

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Næringslivets reisebehov og ønsker om forbedringer



av
Thor-Erik Sandberg Hanssen
Gisle Solvoll



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1003/2007

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes
Næringslivets reisebehov og ønsker om forbedringer

Thor-Erik Sandberg Hanssen
Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

thh@hibo.no

gso@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 56

Tlf. +47 75 51 72 68

Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007

ISSN 1890-3576

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Støtteutvalget for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes v/ ECON Consult AS, og formålet har vært å dokumentere de mest sentrale stedene næringslivet i Harstadregionen reiser til, samt hvilke steder det samme næringslivet mottar besøk fra.

Notatet er utarbeidet av Thor-Erik S. Hanssen og Gisle Solvoll i juli og august 2007.

Bodø 22. august 2007

INNHOOLD

FORORD	1
INNHOOLD	2
1. INNLEDNING.....	3
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL	3
1.2 METODISK OPPLEGG.....	3
2. SAMMENDRAG	4
2.1 NÆRINGSLIVETS REISEMÅL	4
2.2 KUNDEBESØK SOM ANKOMMER MED FLY	4
2.3 ANBEFALINGER	5
3. HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN, EVENES.....	6
3.1 INFLUENSOMRÅDE.....	6
3.2 AVSTANDER OG REISETID TIL BODØ OG TROMSØ	7
3.3 FLYRUTETILBUD.....	8
3.4 ANTALL FLYREISER	9
4. NÆRINGSLIVETS TJENESTEREISER OG KUNDEBESØK	12
4.1 DELTAKERNE I UNDERSØKELSEN.....	12
4.2 BEDRIFTENES TJENESTEREISER.....	13
4.3 BEDRIFTENES KUNDEBESØK	16
4.4 BETYDNING AV FORBEDRET FLYRUTETILBUD	17
4.5 KONSEKVENSER FOR REISEAKTIVITET VED FORBEDRET FLYRUTETILBUD	18
4.6 FORBEDRING AV FLYRUTETILBUDET	20
REFERANSER	22

1. INNLEDNING

Nedenfor redegjør vi kort for bakgrunnen og formålet med dette notatet, samt det metodiske opplegget som er lagt til grunn.

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Støtteutvalget for Harstad Narvik Lufthavn Evenes er av den klare oppfatning at Evenes i dag har et rimelig godt rutetilbud til/fra Oslo, mens tilbudet nordover til Tromsø med korrespondanse med flyruter til/fra Finnmark samt sørover til Bodø, med korrespondanse med flyruter til/fra Helgeland, er betydelig dårligere både i forhold til rutetider, kapasitet og pris. Dette medfører blant annet problemer for næringslivet i tilknytning til tjenestereiser til/fra Helgeland og Finnmark, men også i forhold til innkommende reiser for kunder og leverandører. Influensområdet til Evenes lufthavn er stort og lufthavnen har således en stor regional betydning. Når Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) åpner høsten 2007 vil influensområdet til Evenes utvides vestover, noe som ytterligere vil øke lufthavnens regionale betydning.

For å få bedre kunnskap om næringslivets reiser i dag samt reisebehovet i framtiden, vil det i dette notatet bli undersøkt hvordan dagens reisemønster er samt hvilke destinasjoner næringslivet oppfatter som spesielt viktige.

Formålet med denne utredningen er således å dokumentere de mest sentrale stedene næringslivet i Harstadregionen reiser til med fly, samt hvilke steder det samme næringslivet mottar besøk fra.

1.2 METODISK OPPLEGG

For å avdekke hvor næringslivet i Harstadregionen reiser, og hvilke steder de mottar besøk fra, har vi hentet inn primærdata fra utvalgte bedrifter i Harstadregionen ved å benytte en web-basert spørreundersøkelse.

167 potensielle respondenter ble i løpet av uke 26, via e-post, invitert til å besvare et spørreskjema respondentene fikk tilgang til ved å følge en link som fulgte med e-posten¹. Av de som ble invitert til å delta i undersøkelsen var det 48 som fylte ut spørreskjemaet, noe som gir en svarprosent på 29. Da spørreundersøkelsen ble gjennomført ved feriestart og mange forholdsvis små bedrifter ble invitert til å ta del må svarprosenten kunne betegnes som tilfredsstillende.

¹ En kopi av spørreskjemaet finnes i Vedlegg 1.

2. SAMMENDRAG

Formålet med dette notatet har vært å dokumentere de mest sentrale stedene som næringslivet i Harstadregionen reiser med fly til, samt hvilke steder det samme næringslivet mottar besøk fra. For å oppnå dette er det gjennomført en web-basert spørreundersøkelse som ble distribuert til 167 representanter fra næringslivet i Harstadregionen. Av disse var det 48 som besvarte undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 29.

2.1 NÆRINGSLIVETS REISEMÅL

De ansatte i bedriftene som har deltatt i denne undersøkelsen foretar i et "normalår" gjennomsnittlig 138 tjenestereiser med fly. Gjennomsnittet blir trukket kraftig opp av de 9 % av bedriftene som foretar flere enn 500 årlige tjenestereiser, og medianverdien for antall gjennomførte tjenestereiser per år ligger på 25.

Det reisemål som oftest er sluttdestinasjon, når næringslivet i Harstadregionen er ute på tjenestereiser med fly, er Oslo. 30 % av tjenestereisene med fly har hovedstaden som sluttdestinasjon. De lufthavner som sommeren 2007 er betjent med direkte flyforbindelser fra Evenes lufthavn (Oslo, Bodø, Tromsø og Trondheim) utgjør sluttdestinasjonen for 2/3 av tjenestereisene med fly. Dette innebærer at på hver tredje tjenestereise med fly må de reisende bytte fly eller ta i bruk andre transportmidler for å komme til sin sluttdestinasjon.

Av sluttdestinasjonene som er uten direkte flyforbindelse til Evenes lufthavn er det Stavanger, Bergen og Hammerfest som oftest er sluttdestinasjon ved tjenestereiser med fly. De tre byene er sluttdestinasjon ved henholdsvis 10 %, 6 % og 5 % av tjenestereisene.

2.2 KUNDEBESØK SOM ANKOMMER MED FLY

I gjennomsnitt mottar de bedriftene som deltok i denne undersøkelsen 114 kundebesøk i et "normalår". Flertallet av bedriftene har forholdsvis få kundebesøk der kundene benytter fly som transportmiddel, 62 % av bedriftene har færre enn 20 kundebesøk der kundene kommer med fly og "kun" 24 % av bedriftene har 50 eller flere kundebesøk i et "normalår", der kundene ankommer med fly.

Den region flest kundebesøk kommer fra er Østlandet. 38 % av kundebesøkene som ankommer med fly har Østlandet som sitt opprinnelsessted. Hvert fjerde kundebesøk er fra Vestlandet, som er uten direkte flyforbindelse med Evenes. Fra Trøndelag og Nordland kommer henholdsvis 13 % og 8 % av det totale antall kundebesøk som i et "normalår" ankommer bedriftene med fly. Færrest kundebesøk kommer med fly fra utlandet (5 %), Finnmark (4 %), Sørlandet (4 %) og fra Troms (3 %).

2.3 ANBEFALINGER

Vi har i dette notatet sett at fire av de fem lufthavner som oftest er sluttdestinasjon for tjenestereisene til næringslivet i Harstadregionen allerede har direkte flyforbindelse til Evenes lufthavn. Det har videre fremkommet at Østlandet, som har direkte flyruter fra Gardermoen til Evenes, er den region næringslivet mottar flest kundebesøk fra. På spørsmål om til hvilke destinasjoner respondentene ønsker en forbedring av flyrutetilbudet fremkom det at dette var til Bodø, Trondheim, Tromsø og Oslo. Dette er de samme fire flyplassene som det allerede går direkteruter til fra Evenes lufthavn.

Når vi samtidig har sett at det tiltak næringslivet oppgir vil ha størst betydning er at det blir opprettet ”flere avganger” kan det synes som at det beste tiltaket som kan iverksettes er at flyrutetilbudet til de fire lufthavnene i Bodø, Oslo, Trondheim og Tromsø blir forbedret.

Skulle det allikevel bli opprettet flyruter til nye destinasjoner kan det synes som om dette bør bli til en lufthavn på Vestlandet. 10 % av tjenestereisene som gjennomføres i et ”normalår”, med fly, av bedriftene som har deltatt i undersøkelsen går til Stavanger og 6 % til Bergen, samtidig kommer 25 % av kundebesøkene fra Vestlandet. På spørsmål om til hvilke to destinasjoner respondentene ville foretrukket at flyrutetilbudet ble forbedret havner Bergen og Stavanger allikevel bak de fire lufthavnene som allerede har direkte flyforbindelse med Evenes.

3. HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN, EVENES

Dette kapittelet vil gi en kort presentasjon av Evenes lufthavn. Hvilke destinasjoner som betjenes, antall passasjerer per år og utviklingen i passasjertrafikk på lufthavnen vil presenteres.

3.1 INFLUENSOMRÅDE

Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes ligger i Evenes kommune i Nordland, med en liten del av rullebanen i Skånland kommune i Troms fylke. Avstanden til Narvik er på 75 km og til Harstad 45 km. Med bil tar det henholdsvis ca. 1 time, og 37 min å komme til lufthavnen fra de to byene. Influensområdet til flyplassen består i følge Strand (1995) av kommunene Evenes, Skånland, Tjeldsund, Bjarkøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Ballangen, Narvik og Lødingen. I noen av disse kommunene vil det være en del gråsoner i forhold til influensområdet til lufthavnene i Stokmarknes, Svolvær og Narvik. Dette gjelder spesielt Narvik kommune og Framnes lufthavn. Når LOFAST åpner vil influensområdet til Evenes utvides vestover, mens et framtidig scenario med Hålogalandsbrua bygget og Narvik lufthavn, Framnes nedlagt, vil innlemme hele Narvik kommune i det naturlige influensområdet til Evenes lufthavn.

Med utgangspunkt i kommunene nevnt ovenfor, har vi nedenfor satt opp en tabell som viser folketallet i kommunene 1. januar 2000 og 1. januar 2007, samt endringen i folketallet i perioden.

Tabell 3-1: Antall innbyggere i influensområdet til Evenes lufthavn i 2000 og 2007.

<i>Kommuner</i>	<i>Antall innbyggere 1. januar</i>		<i>Endring fra 2000 til 2007</i>	
	2000	2007	Personer	Relativ
Harstad	23 025	23 261	236	1,0 %
Narvik	18 600	18 301	-299	-1,6 %
Kvæfjord ²	3 287	3 048	-239	-7,3 %
Skånland	3 109	2 883	-226	-7,3 %
Ballangen	2 775	2 684	-91	-3,3 %
Lødingen	2 471	2 257	-214	-8,7 %
Ibestad	1 763	1 574	-189	-10,7 %
Tjeldsund	1 527	1 352	-175	-11,5 %
Evenes	1 523	1 361	-162	-10,6 %
Gratangen	1 345	1 226	-119	-8,8 %
Bjarkøy	602	523	-79	-13,1 %
Totalt	60 027	58 470	-1 557	-2,6 %

² 1. januar 2000 ble 102 personer overført fra Kvæfjord til Sortland.

Som det framgår av tabellen har antall innbyggere i influensområdet blitt redusert med 1 557 personer fra 2000 til 2007. Dette tilsvarer en nedgang på 2,6 %. Størst absolutt reduksjon i folketallet finner vi i Narvik kommune med 299 personer, mens sterkest relativ nedgang i folketallet finner vi i Bjarkøy kommune (-13,1 %). Harstad kommune er den eneste kommunen som har hatt vekst i folketallet i den aktuelle perioden. I Harstad bor det 236 flere personer i 2007 enn det gjorde i 2000. Dette er en vekst på 1 %.

Når det gjelder næringsstrukturen i de aktuelle kommunene er det i vedlegg 2 tatt med en oversikt over antall sysselsatte i de ulike næringer.

Det forholdsvis store influensområdet til Evenes lufthavn understreker at lufthavnen har betydning for mange mennesker i en stor region.

3.2 AVSTANDER OG REISETID TIL BODØ OG TROMSØ

Når det gjelder avstander og reisetid til Bodø og Tromsø langs vei, så vil naturlig nok avstander og reisetider variere alt etter hvor vi foretar beregningene fra. Hvis vi tar utgangspunkt i Harstad, Narvik og selve lufthavnen Evenes, får vi følgende avstander og reisetider med personbil på sommerføre:³

Tabell 3-2: Avstander og reisetid til Bodø og Tromsø.

	<i>Bodø</i>		<i>Tromsø</i>	
	Avstand	Reisetid	Avstand	Reisetid
Harstad	323 km	5t 04 min	300 km	3t 44 min
Narvik	312 km	4t 28 min	250 km	3t 03 min
Evenes	318 km	4t 56 min	260 km	3t 10 min

Når det gjelder reiser til Bodø, inngår overfartstid og ventetid på fergesambandet Skarberget-Bognes (fra Narvik) og Lødingen-Bognes (fra Harstad og Evenes). Overfartstiden er 60 min. mellom Lødingen og Bognes og 25 min. mellom Skarberget og Bognes.

Vi ser av tabellen at avstanden til Tromsø varierer fra 250 km til 300 km, lengst fra Harstad. Reisetiden med bil blir på mellom 3t og 3t 44 min. Fra Harstad er det også muligheter til å reise med Hurtigruta eller hurtigbåt til Tromsø. Her er reisetiden henholdsvis 6t 30 min. og 2t 40 min. Til Bodø er avstanden på omkring 320 km fra alle stedene. På grunn av kortere fergeoverfart og forventet ventetid samt litt kortere veg og bedre vegstandard, er reisetiden fra Narvik vel 30 min kortere enn fra Harstad og Evenes, henholdsvis ca. 4t 30 min og 5t.

³ Avstander og reisetider er for veistrekingene beregnet med ruteplanleggingsprogrammet på www.gulesider.no. For de strekningene som inkluderer fergeoverfart er overfartstiden, sammen med en forventet ventetid på 15 min, tatt med i den totale reisetiden.

3.3 FLYRUTETILBUD

Sommeren 2007 er det fire flyselskap som trafikkerer Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Dette er SAS Norge, Widerøe og Norwegian. I tillegg har KATO Airline AS sin hovedbase på lufthavnen.

Norwegian og SAS Norge opererer direkteruter til Oslo lufthavn, Gardermoen fra Evenes lufthavn. Widerøes flyveselskap opererer på sin side direkteruter til/fra Bodø og Tromsø fra Evenes.

Tabell 3-3: Antall avganger/ankomster fra/til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Sommeren 2007 (www.norwegian.no, www.sas.no).

<i>Flyselskap</i>	<i>Rute⁴</i>	<i>Man</i>	<i>Tir</i>	<i>Ons</i>	<i>Tor</i>	<i>Fre</i>	<i>Lør</i>	<i>Søn</i>	<i>Total</i>
Norwegian	EVE-OSL	2	2	2	2	2	1	2	13
	OSL-EVE	2	2	2	2	2	1	2	13
SAS	EVE-OSL	4	4	4	5	5	2	5	29
	OSL-EVE	4	4	4	5	5	2	5	29
Widerøe	EVE-BOO	2	2	2	2	2	1	1	12
	BOO-EVE	2	2	2	2	2	1	1	12
	EVE-TOS	2	2	2	2	2	1	1	12
	TOS-EVE	1	1	1	1	1	0	1	6
	EVE-TRD	1	0	0	1	1	0	1	4
	TRD-EVE	1	0	0	1	1	0	1	4

Det fremkommer av Tabell 3-1 at det fra Evenes lufthavn er flest ukentlige flyavganger til Gardermoen. Til sammen har Norwegian og SAS 42 ukentlige flyavganger, hver vei, mellom de to lufthavnene. Til Tromsø går det 12 ukentlige direktefly fra Evenes, mens det kun er 6 direkteflygninger per uke som går andre veien. Færrest direkteflygninger, går det til Trondheim. Mellom Evenes og Værnes går det 4 direktefly per uke, hver vei.

Fra og med sommerprogrammet 2003 begynte Widerøe å operere direkteruter fra Evenes til Bodø og Tromsø. De to destinasjonene ble før dette trafikkert av SAS Commuter med Fokker 50 maskiner. Omlagningen innebar at antall tilbudte seter per avgang ble redusert.

ECON Consult AS har utarbeidet tall som viser forholdet mellom antall tilbudte seter per uke og antall innbyggere ved, og rundt, seks lufthavner i Lofoten, Vesterålen og Ofoten. Tallene fra ECON er gjengitt i Tabell 3-4 og Tabell 3-5.

⁴ EVE = Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. OSL = Oslo lufthavn, Gardermoen. BOO = Bodø lufthavn. TOS = Tromsø lufthavn. TRD = Trondheim lufthavn, Værnes.

Tabell 3-4: Antall tilbudte seter per uke mellom seks lufthavner og Bodø og Tromsø lufthavn.

	<i>Svolvær</i>	<i>Leknes</i>	<i>Andenes</i>	<i>Skagen</i>	<i>Narvik</i>	<i>Evenes</i>
Bodø	2 746	2 930	1 053	1 931	1 287	1 178
Tromsø	-	-	497	497	49	800
Sum	2 746	2 930	1 550	2 428	1 336	1 978

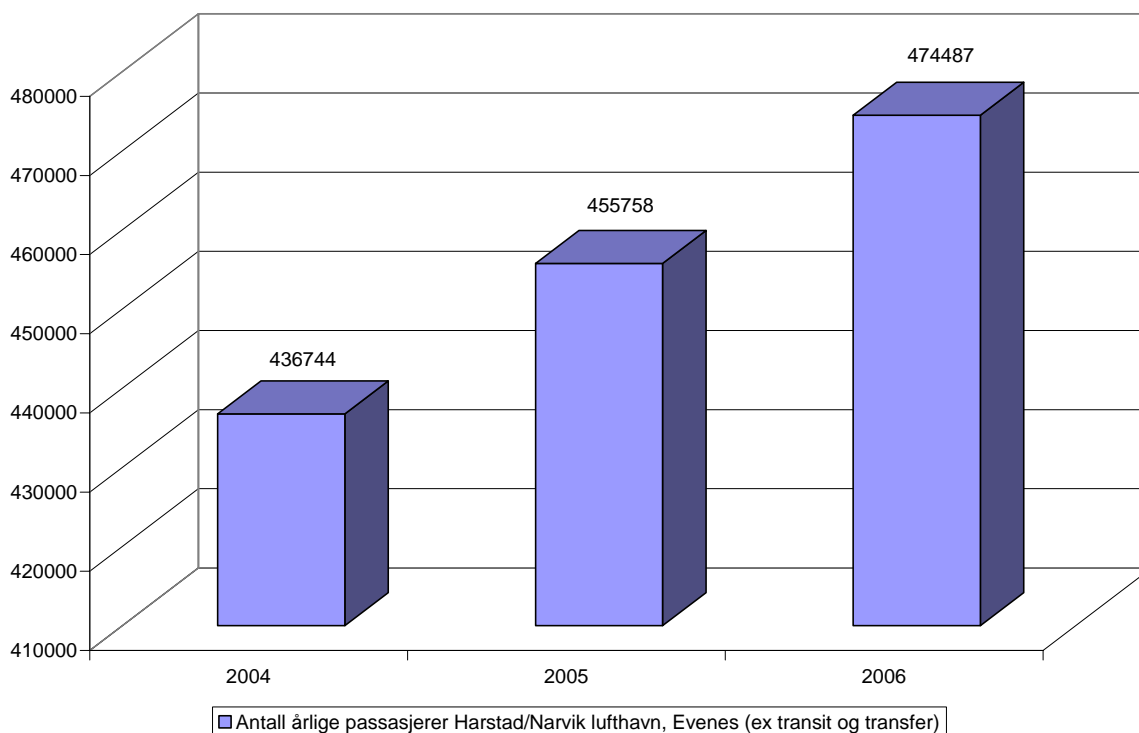
Tabell 3-5: Antall innbyggere per tilbudte sete.

	<i>Svolvær</i>	<i>Leknes</i>	<i>Andenes</i>	<i>Skagen</i>	<i>Narvik</i>	<i>Evenes</i>
Befolkning (ca)	10 000	15 000	6 000	30 000	20 000	40 000
Innbyggere per tilbudte sete	3,64	5,12	3,87	12,36	14,97	20,22

Det fremkommer av Tabell 3-5 at Evenes er den lufthavnen, av de som er undersøkt, der det er flest innbyggere per ukentlige sete som tilbys til Bodø og Tromsø. Dette kan være en indikasjon på at de innbyggerne, og det næringsliv, som ”sogner til” denne lufthavnen har et dårligere rutetilbud enn de øvrige lufthavnene.

3.4 ANTALL FLYREISER

Av Avinor defineres Evenes lufthavn som en mellomstor lufthavn. Denne klassifiseringen deler Evenes lufthavn med blant annet Kristiansand lufthavn, Kjevik og Haugesund lufthavn, Karmøy. I år 2006 var det i underkant av 500 000 passasjerer som reiste til og fra Evenes lufthavn. Utviklingen i antall årlige passasjerer på Evenes lufthavn er vist i Figur 3-1.

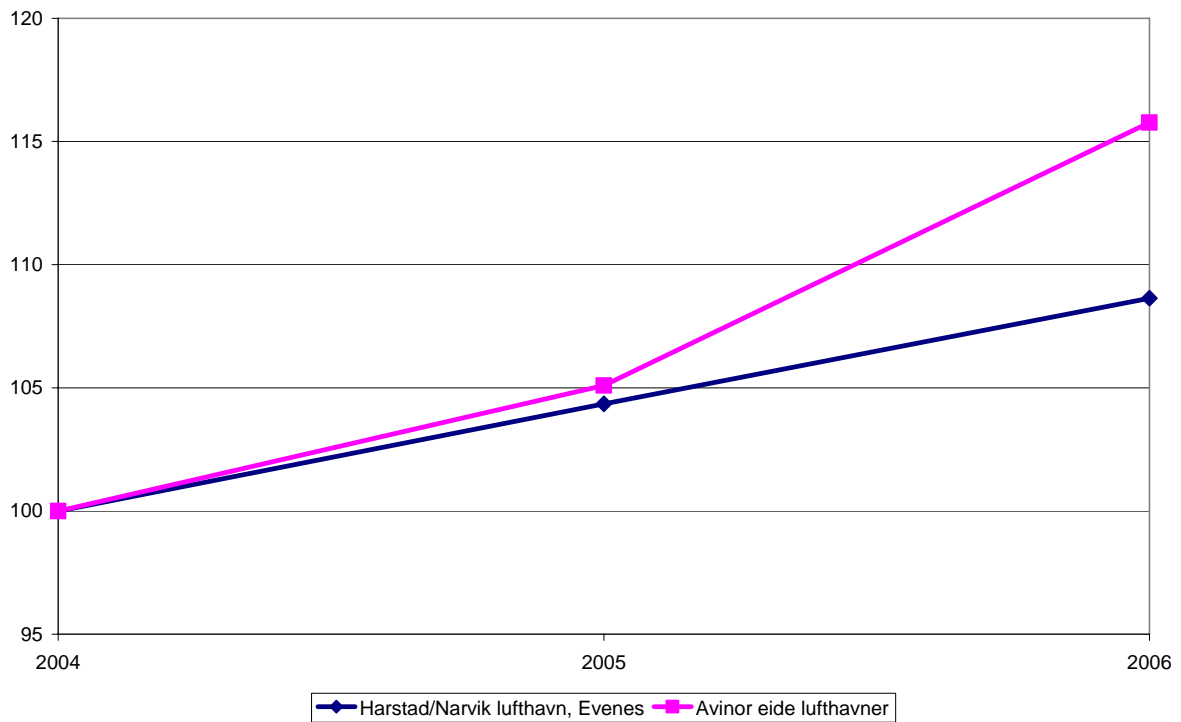


Figur 3-1: Antall årlige passasjerer på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (ex. transit og transfer) (Avinor, 2004, Avinor, 2005 og Avinor, 2006).

Sammenlignet med den samlede trafikkveksten på Avinor sine lufthavner har Harstad/Narvik lufthavn, Evenes hatt en forholdsvis svak trafikkutvikling i de senere år. Fra 2004 til 2006 var det på Evenes en vekst i antall passasjerer på 8,6 %. I samme tidsrom var den samlede trafikkveksten på Avinor sine lufthavner på 15,8 %.

Hadde trafikkutviklingen på Evenes lufthavn vært like sterk som den gjennomsnittlige veksten på Avinor sine lufthavner, fra 2004 til 2006, ville 506 000 passasjerer ha reist til og fra Evenes lufthavn i 2006 (ex. transit og transfer). Passasjerantallet på Evenes lufthavn ville dermed vært over 30 000 høyere enn de reelt sett ble i 2006.

En grafisk illustrasjon av trafikkveksten på Evenes lufthavn er i Figur 3-2 sammenholdt med trafikkutviklingen for alle lufthavner eid av Avinor.



Figur 3-2: Indeksert trafikkutvikling på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og samlet for Avinor sine lufthavner (Avinor, 2004, Avinor, 2005 og Avinor, 2006).

En mulig forklaring på den relativt sett svakere trafikkutviklingen på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes kan være at Evenes ikke er et nav i flyselskapenes rutesystem. Bodø, som er et typisk nav, vil ha mange passasjerer innom som ikke har Bodø som sin sluttdestinasjon, men som allikevel registreres som passasjer til/fra lufthavnen.

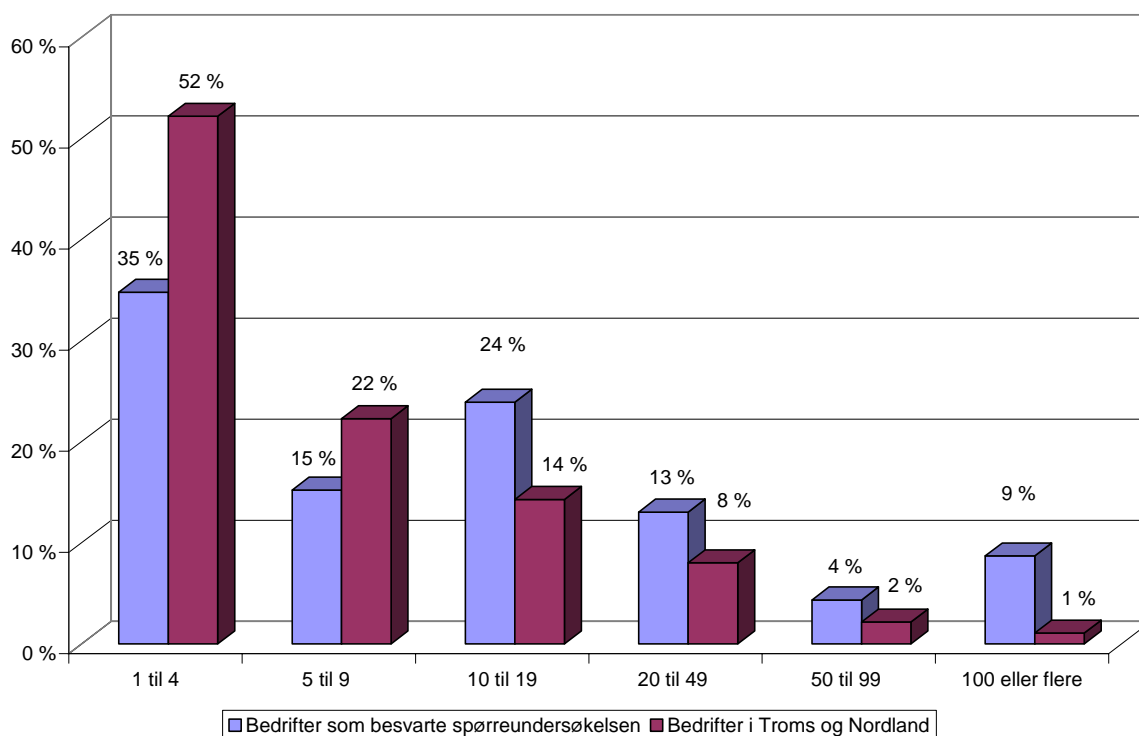
4. NÆRINGSLIVETS TJENESTEREISER OG KUNDEBESØK

I dette kapittelet presenteres de svar som ble gitt av respondentene som deltok i den web-baserte spørreundersøkelsen som ble gjennomført i perioden 25. juni-23. juli 2007.

4.1 DELTAKERNE I UNDERSØKELSEN

Målt i antall årsverk var det stor variasjon blant bedriftene som deltok i undersøkelsen. Fire av bedriftene hadde kun ett årsverk, samtidig som én bedrift hadde 290 årsverk. Gjennomsnittlig har bedriftene 26 årsverk, med en median på 10 årsverk.

I Figur 4-1 er bedriftene som besvarte spørreskjemaet delt inn i grupper basert på antall årsverk i bedriften. I figuren sammenlignes bedriftstørrelsen blant respondentene med bedriftstørrelsen blant alle bedrifter i Troms og Nordland.



Figur 4-1: Sammenligning av størrelsen på bedriftene som besvarte spørreundersøkelsen, og på alle bedrifter i Troms og Nordland⁵.

⁵ Tallene for bedrifter i Troms og Nordland er hentet fra Statistisk sentralbyrå sine hjemmesider på www.ssb.no, og gjelder for annet kvartal 2007. Tallene fra SSB gjelder for antall ansatte i bedriftene i Troms og Nordland. Ut fra en antakelse om at bedrifter har flere ansatte enn årsverk innebærer dette at forskjellene i fordeling mellom vårt utvalg og bedriftene i Troms og Nordland ville vært større om det var blitt operert med årsverk i begge tilfeller.

Halvparten av respondentene representerer bedrifter med færre enn 10 årsverk, og kun 13 % bedrifter med 50 eller flere årsverk. Sammenlignet med størrelsen på bedriftene i Troms og Nordland fremkommer det av Figur 4-1 at respondentene representerer flere ”store” bedrifter og færre ”små” bedrifter, enn en kunne forventet på grunnlag av fordelingen av størrelsen på bedriftene i Troms og Nordland. 9 % av respondentene oppgir at de representerer bedrifter som har 100 eller flere årsverk. I Nordland og Troms har 1 % av bedriftene 100 eller flere ansatte.

Det er flere mulige forklaringer på hvorfor det er en overvekt av ”store” bedrifter blant våre respondenter. En mulig forklaring kan være at adresselistene som ble benyttet til å komme i kontakt med de aktuelle bedriftene, ble skaffet til veie av ”interesseorganisasjoner”. Deltakelse i denne type organisasjoner krever tid og innsats fra deltakerne, og utgjør således en kostnad for bedriftene, kostnader bedrifter med få ansatte vil kunne nøle med å påta seg. Store bedrifter vil også kunne ha sterkere motivasjon for å delta i undersøkelsen, basert på en antakelse om at store bedrifter har et større behov for gode kommunikasjoner til/fra Harstadregionen. En siste forklaring kan være at næringslivet i Harstadregionen, i større grad enn ellers i Nordland og Troms, er preget av forholdsvis store bedrifter (bedrifter med mange ansatte/årsverk).

Skjevheten i utvalget vil kunne ha som konsekvens at det er avvik mellom de svar vi har fått inn og det som er realiteten for bedriftene i Harstadregionen. Dette kan eksemplifiseres med en situasjon der store bedrifter, gjerne del av et konsern, ofte reiser til Oslo for å møte konsernledelsen. En mindre bedrift vil kanskje i større grad foreta kortere reiser for eksempel til Bodø for å møte samarbeidspartnere der. Dersom det er slik vil den skjevhet vi har i utvalget føre til at antall reiser gjennomført til Oslo blir overvurdert, samtidig som andelen reiser til Bodø blir undervurdert.

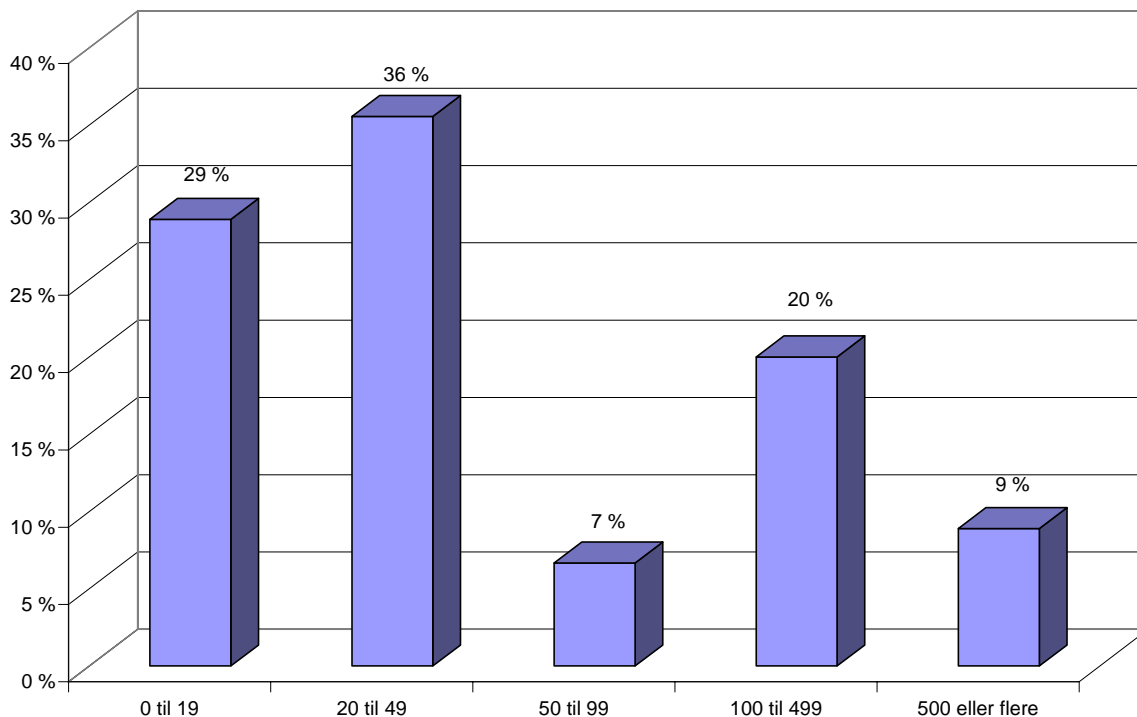
4.2 BEDRIFTENES TJENESTEREISER

Det totale antall tjenestereiser med fly som gjennomføres av de ansatte i de bedriftene, som tok del i undersøkelsen, varierer i et ”normalår” fra 4 til 1 500. Gjennomsnittlig antall årlige tjenestereiser (der fly benyttes) er 138, med en medianverdi på 25 tjenestereiser.

Ved å gruppere bedriftene som deltok i undersøkelsen etter antall tjenestereiser, fremkommer det at 65 % bedriftene, som besvarte spørreundersøkelsen, foretar færre enn 50 tjenestereiser i et ”normalår”. Den videre fordeling av bedriftenes tjenestereiser er presentert i Figur 4-2.

De 9 % av bedriftene som foretar 500 eller flere tjenestereiser i et ”normalår” står for 56 % av det totale antall tjenestereiser som gjennomføres av de deltakende bedriftene. På samme tid utgjør tjenestereisene til de 65 % av bedriftene som foretar færre enn 50 tjenestereiser i løpet

av ett år, kun står for i underkant av 9 % av det totale antall tjenestereiser bedriftene gjennomfører med fly i et ”normalår”.

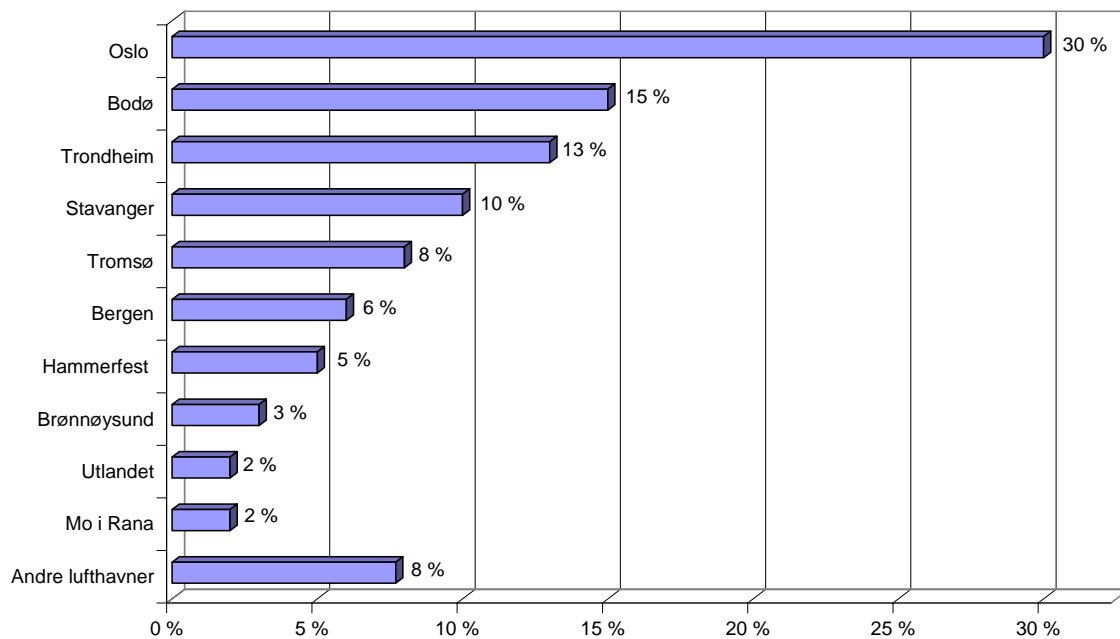


Figur 4-2: Antall tjenestereiser for respondentene i et ”normalår”.

For å avdekke til hvilke lufthavner næringslivet i Harstadregionen oftest flyr på tjenestereiser, ble respondentene bedt om å oppgi hvor stor andel av bedriftens tjenestereiser det er som går til den enkelte lufthavn. Fordelingen av til hvilke destinasjoner bedriftene flyr på tjenestereiser er illustrert i Figur 4-3.

Den vanligste sluttdestinasjonen på respondentenes tjenestereiser, er Oslo lufthavn. 30 % av alle tjenestereisene med fly har Oslo lufthavn som sluttdestinasjon. Legger en til tjenestereisene som går Bodø og Trondheim, fremkommer det at i underkant av 60 % av alle tjenestereisene, med fly, i et ”normalår”, går til en av disse tre sluttdestinasjonene.

I Tabell 3-3 fremkom det at det, sommeren 2007, går direkte flyruter fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes til Oslo, Bodø, Tromsø og Trondheim. Ved å summere tjenestereisene som har disse fire lufthavnene som sin sluttdestinasjon, fremkommer det at to av tre (66 %) tjenestereiser med fly, gjennomført av de ansatte i bedriftene, går til lufthavner som per i dag er betjent med direkte flyruter.



Figur 4-3: Andel av respondentenes tjenestereiser med fly som har den enkelte lufthavn som sluttdestinasjon⁶.

Av de lufthavnene som ikke har direkteruter til/fra Harstad/Narvik lufthavn er det Stavanger lufthavn, Sola, respondentene oftest har som sin sluttdestinasjon. 10 % av tjenestereisene gjennomført av de ansatte i bedriftene, som tok del i denne undersøkelsen, har Stavanger lufthavn, Sola som sluttdestinasjon. Tjenestereisene med fly til Stavanger lufthavn forutsetter dermed transfer på Oslo lufthavn, Gardermoen.

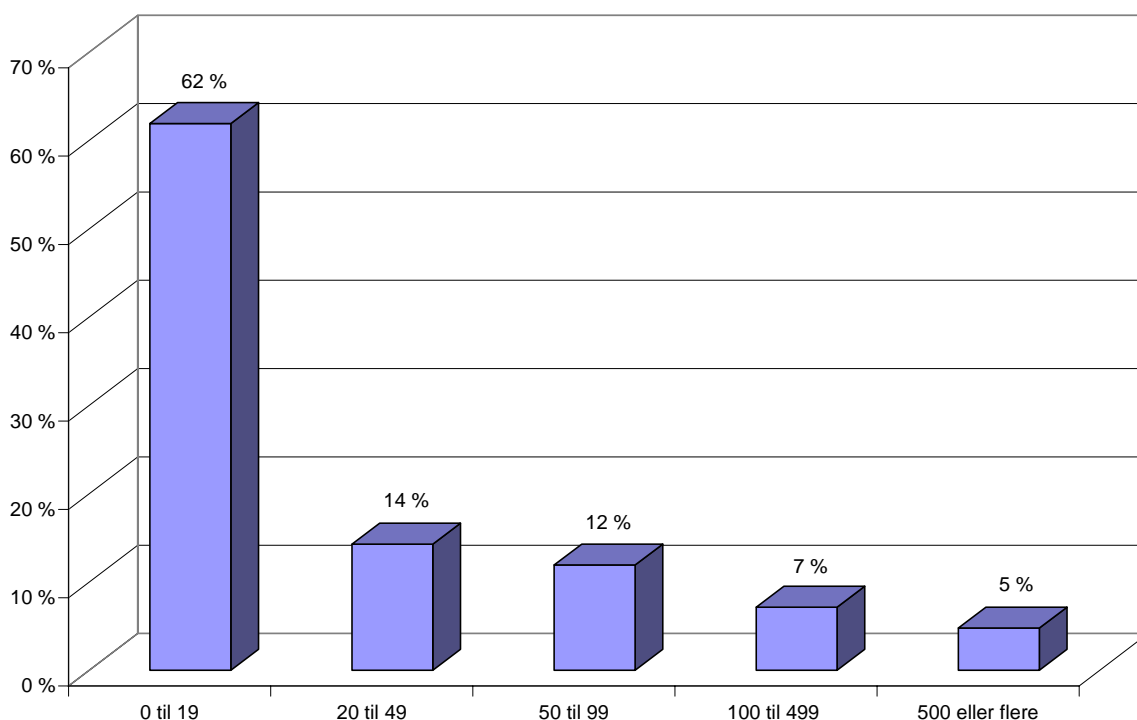
I et ”normalår” oppgir respondentene at bedriftene de representerer i gjennomsnitt foretar 58 tjenestereiser til de lufthavner Harstad/Narvik lufthavn ikke har direkteruter til. Det er her viktig å være oppmerksom på at eventuelle endringer i rutetilbudet til/fra Evenes lufthavn vil påvirke valg av sluttdestinasjon ved tjenestereiser. Dette kan eksemplifiseres gjennom en kommentar gitt av en av respondentene som skrev at dårlige flyforbindelser til for eksempel Finnmark fører til at; ”når vi i nord skal møtes, så gjør vi det i Oslo”. Denne kommentaren illustrer at endringer i rutetilbudet vil påvirke valg av sluttdestinasjoner. Bedre kommunikasjoner i Nord-Norge vil for eksempel kunne gjøre Harstad til et mer aktuelt møtested for næringslivet i Nord-Norge, og redusere antall tjenestereiser til for eksempel Oslo lufthavn.

⁶ I kategorien ”Andre lufthavner” er lufthavnene som hver enkelt utgjør mindre enn 2 % av respondentenes sluttdestinasjoner, plassert.

4.3 BEDRIFTENES KUNDEBESØK

Bedriftene som deltok i undersøkelsen ble bedt om å oppgi hvor mange kundebesøk de har i et "normalår", der kunden(e) benytter fly som transportmiddel.

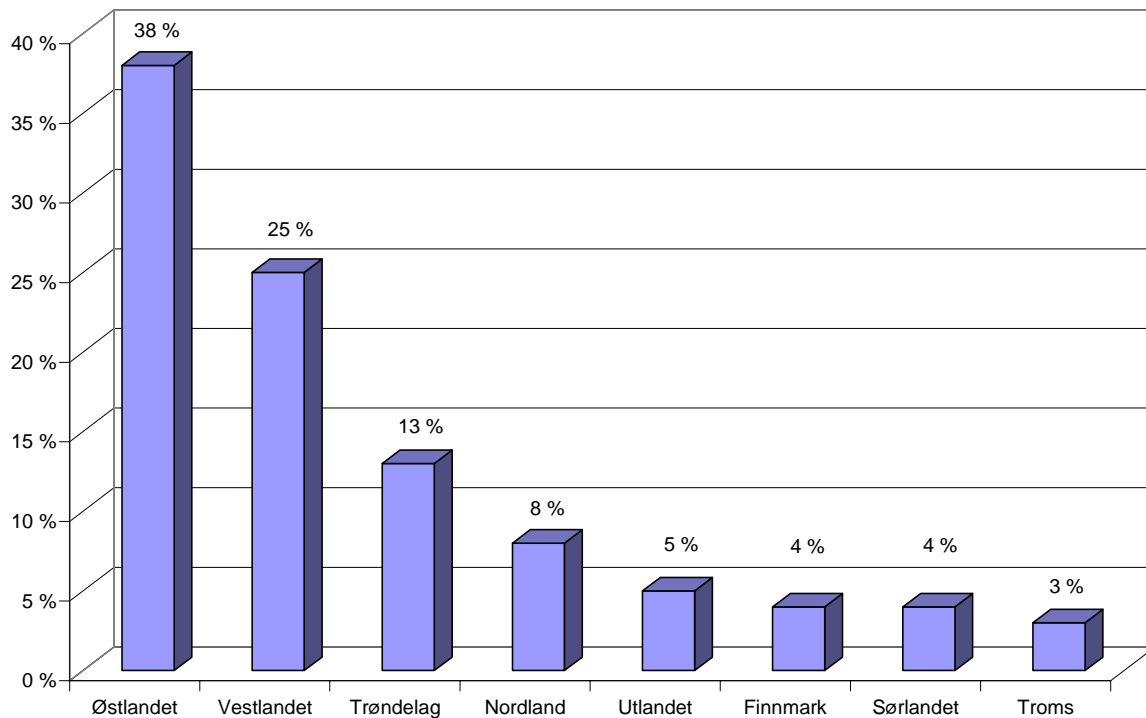
Gjennomsnittlig mottar bedriftene i undersøkelsen 114 kundebesøk i et "normalår" der kunden benytter fly som transportmiddel. Dette innebærer at antall tjenestereiser foretatt, med fly, av bedriftenes ansatte (138) er 21 % høyere enn antall kundebesøk til bedriftene, der kundene ankommer med fly.



Figur 4-4: Antall kundebesøk, der kunden(e) ankommer med fly.

Det fremkommer av Figur 4-4 at tre av fire bedrifter, som deltok i undersøkelsen, har færre enn 50 kundebesøk, i et "normalår". Antall kundebesøk bedriftene mottar med fly i et "normalår", varierer fra 1 til 2 000.

For å avdekke fra hvilke deler av landet bedriftene i "Harstadregionen" mottar flest kundebesøk, ble respondentene bedt om å oppgi hvor stor andel av kundebesøkene de mottar, det er som kommer fra landets ulike regioner, samt fra utlandet. Fordelingen av hvor kundebesøkene kommer fra er illustrert i Figur 4-5.



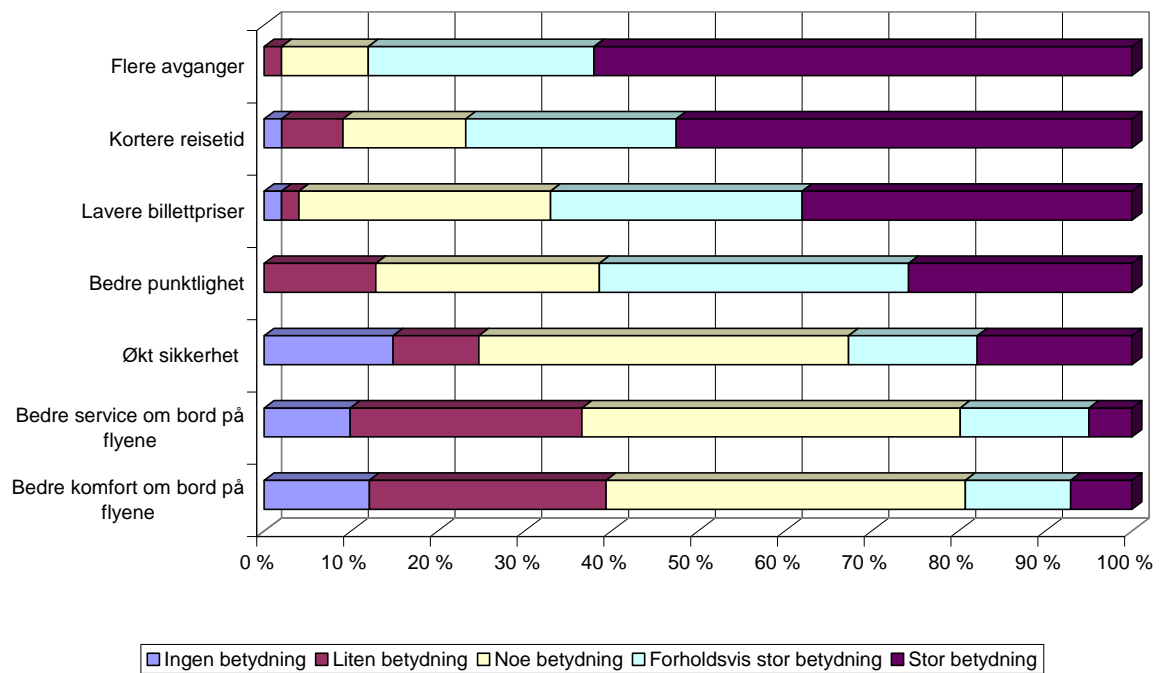
Figur 4-5: Andel, av det totale antall kundebesøk, som kommer fra de enkelte regioner.

Det fremkommer av Figur 4-5 at den region bedriftene som deltok i undersøkelsen mottar flest kundebesøk fra er Østlandet. Mer enn hvert tredje kundebesøk til bedriftene, kommer fra Østlandet. Fra Vestlandet, som er uten direkte flyforbindelse til Harstad/Narvik lufthavn, kommer hvert fjerde kundebesøk til Harstadregionen.

4.4 BETYDNING AV FORBEDRET FLYRUTETILBUD

For å avdekke hvilke tiltak ved flyrutetilbudet til/fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes som vil ha størst betydning for bedriftene i Harstadregionen, ble respondentene bedt om å ta stilling til hvilken betydning syv tiltak ville hatt for bedriften de representerer. Respondentene ble bedt om å vurdere hvert tiltak sin betydning på en syvpunktsskala fra ”ingen betydning” til ”stor betydning”.

I Figur 4-6 er tiltakene rangert med det tiltaket som flest respondenter oppgir vil ha ”forholdsvis stor betydning” eller ”stor betydning” for bedriften de representerer, på toppen.



Figur 4-6: Respondentenes vurdering av hvilken betydning ulike tiltak ville hatt for den bedrift de er ansatt i.

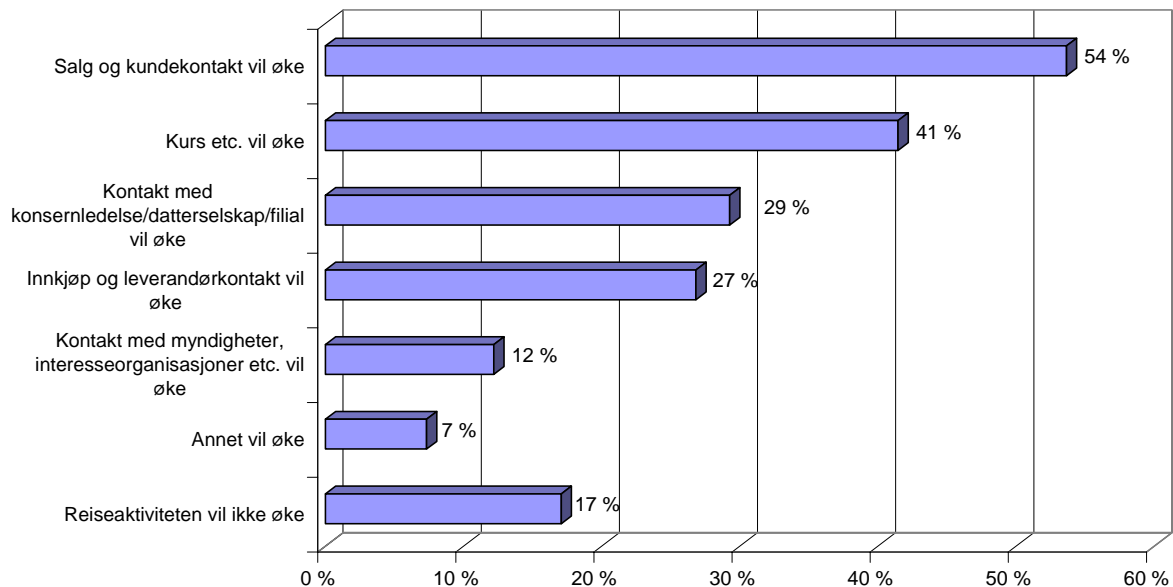
Det tiltak respondentene mener vil ha størst betydning for bedriftene de arbeider i, er at det blir opprettet flere flyavganger fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Nesten 9 av ti respondenter oppgir at flere avganger vil ha ”forholdsvis stor” eller ”stor” betydning for bedriften. Ingen respondenter mener flere avganger vil være uten betydning for bedriften de arbeider i. Også ”kortere reisetid”, ”lavere billettpriser” og ”bedre punktlighet” blir av mer enn halvparten av respondentene oppgitt å ville ha ”stor” eller ”forholdsvis stor” betydning for bedriftene.

Av de aktuelle tiltakene er det ifølge respondentene økt sikkerhet, bedre service om bord på flyene og bedre komfort om bord på flyene som vil ha minst betydning. Henholdsvis 33 %, 20 % og 19 % av respondentene oppgir at disse tiltakene vil ha ”stor” eller ”forholdsvis stor” for bedriften de arbeider i.

4.5 KONSEKVENSER FOR REISEAKTIVITET VED FORBEDRET FLYRUTETILBUD

Konsekvenser en forbedring av flyrutetilbudet vil ha for næringslivet i influensområdet til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes kan være vanskelig å vurdere i forkant av at forbedringene inntreffer. På generelt grunnlag kan en allikevel anta at forbedringer i tilbudet fra et transportmiddel vil bedre transportmiddelets konkurransekraft i forhold til andre transportmidler og således føre til økt bruk.

For å finne ut hva næringslivet i Harstadregionen mener vil bli konsekvensene for bedriften de representerer, ved en eventuell forbedring av flyrutetilbudet, ble respondentene bedt om å gi sin vurdering av hvilke konsekvenser en forbedring ville ha. Respondentene ble bedt om å velge inntil to konsekvenser en eventuell forbedring ville hatt for deres bedrift. Fordelingen av svarene som ble gitt, presenteres i Figur 4-7.



Figur 4-7: Konsekvenser for bedrifter ved forbedret flyrutetilbud⁷.

Den konsekvens flest respondenter oppgir at en forbedring av flyrutetilbud vil ha, er økt salg og kundekontakt, over halvparten av de som besvarte spørsmålet mener dette vil bli en konsekvens for den bedrift de arbeider i. I overkant av 40 % oppgir at bedriftens ansatte vil kunne delta på flere kurs etc. om flyrutetilbudet forbedres. Mellom hver fjerde og hver tredje respondent oppgir at kontakt med konsernledelse/datterselskap/filial og kontakt med innkjøpere og leverandører vil øke. Av de konkretiserte alternativene respondentene hadde å velge blant, var det færrest som markerte for at kontakt med myndigheter, interesseorganisasjoner etc. vil øke.

De 7 % av respondentene som svarte at "annet vil øke" ble gitt en mulighet til å utdype hva dette "annet" var, eksempler på hva som ble trukket frem som "andre" konsekvenser er;

- Det blir lettere å avholde møter i Bodø.
- Reduserte ventetider gir økt aktivitet for bedriftene.
- Ved forbedringer av forbindelsene til Finnmark vil bedrifter i Harstadregionen bli mer konkurransedyktig om oppdrag i det fylket.

⁷ Summen av prosenter overstiger 100 % på grunn av respondentenes mulighet til å velge to konsekvenser et forbedret flyrutetilbud vil ha.

Nesten hver femte respondent oppgir at en forbedring av flyrutetilbudet ikke vil føre til økt reiseaktivitet for bedriften de arbeider i.

Ettersom respondentene ble bedt om å velge to konsekvenser en mulig forbedring av flyrutetilbudet vil ha for bedriften de representerer, så innebærer dette at respondenter som kan ha vært av den oppfatning at en forbedring av flyrutetilbudet vil ha mer enn to konsekvenser for bedriften har vært nødt til å begrense seg, og velge ut to konsekvenser. Dette innebærer at det ikke er urimelig å anta at flere av konsekvensene i Figur 4-7 ville ha blitt markert av flere, om det ikke var lagt inn begrensninger i hvor mange det var mulig å markere. Årsaken til at begrensningen ble lagt inn var for å tvinge respondentene til å prioritere hva som ville være de viktigste konsekvensene for den enkelte bedrift, for på den måten å få klarlagt de viktigste konsekvensene for næringslivet i Harstadregionen.

4.6 FORBEDRING AV FLYRUTETILBUDET

For å avdekke hvilke destinasjoner det er sterkest ønske i næringslivet i Harstadregionen om å få forbedringer i flyrutetilbudet til, ble respondentene bedt om å navngi til hvilke to innenlands destinasjoner de ville foretrukket at flyrutetilbudet ble forbedret.

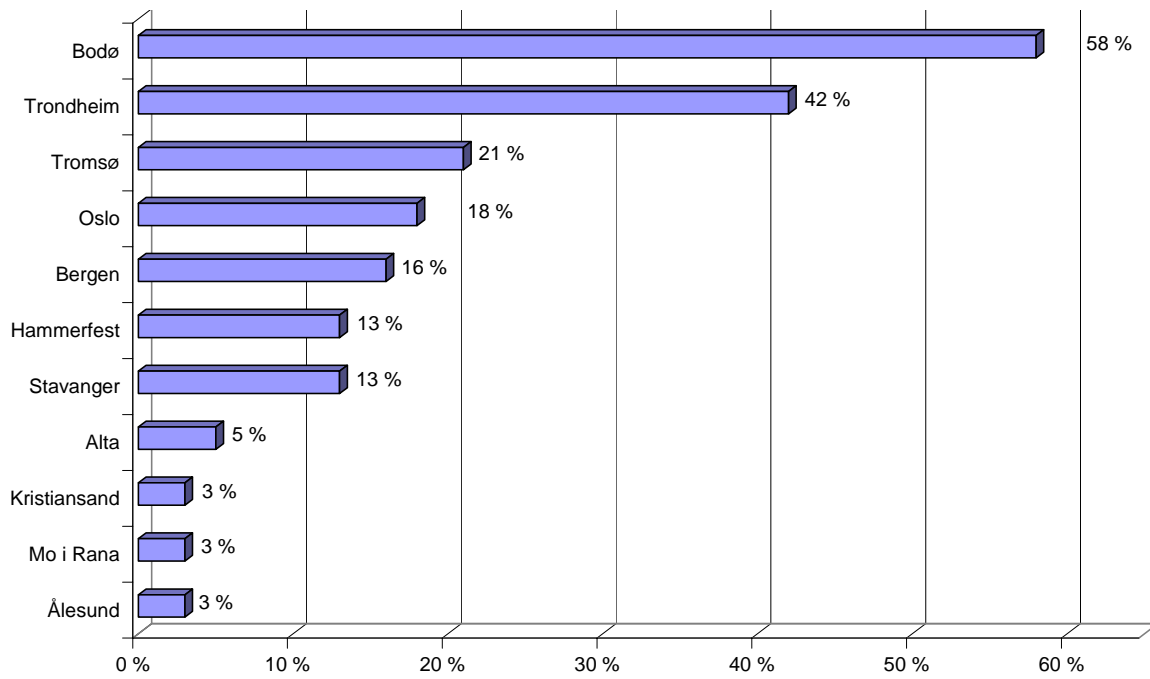
Svarene som ble gitt på dette spørsmålet viser at det er til de samme fire destinasjonene som sommeren 2007 betjenes med direkte flyruter fra Evenes, at flest ønsker en styrking av flyrutetilbudet. De fire destinasjonene er Bodø, Oslo, Tromsø og Trondheim.

De to destinasjonene som blir trukket frem av flest respondenter er Bodø og Trondheim. 58 % oppgir at de ønsker at flyrutetilbudet til Bodø blir forbedret, tilsvarende tall for Trondheim er 41 %.

De fem lufthavnene i Tromsø, Oslo, Bergen, Hammerfest og Stavanger blir trukket frem av mellom 21 % og 13 % av de som besvarte spørsmålet, og befinner seg således i en mellomposisjon.

5 % av respondentene ønsker at flyrutetilbudet til Alta blir styrket, mens tilsvarende tall for Kristiansand, Mo i Rana og Ålesund er 3 %.

En illustrering av fordelingen er gitt i Figur 4-8.



Figur 4-8: Foretrukne destinasjoner ved en forbedring av flyrutetilbudet fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

REFERANSER

Avinor, (2004): Årsrapport 2004, Oslo.

Avinor, (2005): Årsrapport 2005, Oslo.

Avinor, (2006): Årsrapport 2006, Oslo.

Strand, S. (1995): Trafikkpotensialet for norske lufthavner. Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg 1

Spørreskjema

Evenes lufthavn

Brukerundersøkelse

Bedrift og reiseaktivitet

1. Hvor mange årsverk har bedriften du arbeider i? (Avdelingen der du arbeider dersom bedriften er del av et større konsern)

2. Hvor mange tjenestereiser foretar bedriftens ansatte med fly i et "normalår"?

3. Hvor mange kundebesøk mottar bedriften i løpet av et "normalår" der kunden(e) benytter fly?

Tjenestereiser med fly i et "normalår"

Hvor stor prosentandel av det antall tjenestereiser du oppgav på spørsmål 2, går til følgende sluttdestinasjoner?

4. Prosentandel til Kirkenes

5. Prosentandel til Vadsø

6. Prosentandel til Vardø

7. Prosentandel til Båtsfjord

8. Prosentandel til Berlevåg

9. Prosentandel til Mehamn

10. Prosentandel til Honningsvåg

11. Prosentandel til Hammerfest

12. Prosentandel til Lakselv

13. Prosentandel til Alta

14. Prosentandel til Hasvik

15. Prosentandel til Sørkjosen

16. Prosentandel til Tromsø

17. Prosentandel til Bodø

18. Prosentandel til Mo i Rana

19. Prosentandel til Sandnessjøen

20. Prosentandel til Mosjøen

21. Prosentandel til Brønnøysund

22. Prosentandel til Rørvik

23. Prosentandel til Namsos

24. Prosentandel til Trondheim

25. Prosentandel til Kristiansund

26. Prosentandel til Molde

27. Prosentandel til Ålesund

28. Prosentandel til Florø

29. Prosentandel til Bergen

30. Prosentandel til Stavanger

31. Prosentandel til Oslo

32. Prosentandel til andre lufthavner i Norge

33. Prosentandel til utlandet

34. Hvis du under punkt 32 har markert for at bedriften gjennomfører tjenestereiser til "andre lufthavner", hvilke lufthavner er det da snakk om?



Kundebesøk

Hvor stor prosentandel av kundebesøkene med fly til bedriften kommer i et "normalår" fra følgende regioner?

35. Prosentandel som kommer fra Finnmark:

36. Prosentandel som kommer fra Troms:

37. Prosentandel som kommer fra Nordland:

38. Prosentandel som kommer fra Trøndelag:

39. Prosentandel som kommer fra Vestlandet:

40. Prosentandel som kommer fra Sørlandet:

41. Prosentandel som kommer fra Østlandet:

42. Prosentandel som kommer fra utlandet:

Betydning av forbedret flyrutetilbud

43. Hvilken betydning ville følgende forbedringer i flyrutetilbudet til/fra Evenes hatt for bedriften du arbeider i?

1=Ingen betydning, 2=Liten betydning, 3=Noe betydning, 4=Forholdsvis stor betydning og 5=Stor betydning

	1	2	3	4	5
Kortere reisetid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Økt sikkerhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flere avganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre punktlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre service ombord på flyene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre komfort ombord på flyene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lavere billettpriser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Konsekvenser for reiseaktivitet

44. Dersom de forbedringer du på spørsmål 43 oppgav ville ha stor betydning for din bedrift ble gjennomført, hvordan ville dette påvirke reiseaktiviteten i bedriften (Velg maksimalt 2 alternativer)

- Reiseaktiviteten vil ikke øke
- Salg og kundekontakt vil øke
- Innkjøp og leverandørkontakt vil øke
- Kurs etc. vil øke
- Kontakt med myndigheter, interesseorganisasjoner etc. vil øke
- Kontakt med konsernledelse/datterselskap /filial vil øke
- Annet vil øke

45. Dersom du på spørsmål 44 oppgav at "annet" vil øke, hvilke konsekvenser er dette?

46. Dersom det ble aktuelt å styrke flyrutetilbudet mellom Evenes og to innenlands destinasjoner (lufthavner), hvilke lufthavner ville du/dere velge?

47. Har du ytterligere kommentarer angående flyrutetilbudet til/fra Evenes, må du gjerne skrive noen ord her:

Fullfør

Vedlegg 2

Sysselsatte per 4. kvartal 2006 etter næring og bosted

Narvik

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	61	1 %
10-37 Industri og bergverksdrift	444	5 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	162	2 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	669	8 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	1 736	20 %
60-64 Transport og kommunikasjon	822	10 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	113	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	627	7 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	715	8 %
80 Undervisning	896	10 %
85 Helse- og sosialtjenester	2 004	23 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	294	3 %
00 Uoppgitt	32	0 %
	8 575	100 %

Lødingen

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	82	8 %
10-37 Industri og bergverksdrift	104	10 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	14	1 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	67	6 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	152	15 %
60-64 Transport og kommunikasjon	108	10 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	4	0 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	82	8 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	63	6 %
80 Undervisning	94	9 %
85 Helse- og sosialtjenester	235	23 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	32	3 %
00 Uoppgitt	3	0 %
	1 040	100 %

Tjeldsund

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	33	6 %
10-37 Industri og bergverksdrift	23	4 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	0	0 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	31	5 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	81	14 %
60-64 Transport og kommunikasjon	60	10 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	9	2 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	15	3 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	123	21 %
80 Undervisning	66	11 %
85 Helse- og sosialtjenester	126	22 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	13	2 %
00 Uoppgitt	2	0 %
	582	100 %

Evenes

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	30	5 %
10-37 Industri og bergverksdrift	22	4 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	18	3 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	60	10 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	74	12 %
60-64 Transport og kommunikasjon	94	15 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	7	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	30	5 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	47	8 %
80 Undervisning	48	8 %
85 Helse- og sosialtjenester	160	26 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	23	4 %
00 Uoppgitt	3	0 %
	616	100 %

Ballangen

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	65	6 %
10-37 Industri og bergverksdrift	105	9 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	31	3 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	170	15 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	200	17 %
60-64 Transport og kommunikasjon	79	7 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	12	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	47	4 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	61	5 %
80 Undervisning	88	8 %
85 Helse- og sosialtjenester	261	23 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	30	3 %
00 Uoppgitt	2	0 %
	1 151	100 %

Harstad

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	261	2 %
10-37 Industri og bergverksdrift	922	8 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	71	1 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	743	6 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	2 449	21 %
60-64 Transport og kommunikasjon	861	7 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	160	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	988	9 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	967	8 %
80 Undervisning	931	8 %
85 Helse- og sosialtjenester	2 718	24 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	426	4 %
00 Uoppgitt	44	0 %
	11 541	100 %

Kvæfjord

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	122	8 %
10-37 Industri og bergverksdrift	82	6 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	10	1 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	78	5 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	194	13 %
60-64 Transport og kommunikasjon	86	6 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	6	0 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	75	5 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	110	8 %
80 Undervisning	178	12 %
85 Helse- og sosialtjenester	460	32 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	46	3 %
00 Uoppgitt	2	0 %
	1 449	100 %

Skånland

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	76	5 %
10-37 Industri og bergverksdrift	124	9 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	22	2 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	138	10 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	208	15 %
60-64 Transport og kommunikasjon	113	8 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	13	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	83	6 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	109	8 %
80 Undervisning	152	11 %
85 Helse- og sosialtjenester	342	24 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	44	3 %
00 Uoppgitt	5	0 %
	1 429	100 %

Bjarkøy

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	29	13 %
10-37 Industri og bergverksdrift	15	7 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	1	0 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	9	4 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	18	8 %
60-64 Transport og kommunikasjon	30	14 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	1	0 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	9	4 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	20	9 %
80 Undervisning	20	9 %
85 Helse- og sosialtjenester	58	26 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	9	4 %
00 Uoppgitt	1	0 %
	220	100 %

Ibestad

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	94	15 %
10-37 Industri og bergverksdrift	56	9 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	4	1 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	40	6 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	55	8 %
60-64 Transport og kommunikasjon	49	8 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	5	1 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	22	3 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	49	8 %
80 Undervisning	74	11 %
85 Helse- og sosialtjenester	178	27 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	18	3 %
00 Uoppgitt	4	1 %
	648	100 %

Gratangen

Næringer	Antall	Andel
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	43	9 %
10-37 Industri og bergverksdrift	41	8 %
40-41 Kraft- og vannforsyning	3	1 %
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	45	9 %
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet.	48	10 %
60-64 Transport og kommunikasjon	27	5 %
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	1	0 %
70-74 Forrrtningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	35	7 %
75 Offentlig administrasjon og forsvar, sosialforsikring	44	9 %
80 Undervisning	44	9 %
85 Helse- og sosialtjenester	135	27 %
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	24	5 %
00 Uoppgitt	6	1 %
	496	100 %