

Foto: Felix Seifert/Trondheim Havn



Rapport
Ringvirkninger av cruise og kystruten i Trondheim

MENON-PUBLIKASJON NR. 118/2024

AV: MAREN BASSO, JONAS ERRAIA, HENRIK MOTRØEN FOSEID OG ERIK JAKOBSEN

Forord

På oppdrag for Trondheim Havn har Menon Economics gjennomført en analyse av cruiseturismens økonomiske betydning i Trondheim. Analysen er delt inn to hoveddeler. Den første delen er en forbruksanalyse hvor forbruket til cruise- og kyststrutepassasjerer, mannskapet og cruisereferienes forbruk i Trondheim kartlegges. Den andre delen er en ringvirkningsanalyse hvor vi beregner verdiskapings- og sysselsettingsaktiviteten som følge av cruise- og kyststruteaktiviteten i Trondheim.

Analysen har vært ledet av Maren Basso med Henrik Motrøen Foseid som prosjektmedarbeider. Jonas Erraia har vært prosjektets ansvarlige partner og Erik Jakobsen har vært intern kvalitetssikrer.

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

Vi takker Trondheim Havn for et spennende oppdrag. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

September, 2024



Jonas Erraia, partner
Prosjektansvarlig
Menon Economics



Maren Basso, senior manager
Prosjektleder
Menon Economics



Innhold

- 1 Sammendrag
- 2 Innledning og bakgrunn
- 3 Forbrukskartlegging
- 4 Ringvirkningseffekter
- 5 Vedlegg



Sammendrag



Forbruk

Sammendrag: Cruise- og kystruteturismens økonomiske betydning i Trondheim

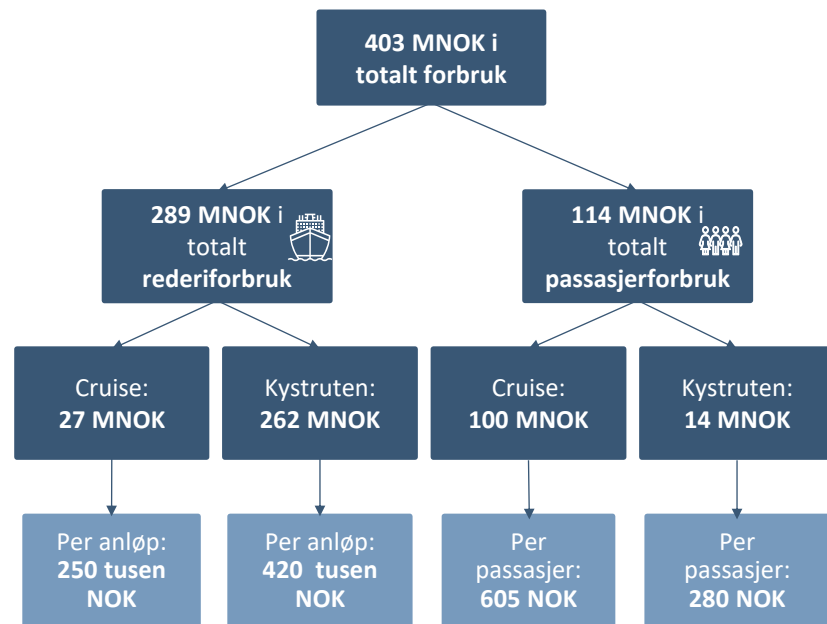
Menon Economics har gjennomført en analyse av cruise- og kystruteaktivitetens økonomiske betydning for Trondheim og Trondheimsregionen i 2023. Kystruten inkluderer Hurtigruten og Havila Kystruten og omtales gjennomgående i rapporten som kystruten. Antall anløp i 2023 var 731 og antall passasjerer i land var 221 000.

I analysen har vi kartlagt rederienes, passasjerenes og mannskapets forbruk* i forbindelse med cruise- og kystruteanløpene. Totalt forbruk i 2023 var på 403 millioner kroner. Omkring 289 millioner kroner var relatert til rederienes forbruk, mens resterende 114 millioner kroner var fra passasjerenes forbruk. Dette er vist i figuren til høyre.

Det er store forskjeller i aktivitetsnivået på tvers av cruise- og kystrutefartøyene. Som vist i figuren til høyre sto Kystruten for drøyt 90 prosent av rederiforbruket i 2023, tilsvarende 262 millioner kroner. Kystrutens gjennomsnittlige forbruk per anløp er vesentlig høyere enn for cruiseskipene, på om lag 420 000 kroner. Dette følger av det høye totalforbruket.

Dersom vi ser på passasjerforbruket blir bildet det motsatte. Som vist sto cruisepassasjerene for 100 millioner av passasjerforbruket i 2023, mens passasjerene på Kystruten sto for 14 millioner kroner. Dette henger sammen med et høyt antall passasjerer som reiser med cruise, særlig på de store cruiseskipene, sammenlignet med kystruten. Videre ser vi at forbruk per passasjer er vesentlig høyere for cruisepassasjerer enn for Kystruten, noe som primært skyldes flere timer i land.

Estimert forbruk fra cruise- og kystruteaktivitet i Trondheim i 2023. Kilde: Menon Economics



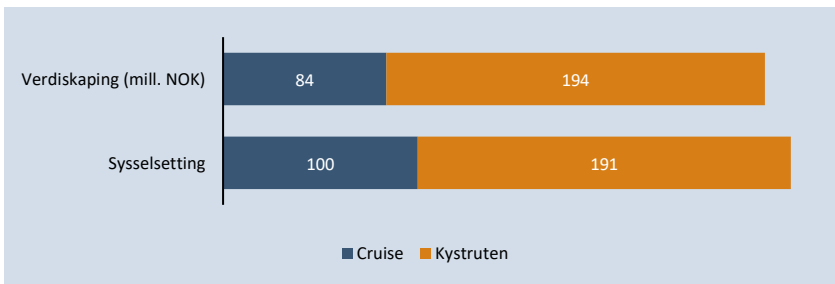
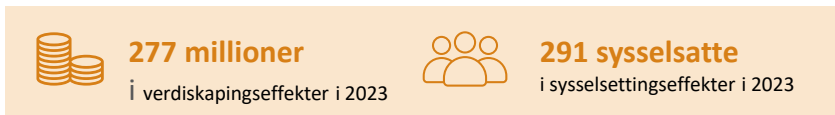
* Vi estimerer i tillegg at mannskapet til skipene som anløp Trondheim i løpet av 2023 hadde et forbruk i havn på mellom 750 000 kroner og 3 millioner kroner.

Sammendrag: Cruise- og kystruteturismens økonomiske betydning i Trondheim

Ringvirkninger

Forbruket til cruise- og Kystruteaktiviteten, som vist på forrige slide, legger grunnlag for ringvirkningseffekter i Trondheimsregionen¹ og i andre deler av landet. Basert på data fra forbrukskartleggingen har vi gjennomført en ringvirkningsanalyse av cruise- og kystruteturismens aktivitet.

Vi estimerer at cruise- og kystruteaktiviteten i Trondheimsregionen la grunnlag for 277 millioner kroner i verdiskaping og 291 sysselsatte i 2023. Kystruterederienes aktivitet i Trondheim la grunnlag for 65 og 60 prosent av henholdsvis totale verdiskapings- og sysselsettingseffekter, som vist i figuren under.



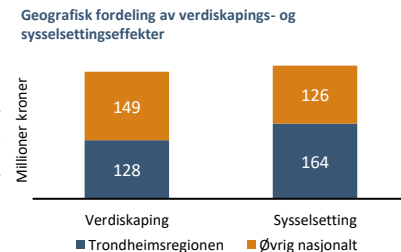
71 MNOK i totale skatteeffekter i 2023

Rederienes og passasjerenes forbruk (cruise- og kystruteaktiviteten i Trondheim) legger grunnlag for skatteinntekter til både staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene i Trondheimsregionen.

Vi beregner at cruise- og kystruteaktiviteten la grunnlag for om lag 71 millioner kroner i samlede skatteinntekter i 2023. Dette tilsvarer om lag 17 prosent av det samlede forbruket, inkl. avgifter i Trondheim.



Cruise- og kystruteaktiviteten la grunnlag for om lag 128 millioner kroner i verdiskaping og 164 sysselsatte i Trondheimsregionen, som vist i figuren til høyre. Videre la aktiviteten grunnlag for verdiskapings- og sysselsettingseffekter utenfor Trondheimsregionen, på henholdsvis 149 millioner kroner i verdiskaping og 126 sysselsatte.



1. Trondheimsregionen består av kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus, Malvik, Orkland, Skaun, Indre Fosen, Midte Gauldal.
 2. I tillegg finner vi at mannskapets forbruk legger grunnlag for opp mot 2 millioner kroner i verdiskapingseffekter og 2 årsverk.



2

Innledning og bakgrunn

Bakgrunn og formål med rapporten



Norge er en populær destinasjon for cruiseskip. Landets spektakulære kystlandskap og det vakre og naturnære miljøet er en viktig driver for hvorfor Norge er en attraktiv cruisedestinasjon. En relativt svekkelse av kronekursen over det siste tiåret har også bidratt til å gjøre Norge til en mer attraktiv destinasjon for passasjerer. Som resultat har cruisenæringen vokst seg til en betydelig andel av utenlandsk turisme til landet.

En sosial og økonomisk bærekraftig cruiseturisme fordrer at destinasjonen klarer å legge til rette for forbruk til passasjerene som går i land. For at det skal skje må destinasjonen kunne tilby attraktive og helhetlige tilbud, ha en god infrastruktur, og drive god besøksforvaltning. Dette vil gi gode besøksopplevelser og gir utslag i høyere forbruk. I tillegg må cruiseturistene ha mulighet til å konsumere de tilbudene de ønsker. Det innebærer at de har nok tid i havnen og at tilbudene er tilgjengelige for dem.

Cruiserederiene fokuserer på å tilby passasjerene mest mulig varer og tjenester om bord på skipene. Det betyr at en betydelig andel av passasjerenes forbruk skjer på skipet og ikke på land. Som en konsekvens vil forbruket i Norge være lavere enn det ville vært hvis passasjerene hadde besøkt landet uten å benytte seg av cruise.¹ På bakgrunn av dette ønsker Trondheim Havn en ringvirkningsanalyse knyttet til cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim for å få ytterligere innsikt i verdiskapingen og sysselsettingen som genereres av forbruket til både rederiene og passasjerene. Dette inkluderer også å se på om mindre skip skaper mer verdi enn større skip, samt skatteinntekter til kommunen. I denne rapporten skiller vi mellom cruiseskip og kystruten.

1. Det er imidlertid viktig å nevne at det ikke nødvendigvis er slik at turister som reiser til Norge med cruise alternativt ville ha besøkt Norge dersom cruise ikke var en mulighet. Menon Economics (2018). Tilgjengelig [her](#).

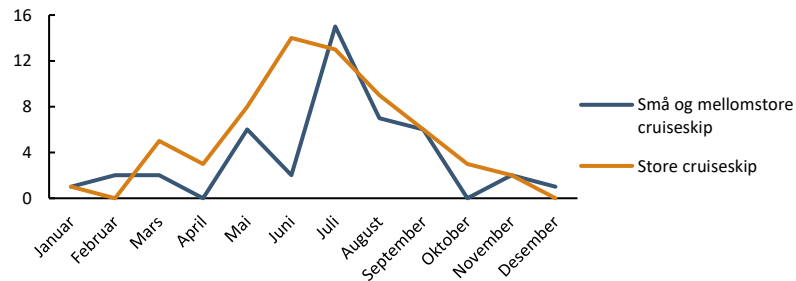
Cruise- og kystretetraffikken i Trondheim: antall anløp i 2023

Trondheim er en populær cruisedestinasjon. Som en av landets eldste byer tilbyr Trondheim en miks av historiske og moderne opplevelser som appellerer til et bredt spekter av besøkende. Trondheim havn var i perioden 2012 til 2019 en såkalt snuhavn, men i dag er det ingen cruiseskip som starter eller avslutter reisen i Trondheim.¹

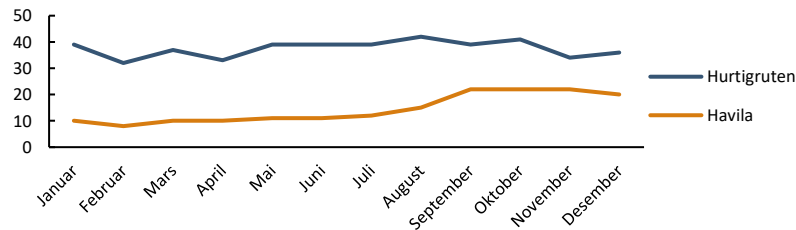
I 2023 var det om lag 110 cruiseanløp til Trondheim Havn. Vi skiller i denne rapporten mellom små og mellomstore cruiseskip (kapasitet på opptil 1000 passasjerer) og store cruiseskip (kapasitet på over 1000 passasjerer). Øverste figur til høyre viser antall cruiseanløp (ekskludert kyststruten) i 2023. Cruiseaktiviteten var høyest i sommermånedene juni til august, hvor mer enn halvparten av anløpene skjedde i disse tre månedene. Omkring 60 prosent av cruiseanløpene til Trondheim i 2023 var store cruiseferdøyer.

Hurtigruten og Havila Kystruten (heretter kalt kystruten) har daglige anløp til Trondheim i både nord- og sydgående retning. I 2023 hadde kystruten 620 anløp til Trondheim. Dette er vist i figuren nederst til høyre. Ettersom de to rederiene har daglige anløp, er det ikke store sesongvariasjoner. Havila Kystrutens anløp til Trondheim er høyere i perioden september til desember. Dette følger trolig av at de fikk levert to nye skip i august 2023.

Antall cruiseanløp per måned i 2023, fordelt på små/mellomstore og store cruiseskip. Kilde: Trondheim Havn



Antall kystreteanløp per måned i 2023 fordelt på Hurtigruten og Havila Kystruten. Kilde: Havila Kystruten og Hurtigruten



1. Snuhavner gir passasjerene større mulighet til å oppleve regionen før og etter cruiseturen. Dette har ikke vært mulig i Trondheim etter 2019.

Cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim: passasjerstatistikk i 2023

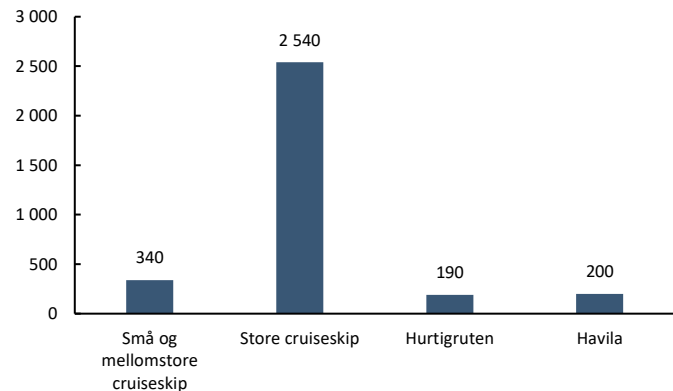
Ettersom Trondheim Havn ikke lenger er en snuhavn er det ingen som starter eller avslutter cruisereisen i Trondheim. Alle passasjerer i tilknytning til cruiseskipene er derfor rundreisepassasjerer. For kystruten går omtrent 30 prosent av de reisende enten av eller på i Trondheim. Disse 30 prosentene er ekskludert i denne analysen. Det betyr at antall rundreisepassasjerer som besøkte Trondheim i 2023 var på omtrent 260 500 personer.¹ Nærmere 70 prosent av disse passasjerene var tilknyttet cruiseskipene og de resterende kystruten, som vist i figuren øverst til høyre.

Selv om antall anløp for cruiserederiene var relativt likt fordelt mellom store cruiseskip og små og mellomstore cruiseskip i 2023 (som vist på forrige side), er det stor forskjell i antall passasjerer ombord på grunn av kapasitetsforskjeller. Dette er vist i nederste figur. De store cruiseskipene hadde i gjennomsnitt drøyt 2 500 passasjerer om bord (totalt 163 000 passasjerer), mens tilsvarende tall for de små og mellomstore cruiseskipene var om lag 340 passasjerer (totalt 14 900 passasjerer). For Hurtigruten og Havila Kystruten er dette tallet i underkant av 200 (totalt 84 000 og 34 400 passasjerer, inkl. av- og påstigende passasjerer).

Som tidligere nevnt legger cruiserederiene opp til at mye av aktiviteten skjer om bord på skipene. Det betyr at ikke alle passasjerene går i land i de ulike havnene de anløper. Basert på intervjuer med rederier og skipsagenter, samt tidligere studier, legger vi til grunn at omtrent 85 prosent av alle passasjerene går i land. For 2023 tilsvarte dette 221 000 passasjerer. Det er disse passasjerene vi bruker som grunnlag i forbruksberegningene og i ringvirkingsanalysen. I resten av analysen kaller vi rundreisepassasjerer som går i land for passasjerer.



Antall passasjerer i snitt per anløp i Trondheim i 2023, fordelt på skipstyper.
Kilde: Trondheim Havn



1. Dersom vi inkluderer av- og påstigende passasjerer er tallet 290 000.



3



Forbrukskartlegging

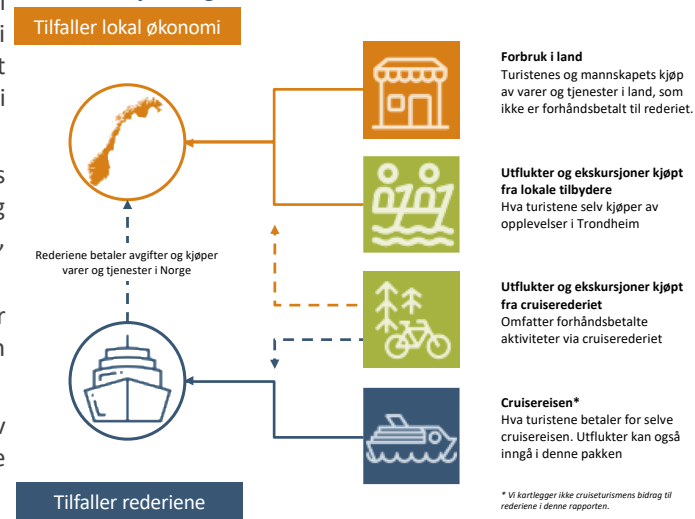
Rapportens analyseobjekter: forbrukskartlegging i Trondheim

Cruiseturismen i Trondheim påvirker det lokale næringslivet gjennom tre kanaler. Under beskriver vi kort disse, og hvordan vi har innhentet data for å kunne estimere effektene på Trondheim:

- 1. Passasjerforbruk:** Passasjerene som reiser med cruiseskip eller kystruten som anløper Trondheim Havn bruker som regel penger på utflukter, shopping, mat/drikke og lokal transport. Gjennom sitt forbruk bidrar passasjerene til å understøtte næringslivet i Trondheim. Vi har kartlagt denne gruppens forbruk gjennom en spørreundersøkelse blant cruise- og kystrutepassasjerene i juni og juli 2024, hvor passasjerene oppga deres forbruk i land.¹
- 2. Rederiforbruk:** Rederiene som ankommer Trondheim kjøper ulike varer og tjenester hos lokale aktører. Dette gjelder eksempelvis mat og drikke, transporttjenester, avfallshåndtering og vannforsyning ved havnen. Vi har kartlagt disse utgiftene gjennom samtaler med rederier, Trondheim Havn og skipsagenter.
- 3. Mannskapsforbruk:** Mannskapet som jobber om bord på cruiserederiene og kystruten har også noe forbruk i land når skipet ligger til kai. Dette har vi kartlagt gjennom spørreundersøkelsen nevnt over og intervjuer med cruiseagenter og rederier.

Vi fokuserer her kun på forbruket disse gruppene har i Trondheim, og ser derfor bort fra kjøp av selve cruise- og kystrutereisen. I det følgende gir vi en mer detaljert beskrivelse av forbruket til de tre gruppene.

Mottaker av cruise- og kystrutepassasjerenes og rederienes forbruk.
Kilde: Innovasjon Norge²



1. Se vedlegg for mer informasjon om spørreundersøkelsen.
2. Innovasjon Norge (2019). Tilgjengelig [her](#).

Oversikt over samlet forbruk i Trondheim i 2023

Basert på innhentet data i dette prosjektet, estimerer vi at det totale forbruket i 2023 tilknyttet cruise- og kysttruteaktiviteten i Trondheim var på 406 millioner kroner. Dette inkluderer både passasjerene, rederiene og mannskapets forbruk. Vi fokuserer her på forbruket som tilfaller aktører i Trondheim. Figuren til høyre viser hvordan dette forbruket fordelte seg på de ulike kategoriene.

Omkring 65 prosent av det totale forbruket kommer fra rederienes vare- og tjenestekjøp. Legger vi til havnevederlag og statlige avgifter, utgjør rederienes totale forbruk 70 prosent. Videre utgjør passasjerenes forbruk i underkant av 30 prosent, mens mannskapets forbruk utgjør kun en marginal andel. Fordeler vi dette på alle anløp, finner vi at det samlede forbruket per anløp utgjør 556 000 kroner. Vi beregner videre at om lag 70 prosent av det totale forbruket er tilknyttet kyststrutens aktiviteten, som vist i nederste figur.

På de følgende sidene starter vi med å beskrive passasjerforbruket, deretter rederiforbruket¹ og til slutt mannskapsforbruket.

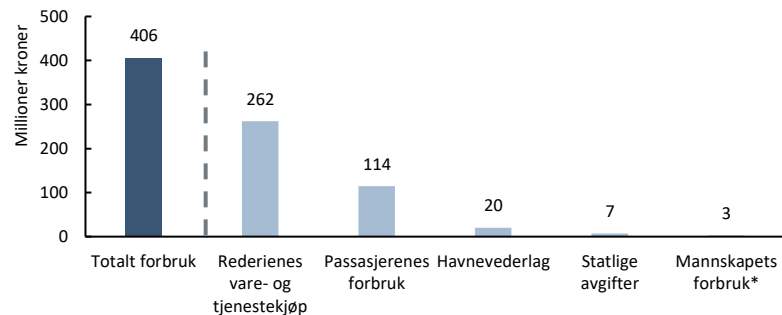


Passasjerforbruk: **114 millioner kroner**

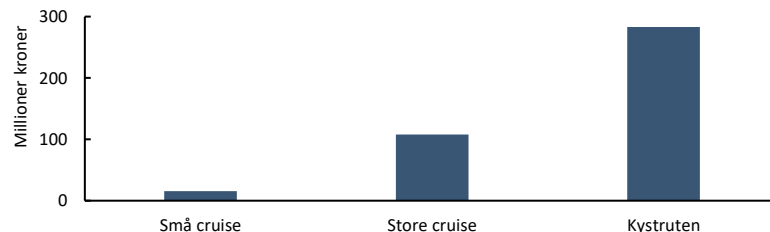


Rederiforbruk: **289 millioner kroner**

Samlet forbruk fra cruise- og kysttrutepassasjerer og rederienes betaling av kjøp av varer og tjenester, samt betaling av havnevederlag og statlige avgifter i 2023. Kilde: Menon Economics



Samlet forbruk fra cruise- og kysttrutepassasjerer og rederiene fordelt på skipstype. Kilde: Menon Economics



1. Rederienes forbruk inkluderer vare- og tjenestekjøp, havnevederlag og avgifter.

* Utgjør om lag 3 millioner kroner i et optimistisk scenario

Cruise- og kystrutepassasjerenes samlede forbruk i 2023

Gjennomsnittlig forbruk per passasjer¹ i 2023 var på 517 kroner. Dette tallet varierer imidlertid dersom vi skiller mellom små og mellomstore cruiseskip, store cruiseskip og kystruten. Dette er vist i figuren til høyre. Passasjerer som ankom Trondheim på små og mellomstore cruiseskip og store cruiseskip hadde i snitt et forbruk på henholdsvis 590 og 620 kroner. Med andre ord et relativt likt forbruksmønster. Til sammenligning hadde passasjerene som reiste med kystruten i snitt et forbruk på tilnærmet 280 kroner.

Dersom vi ser på det samlede forbruket fordelt på skipssegment, endrer bildet seg. Nærmere 90 prosent, i underkant av 100 millioner kroner, av forbruket er tilknyttet cruisepassasjerene. Dette henger sammen med et høyt antall passasjerer som reiser med cruise, særlig på de store cruiseskipene, sammenlignet med kystruten. Som vist i figuren til høyre, er forbruket i hovedsak tilknyttet kjøp av organiserte utflukter. Totalt sett utgjorde salg av utflukter 84 millioner kroner av passasjerenes forbruk i 2023. Vi ser her kun på forbruket som tilfaller lokale aktører i Trondheim.



Organiserte utflukter

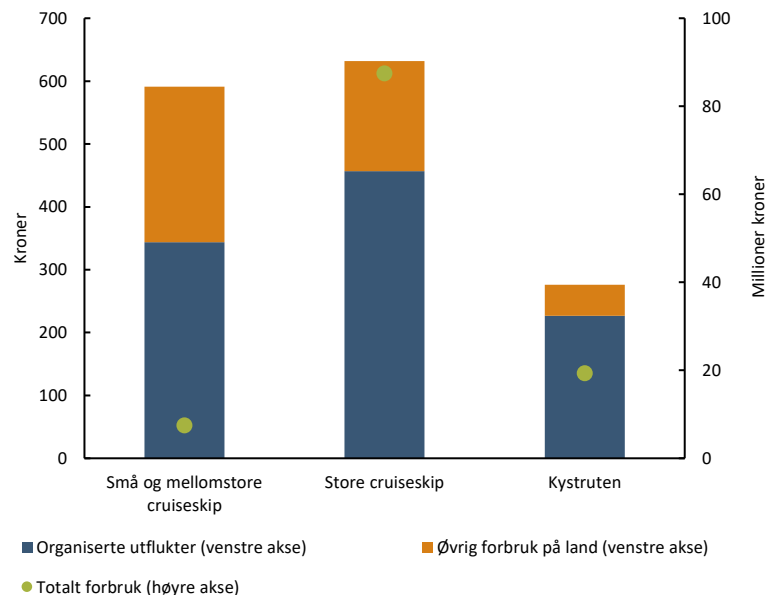
Aktivitetene kan være forhåndsbestilt gjennom rederiet eller kjøpt lokalt av passasjerene selv.



Øvrig forbruk i land

Dette kan være kjøp av transporttjenester, shopping, kultur, dagligvarer, café eller annet forbruk.

Gjennomsnittlig forbruk per cruise- og kystrutepassasjer i Trondheim (søyler), og samlet forbruk fordelt på skipstype (grønne punkter). Kilde: Menon Economics



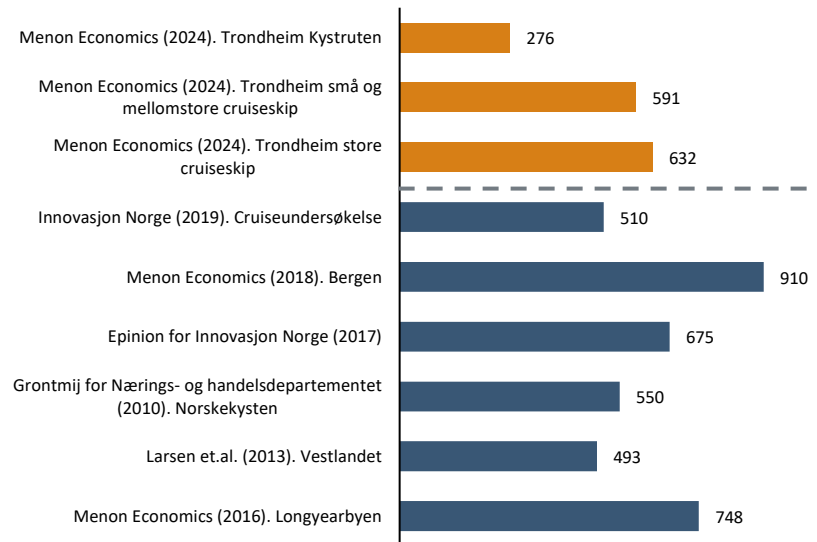
1. Vi omtaler per passasjer som per passasjer som går i land i Trondheim.

Tidligere analyser av cruisepassasjerenes forbruk

Det er stor usikkerhet tilknyttet kartlegging av cruisepassasjerers forbruk. Bakgrunnen til dette er at beregningen er avhengig av flere antakelser, som eksempelvis hvor mange som går i land og hvor mange som drar på utflukter på tvers av skipstyper. Det kan derfor være informativt å sammenligne med andre analyser for å se om det estimerte forbruket for cruisepassasjerer i Trondheim er på et realistisk nivå. Dette er vist i figuren til høyre. Som vist er forbrukstallene for cruisepassasjerer som ankommer Trondheim på et relativt likt nivå som de øvrige analysene, sett bort fra analysene som dekker Vestlandet, Longyearbyen og Bergen. For kystruten er passasjerforbruket lavere enn forbruket estimert i samtlige av de andre analysene.

En av årsakene til forskjellen på tvers av analysene er at undersøkelsene omfatter ulike områder og regioner i Norge. En annen årsak knytter seg til tid brukt i land. Dette er særlig utslagsgivende for kystruten, som bare ligger til kai i 3 timer. Cruiseskipene som ankommer Trondheim er på den andre siden i snitt 8 timer ved kai. En tredje årsak er tilknyttet utvalget i denne analysen. Det er store forskjeller mellom forbruksmønsteret knyttet til de ulike cruiserederiene. Dette ble også vist i analysen om cruiseturismen i Bergen (2018). Det kan derfor tenkes at resultatet i analysen i noen grad påvirkes av hvilke passasjerer som har svart på undersøkelsen.

Cruisepassasjerers gjennomsnittlige forbruk i land i Norge gjennom ulike studier. Oransje illustrerer denne studiens resultater.



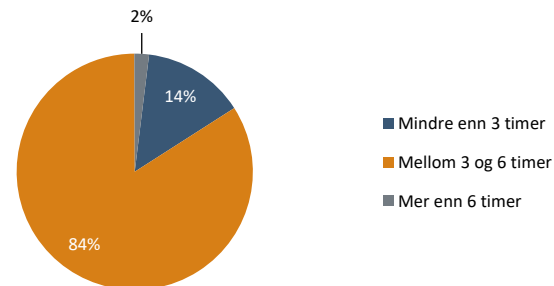
Passasjerenes bruk av tid i havn

Gjennom spørreundersøkelsen har vi stilt spørsmål til respondentene om hvor lang tid de har brukt i land i Trondheim. Resultatene fra undersøkelsen viser at drøyt 84 prosent av cruisepassasjerene brukte mellom 3 og 6 timer i land, mens ca. 14 prosent tilbrakte under 3 timer. Videre tilbrakte kun 2 prosent av cruisepassasjerene mer enn 6 timer i land.

Når vi ser på forbruket presentert på de foregående sidene, finner vi at passasjerer på små og mellomstore cruiseskip, store cruiseskip og kystruteskipene i snitt hadde et forbruk per time på henholdsvis 140, 154 og 177 kroner.¹ Dette tilsvarer et forbruk på 156 kroner per time i snitt, på tvers av passasjergrupper. Det er imidlertid viktig å påpeke at vi i denne analysen har mottatt flere svar fra passasjerer på store cruiseskip enn passasjerer på små- og mellomstore cruiseskip. Dette medfører en usikkerhet tilknyttet forbrukstallene for passasjerene som reiser med små- mellomstore cruiseskip.

Det er nærliggende å tro at det er en sammenheng mellom tid brukt i land og forbruk. Dette kan illustreres ved en studie fra Bergen.² Basert på tilsvarende antakelse om antall timer brukt i land som over, hadde cruisepassasjerene i Bergen et gjennomsnittlig forbruk per time på 176 kroner. Samtidig viste studien at omkring 1/3 av passasjerene i Bergen brukte mer enn 6 timer i land. Basert på dette, er det nærliggende å tro at noe av årsaken til at forbruket til cruisepassasjerer i Trondheim er noe lavere enn i Bergen henger sammen med at passasjerene tilbringer kortere tid i land i Trondheim. Til tross for færre timer i land har kystrutepassasjerene det høyeste timeforbruket. Kystruten er imidlertid et annet segment og er dermed ikke direkte sammenlignbart med cruise.

Fordeling av cruisepassasjerers tid i havn (inkluderer ikke passasjerer med kystrutens fartøy). Kilde: Menon Economics



Gjennomsnittlig forbruk per time brukt i land, fordelt på skipstype. Kilde: Menon Economics

Små og mellomstore cruiseskip **140 kr**

Store cruiseskip **154 kr**

Kystruten **177 kr**

1. Vi antar at personer som oppgir mindre enn 3 timer på land, i snitt bruker 1,5 timer. For de som angir 3-6 timer, antar vi 4,5 timer. For personer som sier de bruker over 6 timer, anslår vi 7,5 timer.

2. Menon Economics (2018). Tilgjengelig [her](#).

Rederienes samlede forbruk i Trondheim i 2023

Rederienes samlede vare- og tjenesteforbruk i Trondheim i 2023 var på nærmere 290 millioner kroner. Som vist i øverste figur er det kystruten som har det klart høyeste forbruket, med et forbruk på over 262 millioner kroner i 2023. Til sammenligning hadde cruisereferiene et forbruk på drøyt 27 millioner kroner.

Dersom vi ser på det gjennomsnittlige forbruket per anløp i 2023 får vi bildet som vist i figuren nederst til høyre. Kystrutens gjennomsnittlige forbruk per anløp er vesentlig høyere enn for cruiseskipene, på om lag 420 000 kroner. Dette følger av det høye totalforbruket. Samlet sett beregner vi at alle cruiseanløp hadde et gjennomsnittlig forbruk på 250 000 kroner i 2023. Vi finner samtidig at det er forskjell på store og små/mellomstore cruiseskip, hvor store cruiseskip i 2023 hadde et gjennomsnittlig forbruk på nærmere 300 000 kroner per anløp, omkring 100 000 kroner mer enn de små og mellomstore cruiseskipene.

Sett bort fra kystrutens vare- og tjenestekjøp i Trondheim, er cruiseferietøyenes forbruk per anløp relativt sett lavt sammenlignet med i andre store byer. For eksempel viser analyser fra Oslo og Bergen et snittforbruk blant cruisereferiene på henholdsvis 346 000 og 255 000 kroner.^{1,2} Dette skyldes blant annet at disse havnene er snuhavner. Rederiene som har snuoperasjoner i disse havnene har gjerne et større forbruk her enn de har ved andre havner langs norskekysten.

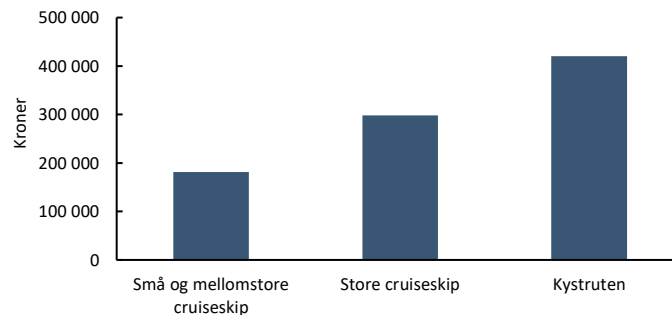


Cruisereferier: **27 millioner kroner**



Kystruten: **262 millioner kroner**

Gjennomsnittlig vare- og tjenestekjøp inkl. statlige avgifter i Trondheim i 2023 per anløp, fordelt på cruise og kystrute. Kilde: Menon Economics



1. Menon Economics (2018). Tilgjengelig [her](#).

2. Menon Economics (2021). Tilgjengelig [her](#).

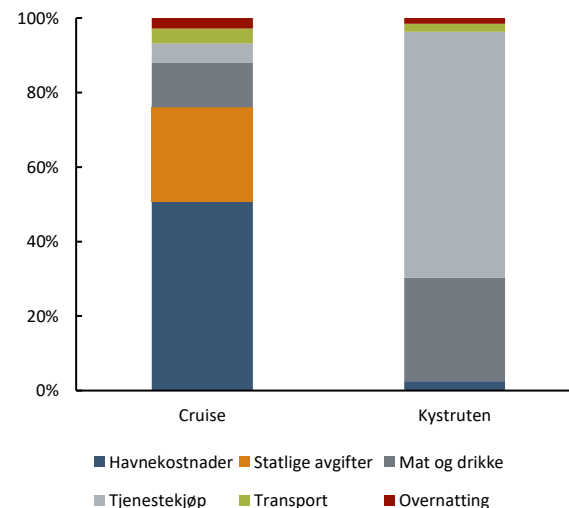
Rederienes samlede forbruk i 2023 fordelt på kategorier

Rederienes anløp til Trondheim knytter seg til en rekke ulike innkjøp. Figuren til høyre viser cruise- og kystruterederienes samlede forbruk i Trondheim i 2023, fordelt på kategorier.

Omkring 50 prosent av cruiserederienes samlede forbruk er relatert til havnekostnader. Majoriteten av denne kostnadsposten knytter seg til tjenester på havnen, som vannpåfylling og søppelhåndtering, i tillegg til leie av utstyr som måtte være nødvendig. Den nest høyeste kostnadsposten er statlige avgifter (25 prosent), etterfulgt av kjøp av mat og drikke (12 prosent). De resterende kostnadene/forbruket er knyttet til transporttjenester, overnattingstjenester og andre tjenester. Bakgrunnen til at vare- og tjenestekjøpene (ekskl. havnekostnader og statlige avgifter) utgjør en såpass liten andel, henger sammen med at majoriteten av innkjøpene skjer der cruiset starter.¹ For cruiseskip som ankommer Trondheim er det eksempelvis flere som har sin starthavn i Hamburg i Tyskland.

Når det gjelder kystruten er bildet annerledes. Brorparten av kystrutens forbruk er relatert til tjenestekjøp. Gjennom samtaler med kystruterederiene kommer det frem at Trondheim er en svært viktig havn for dem når det gjelder logistikk langs kysten i Norge, hvor eksempelvis lagervirksomhet og andre logistiktjenester er relevant. I tillegg foretar kystruterederiene store deler av innkjøp tilknyttet mat og drikke fra lokale leverandører i Trondheim. Kystrutefartøyenes betaling av avgifter utgjør også en relativt liten andel av deres totale forbruk i Trondheim, som blant annet skyldes høyt øvrig forbruk, men også at de er fritatt betaling av losavgift og/eller årsavgift for dette.

Cruise- og kystruterederienes samlede forbruk knyttet til anløp til Trondheim i løpet av 2023, fordelt på forbrukskategorier. Kilde: Menon Economics, rederier og skipsagenter²



1. Basert på samtaler med cruiserederier og skipsagenter

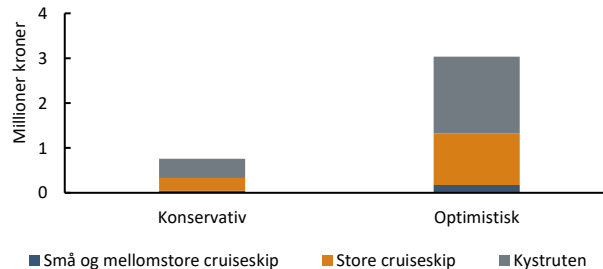
2. Havnekostnader omfatter betalinger til Trondheim havn knyttet til både vederlag og tjenester kjøpt av havnen. Tjenestekjøp knytter seg til tjenestehandel av andre aktører i Trondheim.

Mannskapets forbruk i Trondheim i 2023

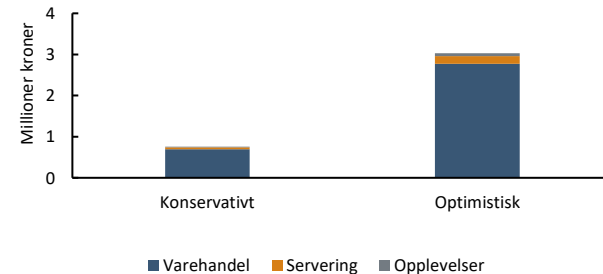
Mannskapet som arbeider på cruise- og kystruteskipene har også forbruk tilknyttet anløpene til Trondheim. Dette kan være alt fra utflukter til diverse varekjøp. Vi har kartlagt mannskapets forbruk gjennom en spørreundersøkelse hvor resultatene viser at ansatte som går i land har et gjennomsnittlig forbruk på om lag 300 kroner. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til hvor stor andel av de ansatte som går i land. Dette bekreftes også gjennom samtaler med Trondheim Havn, skipsagenter og rederier, der ingen kjenner til systematisk innhenting av data omkring dette.

Som konsekvens av denne usikkerheten har vi utarbeidet to scenarier, et konservativt og et optimistisk anslag, hvor henholdsvis 2 og 8 prosent av de ansatte går i land. Vi antar videre at skipene i snitt har 80 prosent ansattbelegg, med utgangspunkt i maks kapasiteten på antall ansatte.¹

Basert på forutsetningene nevnt over finner vi at de ansatte hadde et samlet forbruk på mellom 760 000 og 3 millioner kroner i 2023. Av dette forbruket er om lag 90 prosent tilknyttet varehandel, mens resterende 6 og 2 prosent er tilknyttet henholdsvis servering og opplevelser. Nærmere 60 prosent av forbruket er tilknyttet sysselsatte ombord kystrutens fartøy. Dette skyldes at disse har hyppigere anløp. Det optimistiske scenarioet er i denne sammenhengen fortsatt lavt når vi sammenligner med passasjerenes forbrukstall.



Forbruk fra ansatte på skip i konservativt og optimistisk scenario, fordelt etter skipstype. Kilde: Menon Economics, rederier og skipsagenter



Forbruk fra ansatte på skip i Trondheim i konservativt og optimistisk scenario, fordelt på forbrukskategorier. Kilde: Menon Economics, rederier og skipsagenter

1. Vi har hentet informasjon om ansattkapasitet på skipene gjennom Clarksons World Fleet Register. Tilgjengelig [her](#).



4

Ringvirkningsanalyse av cruise- og kystruteaktiviteten i Trondheim

Introduksjon til Menons ringvirkningsmodell

Kort om Menons ringvirkningsmodell

Aktiviteten i ulike næringer er tett bundet sammen. Det betyr at når etterspørselen øker i en næring vil det forplante seg i andre deler av økonomien, gjennom næringenes vare- og tjenestekjøp hos sine leverandører. Dette er også tilfellet for cruise- og kystruteturismen i Trondheim. Når passasjerene og rederiene kjøper varer og tjenester i Trondheim vil det ikke bare føre til økt sysselsetting hos leverandørbedriftene, men gjennom verdikjedekoblingene også føre til økt sysselsetting og verdiskaping hos leverandørenes leverandører. Til sammen utgjør disse effektene i økonomien det vi kaller for *ringvirkningseffekter*.

Menon sin ringvirkningsmodell følger etterspørselsimpulsen fra passasjerenes og rederienes forbruk ti ledd bakover i verdikjeden. Dette gjøres basert på SSB sine kryssløpstabeller, som viser vare- og tjenestekjøp mellom alle norske næringer. Modellen inneholder dessuten en geografisk modul. Denne modulen gjør det mulig å fordele ringvirkningseffektene på de som forekommer i regionen rundt Trondheim og de som kommer i resten av landet.

Se vedlegg for ytterligere forklaring av konsumeffekter og katalytiske effekter.



Katalytiske effekter

Ikke kvantifiserte effekter. Eksempelvis læringseffekter, kunnskapseksponeringer, omstillingseffekter, klyngeeffekter ...



Direkte effekter

Sysselsetts- og verdiskapingseffekter.

Indirekte effekter

Sysselsetts- og verdiskapingseffekter fra leverandører og deres underleverandører 10 ledd tilbake i verdikjeden.

Konsum-effekter

Sysselsetts- og verdiskapingseffekter fra de direkte og indirekte sysselsattes private forbruk.

Hovedresultater: Ringvirkningsanalyse

På denne siden oppsummerer vi ringvirkningsanalysens viktigste resultater. Mens forbruket er fokusert i Trondheim, ser vi i ringvirkningsanalysen på effekter som tilfaller Trondheimsregionen som helhet, samt andre deler av Norge.¹ I resten av kapittelet beskriver vi analysens funn mer i detalj.

Ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell estimerer vi at cruise- og kystruteaktiviteten i Trondheim i 2023 la grunnlag for 291 sysselsatte totalt. Rett over halvparten tilfaller Trondheimsregionen og resten øvrig norsk næringsliv. Om lag 104 sysselsatte er tilknyttet passasjerenes forbruk, og de resterende 187 sysselsatte er tilknyttet rederienes forbruk.

Videre estimeres det at aktiviteten fra cruise- og kystruteanløpene bidro til totalt 279 millioner kroner i norsk verdiskaping. Om lag 128 millioner kroner i verdiskaping tilfaller Trondheimsregionen og 149 millioner kroner tilfaller øvrig norsk næringsliv.² Om lag 84 millioner verdiskapingskroner er tilknyttet passasjerenes forbruk, og de resterende 193 millioner kronene er tilknyttet rederienes forbruk.³

Aktiviteten til cruise- og kystruten legger også grunnlag for om lag 71 millioner kroner i skatteinntekter. Av dette tilfaller 63 millioner kroner staten, 1,3 millioner kroner til Trøndelag fylkeskommune og 6,3 millioner kroner til kommunene i Trondheimsregionen.

Hovedresultater



Verdiskapingeffekter:

277 millioner kroner

Sysselsettingseffekter:

291 personer



1. Trondheimsregionen består av kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus, Malvik, Orkland, Skaun, Indre Fosen, Midte Gauldal.

2. Verdiskaping defineres som summen av lønn til arbeidstakerne og overskudd til kapitalieierne.

3. I tillegg finner vi at mannskapets forbruk legger grunnlag for opp mot

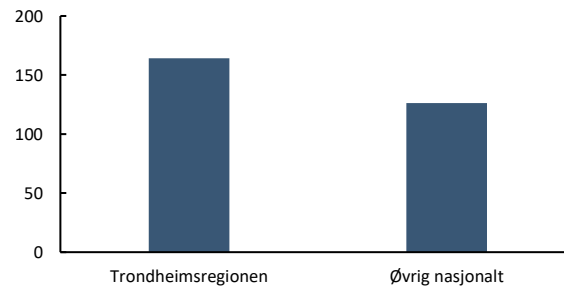
2 millioner kroner i verdiskapingseffekter og 2 årsverk.

Sysselsettingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikken

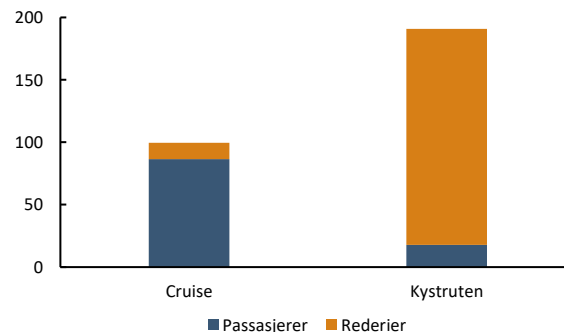
Kystrutepassasjerer og rederienes forbruk danner grunnlag for lokale arbeidsplasser. I denne analysen estimerer vi de samlede økonomiske effektene, deriblant sysselsettingseffektene, ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell.

Samlet sett finner vi at cruise- og kystruteaktiviteten i 2023 la grunnlag for 291 sysselsatte. 164 av disse tilfaller Trondheimsregionen og de resterende 126 sysselsatte tilfaller øvrig norsk næringsliv utenfor Trondheimsregionen. Dette vises i figuren øverst til høyre.¹

Figuren nederst til høyre viser sysselsettingseffektene som kan tilskrives forbruket fra cruise- og kystruterederiene, samt deres passasjerer. Figuren viser at om lag 100 sysselsatte kan tilskrives all cruiseaktivitet, mens 191 sysselsatte kan tilskrives all kystruteaktivitet. Rederienes forbruk står for omkring 64 prosent av de samlede sysselsettingseffektene, mens passasjerenes forbruk står for de resterende 36 prosentene. Når det gjelder cruiseanløpene er det passasjerenes forbruk som legger grunnlag for majoriteten av sysselsettingseffektene. For kystruteaktiviteten finner vi at det motsatte er tilfellet.



Sysselsettingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim, som tilfaller Trondheimsregionen og andre områder i Norge. Kilde: Menon Economics 2024



Sysselsettingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikken, fordelt på cruise og kystruten. Kilde: Menon Economics 2024

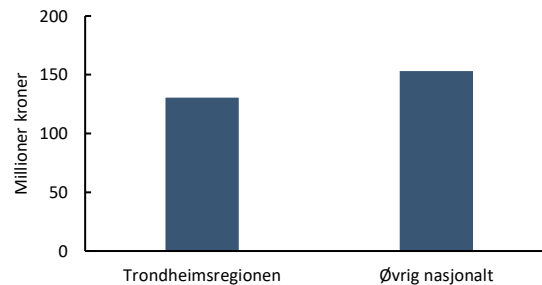
1. Se vedlegg A for beskrivelse av hvordan ringvirkningseffektene fordeles seg på næringer.

Verdiskapingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikk

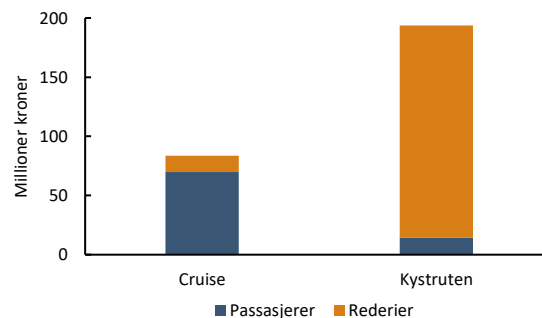
Utover å understøtte sysselsetting i Trondheimsregionen, bidrar også cruise- og kystruteaktiviteten i Trondheim til verdiskapingseffekter. Samlet sett finner vi at cruise- og kystruteaktiviteten i 2023 la grunnlaget for 277 millioner kroner i verdiskaping. Omkring 45 prosent, 128 millioner kroner, tilfalt aktører i Trondheimsregionen¹ og 149 millioner kroner tilfalt øvrig norsk næringsliv utenfor Trondheimsregionen. Dette er vist i øverste figur til høyre.

Som vist i figuren nederst til høyre var 84 millioner kroner i verdiskaping tilknyttet cruiseaktiviteten, mens resterende 194 millioner var tilknyttet kystrutens aktiviteter. Passasjerenes forbruk utgjør om lag 30 prosent av verdiskapingseffektene. Tilsvarende som med sysselsettingseffektene er det passasjerenes forbruk som bidrar med størst verdiskapingseffekt knyttet til cruiseaktiviteten, hvor det motsatte er tilfellet ved kystruten.

Produktivitet er et mål på hvor mye verdiskaping hver sysselsatt kaster av seg. Vi finner denne størrelsen ved å beregne verdiskaping per sysselsatt. I denne analysen finner vi en produktivitet på om lag 955 000 kroner. Dette er noe mindre enn norsk næringsliv ellers, og skyldes at store deler av forbruket er knyttet til handel, kultur og servering, der produktiviteten er lav. Lav produktivitet impliserer likevel at hver omsetningskrone legger grunnlag for et større antall arbeidsplasser.



Verdiskapingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim, som tilfaller Trondheimsregionen og andre områder i Norge. Kilde: Menon Economics



Verdiskapingseffekter som følger av cruise- og kystrutetrafikken, fordelt på cruise og kystruten. Kilde: Menon Economics

1. Gjelder kun passasjerene og rederienes forbruk.

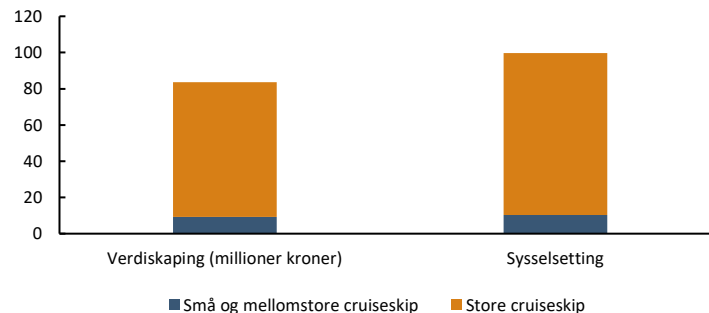
Verdiskapings- og sysselsettingseffekter fordelt på cruiseskipstyper

Som vist i figuren øverst til høyre finner vi at nærmere 90 prosent av verdiskapingseffektene fra cruise knyttet til store cruiseskip. Det samme gjelder for de samlede sysselsettingseffektene. Dette er ikke overraskende da de samlede verdiskapings- og sysselsettingseffektene henger sammen med hvor mange passasjerer som ankommer Trondheim med de ulike skipene.

Tidligere analyser har vist at cruisepassasjerer som reiser med mindre skip skaper mer verdi enn cruisepassasjerer som reiser med store skip.¹ Dette har vi undersøkt om stemmer for anløpene i Trondheim. Som vist i tabellen nederst til høyre er verdiskapingseffektene for små- og mellomstore cruiseskip på 730 kroner per passasjer, mens tallet er 540 kroner for store cruiseskip. Dersom vi ser på sysselsetting finner vi at små og mellomstore cruiseskip la grunnlag for om lag 82 sysselsatte per 100 000 passasjerer i Trondheim, mens tilsvarende tall for store cruiseskip er 65 sysselsatte i 2023.

Det er imidlertid viktig å påpeke usikkerheten tilknyttet forbrukstall for passasjerer for små- og mellomstore skip i denne analysen. Som nevnt har vi mottatt flere svar fra passasjerer på store cruiseskip. Resultatene per passasjer for små- og mellomstore skip i tabellen til høyre drives i hovedsak av rederienes forbruk og ikke passasjerenes. Alt annet likt innebærer dette at det er mer gunstig for Trondheimsregionen å tiltrekke seg mindre cruiseskip. Dette må likevel avveies mot usikkerheten tilknyttet forbruket til passasjerer på små- og mellomstore skip, samt det betydelig større antall passasjerer som ankommer regionen med store cruiseskip.

Verdiskapings- og sysselsettingseffekter som følger av cruisetrafikken i Trondheim. Verdiskaping i millioner kroner. Kilde: Menon Economics



Verdiskapingseffekter per passasjer som går i land og sysselsettingseffekter per 100 000 passasjerer som følger av cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim. Verdiskaping i millioner kroner. Kilde: Menon Economics

	Små og mellomstore cruiseskip	Store cruiseskip
Verdiskaping per passasjer	730 kroner	540 kroner
Sysselsetting per 100 000 passasjerer	82	65

1. Innovasjon Norge (2019). Tilgjengelig [her](#)

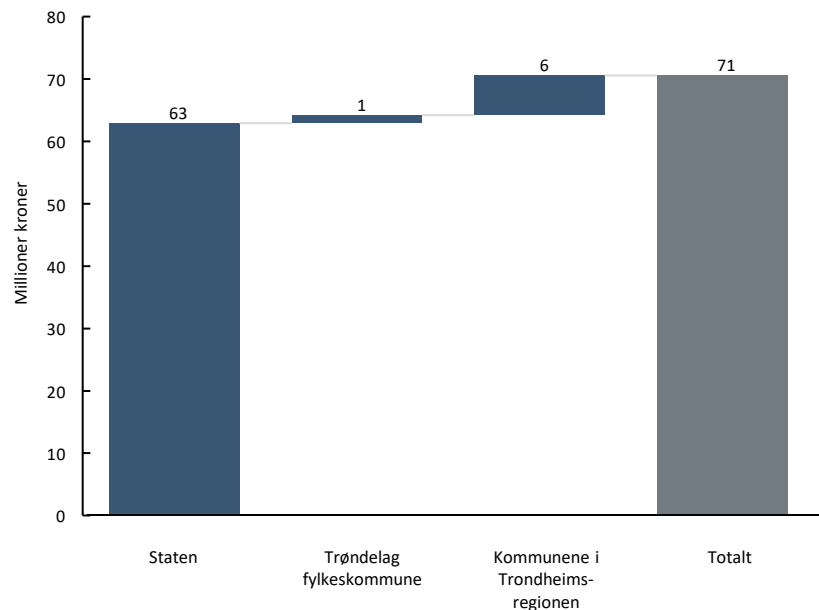
Rederienes og passasjerenes forbruk genererer om lag 71 millioner kroner i skatteinntekter

All økonomisk aktivitet bidrar til skatteinntekter. Skatteinntektene legger grunnlaget for velferdsproduksjon i både stat, fylke og kommune. Dette er også tilfelle for cruise- og kystrutetrafikken i Trondheim. Basert på det estimerte forbruket til passasjerene og rederiene utgjør de estimerte samlede skatteeffekter 71 millioner kroner per år. Denne skatteeffekten inkluderer både direkte og indirekte ringvirkningseffekter.

Som vist i figuren til høyre fordeler vi skatteeffektene på det som tilfaller staten, fylket og kommunen. Omkring 63 millioner kroner går til staten, 1,3 millioner kroner til Trøndelag fylkeskommune og 6,3 millioner kroner til kommunene i Trondheimsregionen. Til tross for at majoriteten av skatteinntektene tilfaller staten, undervurderer det i noen grad aktivitetens betydning for både Trondheimsregionens og Trøndelag fylkes finanser. Ettersom store deler av statsbudsjettet benyttes til å finansiere kommuner, vil noe av denne summen tilfalle fylket og kommunen indirekte.

Brorparten av skatteinntektene, om lag 47 millioner kroner, er tilknyttet rederienes forbruk. De resterende 23 millioner skattekrone er tilknyttet passasjerenes forbruk. I tillegg vil mannskapets forbruk understøtte mellom 150 000 og 600 000 kroner i skatteinntekter.

Skatteinntekter til staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene i Trondheimsregionen som følge av rederienes og passasjerenes forbruk. Kilde: Menon Economics





5



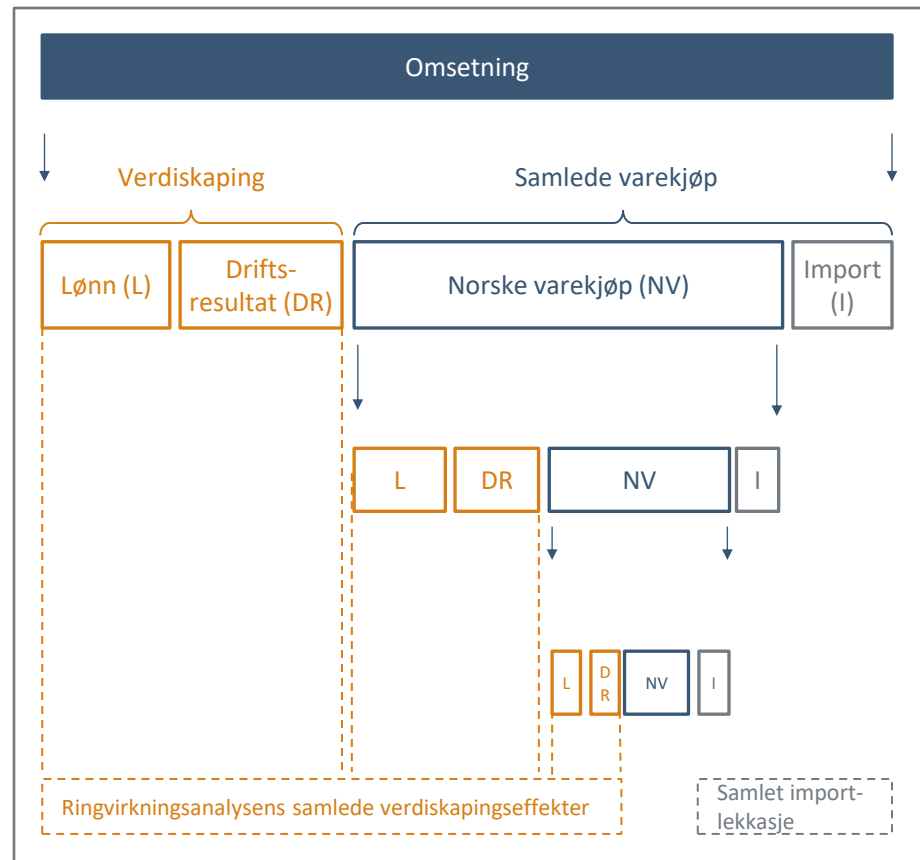
Vedlegg

Vedlegg A: Bakgrunn for ringvirkningsanalysen

Denne analysen tar utgangspunkt i en ringvirkningsanalyse. For å gi leseren en forståelse av denne analysen og våre beregninger vil vi gi en kort introduksjon til ringvirkningsanalyser.

Når bedrifter driver virksomhet har dette effekter på etterspørselen hos en rekke bedrifter i ulike næringer. Dette skjer gjennom at bedriften etterspør leveranser fra andre næringer. Aktivitet vil altså medføre økt produksjon hos både direkte leverandører og hos underleverandører. Dette vil i sin tur påvirke etterspørselen hos enda flere bedrifter lenger nede i verdikjeden. Investeringene vil således understøtte både verdiskaping og sysselsetting hos en lang rekke bedrifter. Det er dette vi kaller ringvirkninger.

For hver bedrift i hele verdikjeden kan vi dele opp omsetning i fire ulike kategorier: norske varekjøp, utenlandske varekjøp, driftsresultat og lønnskostnader. Summen av de to sistnevnte utgjør det som kalles verdiskaping, mens norske varekjøp danner omsetning for bedriftene i neste ledd av verdikjeden. Figuren til høyre illustrerer hvordan en investering har effekter for hele verdikjeden. Summen av de oransje boksene i alle ledd utgjør de samlede verdiskapingseffektene.



Vedlegg A: Bakgrunn for ringvirkningsanalysen

Endring i etterspørsel fra enten en næring eller som følge av et prosjekt eller en infrastrukturinvestering vil således påvirke norsk næringsliv og skatteinnngang. Vi har modellert disse effektene ved å beregne størrelsen på investerings- og driftskostnadene og deres effekter på sysselsetting med bakgrunn i SSBs kryssløpsmatrise.

SSBs kryssløpsmatrise viser omfanget av leveranser, sysselsetting, skatter og avgifter, samt import og eksport i 64 NACE-næringer. Det er dette som danner grunnlag for modellen vår. Beregningene starter ved at vi plasserer det samlede forbruket til både rederier og passasjerer inn i den næringskategorien den hører hjemme i i modellen. Modellen beregner med utgangspunkt i dette verdiskapings- og sysselsettingseffekter. For å fremstille varene og tjenestene som bedriftene produserer, må de kjøpe varer og tjenester fra andre bedrifter i Norge, samt importere. SSBs kryssløpsmatrise viser gjennomsnittlig import fra hver næring, samt en oversikt over leveranser mellom de 64 ulike næringene i statistikken. Med bakgrunn i dette kan vi beregne impulsen bakover i verdikjeden. Ut av modellen får vi dermed gjennomsnittlig sysselsetting og verdiskaping fra alle næringer i Norge. For hvert ledd i verdikjeden blir impulsen stadig mindre. Vi beregner impulsen i uendelige ledd bakover, samtidig som betydningen av de bakerste leddene er tilnærmet null.

Viktige analysebegreper

Verdiskaping er den merverdien bedriften skaper, altså selskapets bruttoprodukt. Verdiskaping måles som driftsresultat pluss lønnskostnader.

Ringvirkninger er en beregning av hvordan en etterspørsels-impuls fra en næring fordeler seg utover resten av økonomien gjennom kjøp fra underleverandører i flere ledd.

Kryssløp er en oversikt over alle næringers kjøp fra andre næringer på nasjonalt plan.

Det er viktig å være oppmerksom på at en ringvirkningsanalyse er en såkalt bruttoanalyse. Bruttoverdiskaping er høyere enn netto verdiskaping. Bruttoverdiskaping inkluderer verdiskapingen som kommer som følge av aktiviteten rundt forbruket, men den sier ikke noe om den alternative anvendelsen av arbeidskraft eller kapital. Hvis det er mangel på arbeidskraft vil en del av sysselsettingseffektene man kommer frem til i en ringvirkningsanalyse bli hentet fra andre næringer, og fører dermed ikke til en økning i samlet norsk sysselsetting.

Vedlegg A: Bakgrunn for ringvirkningsanalysen

Som det ses i figuren til høyre er det en rekke effekter som kan forventes i etterkant av en økning i økonomisk aktivitet. Mens vi tidligere har diskutert de direkte og indirekte effekter, tar modellen ikke inn over seg induuerte og katalytiske effekter.

- **Induserte effekter:** De induerte effektene oppstår i dette tilfellet gjennom konsumet til de direkte og de indirekte ansatte. Konsumet skaper ny etterspørsel, som igjen vil bidra til sysselsetting og verdiskaping. I denne rapporten har vi valgt å ikke inkludere disse effekter. Dette skyldes at konsumeffekter i hovedsak genereres av nettoeffekter. Ettersom vi ikke eksplisitt har kvantifisert nettoeffekter i denne rapporten er de induerte konsumeffekter holdt utenfor.
- **Katalytiske effekter:** De katalytiske effektene er dynamiske effekter som det ikke går an å estimere ved hjelp av kryssløps-beregninger. Klassiske relevante eksempler på katalytiske effekter er klyngedannelse og kunnskapseksternaliteter. Dette kan igjen påvirke det lokale næringslivet. Med andre ord kan de samlede effektene potensielt bli mye større enn hva som skisseres som sysselsettingseffekter i denne rapporten.

Typen av effekter som analyseres i forbindelse med økt økonomisk aktivitet.

Kilde: Menon Economics

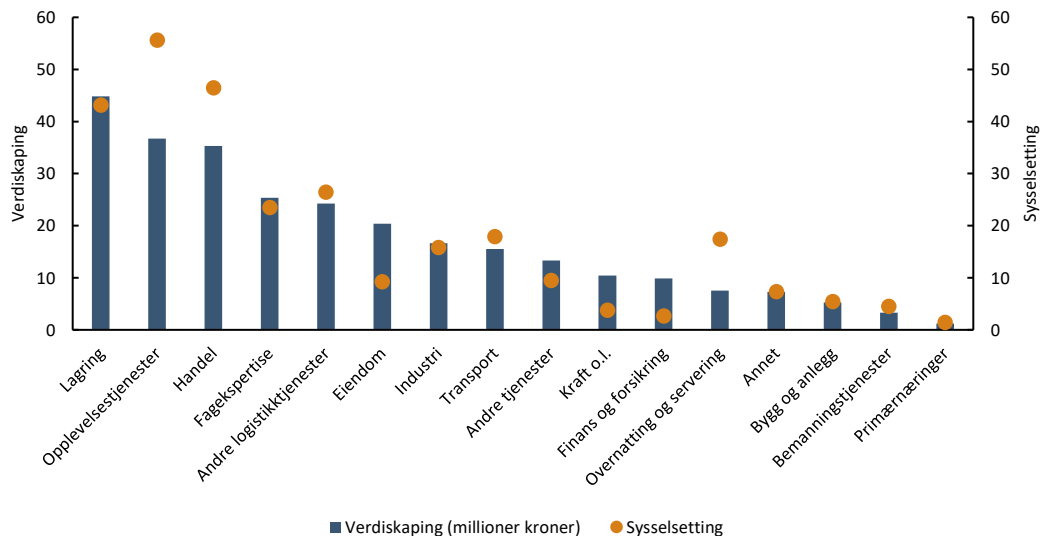


Vedlegg A: Ringvirkningseffektene fordelt på bransje

Figuren til høyre illustrerer samlede verdiskapings- og sysselsettingseffekter som følger av både rederienes og passasjerenes forbruk i Trondheim. Figuren viser ringvirkningsresultatene gruppert etter næringene verdiskapingen og sysselsettingen finner sted (direkte effekter) og de næringene som effektene tilfaller indirekte.

Vi finner at det er aktiviteten ved tilknyttet lagring som er den største næringsaktiviteten. Dette henger sammen med kyststrutefartøyenes aktivitet i Trondheim. Videre tilfaller også store deler av verdiskapings- og sysselsettingseffektene aktiviteter knyttet til opplevelser og handel. Aktivitetene påvirker også en rekke andre næringer gjennom deres handel lenger nedover verdikjeden, både i Trondheim og andre steder i Norge.

Direkte og indirekte ringvirkningseffekter av både rederienes og passasjerenes forbruk, fordelt på bransje.
Kilde: Menon Economics¹



1. Inkluderer ringvirkningseffekter av mannskapets forbruk i et optimistisk scenario.

Vedlegg B: Om spørreundersøkelsen til cruise- og kystrutepassasjerer og mannskap

Menon Economics har på vegne av Trondheim Havn gjennomført en spørreundersøkelse blant passasjerer og mannskap som anløp Trondheim Havn med cruiseskip og kystrutefartøy i tidsrommet juni og juli 2024. Formålet med spørreundersøkelsen har vært å kartlegge forbruket til passasjerene og mannskapet i Trondheim, på ulike forbrukskategorier. I tillegg til forbruket har vi også kartlagt hvilke aktiviteter passasjerene har deltatt på, og deres ønske om Trondheim-retur.

Spørreundersøkelsen er gjennomført fysisk ved at passasjerene fyller ut et skjema som personer i Trondheim Guide har utdelt ved cruisekaiene. Spørreundersøkelsen ble gjennomført på passasjerer ved henholdsvis 8 cruiseanløp og 2 kystruteanløp. Totalt sett har vi mottatt henholdsvis 344 og 57 svar fra kystrute- og cruisepassasjerer.

Oversikt over anløp og respondenter i vårt datagrunnlag

Dato	Skipsnavn	Type	Respondenter
20.06.2024	Renaissance	Cruise	20
23.06.2024	AIDAperla	Cruise	50
24.06.2024	Sky Princess	Cruise	92
25.06.2024	Caribbean Princess	Cruise	44
26.06.2024	Norwegian Star	Cruise	29
27.06.2024	Aurora	Cruise	40
29.06.2024	Mein Schiff 4	Cruise	54
03.07.2024	Silverdawn	Cruise	15
30.06.2024	Hurtigruten Nordkapp	Kystruten	31
01.07.2024	Havila Castor	Kystruten	26

Vedlegg C: Rederienes betaling av avgifter forbundet med anløp i Trondheim

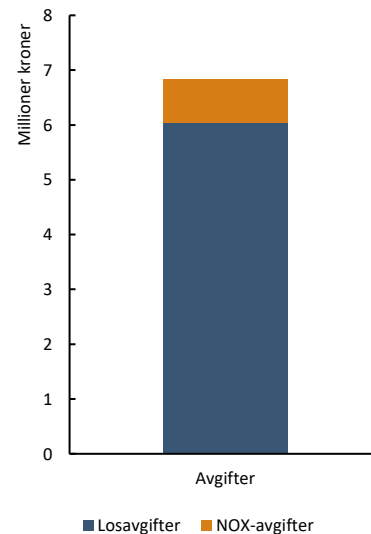
Rederiene som anløper Trondheim (og andre havner) betaler både losings- og beredskapsavgift, samt NOX-avgift til NOX-fondet. De totale avgiftene for los og NOX-utslipp beregner vi til å utgjøre om lag 6,8 millioner kroner i 2023.

Losingsavgiften betaler per time for å ha los ombord, og varierer med skipets størrelse. Losberedskapsavgiften dekker kostnadene Kystverket har for å opprettholde denne beredskapen. Hurtigruten og Havila betaler ikke losingsavgift, da deres navigatører har farledsbevis, men betaler heller en årsavgift basert på deres Environmental Performance Index (EPI). Kystrutefartøyene hadde i 2023 tilstrekkelig høy EPI, og fikk dermed fritak også for årsavgiften. Ifølge Kystverket betalte cruiserederiene om lag 6 millioner kroner i losingsavgifter i 2023, tilsvarende 56 000 kroner per anløp, knyttet til anløpene i Trondheim. Til sammenligning betalte cruiserederiene i Bergen i 2018 om lag 2 100 kroner per anløp.

Cruiserederiene betaler også NOX-avgift basert på utslipp generert under seilasen. Vi fokuserer her kun på utslipp generert i Trondheim havn. Cruiseskipene bruker generatorer for å opprettholde drift i ulike systemer ombord. Disse går gjerne på marin diesel og genererer derfor utslipp ved forbrenning. Mengden utslipp varierer, avhengig av skipets størrelse og hvorvidt skipet er utstyrt med Selective Catalytic Reduction (SCR) for rensing av avgasser. Basert på anløpslister fra Trondheim Havn og informasjon fra Clarksons World Fleet Register, beregner vi at skipene i Trondheim i 2023 hadde utslipp på ca. 71 tonn NOX-gasser, som tilsvarer om lag 785 000 kroner i avgifter til NOX-fondet. Dette gir en gjennomsnittlig NOX-avgift per anløp på om lag 7 300 kroner i 2023.

Kystrutens fartøy benytter landstrøm i Trondheim, og genererer derfor ikke betaling av NOX-avgift for tiden brukt i Trondheim havn.

Cruiserederienes betaling av los- og andre avgifter knyttet til anløp i Trondheim i 2023.
Kilde: Kystverket og NOX-fondet



Vedlegg D: Fremtidige reiser til Trondheim

For å forstå potensialet for fremtidig reisemønster til Trondheim, spurte vi cruise- og kystrutepassasjerene om sannsynligheten for at de vil returnere til byen. Å vurdere denne sannsynligheten er nyttig, både fordi det gir innsikt i folks tilknytning til Trondheim, i tillegg til faktorer som kan påvirke deres beslutning om å reise tilbake. Dette kan være verdifull opplysning for Trondheim Havn, reiselivsnæringen og andre interessenter som ønsker å fremme Trondheim som reisemål og videreutvikle tilbud og infrastruktur tilpasset besøkendes behov og preferanser.

Slik figuren til høyre viser, ser vi at over 60 prosent av både cruise- og kystrutepassasjerene oppgir det som svært eller noe sannsynlig at de ønsker å besøke Trondheim ved et senere tidspunkt. Vi ser samtidig at 35 prosent av cruisepassasjerene ser på det som usannsynlig at de vil returnere til byen, mens kun 18 prosent av kystrutepassasjerene ser det samme.

Svar på spørsmålet «Hvor sannsynlig er det at du kommer tilbake til Trondheim i fremtiden?», fordelt på cruise- og kystrutepassasjerer sine svar. Kilde: Menon Economics

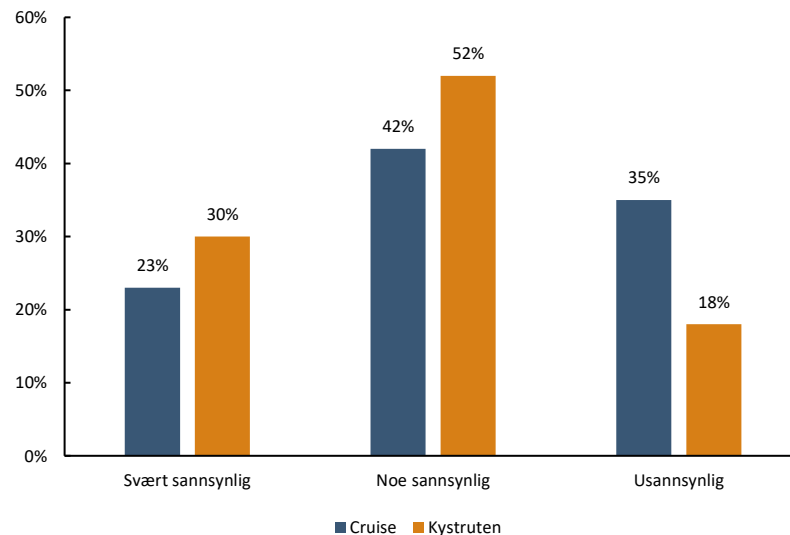




Foto: Felix Seifert/Trondheim Havn



Av Maren Basso, Jonas Erraia og Henrik Motrøen Foseid