

Sammendrag

Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser

TØI rapport 2019
Forfatter: Petter Dybedal
Oslo 2019 45 sider

En gjennomgang av 10 ulike analyser av cruiseturisters forbruk i land i Norge i perioden 2005 – 2018 viser til dels ulike resultater. På nasjonalt nivå (tre undersøkelser) er det beregnet at de cruiseturistene som går i land i gjennomsnitt legger igjen fra 542 kroner til 952 kroner per landbesøk. En undersøkelse i Bergen viser i alt fire estimater på mellom 272 og 581 kroner, mens to andre Bergensundersøkelser viser henholdsvis 670 og 769 kroner per landbesøk. To undersøkelser i Oslo viser fra 457 kroner til 672 kroner (alle beløp er omregnet til 2018-priser).

Ulikheter i utvalgsprosedyre, representativitet (utvalgsskjevheter og stratifisering/vektning av materialet), samt i spørsmålsstillinger og i innsamlingsmetode, er faktorer som i vesentlig grad bidrar til at resultatene spriker. Ulik behandling av forbruk i land knyttet til ekskursjoner og liknende kjøpt ombord bidrar også til forskjeller. For noen av undersøkelsen kan det argumenteres for at resultatene kan være underestimerte, og for noen at de kan være overestimerte. Et problem er at undersøkelsene i varierende grad diskuterer og/eller dokumenterer metodevalg, representativitet og ulike forutsetninger som er gjort. Dette vanskeliggjør i mange tilfeller direkte sammenlikning, og begrenser mulighetene til å vurdere hvilke estimater som er mest til å stole på. Nasjonale undersøkelser gir grunn for å anta et forbruk på mellom 600 og 800 kroner, mens undersøkelser fra Oslo og Bergen kan indikere at dette er et litt for høyt gjennomsnitt for alle havner. Samlet sett vil vi anslå at gjennomsnittlig forbruk per landbesøk for en cruiseturist (i 2018-priser) ligger mellom 600 og 700 kroner for norske cruisehavner. Forbruket vil kunne variere mye fra havn til havn.

Innledning

Den til tider svært raske veksten i cruisetrafikken i Norge siden årtusensskiftet, har blant annet reist spørsmål om hvor mye cruiseturister bidrar med økonomisk gjennom kjøp av varer og tjenester når de er på landbesøk.

Ulike undersøkelser som har vært gjennomført i Norge fra 2005 og fram til i dag gir litt ulike svar på dette.

Denne rapporten tar for seg 10 undersøkelser (tabell I) om cruisetrafikk i Norge.

Hovedformålet er å sammenlikne resultater og så langt det er mulig besvare spørsmålet om hvor mye cruiseturister legger igjen av penger i land. I denne sammenheng er det viktig å få fram hvordan ulikheter i anvendte metoder, definisjoner og begreper kan forklare ulikheter i resultater.

Tre undersøkelser (2005, 2010 og 2014) er nasjonale, de øvrige er destinasjonsspesifikke (Bergen 2011/12, 2017 og 2018, Oslo 2006 og 2012, Geiranger/Flåm 2015 og Lofoten 2005). Alle undersøkelsene tar utgangspunkt i å kartlegge hvor mye hver enkelt cruiseturist bruker i løpet av et landbesøk. De fleste undersøkelsene anvender dette til å beregne hvor mye cruiseturistene legger igjen totalt.

Tabell S.I Undersøkelser av cruiseturisters forbruk i Norge mellom 2005 og 2018

Institusjon	År og sted	Tittel publikasjon	Merknader
Transportøkonomisk institutt (TØI)	2005 Oslo, Bergen, Tromsø	Utenlandske turistenes forbruk i Norge 2005	Rapport utarbeidet for Innovasjon Norge. Cruiseturister i Oslo, Bergen, Tromsø
Poseidon Consulting	2005 Lofoten	Cruiseundersøkelse i Lofoten	Kartlegging av cruiseturisters forbruk i Lofoten, med utgangspunkt i anløp i Leknes havn
Horwath Consulting/TØI	2006 Oslo	Analyse av cruiseturismens betydning for Oslo	Oppdrag for Oslo kommune. Del av rapporten omfatter cruiseturisters forbruk
Grontmij/Carl Bro 2010	2010 Norge	Gjesteundersøkelse for cruiseturisme	Rapport for Næringsdepartementet Hovedfokus på cruiseturistenes forbruk
Universitetet i Bergen, Universitetet i Stavanger	2010-2012 Bergen	Belly full, purse closed. Cruise line passengers' expenditures.	Vitenskapelig artikkel i Tourism Management Perspectives.
G.P. Wild 2012	2012 Oslo	Cruiseundersøkelse i Oslo 2012	Upublisert rapport for VisitOSLO,
Innovasjon Norge	2014 Norge	Turistundersøkelsen – Cruise sommeren 2014	Nasjonal undersøkelse, omfatter et eget kapittel om forbrukstall
Transportøkonomisk institutt (TØI)	2016 Aurland Geiranger	Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling	Rapport utarbeidet for Nærøfjorden Verdsarvpark/RFF Vestlandet.
SNF/NHH 2019	2017 Bergen, Flåm	Foreløpig upublisert	Del av prosjektet «Sustainable cruises»
Menon 85/2018	2018 Bergen	Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen	Rapport for Maritime Bergen, Bergen Næringsråd og Bergen Reiselivslag.

Hovedutfordringer og metodevalg

Ved måling av forbruk per cruiseturist per landbesøk (eller per cruise), er opplysninger fra cruiseturisten selv gjennom utvalgsundersøkelser normalt en nødvendighet. Alle undersøkelsene vi sammenlikner i denne rapporten har anvendt en slik innsamling som grunnlag, mens noen få har komplettert slike data med informasjon fra foretak som selger varer og tjenester til cruiseturister.

Det å få mest mulig korrekte data i forbruksundersøkelser byr på en del utfordringer. Kvaliteten på dataene i spørreundersøkelsen avhenger av hvordan spørsmålene om forbruk er utformet og hvor presist cruiseturistene er i stand til å oppgi sitt forbruk. Det kan være vanskelig nok å på stående fot huske sitt eget forbruk (eventuelt anslå hvor mye man tror man skal bruke), dessuten er de fleste en del av reisefølge hvor flere kan ha betalt deler av utgiftene for alle, noen kan ha betalt bare for seg selv, osv.

I sju av undersøkelsene er spørsmålene om forbruk utfylt etter landbesøket, ved ombordstigning eller på annet tidspunkt etter besøket. I tre av undersøkelsene (to i Bergen samt i Geiranger/Flåm) har cruiseturistene fylt ut skjemaet i løpet av oppholdet i land. Denne innsamlingsmetoden innebærer at turistene delvis må anslå hva de vil komme til å bruke, noe som sannsynligvis gir mindre presise angivelser, særlig når man skal spesifisere forbruket på typer av varer og tjenester.

I de fleste undersøkelsene har man i spørreskjemaet med et eget spørsmål om «totalt forbruk», i tillegg til spørsmål om forbruk til ulike typer av varer og tjenester. Dette gir muligheten til en kontroll mot summen av oppgitte enkeltbeløp, og man får registrert et tall for totalt forbruk selv om respondenten ikke kan eller vil oppgi forbruk på hver kategori.

På den annen side får man et tolkningsproblem dersom summen ikke stemmer, og dette er løst på ulikt vis i de undersøkelsene det gjelder.

Et annet hovedelement er om de man spør er representative for alle cruiseturistene. Et viktig representativitetskriterium er at alle har samme sannsynlighet for å komme med i utvalget. Innsamling ved ombordstigning (eventuelt på buss på vei til ombordstigning) fyller langt på vei dette representativitetskriteriet, men det kan oppstå skjevheter ved opphopning av passasjerer som er lenge i land og går om bord like før avgang – disse vil dermed kunne være underrepresentert i utvalget.

Representativitetsproblemet antas å være større ved å foreta innsamling blant cruiseturister man påtreffer på land. Generelt vil de som oppholder seg lengst i et område (og sannsynligvis bruker mest penger) ha størst sannsynlighet for å bli spurt om å være med i en undersøkelse, men på den andre siden har de som velger å dra på ekskursioner eller i stor grad besøker butikker, restauranter og museer mindre sannsynlighet for å treffe på intervjuere. Det kan fort bli slik at de som bare rusler rundt uten å handle varer eller tjenester har størst sannsynlighet – per tidsenhet – for å komme med i utvalget.

Manglende representativitet i form av skjeve fordelinger etter nasjonalitet er korrigerert i noen av rapportene (man kjenner som regel fordelingen på nasjonalitet for alle cruiseturister som besøker destinasjonen), men utover dette er representativitetsspørsmålet i de fleste rapportene «løst» ved at man antar at utvelgelsen av dager, skip, steder osv. er gjort slik at man har fått et «mest mulig representativt utvalg».

I de fleste rapportene gis det informasjon om hvordan man er kommet fram til resultatene, men det er få rapporter som drøfter mulige metodiske svakheter og konsekvenser av disse i form av feil eller usikkerhetsmarginer i resultatene.

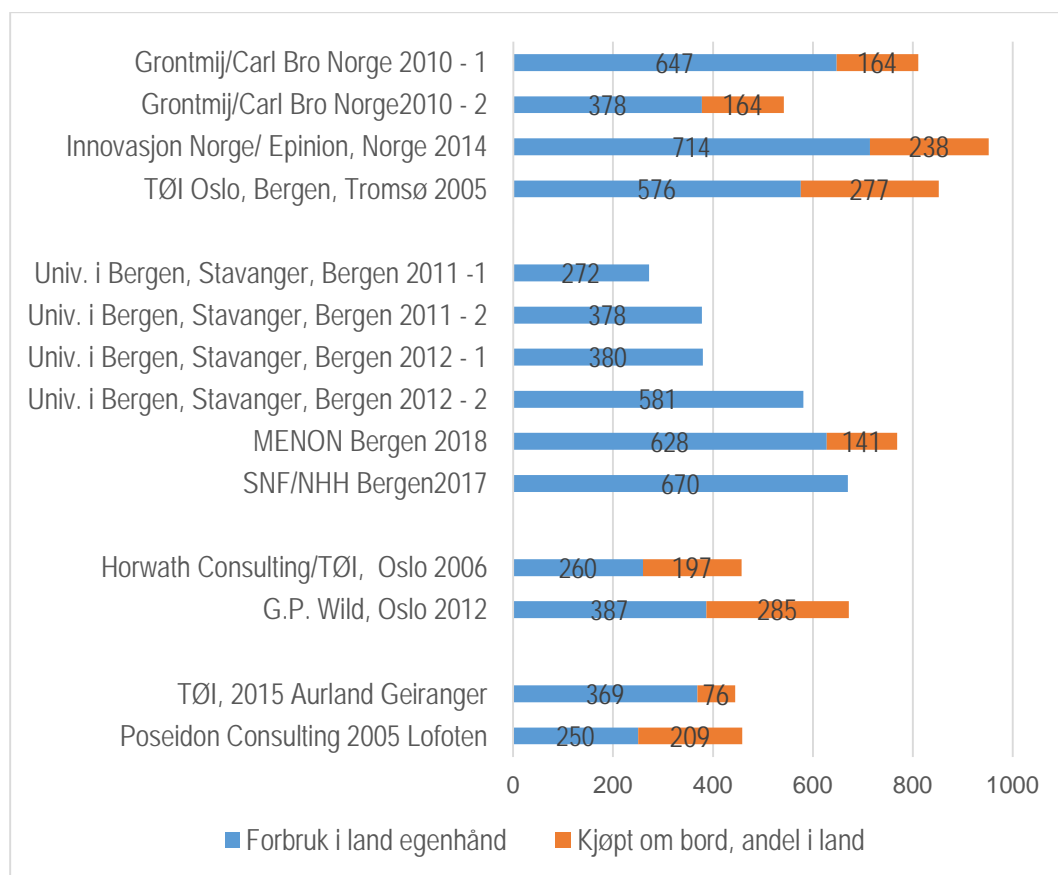
Resultater dagsforbruk

Det er viktig å presisere hva man sammenlikner. De fleste rapportene viser *beregnet dagsforbruk i land per passasjer som har vært i land*, men ut fra litt ulike metoder og forutsetninger. De forskjellige rapportene gir stort sett tilstrekkelig informasjon til at vi kan stille opp sammenliknbare tall, både for forbruk på egenhånd og for kjøp av ekskursioner og andre aktiviteter fra rederiet. For kjøp av ekskursioner og aktiviteter om bord har vi for eksempel forutsatt (og fratrukket) en provisjonsandel på 50 prosent for rederiet i alle undersøkelser hvor tall for dette forbruket er oppgitt.

For å kunne sammenlikne tallene har vi oppjustert alle estimater til 2018-verdi ved hjelp av Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks (KPI).

Direkte sammenlikninger kan gjøres på nasjonalt nivå (tre undersøkelser), i Bergen (tre undersøkelser og i Oslo (to undersøkelser).

I figur 1 vises tall som anses som sammenliknbare i den forstand at de viser *beregnet dagsforbruk i land per passasjer som har vært i land*. Tall for dagsforbruk i land på egenhånd finnes i alle undersøkelsene, mens tall for forbruk i land knyttet til ekskursioner etc. som er forhåndskjøpt om bord er ikke oppgitt (eller kan ikke utledes) i to av Bergensundersøkelsene.



Figur S.I Cruiseturisters forbruk i land. Forbruk i land på egenhånd, og kjøp av ekskursjoner og andre aktiviteter om bord¹. Kroner i 2018-priser (konsumprisindeksen).

Nasjonale undersøkelser

Det laveste anslaget på 378 kroner (Grontmij/Carl Bro 2010) er basert på oppgitt forbruk i land samme dag. Anløp i Bergen og Oslo er betydelig underrepresentert i materialet, noe vi vil anta gir underestimering av forbruket. Man har imidlertid som hovedresultat valgt et estimat på 647 kroner, basert på informasjon om forventet forbruk i land på hele cruiset og forventet antall landbesøk i løpet av cruiset for hver respondent. Slik sett har man fått eliminert problemet med underrepresentasjon av anløp i Oslo og Bergen. Forbruk ekskursjoner kjøpt om bord er beregnet til 164 kroner (andel i land). Totalt forbruk i land (2018-priser) er henholdsvis 542 og 811 kroner i de to beregningsmåtene. Ingen av tallene er vektet, man har kun stolt på at valget av skip og anløpssteder har gitt et representativt utvalg av cruiseturister.

Innovasjon Norges anslag (2014) er høyere enn det høyeste alternativet til Grontmij/Carl Bro. Utgifter i land eksklusive ekskursjoner kjøpt om bord er beregnet til 714 kroner (2018-priser). Tallet er vektet ut fra nasjonalitet og type havn, og etter antallet landbesøk per respondent i løpet av hele cruiset. Forbruk ekskursjoner kjøpt om bord er beregnet til 238 kr (det som går til virksomheter i land). Totalt forbruk (som tilfaller virksomheter i land) er

¹ Gjennomsnitt for alle som har vært i land. Tall for det som er kjøpt om bord er fratrukket en rederiprosisjon på 50 prosent.

beregnet til 952 kroner i 2018-priser. Dette kan være noe overestimert ettersom man konsekvent har erstattet ubesvarte skjemaer med medianverdien i vedkommende marked.

TØIs undersøkelse fra 2005 omfatter cruiseturister på landbesøk i Oslo, Bergen og Tromsø, og gir et anslag på 576 kroner for forbruk på egenhånd. Utgifter til ekskursjon, kjøpt om bord, er beregnet til 277 kroner. Til sammen gir dette et forbruk i land på 852 kroner. Tromsø og Bergen er underrepresenterte i materialet og tall fra distriktshavner mangler, dessuten bidrar manglende stratifisering og vektning til at disse anslagene er nokså usikre som estimater på nasjonalt nivå.

Ved alle tre undersøkelsene er forbruksdata samlet inn i etterkant av landbesøket, men Grontmij/Carl Bro har altså valgt å legge hovedvekten på respondentenes tall for antatt forbruk hele cruiset.

Sammenholdt gir disse tre undersøkelsene indikasjoner på at det reelle forbruket kan ligge mellom 600 og 800 kroner, hvis vi antar at Innovasjon Norge sin undersøkelse i noen grad overestimerer forbruket.

Undersøkelsene i Bergen

Den ferskeste undersøkelsen (Menon 2018) beregnet et forbruk på 628 kroner per landbesøk, og 141 kroner til ekskursjon per cruiseturist som var i land, til sammen 769 kroner (910 kroner før fratrukk av rederiprovisjon). Materialet er samlet inn i etterkant av landbesøket (elektronisk spørreskjema sendt til passasjerer på utvalgte skip) og omfatter 2 154 respondenter.

Materialet har overvekt av nasjonaliteter med høyt forbruk (særlig amerikanere) mens tyskere og briter (som har det laveste forbruket) er klart underrepresenterte. Materialet er ikke vektet ut fra nasjonalitet. En forenklet korreksjon (foretatt av TØI) ut fra faktisk nasjonalitetsfordeling av cruiseturister i Bergen i 2018, gir et forbruk på ca 602 kroner per dag (i stedet for 769 kroner) inkludert ekskursjoner etc kjøpt ombord. Menon har også beregnet forbruk som inkluderer snuhavnpassasjerers ekstraforbruk til overnatting etc, ut fra samme forutsetninger som overfor gir dette et forbruk i land på 723 kroner per cruiseturist som besøker Bergen.

Tallene fra UiB og UiS for 2011 og 2012 er basert på summen av oppgitt forbruk i spesifiserte kategorier er 272 kroner i 2011 og 380 kroner i 2012. Man oppgir også tall for antatt totalforbruk i løpet av landbesøket (378 kr i 2011, 581 kroner i 2012), men mener at differansen mellom oppgitt totalforbruk og summen av oppgitt forbruk i spesifiserte kategorier er definert som «overestimert forbruk». Etter TØIs vurdering innebærer innsamlingsmetoden («på gaten») en underestimert av forbruket i land fordi de med størst aktivitet (først og fremst ekskursjonsdeltakere) og høyest forbruk har lavere sannsynlighet for å komme med i utvalget enn den som bare «rusler rundt». Det er dessuten ikke spurt om kjøp av ekskursjoner etc gjennom rederiet. Estimaten er ellers relativt usikre på grunn av lavt antall respondenter (375 i 2011 og 576 i 2012).

Tallene fra SNF for Bergen fra 2017 viser om lag 670 kroner i forbruk per cruiseturist som har vært i land (2018-priser). Det er (i likhet med i Larsen et. al. sin undersøkelse) mye usikkerhet knyttet til i hvilken grad ekskursjoner kjøpt om bord er med i dette tallet, og til metode og utvalg (dataene er også her samlet inn i løpet av oppholdet i land). Antallet respondenter er lavt (348).

En sammenfatning av disse resultatene tilsier et forbruk per besøk i land på om lag 600 – 700 kroner. Dette er i hovedsak basert på Menons estimater.

Undersøkelser i Oslo

I undersøkelser som eksplisitt omfatter Oslo, varierer beregnet dagsforbruk i land på egenhånd fra 457 kroner (Horwath/TØI 2006) til 672 kroner (G. P. Wild 2012).

G.P. Wilds estimat (basert på 1 444 respondenter) fordeler seg med 387 kroner til forbruk på egenhånd i land og 285 kroner til ekskursionsjoner. Dataene er ikke vektet etter nasjonalitet eller andre kriterier. Briter er klart overrepresentert i materialet og tyskere underrepresentert, men det er ikke oppgitt forbrukstall etter nasjonalitet.

Horwath/TØI sitt estimat fordeler seg med 260 kroner i land på egenhånd og 197 kroner til ekskursionsjoner. Materialet omfattet 1 742 reisefølger og ble samlet inn ved ombordstigning, kostnadene til ekskursionsjoner ble i hovedsak beregnet ut fra data fra turarrangører i Oslo.

Reliabiliteten i G. P. Wilds undersøkelse er vanskelig å vurdere siden det foreligger lite informasjon om metoder, forutsetninger osv. Holdbarheten antas å svekkes av de store skjevhetene i nasjonalitetsfordelingen, mens dataene i Horwath/TØIs undersøkelse er vektet etter nettopp nasjonalitet. Man har dessuten relativt presise data fra leverandører av ekskursionsjoner i land. Alt i alt framstår G. P. Wilds tall som relativt usikre og sannsynligvis overestimerte.

Ut fra disse to undersøkelsene vil vi mene at et forbruk på mellom 500 og 600 kroner er et sannsynlig anslag.

Lofoten og Flåm/Geiranger

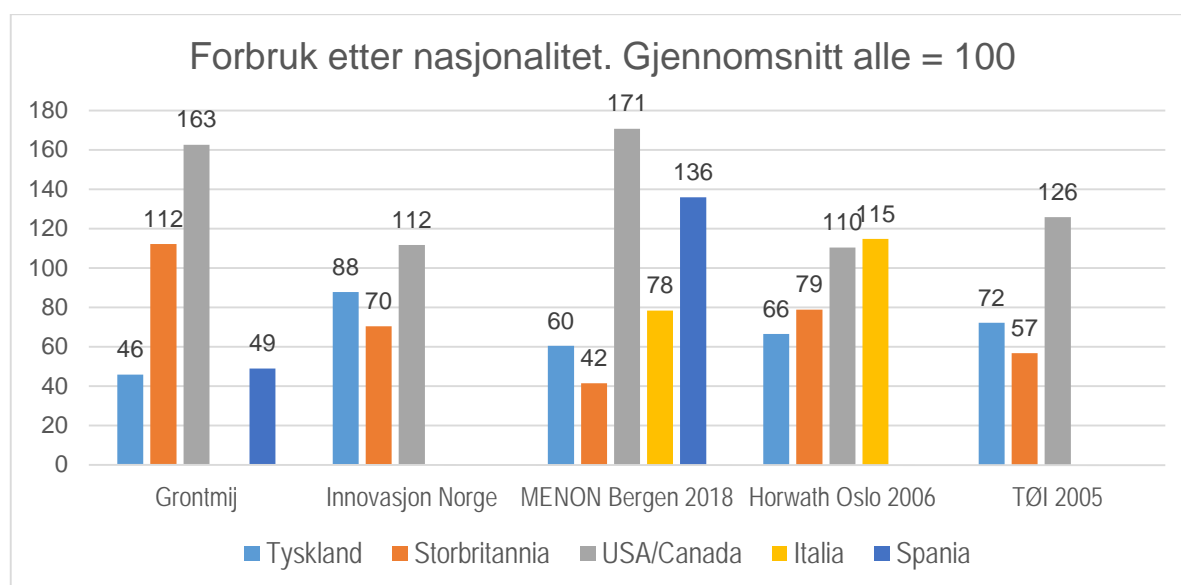
De to siste undersøkelsene i analysen, fra Lofoten i 2005 (Poseidon AS) og fra Flåm/Geiranger 2015 (TØI), viser henholdsvis 250 kroner og 369 kroner for forbruk på egenhånd, og henholdsvis 209 kroner og 76 kroner i forbruk knyttet til ombordkjøpte landaktiviteter. Mens Poseidons beregninger virker relativt plausible, er TØIs undersøkelser beheftet med relativt stor usikkerhet på grunn av få respondenter.

Forbruk etter nasjonalitet

Fem av undersøkelsene oppgir forbrukstall etter passasjerenes nasjonalitet, men det er kun for USA/Canada, Tyskland og Storbritannia alle undersøkelsene oppgir tall. To undersøkelser oppgir også tall for Spania og Italia (figur II).

I alle undersøkelsene har cruiseturister fra USA/Canada høyest forbruk, men det er store forskjeller fra undersøkelse til undersøkelse. I Grontmij/Carl Bro sin undersøkelse fra 2010 og Menons undersøkelse fra Bergen 2018 har turister fra USA/Canada et forbruk som er henholdsvis 63 prosent og 71 prosent høyere enn gjennomsnittet. Tyske og britiske cruiseturisters forbruk ligger stort sett godt under gjennomsnittet.

Det er begrenset hva man kan slutte av denne sammenlikningen, bortsett fra at nordamerikanere har høyt forbruk og tyskere og briter relativt lavt forbruk. Noen av undersøkelsene viser at søreuropeere har et høyt forbruk, men tallene er her ganske varierende. Innovasjon Norge (2014) finner for eksempel at turister fra samlekategorien «Sør-Europa» har 70 prosent høyere forbruk enn gjennomsnittet.



Figur S.II Cruiseturisters forbruk i land etter nasjonalitet, sammenliknet med gjennomsnitt for alle. Indeksert, gjennomsnitt for alle = 100.

Forbruk etter type av varer og tjenester

Inndelingen av vare- og tjenestekategorier er litt ulik fra undersøkelse til undersøkelse, men vi har likevel kunnet stille opp en tilnærmet korrekt sammenlikning av de fem undersøkelsene som har presentert en slik fordeling.

Tabell S.II Fordeling av forbruk på varer og tjenester eksklusive ekskursjoner og liknende kjøpt om bord. Prosent.

	Menon Bergen 2018	Innovasjon Norge 2014 Nasjonal	UiB, UiS 2011 Bergen	UiB, UiS 2012 Bergen	Horwath/TØI Oslo 2006	Snitt alle
Dagligvarer	7	8	7	7	6	7
Varer utover dagligvarer	39	35	18	22	51	34
Restaurant, kafé, nattklubb eller diskotek	22	16	25	26	21	21
Fornøyelse og kultur + aktiviteter kjøpt i land	23	29	25	28	10	24
Lokal transport	7	11	17	14	10	11
Øvrige tjenester	3	2	7	5	2	3
sum	100	100	100	100	100	100

Et gjennomgående trekk – selv om vi her sammenlikner nasjonale undersøkelser med stedsspesifikke – er at de viktigste postene er shopping (varer utover dagligvarer), fornøyer/er/kultur/aktiviteter og forbruk på restauranter, kafeer og liknende. Det er et relativt godt samsvar mellom undersøkelsene, med noen unntak; Osloundersøkelsen i 2006 viste en høy andel for shopping og lav andel til fornøyelse, kultur etc, mens shopping hadde en lavere andel i undersøkelsene i Bergen i 2011 og 2012 enn i de andre undersøkelsene.

Beregning av total cruiserelatert omsetning

Oppblåsing av individuelle forbrukstall til totaltall nasjonalt eller på destinasjonsnivå er gjort i fem av undersøkelsene, stort sett etter samme lest, men med litt ulike oppblåsningsgrunnlag.

På nasjonalt nivå anvendte både Grontmij/Carl Bro og Innovasjon Norge forbrukstall per døgn, et beregnet antall cruisepassasjerer (blant annet basert på tall fra TØI gjesteundersøkelser blant utenlandske turister) og antall landbesøk respondentene oppga å ha hatt på reisen. Førstnevnte inkluderte 126 000 utenlandske hurtigrutepassasjerer i oppblåsningsgrunnlaget og kom fram til 1,9 milliarder kroner i 2010 (2010-priser). Det var 411 000 ordinære cruiseturister i Norge i 2010 (kilde: TØI). Uten hurtigrutereisende ville Grontmij/Carl Bros tall vært i underkant av 1,4 milliarder.

Innovasjon Norge (Epinion AS) regnet ikke hurtigruten som cruise, og beregnet at 2,3 milliarder kroner av cruiseturistenes forbruk tilfalt Norge i 2014 (2014-priser). I rapporten sies det at antallet landbesøk som ligger til grunn i beregningene kan være noe overestimert.

Menon AS beregnet et samlet passasjerforbruk i land på 575 millioner i Bergen i 2018. Denne beregningen tok hensyn til faktisk antall passasjerer om bord i skipene og en antagelse om at 95 prosent av cruisepassasjerene gikk i land. Beløpet inkluderer rederienes provisjon ved salg av ekskursions og aktiviteter i land. Trekker vi fra dette og samtidig korrigerer for skjevhetene i nasjonalitetsfordelingen i utvalget, tilsvarer dette et passasjerrelatert forbruk i land på ca 410 millioner kroner.

Horwath/TØI (Oslo 2006) anslo at cruiseturismens totale betydning for Oslo, basert på forbrukstallene, anslag på mannskapets forbruk og skipets betaling av avgifter, leveranser mm utgjorde 127 millioner kroner. Det ble antatt at antallet passasjerer som gikk i land var 195 000 (95 prosent av 206 000) og at de la igjen 76 millioner kroner i land (2006-priser).

Poseidons rapport (Lofoten 2005) beregnet totaltall gjennom en sammenstilling av forbrukstallene fra passasjerundersøkelsen og oppgitt cruiserelatert omsetning fra 39 bedrifter/organisasjoner. Totalt ble det beregnet at cruisevirksomheten i 2005 (27 000 cruiseturister) genererte 20 millioner kroner i Lofoten, og at Lofotens andel av dette var ca 10 millioner kroner (når man trakk fra rederienes provisjon ved salg av utflukter samt avgifter betalt til staten).

Metodisk sett er disse undersøkelsene relativt like, de tar for eksempel utgangspunkt i det faktiske antallet passasjerer om bord og baserer seg på egeninnsamlede tall for forbruk i land.