at hvert skip likevel har sitt særpreg. Skipene har komfortable salonger med god utsikt, gode konferansefasiliteter, lugarer og suiter med høy standard, restauranter, kafeer og barer med alle rettigheter, souvenirbutikk hvor det også er et utvalg av toalettartikler. De fleste skip har trimrom og badstu. MS Finnmarken har i tillegg utendørs basseng, boblebad og velværeavdeling med hudpleie, massasje og frisør. MS Midnatsol, MS Trollfjord, MS Nordnorge, MS Nordkapp og MS Richard With har utendørs boblebad. På de aller nyeste skipene er det flere barer, spisemuligheter med varierte menyer, utvidede konferansefasiliteter og internettcafe. Alle skip unntatt MS Lofoten og MS



Nordstjernen er godt tilrettelagt for funksjonshemmede, og har heis. MS Lofoten og MS Nordstjernen er begge tradisjonelle skip, bygget i henholdsvis 1964 og 1956.

Tabell 2-3: Flåteoversikt Hurtigruteskip.

Navn fartøy	Byggeår/ombygd	Brutto tonnasje	Passasjerkapasitet	Personbilkapasitet
MS Kong Harald	1993	11 204	691	45
MS Lofoten	1964/1985/2003	2 621	400	0
MS Midnatsol	2003	16 151	1 000	45
MS Nordkapp	1996	11 386	691	45
MS Nordlys	1994	11 204	691	45
MS Nordnorge	1997	11 386	691	45
MS Nordstjernen	1956	2 191	400	0
MS Polarlys	1996	11 341	737	35
MS Richard With	1993	11 205	691	45
MS Trollfjord	2002	16 140	822	45
MS Vesterålen	1983/1988/1995	6 261	560	35
MS Finnmarken	2002	15 000	1 000	45
MS Fram	2007	12 700	500	25

Kilde: Årsrapport Hurtigruten 2007.

2.3 HURTIGRUTAS PRODUKSJON

Hurtigruta er et sammensatt produkt, og kan karakteriseres som en kombinasjon av en kyst-rute for transport av passasjerer og gods mellom Bergen og Kirkenes, og et opplevelsescruise langs norskekysten med flere muligheter mht. reisestrekning og varighet. Skipene tar også med biler, og fungerer på enkelte strekninger som en bilferge. I tillegg har Hurtigruta en beredskaps- og forsvarsmessig funksjon og tilbudet bærer også preg av å være et kollektivt gode for befolkningen, spesielt langs den delen av kysten der skipene seiler.



Hurtigrutens produkt kan deles inn i to hovedkategorier; *rundreiser* og *distansereiser*. Rundreisepassasjerer reiser enten på en hel rundreise på 11 dager, eller på en halv rundreise som varer i henholdsvis 5 eller 6 døgn mellom Kirkenes-Bergen og Bergen-Kirkenes. En distanse-reise foregår over en delstrekning på samme rute. Kystbefolkningen som benytter Hurtigruta som kollektivtransport utgjør hovedtrafikkgrunnlaget innen distansereiser. Kortere fritids- og feriereiser er imidlertid i vekst, spesielt i kombinasjon med andre opplevelser på land. I Tabell 2-4 er det vist en del nøkkeltall for Hurtigruta og Hurtigrutedriften i 2007.

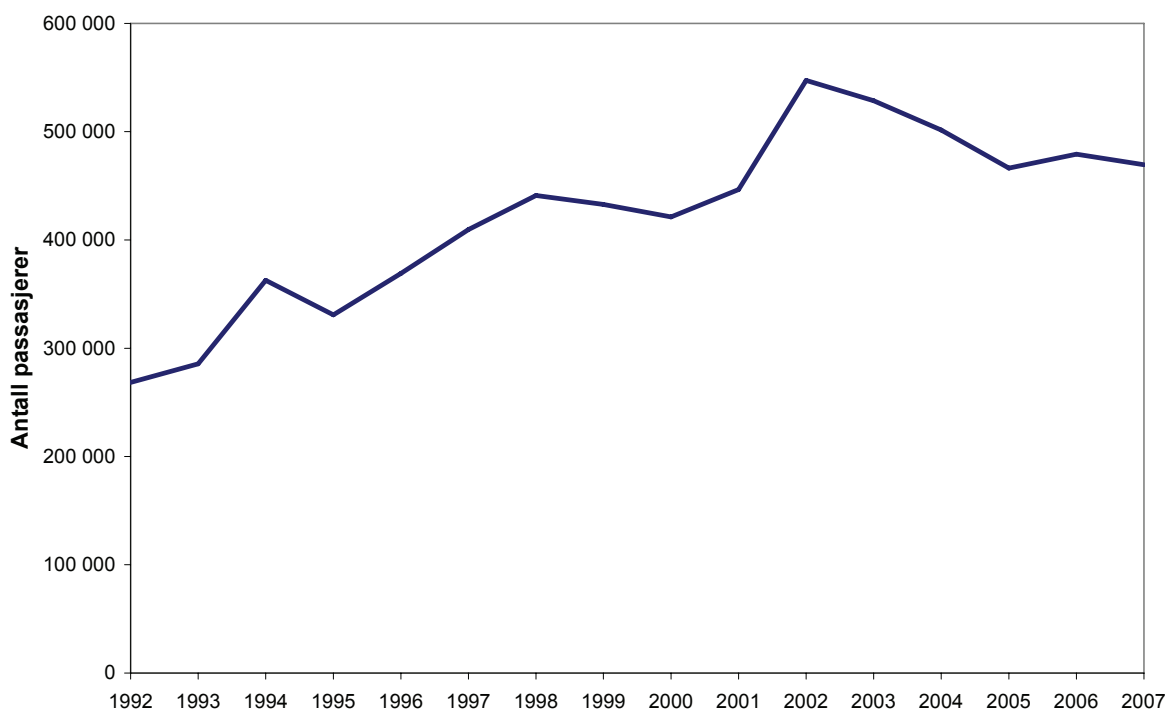
Tabell 2-4: Nøkkeltall for Hurtigruta i 2007.

Antall passasjerer	447 283	Antall havneanløp	24 000
Rundturpassasjerer	74 845	Passasjerkilometer	380 707 643
Distansepassasjerer	372 438	Utseilt distanse (km)	1 507 643
Gjestedøgn rundtur	588 693	Gods/fraktberegningsvekt (tonn)	134 000
Gjestedøgn distanse	324 274	Antall kjøretøy	38 271
Antall køyer	5 850		

Kilde: Årsrapport Hurtigruten 2007.

Nedenfor vil vi gi en kortfattet beskrivelse av utviklingen i antall passasjerer totalt, og fordelt på ulike anløpssteder. I tillegg vil vi vise hvordan antall passasjerer fordeler seg over året.

I Figur 2-1 vises utviklingen i antall fraktede passasjerer fra 1992 til 2007.



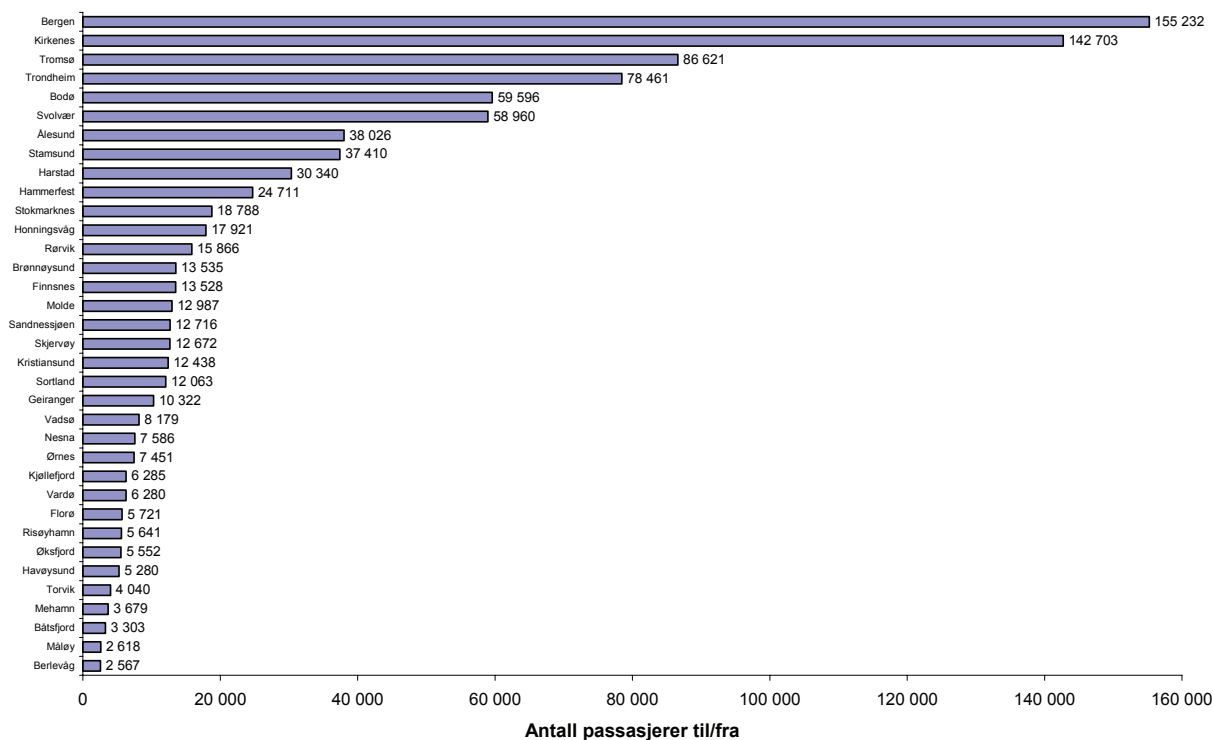
Figur 2-1: Passasjerutvikling 1992 – 2007. (Kilde: SSB).

Ut fra Figur 2-1 ser vi at antall passasjerer økte rimelig jevnt fra 1992 til 2001. I 1992 ble det fraktet 268 500 passasjerer, mot 547 400 i toppåret 2002. Etter 2002 har antall passasjerer vist en nedgang og en utflating. I 2007 var passasjertallet 469 500.³

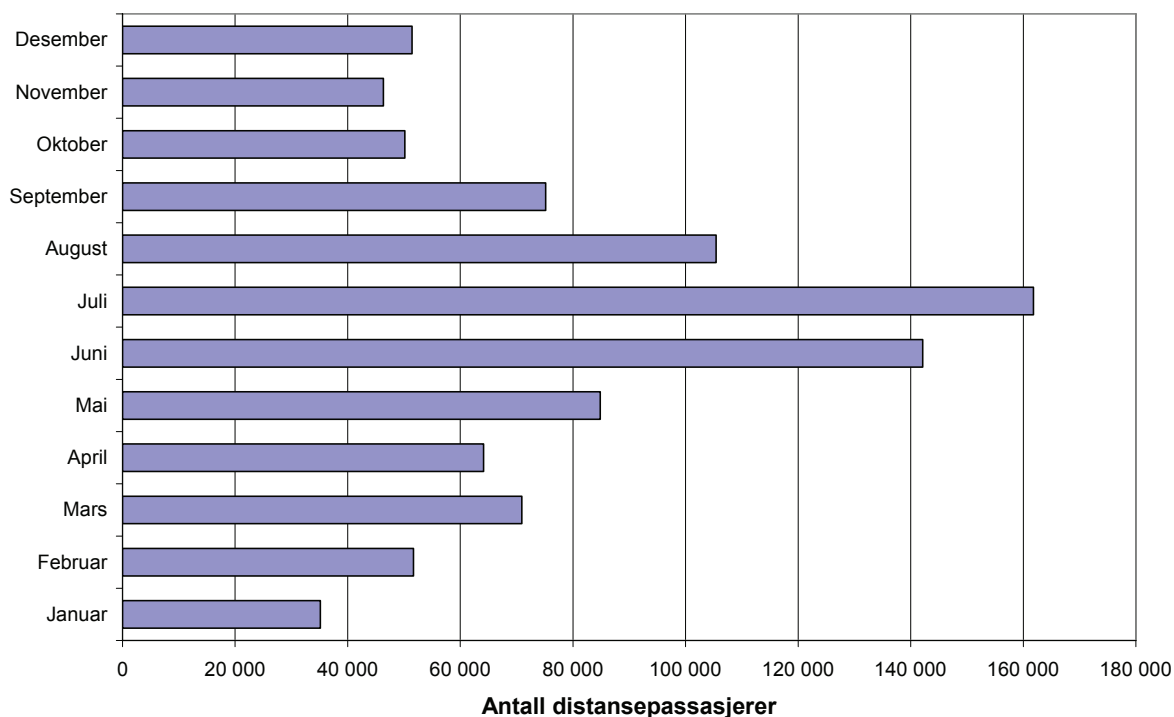
Antall på- eller avstigende passasjerer varierer en god del mellom de ulike havnene. Dette er vist i Figur 2-2.

Som det framgår av Figur 2-2 er det flest av- og påstigende passasjerer i snuhavnene Bergen og Kirkenes. Færrest av- og påstigende passasjerer finner vi i Berlevåg, Måløy og Mehamn. Sesongvariasjonene er betydelige. Dette vises godt i Figur 2-3. I de tre sommermånedene foregår om lag 44 % av antall reiser med Hurtigruta.

³ SSB opererer med litt andre tall enn det som presenteres i årsmeldingen til Hurtigruten, jf. Tabell 2-4.



Figur 2-2: Antall passasjerer reist til eller fra de ulike anløpssteder i 2007. (Kilde: SSB).



Figur 2-3: Antall distansepassasjerer fordelt på måned i 2007. (Kilde: SSB).

Alle skipene, bortsett fra MS Lofoten og MS Nordstjernen, har også muligheter til å ta med personbiler, jf. Tabell 2-3. Samlet fraktet Hurtigruteskipene 41 628 kjøretøy i 2005, 41 266 kjøretøy i 2006 og 38 271 kjøretøy i 2007. Det har altså vært en nedgang i bilfrakten på 3 357 kjøretøy, tilsvarende 8 % fra 2005 til 2007.

Når det gjelder frakt av gods, så var fraktberegningsvekten på godset som ble transportert med skipene 106 000 tonn i 2006 og 134 000 tonn i 2007.

2.4 HURTIGRUTA SOM GODSTRANSPORTØR

Hurtigruta frakter primært stykkgoods og til dels partilast. De to eldste skipene laster med kran og har lasteareal også på dekk. De nyere skipene har en ro-ro-løsning for lasting og lossing, og frakter ikke dekkslast. Ingen av skipene tar bulk, containere eller farlig last. Alle de nye Hurtigruteskipene er utstyrt med kjøle- og fryserom, og kan regulere temperatur i henhold til de krav som stilles for den enkelte vare. Hurtigrutas godskapasitet disponeres i sin helhet av Nor Lines, som er ansvarlig for markedsføring og salg av denne tjenesten.

Hurtigruta har konkurranse om godsbefordring både fra veitransport, annen sjøverts transport og jernbanetransport. Bil, og til dels jernbane, anses å være raskere løsninger enn Hurtigruta, mens Hurtigrutas primære konkurransefortrinn antas å være:

- Frekvens og regularitet. Skipene har daglige avganger og er pålitelig mht. tidspunkt for ankomst og avgang, noe som er viktig ved valg av transportmiddel.
- Geografisk dekningsområde langs kysten hvor folk bor (slipper omlasting).
- Seilingsmønster som muliggjør både kortere og lengre transporter.
- Lastekvalitet.⁴
- Lave grensekostnader for å ta med gods (godsfrakt blir en type tilleggsteneste til persontransporten).

Det fraktes hovedsakelig matvarer og andre forbruksvarer nordover. En stadig større andel av frakten nordover har krav til kjøling (termovarer). Hovedmønsteret for transporten *nordover* er som følger:

- Innlasting Bergen.
- Lossing i Trondheim og ny lasting (noe omlasting fra bane).
- Lossing i Bodø - lasting med nye varer (mye omlasting fra bane).
- Lossing i Tromsø (båten tømmes) - ny last som losses oppover hele Finnmarkskysten.

Det er altså snakk om lange transporter frem til distribusjonsknutepunkt (Trondheim, Bodø, Tromsø), og deretter kortere transporter i form av distribusjon internt i fylkene. En stor del av godstransporten nordover skjer innenfor faste avtaler.

Godstransporten *sørover* er preget av få faste avtaler/forsendelser. Kapasiteten er dessuten vesentlig dårligere utnyttet på sørtur, slik at retningsbalansen er dårlig. Varestrømmen sørover

⁴ Det er ingen logistikksystemer som i dag kan måle seg med Hurtigruta mht. lastekvalitet, frekvens og stabilt seilingsmønster (dvs. kommer hver dag hele uken).

domineres av fisk. På de lange transportene transporteres primært kun saltfisk eller frossen fisk med Hurtigruta, mens fersk fisk transporteres kun på kortere distanser, opp til 1-2 døgn. Transporten av fisk er redusert i forhold til for 25-30 år siden, men fisketransporten synes å ha økt de siste 10 år, bl.a. som følge av bedre kjøle- og frysekapasitet ombord. Utenom fisk er det ingen dominerende varegrupper innenfor det som transporteres, eventuelt med unntak av en del entreprenør-/byggevarer, trelast, gips o.l.

2.5 HURTIGRUTA SOM REISELIVSAKTØR OG OVERNATTINGSBEDRIFT

Reiselivsinntektene er i dag det viktigste økonomiske grunnlaget for Hurtigruta, og vil trolig bli enda viktigere i framover. Hurtigrutas behov som reiselivsbedrift kan derfor tenkes å bli tillagt større betydning i en fremtidig endret seilingsstruktur. Hurtigrutas viktigste roller som reiselivsaktør i et nasjonalt og nordnorsk perspektiv er:

- Den bringer et betydelig antall turister inn til Norge og Nord-Norge.
- Den er en stor aktør for markedsføring og salg av Norge og Nord-Norge som reisemål på viktige utenlandske markeder.
- Den brukes som et spissprodukt for å høyne attraktiviteten på andre rundreisekonsepter ved at en strekning med Hurtigruta inngår i en rundreise som ellers foregår med for eksempel buss og fly.

For Hurtigruta som reiselivsprodukt er det viktig at tiden til sjøs og i havner ikke blir for knapp. En viss "treghet" er nødvendig for å få plass til besøk av viktige attraksjoner og reisemål på land, samt for å få tid til gjennomføring av landturer som er viktige deler av helhetsproduktet.

Hurtigruta har med sine 5 850 køyer en betydelig overnattingskapasitet. I tillegg til de antall gjestedøgn som er knyttet til selve Hurtigrutefarten, benyttes en del av skipene som overnattingsstilbud i forbindelse med ulike arrangementer langs kysten som eksempelvis VM på ski i Trondheim i 1997. Noen av skipene har også vært benyttet som hotellskip for oljearbeidere på Melkøya i Finnmark, og ved Ormen Lange-anlegget i Møre og Romsdal i 2006. I Tabell 2-5 gis en oversikt over antall "ordinære" gjestedøgn på Hurtigruta i 1998 og 2007 sammenholdt med antall gjestedøgn ved norske hoteller.

Tabell 2-5: Gjestedøgn på Hurtigruta sammenholdt med gjestedøgn på hoteller. 1998 og 2007.

	1998	2007
Gjestedøgn på norske hoteller totalt	16 420 700	18 525 889
Hurtigrutas gjestedøgn	656 352	912 967
Totalt (Hurtigruta + hotell)	17 077 052	19 438 856
Hurtigrutas andel av alle gjestedøgn	3,8 %	4,7 %
Utenlandske gjestedøgn totalt	5 168 217	5 067 552
Hurtigrutas utenlandske gjestedøgn	390 000	560 000
Totalt (Hurtigruta + hotell)	5 558 217	5 627 552
Hurtigrutas andel av utenlandske gjestedøgn	7,0 %	11,1 %

Som det framgår av Tabell 2-5 har Hurtigrutas andel av gjestedøgn på norske hoteller økt de 10 seneste årene både totalt og i forhold til utenlandske gjestedøgn spesielt.

2.6 HURTIGRUTA I BEREDSKAPSSAMMENHENG

Hurtigruta har også en rolle i forhold til det norske forsvaret (totalforsvaret). Denne kan knyttes til skipenes mulige hospitalfunksjon/transportfunksjon i en krisesituasjon samt skipenes rolle i et sikkerhetspolitisk og suverenitetsmessig perspektiv.

De åtte nyeste Hurtigruteskipene er konstruert slik at de kan anvendes til transportskip og Hospitalskip for forsvaret i krisesituasjoner. Skipene er innrettet på en slik måte at de kan benyttes som flytende sykehus, der f.eks. lastedekk og bildekk kan gjøres om til operasjons- og sykesaler og korridorer og heiser er dimensjonert for sykesenger. Til dette formål har Hurtigruten ASA (tidligere OVDS og TFDS) mottatt et tilskudd fra forsvaret. I forbindelse med byggingen av de to nyeste skipene MS Midnatsol og MS Finnmarken, utgjorde tilskuddet fra forsvaret om lag 15 mill. kr. I forbindelse med militære øvelser har forsvaret et par ganger leid deler av Hurtigruteflåten.

Hurtigruta sett i et sikkerhetspolitisk/suverenitetsperspektiv omfatter ikke formaliserte forhold, men utgjør likevel en viktig del av forsvarets forståelse av Hurtigrutas rolle for Norge. Hurtigruta representerer en regularitet gjennom sine daglige seilinger langs kysten mellom Bergen og Kirkenes. Hurtigruta kan på denne bakgrunn sies å representere et symbol på Norges interesser, noe som er viktig for forsvaret ettersom disse tradisjonelt har en rolle i forhold til suverenitetsspørsmål.

2.7 HURTIGRUTAS RAMMEBETINGELSER, MARKED OG ØKONOMI

OVDS/TFDS og staten inngikk i desember 2004 en avtale om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes for perioden 2005-2012. Avtalen omfatter helårige seilinger mellom Bergen og Kirkenes. I tillegg kjøper staten godskapasitet nord for Tromsø. I 2007 betalte staten 265 mill. kr for tjenestene under Hurtigruteavtalen. Statens tjenestekjøp utgjorde 13,7 % av de totale inntektene.⁵

En betydelig andel av inntektene til Hurtigruta kommer fra rundreisepassasjerer, og disse utgjør også den mest lønnsomme kundegruppen. I 2007 utgjorde inntektene fra rundreisepassasjerene 40,1 % av de samlede driftsinntekter for Hurtigrutedriften. Selv om distansepassasjerene utgjør hoveddelen av antall reisende, utgjorde inntektene fra disse kun 14,1 % av Hurtigrutens samlede inntekter. Hurtigruta frakter også betydelige mengder gods langs kysten, med Nor Lines som operatør med ansvar for markedsføring og salg. Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat for Hurtigrutedriften de seneste 3 år er vist i Tabell 2-6.

Ut fra Tabell 2-6 ser vi at Hurtigrutedriften gikk med underskudd (før finansposter) både i 2005 og 2006. I 2007 viste driftsresultatet et lite overskudd. Tekker vi fra netto finansposter, og ser på driftsresultatet før skatt, var dette på - 233 mill. kr, - 71,3 mill. kr og -163,8 mill. kr i henholdsvis 2005, 2006 og 2007.

⁵ I 1991 og 1998 var denne andelen henholdsvis 33,2 % og 17,1 %. Tilskuddsandelen til Hurtigruta er betydelig lavere enn for andre kollektive transportmidler.

Tabell 2-6: Nøkkeltall for Hurtigrutedriften. Tall i 1 000 kr.*

	2007	2006	2005
Driftsinntekter	1 933 462	1 855 933	1 741 800
Driftskostnader	1 659 935	1 581 027	1 597 259
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)	296 256	274 906	144 541
Av- og nedskrivninger	281 028	296 164	301 729
Driftsresultat (EBIT)	15 228	- 21 258	- 157 188

Kilde: Årsrapport Hurtigruten 2007.

* Proformatall - utarbeidet som om fusjonen mellom OVDS og TFDS skjedde med virkning f.o.m. 1/1 2004.

3. HURTIGRUTEDRIFTENS DIREKTE OG INDIREKTE VIRKNINGER

I dette kapitlet vil vi beskrive Hurtigrutedriftens direkte virkninger samt gjøre et anslag på de ringvirkninger som Hurtigrutedriften genererer.

3.1 HURTIGRUTAS DIREKTE VIRKNINGER

De *direkte* virkningene av Hurtigrutedriften, vil vi måle som følger:

- Antall sysselsatte direkte knyttet til driften av båtene.
- Betalt arbeidsgiveravgift for de ansatte samt betalt skatt fra de ansatte.
- Andre virkninger.

Virkninger på omsetning og sysselsetting i havnene samt omsetning og sysselsetting i overnattings- og servicenæringen pga. Hurtigrutedriften, velger vi å betrakte som en indirekte virkning (kjøp av tjenester). Det kan i og for seg diskuteres om disse virkningene skal defineres som direkte eller indirekte. Vi har valgt det siste.

3.1.1 Sysselsetting og personalkostnader knyttet til Hurtigrutedriften

I 2006 sysselsatte Hurtigrutedriften totalt 984 årsverk, fordelt på 905 årsverk knyttet til sjøvirksomheten og 79 årsverk knyttet til landorganisasjonen.⁶ I 2007 var sysselsettingen økt til 1 089 årsverk totalt, fordelt på 1 010 årsverk knyttet til sjøvirksomheten mens landorganisasjonen besto av 79 årsverk som i 2006. Årsverkene er fordelt på 1 615 ansatte. Sysselsettingen på skipene økte altså med over 100 årsverk (11,6 %) fra 2006 til 2007.

Personalkostnadene knyttet til Hurtigrutens drift utgjorde 285 mill. kr i 1997. I 2006 var disse kostnadene økt til 653 mill. kr, mens de i 2007 var 643 mill. kr. Nedgangen fra 2006 til 2007 skyldes hovedsakelig innføringen av nettolønn for den delen av mannskapet som inngår i sikkerhetsbemanningen fra 1. juli 2007. Rederiet har anslått at nettolønnsordningen medfører 48,5 mill. kr i reduserte lønnskostnader i 2007. På årsbasis skulle dette utgjøre 97 mill. kr med utgangspunkt i bemanningen i 2007.

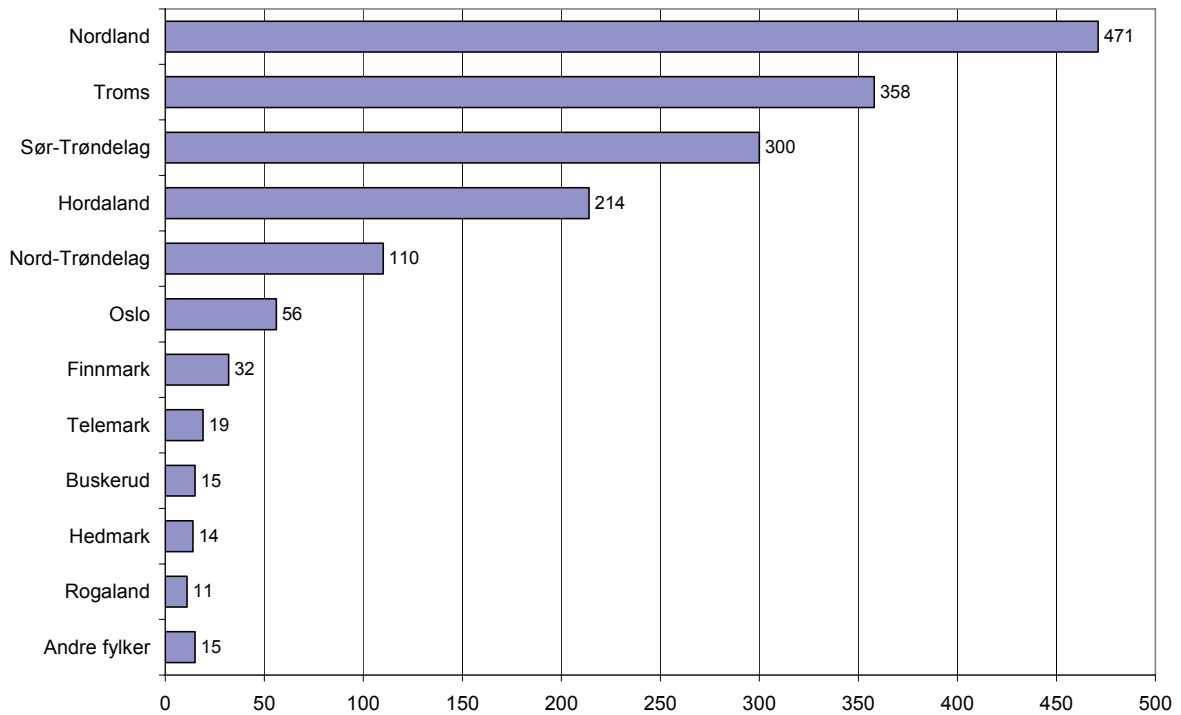
De 1 615 ansatte knyttet til Hurtigrutedriften i 2007/2008 fordeler seg på 16 fylker samt Svalbard. En oversikt over hvordan de ansatte fordeler seg på fylkene, er vist i Figur 3-1.

Som det vil framgå av figuren, så bor de fleste av de ansatte knyttet til Hurtigrutedriften i Nordland, Troms, Sør-Trøndelag og Hordaland. Av de 1 615 ansatte bor 1 343 (83 %) i disse 4 fylkene. Når det gjelder de 15 ansatte som er bosatt i ”andre fylker”, så fordeler disse seg på Oppland (4), Vestfold (3), Sogn og Fjordane (3), Aust-Agder (2), Svalbard (2) og Møre og Romsdal (1).

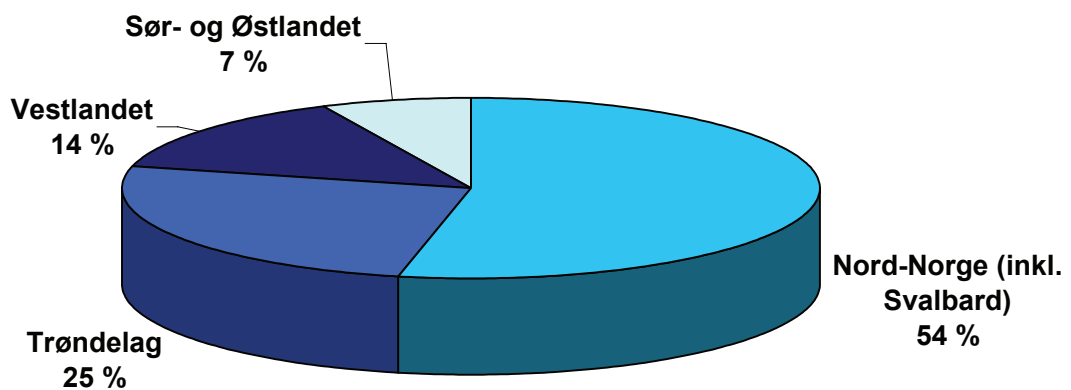
Hvis vi fordeler de ansatte etter landsdel, får vi et bilde som visualisert i Figur 3-2. Det framgår av figuren at 54 % av de ansatte har sitt bosted i Nord-Norge (inkl. Svalbard), mens

⁶ På grunn av fusjonen mellom OVDS og TFDS som ble gjennomført 1. mars 2006, kan det være noe usikkerhet knyttet til disse tallene.

¼ av de ansatte bor i ett av Trøndelagsfylkene. 145 av de ansatte bor på Vestlandet mens de resterende 7 % er bosatt på Sør- og Østlandet.



Figur 3-1: Antall ansatte i Hurtigrutedriften i 2008 fordelt på fylker. (Kilde: Hurtigruten ASA).



Figur 3-2: Ansatte i Hurtigrutedriften i 2008 fordelt på landsdeler. (Kilde: Hurtigruten ASA).

3.1.2 Betalt arbeidsgiveravgift og skatt

For de ansatte knyttet til Hurtigrutedriften betalte rederiet 56 mill. kr i arbeidsgiveravgift i 2006 og 25 mill. kr 2007. Nedgangen i betalt arbeidsgiveravgift skyldes innføringen av netto-lønn 1. juli 2007 for den delen av mannskapet som inngår i sikkerhetsbemanningen.

De ansatte knyttet til Hurtigrutedriften bidrar med skatteinntekter til samfunnet. I følge SSB var gjennomsnittlig skatt av bruttoinntekt 25 % i 2007. Med dette som utgangspunkt betalte de ansatte knyttet til Hurtigrutedriften vel 130 mill. kr i skatt i 2006 og vel 128 mill. kr i 2007. Den delen av skatteinntektene som går til fylkene og kommunene (om lag 35 % eller 45 mill. kr), går i all hovedsak til kystkommunene og fylkene fra Rogaland til Finnmark. Rederiet anslår at vel 60 % av skattene går til Nord-Norge. Dersom nettolønnsordningen medfører 97 mill. kr i reduserte lønnsutbetalinger i forhold til hva en ellers ville hatt i 2008, vil dette innebære reduserte skatteinntekter på ca. 20 mill. kr per år.

3.1.3 Annet

Hurtigruten ASA sponset organisasjoner, arrangement og prosjekter med om lag 2 mill. kr i 2006. Dette beløpet ble holdt uendret i 2007. Hurtigruten ASA var i 2007 sponsor og samarbeidspartner med Tromsø Idrettslag (www.til.no), FK Mjølner (www.fkmjolner.no), Narvik Slalomklubb (www.nsk.no), Nordlysfestivalen i Tromsø (www.nordlysfestivalen.no) og Vinterfestuka i Narvik (www.vinterfestuka.no).

3.2 HURTIGRUTAS INDIREKTE VIRKNINGER

Hurtigrutedriften gir i tillegg til de direkte virkningene omtalt i kapittel 3.1, også en del mer indirekte virkninger eller ringvirkninger. Disse virkningene skyldes i det alt vesentligste:

- Kjøp av varer og tjenester som kan knyttes direkte til Hurtigrutedriften.
- Investeringer foretatt som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften.
- Økt omsetning og sysselsetting i anløpshavnene som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften og dens 24 000 årlige havneanløp.
- Økt omsetning og sysselsetting i overnattings- og servicenæringen som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften.

Som nevnt tidligere kan det diskuteres om virkninger knyttet til økt omsetning og sysselsetting i havnene samt økt omsetning og sysselsetting i overnattings- og servicenæringen pga. Hurtigrutedriften, skal betraktes som en indirekte virkning (kjøp av tjenester) eller en direkte virkning. Vi har valgt å ta dette med som en indirekte virkning.

3.2.1 Kjøp av varer og tjenester

Samlede innkjøp til Hurtigrutedriften utgjorde 248 mill. kr i 1990 og 497 mill. kr i 1997. I 2007 utgjorde de totale innkjøpene til Hurtigrutedriften omlag 1 400 mill. kr.

I 2007 hadde Hurtigruten ASA over 3 000 aktive leverandører. Om lag 70 % av innkjøpene ble dekket gjennom løpende rammeavtaler. De 20 største leverandørene bidro med 50 % av innkjøpsbehovet, mens 90 % av innkjøpene ble foretatt fra 277 leverandører.

De største leverandørene til Hurtigrutedriften er i svært stor grad landsdekkende selskaper (kjeder) som forsyner Hurtigruteskipene med leveranser langs hele kysten både i Nord-Norge og i Sør-Norge. På mat og drikke, samt rekvisita og vaskeritjenester er Hurtigruten tilknyttet innkjøpssamarbeidet Gress.⁷ Her er det få ”lokale” leverandører.

Hurtigrutens kjøp av utflukter tilfaller imidlertid lokale leverandører. I 2007 foretok rederiet blant annet kjøp av utflukter fra lokale leverandører for 70 mill. kr. En betydelig andel av leverandørene er hjemmehørende i Nord-Norge. Se for øvrig kapittel 3.2.4

Innkjøpene fordeler seg på flere typer varer og tjenester. Følgende tall foreligger for 2007:⁸

– Drivstoff og smøremidler	482 mill. kr
– Maritim drift (verktøy, verksted, service etc.)	290 mill. kr
– Mat og drikke:	158 mill. kr
– Utflukter	70 mill. kr
– Butikk	44 mill. kr
– Forsikringer	38 mill. kr
– Rekvisita	19 mill. kr
– Vaskeritjenester	11 mill. kr

3.2.2 Investeringer

I tilknytning til Hurtigrutedriften ble det foretatt investeringer for 72,9 mill. kr i 2007, 59,9 mill. kr i 2006 og 78,8 mill. kr i 2005. Dette er driftsrelaterte investeringer som programvare, sikkerhetsutstyr samt investeringer knyttet til vedlikehold av skipene. Rederiet anslår at om lag 90 % av investeringene er utført/levert av norske leverandører.

3.2.3 Sysselsetting i havnene generert av havneavgifter

Havne- og ekspeditørkostnader utgjorde 69 mill. kr i 2006. Tilsvarende tall for 2007 var 76 mill. kr. For mer enn halvparten av havnene Hurtigruta anløper utgjør inntektene fra Hurtigruta over 60 % av de totale havneinntektene. Dette gjelder spesielt havnene i Nord-Norge. Det anslås at om lag 60 % av havne- og ekspeditørkostnader (46 mill. kr) ble lagt igjen i Nord-Norge i 2007. Hurtigruteanløpene sysselsetter om lag 100 årsverk knyttet til havner og terminaler.

3.2.4 Sysselsetting i reiselivsrelatert virksomhet

Landturomsetningen, dvs. utflukter med passasjerer, museumsbesøk etc., er en betydelig inntektskilde for lokale attraksjoner og transportselskap langs kysten. Overnattings- og servicenæringen har således stor nytte av Hurtigrutedriften og det samarbeides på produkt- og markedssiden. I 1990 var omsetningsverdien i hotell-, service- og opplevelsesbedriftene langs kysten beregnet til 42,3 mill. kr som en direkte effekt av Hurtigrutens tilbud. Denne omsetningen økte til 62 mill. kr i 1997. Basert på økningen i konsumprisindeksen fra 1997 til 2008 og passasjerveksten i samme periode, vil vi anslå en omsetningsverdi i 2008 på nærmere

⁷ GRESS-gruppen er Norges største innkjøpssammenslutning innen storhusholdning. Gruppen er et innkjøps-samarbeid mellom Rica Hotels, Compass Group Norge (inkl. Select Service Partner og Eurest), og Rezidor SAS Hospitality Norway. Hver partner har 33 % eierandel i aksjeselskapet GRESS-gruppen som ble etablert i 1997.

⁸ Kilde: Hurtigruten ASA.

90 mill. kr. Den Hurtigruterelaterte omsetningen genererte om lag 98 årsverk i 1990 og 115 årsverk i 1997. Med et antatt forhold mellom årsverk og omsetning på 2 årsverk per mill. kr omsatt, genererte Hurtigrutedriften i 2007 om lag 180 årsverk i overnattings-, service- og opplevelsesnæringen langs kysten.

3.2.5 Virkninger for andre transportmidler

Rundturreisene med Hurtigruta kombineres i mange tilfeller med flyreiser. I 1990 var det eksempelvis 4 000 passasjerer som tok fly innen Norge som en del av rundturreisen. Basert på passasjertrafikken med Hurtigruta i 1998, og da særlig rundreisetrafikken, er det anslått at nærmere 35 000 personer tok fly innenlands i Norge som en del av Hurtigruteopplegget. Basert på utviklingen i antall rundreisepassasjerer etter 1997, kan vi anslå at passasjertrafikken med Hurtigruta genererte rundt 58 000 innenlandske flyreiser i 2007. Dette tilsvarer om lag årstrafikken ved Mosjøen lufthavn, Kjærstad. I Kirkenes alene var det i 1998 anslagsvis 15 000 reisende til/fra Høybukthoen lufthavn som reiste med fly i forbindelse med en Hurtigrutereise. I 2007 vil vi anslå at dette tallet har økt til om lag 24 000 flyreiser. Dette utgjør 13 % av alle flyreiser til/fra Kirkenes lufthavn. Trafikken bidrar således i stor grad til å opprettholde flyrutetilbudet med store fly til/fra Kirkenes.

I 1998 førte Hurtigruta til ca. 35 000 reiser med fly til/fra Norge. Basert på utviklingen i rundreisetrafikken, kan vi anta at Hurtigrutedriften i 2007 direkte resulterte i om lag 50 000 flyreiser mellom Norge og utenlandske destinasjoner.

Hurtigrutetrafikken genererer også reiser og inntekter for buss, tog og drosjer. Vi har imidlertid ikke noe tall på hvor mange reiser og hvilke inntekter dette kan dreie seg om.

3.2.6 Passasjerenes innkjøp langs kysten

Gjestene på Hurtigruta kjøper også varer og tjenester langs kysten ut over ulike utflukter som kjøpes på skipene og der Hurtigruta har avtale med lokale reiselivsbedrifter. I Farstad og Rideng (2008)⁹ er det dokumentert hvor mye utenlandske turister legger igjen i Norge. Tallene er basert på utvalgsundersøkelser, og Hurtigrutepassasjerer er ikke skilt ut som noen egen gruppe. Allikevel kan det være interessant å ta utgangspunkt i de forbrukstallene som her presenteres for å forsøke å anslå hvor mye penger Hurtigrutepassasjerene, og da spesielt rundreisepassasjerene, legger igjen hos andre enn Hurtigruten ASA. I Tabell 3-1 har vi vist hvordan turistenes forbruk varierer etter hvor de er hjemmehørende.

Hvis vi antar at utenlandske Hurtigrutepassasjerer er som andre turister, kan vi ta utgangspunkt i "utgifter i Norge" når vi skal anslå døgnforbruket. Som vi ser varierer forbruket en del etter turistenes bosted. Gjennomsnittlig døgnforbruk ligger på 700 kr. Hvis vi antar at en rundreisepassasjer i gjennomsnitt bruker dette beløpet per døgn, og vi tar utgangspunkt i 590 000 gjestedøgn på Hurtigruta (jf. Tabell 2-4), skulle dette innebære at rundreisepassasjerene med Hurtigruta hadde et totalt forbruk i 2007 på 413 mill. kr ut over det de betalte for selve reisen. Dette er da inntekter for bedrifter langs kysten mellom Bergen og Kirkenes.

⁹ Farstad, E og Rideng, A (2008). Utenlandske turistenes forbruk i Norge 2007. TØI-rapport 941/2008. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Tabell 3-1: Totale forbruksutgifter per gjestedøgn, utenlandske flyturister i sommer- sesongen 2007 etter bostedsland. Kroner. (Kilde: TØI-rapport 941/2008).

<i>Land</i>	<i>Forhåndsbetalte utgifter</i>	<i>Utgifter i Norge</i>	<i>Totalt forbruk</i>	<i>Antall svar (N)</i>
Sverige	420	360	780	359
Danmark	340	370	710	90
Storbritannia	650	1 220	1 870	138
Nederland	670	570	1 240	74
Frankrike	1 020	490	1 510	224
Tyskland	1 010	620	1 630	219
Sveits/Østerrike	880	510	1 390	127
Italia	930	570	1 500	121
Spania	670	770	1 440	134
Europa ellers	630	700	1 330	204
USA	1 020	930	1 950	324
Japan	1 070	600	1 670	46
<i>I alt</i>	<i>830</i>	<i>700</i>	<i>1 530</i>	<i>2 082</i>

3.2.7 Hurtigrutas bidrag til markedsføring av Norge

Hurtigruten ASA opptrer også som en viktig aktør i tilknytning til ”salg” av Norge generelt, samt kysten og Nord-Norge spesielt både innenlands men ikke minst i utlandet. Hurtigruten ASA bruker omlag 200 mill. kr årlig til slik markedsføring. Det er ingen reiselivsbedrifter i Norge som er i nærheten av å bruke et slikt beløp, og de midlene Hurtigruten ASA benytter til markedsføring utgjør nesten like mye som Innovasjon Norge totalt sett bruker. Rederiet benytter et lokalt reklamebyrå til å utføre deler av denne jobben.

Markedsføringsinnsatsen nevnt ovenfor gir nytte ut over at Hurtigruta skaffer seg flere kunder enn det de ellers ville hatt. Da mye av markedsføringen bærer preg av generell norgesreklame, vil mange reiselivsbedrifter tjene på markedsføringen da en må regne med at reklamen også drar turister til Norge som ikke nødvendigvis ønsker å reise med Hurtigruta. Dette har en imidlertid lite kunnskaper om.

4. HURTIGRUTAS SAMFUNNSØKONOMISKE LØNNSOMHET

Hurtigrutedriften går i dag med et betydelig bedriftsøkonomisk underskudd på tross av et årlig tilskudd på 265 mill. 2007-kr. Jf. Tabell 2-4. Vi har i kapittel 3 gjort et anslag på Hurtigrutas positive ringvirkninger langs kysten. Et sentralt spørsmål er om Hurtigruta, til tross for et stort bedriftsøkonomisk underskudd, allikevel kan være samfunnsøkonomisk lønnsom. Dette vil vi diskutere nedenfor.

En måte å grovt anslå den samfunnsøkonomisk lønnsomheten til en tjeneste på, er å spørre befolkningen i det landet tjenesten produseres om hva de maksimalt er villige til å betale for at tjenesten skal tilbys. Således kunne en tenke seg at man spurte et representativt utvalg av befolkningen i Norge hva de maksimalt var villige til å betale per år for at Hurtigruta skulle fortsette å seile daglig mellom Bergen og Kirkenes som i dag. Det man da får et anslag på er befolkningens nytte av Hurtigrutedriften, målt i kroner, ut over det en må betale for å reise med Hurtigruta. Nyttens omtales ofte som konsumentoverskuddet. Dersom konsumentoverskuddet er større enn det tilskuddet som skal til for at Hurtigrutedriften skal gå i bedriftsøkonomisk balanse, vil tilbudet kunne betraktes som samfunnsøkonomisk lønnsomt.¹⁰

Det er rimelig at befolkningen i Hurtigrutas naturlige influensområde har en høyere betalingsvillighet enn befolkningen andre steder. I vurderingen av sin betalingsvillighet, er det naturlig at en person både legger til grunn en ”bruksverdi” (det en verdsetter det å kunne foreta reiser med Hurtigruta til), samt en ”opsjonsverdi” (det en verdsetter det å ha et tilbud tilgjengelig, selv om en aldri eller svært sjelden benytter dette). Dette kan eksempelvis være vurderinger knyttet til at man en gang i framtiden vil kunne få nytte av tilbudet eller det at andre kan benytte tilbudet i forbindelse med besøksreiser.

Det er svært vanskelig å sette noen rimelige verdier på befolkningens betalingsvillighet for Hurtigrutas tjenester, men vi kan allikevel illustrere hvordan befolkningens tenkte betalingsvillighet påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av Hurtigruta. La oss som et utgangspunkt anta at:

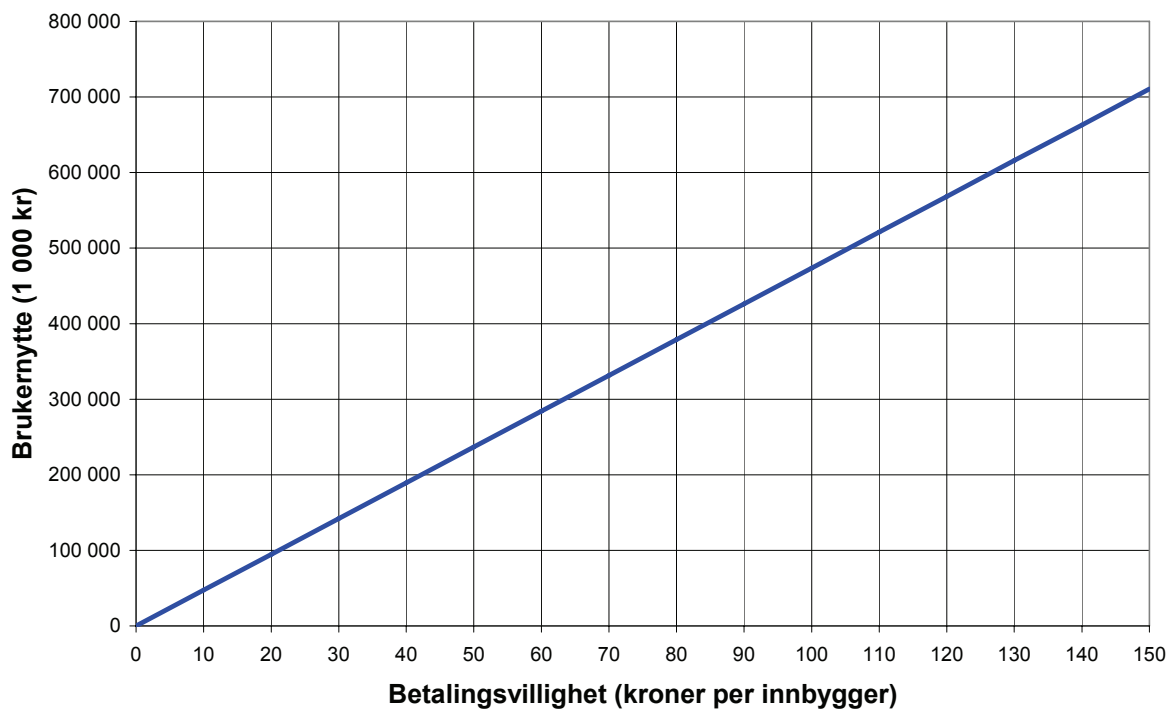
- Hver person i Hurtigrutas influensområde er villig til å betale 100 kr per år i gjennomsnitt for at Hurtigruta skal videreføre sin seilingsplan som i 2007.
- Hver person utenfor Hurtigrutas influensområde er villig til å betale 10 kr per år i gjennomsnitt for at Hurtigruta skal videreføre sin seilingsplan som i 2007.¹¹

Med disse forutsetningene, og de tallene vi presenterte i Tabell 2-1, medfører dette en samlet årlig betalingsvillighet på 118 mill. kr, fordelt på 78 mill. kr for befolkningen i influensområdet og 40 mill. kr. for befolkningen utenfor influensområdet. Dersom vi antar at nødvendig tilskudd for at Hurtigrutedriften skal gå i bedriftsøkonomisk balanse er 500 mill. kr (600 mill. kr når vi inkluderer skattekostnadene), innebærer denne betalingsvilligheten at Hurtigrutedriften i sin nåværende form er samfunnsøkonomisk ulønnsom.

¹⁰ I et samfunnsøkonomisk regnskap skal også samfunnets effektivitetstap ved å skaffe til veie tilskuddet trekkes inn som en kostnad. I Norge anbefaler Finansdepartementet at det benyttes en skattefaktor på 0,20. Dette innebærer at en antar at effektivitetstapet i økonomien ved at det kreves inn 100 kr i skatter er 20 kr. Hurtigrutas årlige tilskudd på 265 mill. kr skal således i et samfunnsøkonomisk regnskap settes til 318 mill. kr. (265 x 1,20).

¹¹ Disse forutsetningene gir en gjennomsnittlig årlig betalingsvillighet på 25 kr per person i Norge.

Hvis vi ser på en enkel sammenheng mellom gjennomsnittlig årlig betalingsvillighet pr. person og samlet betalingsvillighet i befolkningen, får vi en sammenheng som illustrert i Figur 4-1.



Figur 4-1: Betalingsvillighet og brukernytte – en prinsippskisse.

Som det kan leses ut av Figur 4-1, vil en gjennomsnittlig betalingsvillighet på rundt 110 kr eller mer per innbygger medføre at dagens Hurtigrutedrift kan betraktes som samfunnsøkonomisk lønnsom. Vi antar da at årlig tilskuddsbehov ligger rundt 500 mill. kr. Dersom betalingsvilligheten er lavere enn dette, for eksempel 50 kr per innbygger, må en legge opp til et driftsopplegg som ikke gir et større tilskuddsbehov enn ca. 200 mill. kr dersom tilbudet skal bli samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Nå er det imidlertid mange samferdselsprosjekter som gjennomføres i Norge, selv om de med utgangspunkt i tradisjonelle nytte-kostnadsanalyser gir et samfunnsøkonomisk underskudd. Slike valg begrunnes da ofte politisk ved at prosjektet er spesielt viktig som et distriktspolitisk virkemiddel, eller at prosjektet gir så store positive regionale virkninger at tiltaket bør gjennomføres. Det er mulig at dagens driftsopplegg med Hurtigruta ikke er det opplegget som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er dokumentert i kapittel 3.2 at Hurtigrutedriften gir betydelige positive ringvirkninger langs kysten. Dagens seilingsmønster og seilingsfrekvens genererer imidlertid et ikke ubetydelig tilskuddsbehov. Utfordringen blir da å finne fram til et driftsopplegg som krever lavere driftstilskudd samtidig som de positive ringvirkningene av Hurtigruta bevares eller styrkes.

KILDER

Hurtigruten – veivalg etter 2001. Brosjyre utarbeidet av OVDS ASA og TFDS ASA. Narvik/Tromsø 1999.

Hurtigruten – årsrapport 2005.

Hurtigruten – årsrapport 2006.

Hurtigruten – årsrapport 2007.

Lian, JI m. fl. (2002). Utredning av transportstandarden for kysten Bergen-Kirkenes. TØI-rapport 609/2002. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag (1999). Utredning av Hurtigrutens betydning i dag og innenfor ulike fremtidsscenarioer. Ernst & Young. Bodø 12. mai 1999.

Solvoll, G (2002). Transportstandarden langs kysten mellom Bergen og Kirkenes – Hurtigrutas betydning og behovet for offentlige kjøp av transporttjenester. NF-arbeidsnotat nr. 1010/2002. Nordlandsforskning, Bodø.

www.hurtigruten.com.