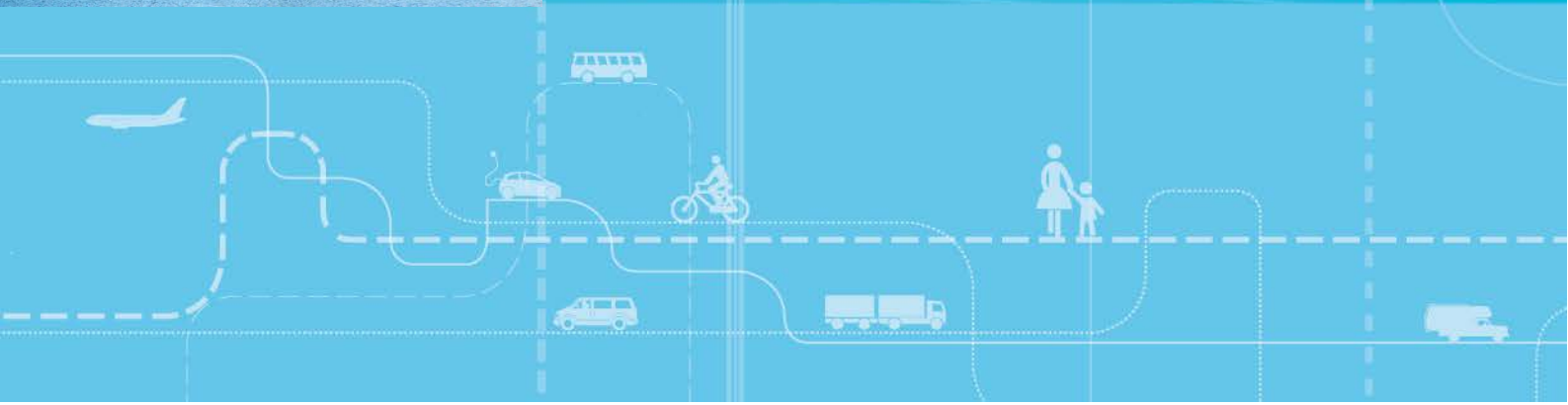


# Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser





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

Petter Dybedal

Forsidebilde: Shutterstock.com

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

<b>Tittel:</b>	Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser	<b>Title:</b>	Cruise tourist expenditures in Norway – comparison of results and methodology in ten surveys
<b>Forfatter:</b>	Petter Dybedal	<b>Author:</b>	Petter Dybedal
<b>Dato:</b>	04.2019	<b>Date:</b>	04.2019
<b>TØI-rapport:</b>	1702/2019	<b>TØI Report:</b>	1702/2019
<b>Sider:</b>	45	<b>Pages:</b>	45
<b>ISSN elektronisk:</b>	2535-5104	<b>ISSN:</b>	2535-5104
<b>ISBN elektronisk:</b>	978-82-480-2240-4	<b>ISBN Electronic:</b>	978-82-480-2240-4
<b>Finansieringskilder:</b>	Regionalt forskningsfond Vestlandet Hordaland fylkeskommune Sogn og Fjordane fylkeskommune Møre og Romsdal fylkeskommune	<b>Financed by:</b>	Regional Research Fund Western Norway, Hordaland, Sogn og Fjordane and Møre og Romsdal county municipalities
<b>Prosjekt:</b>	4426 – Sustainable cruises	<b>Project:</b>	4426 – Sustainable cruises
<b>Prosjektleder:</b>	Petter Dybedal	<b>Project Manager:</b>	Petter Dybedal
<b>Kvalitetsansvarlig:</b>	Frants Gundersen	<b>Quality Manager:</b>	Frants Gundersen
<b>Fagfelt:</b>	Reiseliv	<b>Research Area:</b>	Tourism
<b>Emneord:</b>	Cruise, turistforbruk, reiseliv, Norge	<b>Keyword(s):</b>	Cruise Tourism, tourists' expenditures, Norway

#### Sammendrag:

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 (i 2018-priser) fra 542 kroner til 952 kroner per landbesøk. Undersøkelser i Bergen viser fra 272 til 769 kroner og i Oslo fra 457 til 672 kroner. Ulikheter i utvalgsprosedyre, representativitet og innsamlingsmetode bidrar i vesentlig grad til at resultatene spriker. Ulik behandling av forbruk i land knyttet til ekskursjoner og liknende kjøpt ombord bidrar også til forskjeller. For noen av undersøkelsene kan det argumenteres for at resultatene kan være underestimerte, og for noen at de kan være overestimerte. Siden undersøkelsene i nokså varierende grad dokumenterer metodevalg, representativitet og ulike forutsetninger som er gjort, vanskeliggjøres direkte sammenlikning. Rapporten anslår likevel et forbruk per landbesøk per cruiseturist (i 2018-priser) på 600 - 700 kroner i gjennomsnitt for norske cruisehavner

#### Summary:

Ten different analyses (undertaken between 2005 and 2018) of cruise tourists' expenditures in Norway show a variety of estimates. On national level (three surveys), estimates vary between NOK 542 and NOK 952 per shore visit per tourist. Surveys in Bergen show estimates between NOK 272 and NOK 769, while surveys in Oslo show estimates from NOK 457 to NOK 672. Differences in the selection procedure, representativeness and collection method, as well as different approaches to consumption related to excursions purchased directly from the cruise line, contribute significantly to differences in results. It can be argued that in some surveys consumption is underestimated and in some overestimated. Inadequate documentation of methodology, representativeness and assumptions that are made, however, imply that direct comparison in many cases is difficult. The report still concludes that 600 – 700 NOK per cruise passenger per shore visit is a reasonable estimate for Norwegian cruise ports.

**Language of report:** Norwegian

Transportøkonomisk Institutt  
Gautstadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gautstadalleen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Denne rapporten er en del av prosjektet «Sustainable cruises – Understanding and Optimizing People, Planet and Profit». Prosjektet er finansiert av Regionalt forskningsfond (RFF) Vestlandet, Hordaland fylkeskommune (prosjektansvarlig), Sogn og Fjordane fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Prosjektet har vært ledet av Vestlandsforskning, med Universitetet i Stavanger, Stiftelsen for Samfunns- og næringslivsforskning (SNF) og Transportøkonomisk institutt som faglige partnere.

Cruiseturismen i Norge har hatt en sterk vekst de siste 25 årene, og det har vært et visst fokus på hvor mye cruiseturister bidrar med økonomisk for landbaserte foretak..

Hovedtema i denne rapporten er hva ulike undersøkelser som har vært gjennomført i Norge sier om cruiseturistenes forbruk, og hvilke slutninger man kan trekke av de ulike estimatene i lys av de metodene som er anvendt.

Petter Dybedal (TØI) har vært prosjektleder og har skrevet rapporten. Trude Rømming har bearbeidet tekst, tabeller og figurer i rapporten, mens forskningsleder Frants Gundersen (TØI) har vært ansvarlig for kvalitetssikring.

TØIs kontaktpersoner i prosjektet har vært Hans Jakob Walnum fra Vestlandsforskning og Ingjerd Skogseid og Marta Rognved Dixon i Hordaland fylkeskommune.

Oslo, april 2019

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Silvia Olsen*  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Hovedproblemstilling og bakgrunn .....</b>	<b>1</b>
1.1	Innledning.....	1
1.2	Forbruket per turist er utgangspunktet .....	1
1.3	Hva sammenlikner vi?.....	2
<b>2</b>	<b>Metodiske utfordringer i måling av cruiseturisters forbruk .....</b>	<b>3</b>
2.1	Faglig tilnærming påvirker resultatene.....	3
2.2	Hva regnes som cruise.....	4
2.3	Opplegg og metode for innsamling av forbruksdata .....	4
2.4	Valg og spesifikasjon av variabler i undersøkelsen.....	5
2.5	Forbruksdata og håndtering av ikke utfylte rubrikker.....	7
2.6	Vekting av data og beregning av totaltall.....	8
2.7	Innhenting av annen type primærdata.....	9
<b>3</b>	<b>Oversikt over undersøkelsene .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>De nasjonale undersøkelsene.....</b>	<b>12</b>
4.1	Grontmij/Carl Bro 2010: Gjesteundersøkelse for cruiseturisme .....	12
4.2	Innovasjon Norge: Turistundersøkelsen – Cruise sommeren 2014 .....	15
<b>5</b>	<b>Undersøkelsene i Bergen .....</b>	<b>17</b>
5.1	Universitetet i Bergen/Stavanger 2010-2012 .....	17
5.2	Menon AS 2018.....	21
5.3	Norges Handelshøyskole/Samfunns- og næringslivsforskning AS 2017 .....	25
<b>6</b>	<b>Eldre, relativt omfattende undersøkelser.....</b>	<b>27</b>
6.1	Horwath Consulting/TØI Oslo 2006 .....	27
6.2	Poseidon Consulting Lofoten 2005 .....	29
6.3	Andre undersøkelser .....	31
<b>7</b>	<b>Sammenlikning av resultater .....</b>	<b>36</b>
7.1	Hva kan sammenliknes? .....	36
7.2	Forbruk per cruiseturist per landbesøk .....	36
7.3	Data om fordelinger av forbruket.....	40
7.4	Beregning av total cruiserelatert omsetning.....	43
	<b>Referanser .....</b>	<b>45</b>





## 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.

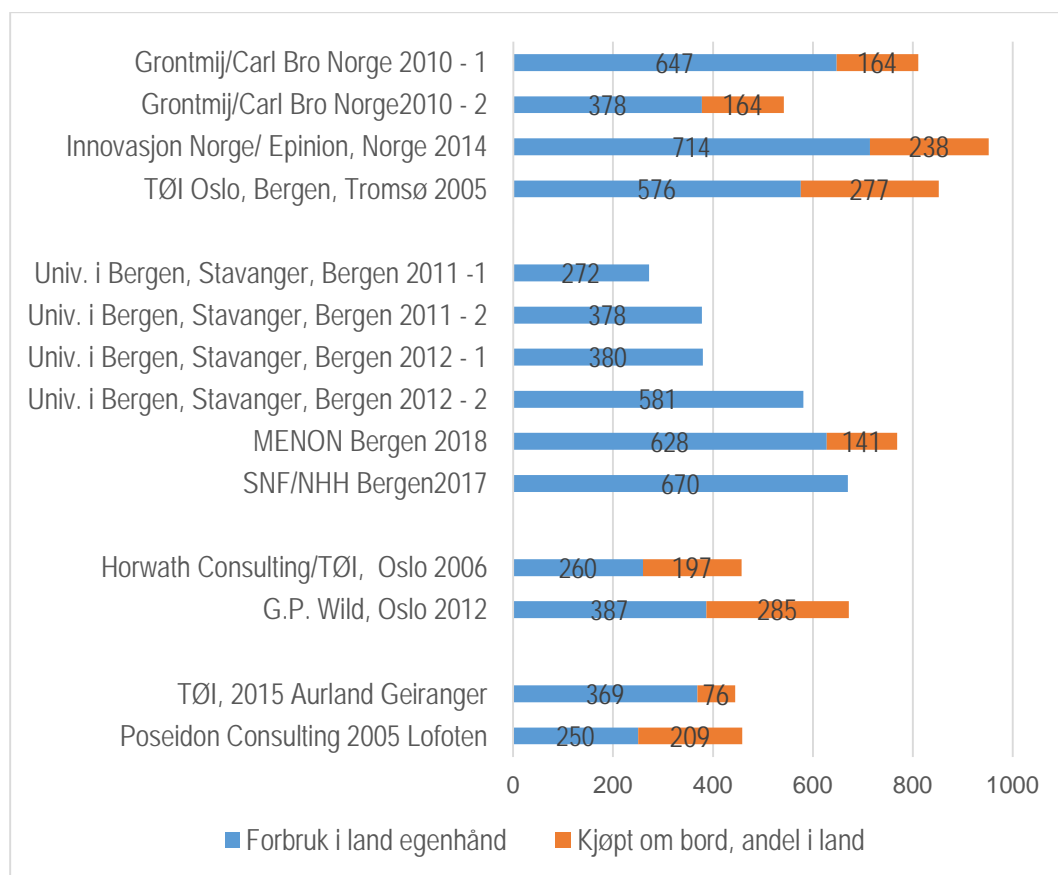
## Resultater dagsforbruk

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 bord<sup>1</sup>. 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

<sup>1</sup> 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**

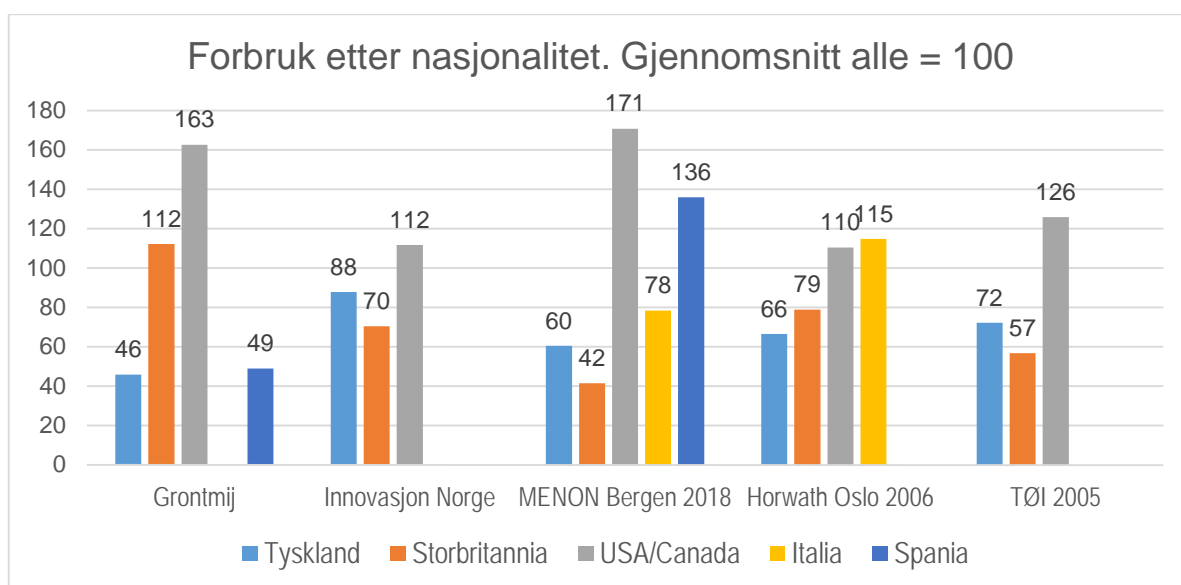
De to siste undersøkelsene i analysen, fra Lofoten i 2005 (Poseidon AS) og fra Flåm/Geiranger 2015 (TØI), viser henholdsvis 250 kroner og 369 kroner for forbruk på egenhånd, og henholdsvis 209 kroner og 76 kroner i forbruk knyttet til ombordkjøpte landaktiviteter. Mens Poseidons beregninger virker relativt 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 oppblåsingsgrunnlag.

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 oppblåsingsgrunnlaget 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 ekskursjoner 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.



# 1 Hovedproblemstilling og bakgrunn

## 1.1 Innledning

Denne rapporten er en del av prosjektet «Sustainable Cruises», et samarbeid mellom Vestlandsforskning (VF), Universitetet i Stavanger (UiS), Transportøkonomisk institutt (TØI) og Samfunns- og næringsforskning AS (SNF). Rapporten inngår i prosjektets del 3, som fokuserer på problemstillinger knyttet til økonomisk betydning av cruisetrafikken og økonomisk bærekraft.

Den til tider svært raske veksten i cruisetrafikken i Norge siden årtusensskiftet (Dybedal 2018), spesielt på Vestlandet, har reist spørsmål om ønskeligheten av cruiseturisme. Cruise er en form for turisme der gjesten i praksis har med seg både seng og mat og som – etter manges mening – bare snylter på opplevelser og infrastruktur. Cruiseturismens faktiske bidrag (dens økonomiske betydning) i Norge har vært gjenstand for en del diskusjon, både i faglige fora og i den offentlige debatt.

Ulike undersøkelser som har vært gjennomført i Norge fra 2005 og fram til i dag gir til dels ganske ulike svar på hvor mye cruiseturister bidrar med økonomisk gjennom kjøp av varer og tjenester når de er på landbesøk. I denne rapporten ser vi på i alt ti bidrag innen dette feltet; hva de rapporterer av funn og hvilke metoder, definisjoner og begreper som er anvendt.

## 1.2 Forbruket per turist er utgangspunktet

Begrepet «økonomisk betydning» kan måles på mange nivåer og ses i ulike sammenhenger (omsetning, verdiskaping, skatteinntekter, lokale og ikke-lokale verdikjeder, direkte og indirekte virkninger, sysselsetting osv.).

I både debatter om og analyser av cruiseturismens betydning er målestokken oftest hvor mye en gjennomsnittlig cruiseturist bruker i land og/eller hvor mye penger cruiseturister legger igjen totalt. I mange tilfeller ser man også på relativ betydning, det vil si cruiseturister sammenliknet med andre grupper av turister<sup>2</sup>.

Utgangspunktet er som regel det samme, nemlig beregninger av den enkelte turistens forbruk. Kjenner man forbruk per turist og antallet turister kan man beregne samlet omsetning i kroner innenfor et geografisk område for ulike varer og tjenester (avhengig av hvor detaljerte forbrukstall man har). Dette betegnes gjerne som «etterspørselsrelatert tilnærming».

I en tilbudssiderelatert tilnærming tar man derimot utgangspunkt i omsetning (fra offentlige regnskapsregistre eller offentlig statistikk) innen ulike bransjer i et geografisk avgrenset område. Her er utfordringen å skille turistens forbruk fra lokalt forbruk og cruiseturisters forbruk fra andre turistens forbruk, i bransjer som servering, handel, lokal transport,

---

<sup>2</sup> De fleste studiene (7) i denne sammenlikningen ser på cruiseturistenes forbruk isolert, mens i tre studier inngår data om cruiseturisters forbruk i en sammenlikning med andre turistgrupper forbruk.

attraksjoner og opplevelser. I praksis må en tilbudssidetilnærming oftest underbygges med tall fra etterspørselssiden.

Tall for cruiseturisters forbruk gir sammen med data fra produksjonssiden, for eksempel regnskapsdata, et grunnlag for å beregne andre økonomiske størrelser som verdiskaping, skatteinntekter og sysselsetting. Det gir også grunnlag for å beregne indirekte virkninger (underleveranser, bruk av skapte inntekter) og å foreta sammenlikninger med verdiskaping, sysselsetting osv. i andre næringssektorer. Et annet aspekt er å studere verdikjeder, det vil si hvordan forbruket skaper inntekter og aktivitet henholdsvis lokalt og i foretak med adresse utenfor lokalområdet.

### **1.3 Hva sammenlikner vi?**

TØI sammenlikner i denne analysen resultater fra 10 ulike undersøkelser av cruiseturisme og økonomi. Vi ser primært på data om den enkelte cruiseturists forbruk i land, men drøfter også beregninger av turistenes samlede forbruk i de undersøkelsene hvor dette er gjort.

Det er få av undersøkelsene som analyserer total cruiserelatert omsetning (inkludert skipets kostnader og mannskapets forbruk) i det geografiske området som undersøkes. Det er også få av undersøkelsene hvor det foretas videre beregninger av økonomiske størrelser som verdiskaping, indirekte virkninger, verdikjeder osv.

Undersøkelsene skiller seg en del fra hverandre i spørsmålsstillinger og metode (og sprer seg over mange år), dessuten er de gjennomført på ulike steder med ulike muligheter for forbruk i land. Resultatene er dermed ikke alltid helt sammenliknbare. Spørsmålet er i hvilken grad undersøkelsene til sammen gir et brukbart og ikke minst meningsfylt uttrykk for hva cruiseturister faktisk bruker av penger i land.

Ved å sammenlikne formål, metoder, forutsetninger og resultater i undersøkelsene forklarer vi hva de enkelte undersøkelsene faktisk forteller og hvorfor resultatene er ulike. På dette grunnlaget forsøker vi å komme fram til en syntese av de ulike resultatene, et slags gjennomsnitt på tvers av metodeulikheter og ulike destinasjonskontekster. Det vil si at vi ønsker å sirkle inn et mulighetsområde for hvor mye penger hver enkelt cruiseturist faktisk legger igjen i land.

Det er lagt mest vekt på presentasjon av metoder og resultater fra de undersøkelsene som er ferskest og mest omfattende. Eldre studier og noen relativt enkle studier er presentert mer kortfattet.

## 2 Metodiske utfordringer i måling av cruiseturisters forbruk

### 2.1 Faglig tilnærming påvirker resultatene

Ved måling av forbruk per cruiseturist per landbesøk (eller per cruise) og/eller total omsetning fra cruiseturister, er opplysninger fra cruiseturisten selv (etterspørselsrelatert tilnærming) normalt en nødvendig forutsetning. Det vil si å kartlegge forbruket gjennom utvalgsundersøkelser. Alle undersøkelsene vi sammenlikner i denne rapporten har anvendt en slik innsamling som grunnlag. Det er ingen av de viktigste cruisedestinasjonene i Norge hvor cruise er tilstrekkelig enerådende til at man kunne anvende en tilbudsrelatert tilnærming (bedriftsdata) alene.

Resultatene er avhengig av hvor presist cruiseturistene er i stand til å oppgi sitt forbruk i land. 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.

Et annet hovedelement er om de man spør er representative for alle cruiseturistene. Både presisjon og representativitet kan påvirkes i relativt stor grad av metodevalg, det vil si hvordan man håndterer kritiske aspekter ved innsamling og bearbeiding av data. Slike aspekter omfatter for eksempel hvordan man spør, når i løpet av oppholdet og hvor på destinasjonen cruisepassasjerene fyller ut spørreskjemaet, og hvor mange man spør (utvalgsstørrelse).

De ulike metodiske aspektene henger i stor grad sammen, men kan i utgangspunktet grupperes i følgende hovedkategorier:

- Opplegg og metode for datainnsamling, herunder sted og tid og utvalgsstørrelse og utvalgsprosedyre
- Valg/spesifikasjon av variabler
- Anvendelse og tolking av data
- Vekting og oppblåsing
- Innhenting av annen type primærdata

Kvaliteten på de resultatene man får avhenger av både datainnsamlingsprosessen og analysemetodene, spesielt hvilke typer av forutsetninger og forenklinger som gjøres. Metodevalg og presisjonsnivå avhenger av den ressursrammen man har hatt til rådighet.

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. Det er derfor ekstra viktig å undersøke hvordan forskjeller i forbruksestimater fra undersøkelse til undersøkelse kan forklares ut fra ulike måter man har løst de metodiske utfordringene på.

## 2.2 Hva regnes som cruise

Cruise omfatter per definisjon ikke rutegående fartøyer, selv om flere til dels godt profilerte rutegående sjøreiser markedsfører seg som cruisealternativer. Dette gjelder for eksempel Hurtigruten og Color Lines store ferger mellom Oslo og Kiel.

Man kan diskutere om man ikke burde regne med f.eks. Hurtigruten som en del av cruiseopplevelser i Norge. I praksis er det for mange av de reisende nettopp det – en cruiseopplevelse.

Hvis man regner med hurtigruten, påvirker dette både beregninger av forbruk i land per passasjer (kortere opphold enn de fleste ordinære cruiseskip) og totalt forbruk i land (langt flere regnes som cruiseturister).

I de aller fleste analysene vi gjennomgår her, har man sett bort fra reiser med rutegående fartøyer.

## 2.3 Opplegg og metode for innsamling av forbruksdata

### 2.3.1 Representativitet avhenger av tid og sted

Den vanligste metoden er å spørre om dagens forbruk<sup>3</sup> ved å dele ut og samle inn spørreskjemaer når cruiseturisten besøker stedet, enten rett før eller etter ombordstigning (avsluttet landbesøk) eller mens cruiseturisten befinner seg i land<sup>4</sup>.

Begge metoder har sine utfordringer når det gjelder representativitet. Ideelt sett skal alle cruisepassasjerer som går i land ha samme sannsynlighet for å komme med i utvalget for at en utvalgsundersøkelse skal være representativ.

Innsamling ved ombordstigning (eventuelt på buss på vei til ombordstigning) fyller langt på vei dette representativitetskriteriet. Problemet er imidlertid at mange kommer i større grupper (etter for eksempel endt utflukt med buss) og at passasjerene har hastverk med å komme seg gjennom sikkerhetssonen og gå om bord. Dette kan føre til at cruiseturister som har vært på ekskursjon blir underrepresentert i materialet, mens personer som bare har vært på rusletur i land (og har bedre tid) blir overrepresenterte.

Representativitetsproblemet antas å være større ved å foreta innsamling blant cruiseturister man påtreffer på land. Det overveiende problemet ved «on-site» undersøkelser er at de som oppholder seg lengst i et område har størst sannsynlighet for å bli spurt om å være med i en undersøkelse. Vi kan normalt anta at dagsturistens forbruk på stedet er høyere jo lenger (flere timer) man oppholder seg på stedet, og at forbruket per turist derfor kan bli overestimert ved en slik framgangsmåte.

På den annen side vil turister som velger ekskursjoner (og som presumptivt har det høyeste forbruket) ha mindre sannsynlighet for å komme med i utvalget fordi de oppholder seg kortere på de stedene intervjuene foregår. Det samme kan gjelde personer som besøker butikker, restauranter, museer osv. Jo mer tid man bruker på dette (og høyere forbruk), jo mindre er sannsynligheten for å treffe på intervjuere. De som bare rusler rundt uten å handle varer eller tjenester har størst sannsynlighet – per tidsenhet – for å komme med i utvalget.

---

<sup>3</sup> Noen undersøkelser fokuserer på samlet forbruk i løpet av cruiset.

<sup>4</sup> Andre varianter er å dele ut og samle inn skjemaer om bord i skipet (Grontmij Carl Bro 2011) eller per postundersøkelse etter cruiset (Menon 2018).

### 2.3.2 «On-site»-undersøkelser og tidspunkt

Et annet betydelig problem ved innsamling mens cruiseturistene oppholder seg i land er at forbruket ikke nødvendigvis er avsluttet når man fyller ut skjemaet, som når man deler ut skjemaer ved ombordstigning. Dermed får man ikke med alt forbruket, eller man må spørre om antatt forbruk resten av dagen og får mer tilfeldige og mindre nøyaktige svar.

Analogt får man samme problem i undersøkelser som kartlegger samlet forbruk i land under hele cruiset ved å spørre før cruiset er avsluttet.

### 2.3.3 Hukommelse og riktige forbruksopplysninger

Generelt kan forbruk være vanskelig å måle fordi respondentene ikke nødvendigvis har full oversikt over sitt eget forbruk (enten det er kortbruk eller kontanter). Datafeil som følge av manglende oversikt, hukommelsessvikt, hastverk ved utfylling eller andre grunner anser vi først og fremst som generelle problemer. Disse antas å forsterkes jo lenger det har gått fra forbruket faktisk fant sted til vedkommende blir spurt. Utover dette kommer vi i denne rapporten ikke til å gå dypere inn på hvordan ulike typer av metodevalg påvirker graden av datafeil.

### 2.3.4 Utvalgsprosedyre og utvalgsstørrelse

Ulikheter i resultater må sjekkes mot ulikheter i utvalg. Den statistiske usikkerheten ved utvalgsundersøkelser er som kjent større jo mindre utvalget er (totalt og i forhold til populasjonen), men det kan også være ulikheter i resultater som skyldes utvalgsprosedyre. For eksempel kan antall intervjudager spille inn. Elementer som ukedag, værforhold, antall besøkende cruisepassasjerer på innsamlingsdagene antas å påvirke resultatene. Dersom all datainnsamling er gjort på få dager (mange respondenter per dag), kan man risikere større avvik i forhold til «sanne verdier» i populasjonen av cruiseturister enn når innsamlingen er spredt på mange dager.

## 2.4 Valg og spesifisering av variabler i undersøkelsen

### 2.4.1 Forbrukstall – presise kategorier viktig

Cruiseturisters forbruk i land dreier seg i hovedsak om opplevelser i land, servering og shopping (Dwyer and Forsyth 1998). Det er svært viktig – enten man bruker papirskjema, intervjuer eller annen registreringsmåte – at man anvender få, men nøyaktig spesifiserte kategorier av varer og tjenester.

Variablene (forbrukskategoriene) må være spesifisert presist nok til at det ikke blir noe tolkningsproblem om turisten faktisk svarer på det som vi tror han/hun svarer på. En hovedutfordring er å få respondenten til å skille mellom hva som er forhåndskjøpt om bord og hva som er kjøpt direkte av varer og tjenester i løpet av besøket på land. Dette gjelder spesielt utflukter/attraksjonsbesøk og servering. Forhåndskjøpt om bord (av rederiet/cruiseoperatøren) innebærer en betydelig provisjon ( gjerne 50 prosent), som ikke skal inkluderes i forbruket dersom man ønsker å vite hva som faktisk er «lagt igjen på land».

Følgende inndeling kan være en grei mal til bruk for sammenlikning av de ulike undersøkelsenes spesifiseringer av forbruk i spørreskjema:

- Ekskursjon med guide (buss, tog eller båt, eller vandring, sykkeltur, kajakkur etc) organisert av rederiet og betalt ombord

- Ekskursjon eller andre utflukter med guide man har bestilt og betalt på egenhånd, det vil si direkte til landbasert organisator/operatør
- Attraksjoner og andre betalte aktiviteter (museum, kajakk, sykkelutleie etc) som ikke faller inn under ekskursjoner med guide, eller som betales på egenhånd i løpet av ekskursjon
- Mat og drikke på cafe, restaurant eller gatekjøkken
- Matvarer og drikkevarer i dagligvarebutikk eller kiosk
- Kjøp av suvenirer, klær, andre bruksting (shopping)

Dette er ikke nødvendigvis den «riktige» kategoriseringen, men er et utgangspunkt for å forklare hvordan resultatene for hovedkategoriene opplevelser i land, servering og shopping kan være beregnet ulikt fra undersøkelse til undersøkelse

Organiserte utflukter omfatter for eksempel ofte servering og billetter til attraksjoner innbakt i totalprisen for ekskursjonen. Dette innebærer for det første at man ikke får registrert samlet forbruk til for eksempel servering kun via spørreskjema. For det andre er det en viss risiko for at respondenten fører opp en antatt sum for servering eller for attraksjoner/opplevelser i tillegg til totalprisen (dobbelte telling).

#### 2.4.2 Bruk av totalsum

Et viktig hjelpemiddel er å inkludere kategorien «totalt forbruk» i spørreskjemaet. 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. I et elektronisk spørreskjema har man også muligheten til å «tvinge» respondenten til å svare slik at summen stemmer med det som er oppgitt i hver forbrukskategori, men i et papirskjema får man et tolkningsproblem dersom summen ikke stemmer (se avsnitt 2.3).

#### 2.4.3 Snuhavnpassasjerer

Noen få havner i Norge er såkalte snuhavner for cruise, det vil si at cruise starter og avsluttes i denne havnen (eventuelt har en snuhavn i hver ende)<sup>5</sup>. Snuhavnpassasjerer bruker mer penger enn dagsbesøkende passasjerer, fordi de oftest etterspør både overnatting og transport i forkant og/eller i etterkant av selve cruisereisen. For disse må man altså spesifikt spørre om utgifter også til overnatting og transport.

Bergen er (2018) den eneste cruisehavnen i vår sammenlikning som har snuhavnsløp av noe omfang i de årene undersøkelsene dekker for de respektive destinasjoner.

#### 2.4.4 Stedsspesifikke forhold

Resultatene påvirkes av hvilket cruiseanløpssted man gjennomfører undersøkelser i. Tilbudet av ekskursjoner, shoppingmuligheter og serveringsfasiliteter varierer mye, og gjør naturlig nok at sammenlikninger på tvers av steder må gjøres med forsiktighet.

Hvis karakteristika ved destinasjonen er gjenspeilet i spørreskjemaets spesifikasjoner av forbrukskategorier, vil dette lette forståelsen av (og forklaringen av) ulikheter, mens sammenlikninger kan være vanskeligere dersom man bruker mer generelle varianter som ikke tar eksplisitt hensyn til det kommersielle tilbudet på destinasjonen.

---

<sup>5</sup> For eksempel 5-dagers cruise Ålborg - Bergen i 2017. Ett cruise starter i Bergen og avsluttes i Ålborg, det neste starter i Ålborg og avsluttes i Bergen, osv.

### 2.4.5 Spørreskjemaets totalomfang

De fleste cruiseundersøkelser har andre spørsmål enn forbruksspørsmål i samme skjema. For eksempel om opplevelser, aktiviteter, tilfredshet osv. I noen undersøkelser er andre spørsmål begrenset til bakgrunnsvariabler som er relevante for forbruksanalyse (nasjonalitet, reisefølge, alder, type reise osv.).

I undersøkelser som tar opp flere problemstillinger, er det mer tidkrevende å fylle ut spørreskjemaet. Det er viktig at omfanget er tilpasset mulighetene for å kunne fylle ut skjemaet på en ok måte. Hvis skjemaet er omfattende, løper man en viss risiko for at spørsmål om for eksempel forbruk blir mer upresist besvart enn når skjemaet har få spørsmål.

### 2.4.6 Enkeltperson eller reisefølge?

Forbruk skjer ikke nødvendigvis individuelt. Man må ta høyde for at forbruk skjer i grupper, for eksempel i reisefølger bestående av familier. Et viktig sammenlikningskriterium er hvordan dette er håndtert i de ulike undersøkelsene. En vanlig framgangsmåte er å la en person representere gruppen og oppgi samlet forbruk for alle i gruppen og hvor mange personer beløpende gjelder for. Det er følgelig også et viktig poeng at ikke flere i samme reisefølge fyller ut hvert sitt skjema. Man ville få flere identiske svar, og akkurat dette forbruksmønsteret ville veie tyngre i undersøkelsen enn svarene fra enkeltpersoner.

## 2.5 Forbruksdata og håndtering av ikke utfylte rubrikker

I et spørreskjema med spesifiserte forbrukskategorier vil det som regel være rubrikker som ikke er fylt ut, selv om man har bedt respondenten skrive «0» dersom det ikke har vært noe forbruk i en eller flere av kategoriene. Særlig vil dette gjelde undersøkelser som er foretatt i løpet av cruisepassasjerens opphold i land, hvor man altså også skal anslå forventet forbruk.

Man er da nødt til å ta stilling til hvordan man skal tolke ikke utfylte rubrikker. Betyr blankt da at de ikke har hatt noe forbruk, eller betyr det at de ikke vet eller ikke husker? Skal vi sette forbruket lik null? Skal vi forkaste skjemaer som ikke har fylt ut alle rubrikkene? Metoden man velger å bruke for å håndtere dette kan gi relativt store utslag i beregning av resultater.

De fleste undersøkelsene vi sammenlikner ber om et anslag på totalt forbruk i løpet av landbesøket. Bruk av kategorien «totalt forbruk» kan hjelpe et stykke på vei til også å bestemme forbruk av henholdsvis opplevelser, servering og shopping:

- Dersom summen av det som er utfylt stemmer med oppgitt totalsum, kan verdien i eventuelt ikke utfylte rubrikker settes til null.
- Dersom summen av enkeltposter ikke stemmer med totalsum, kan man definere differensen som en restsum, f.eks «ikke spesifisert forbruk».
- Dersom det er få utfylte rubrikker og stort avvik mellom totalsum og summen av enkeltbeløpene, kan man velge å kun bruke oppgitt totalsum. Det vil si at man velger å betrakte alle enkeltrubrikkene som ubesvarte.

Fordeling av forbruk på hovedkategoriene opplevelser, servering og shopping må gjøres ut fra de casene hvor man faktisk har «godkjent» respondentens fordeling av forbruket på underkategorier. Her kan praksis være relativt ulik, og som regel ikke dokumentert.

Det blir betydelig mer usikkerhet i håndtering av blanke rubrikker når undersøkelsen ikke eksplisitt spør etter totalsum for forbruk, eller «totalt forbruk» ikke er utfylt.

Et alternativ er å betrakte blanke kategorier som null forbruk, dersom noen av de øvrige kategoriene er fylt ut. Dette kan medføre at de totale forbruksutgiftene kan bli underestimert, fordi blank rubrikk også kan bety at respondenten ikke husker hvilket beløp man har brukt eller ikke kan si noe om hvilket beløp man kommer til å bruke.

Et annet alternativ er å tolke uutfylt som ubesvart og beregne gjennomsnittsverdien (per cruiseturist) for hver enkelt forbrukskategori kun for dem som hadde oppgitt et beløp (inkludert null), og deretter summere gjennomsnittlig utgift per person i hver av forbrukskategoriene. Dermed overestimerer man sannsynligvis forbruket fordi man konsekvent ikke tolker blanke som null, men som ubesvart<sup>6</sup>.

## 2.6 Vekting av data og beregning av totaltall

### 2.6.1 Vekting av forbrukstall

En del av undersøkelsene (for eksempel Winther og Dybedal 2006, Grontmij/Carl Bro 2010, Seeberg et. al. 2018) viser at forbruket varierer etter segment, for eksempel etter nasjonalitet. Forbruket varierer også etter en rekke andre faktorer (inntekt, alder, tid i land, og om man har vært på ekskursion eller ikke. Det er imidlertid stort sett bare nasjonalitet man a priori kjenner for hele populasjonen (fra anløpsstatistikk for de enkelte havnene). Dette betyr at man i utvalgene ideelt sett bør ha for eksempel en nasjonsfordeling som gjenspeiler fordelingen i hele populasjonen (alle cruiseturister som går i land), og/eller vekte dataene med forholdet mellom andelen av hver nasjonalitet i henholdsvis utvalget og populasjonen.

Ulik eller manglende vekting er et element som må tas i betraktning ved sammenlikning av beregnede forbrukstall.

### 2.6.2 Hvem regner man forbrukstall for?

Både i sammenlikninger og i beregninger av totalt forbruk er det helt essensielt at det er klart hvem de beregnede forbrukstallene gjelder for. Snakker man om hva som er gjennomsnittet for alle cruiseturister, eller for dem som faktisk går i land?

Det er altså flere mulige varianter for beregning av gjennomsnittstall. De fleste undersøkelsene presenterer tall som gjelder for de som faktisk har vært i land, eller mer presist dem som har fylt ut spørreskjemaet. I noen undersøkelser beregnes det gjennomsnittlige forbrukstall ut fra faktisk antall passasjerer, men da må man vite både hvor mange som faktisk er om bord og andelen som går i land. Ofte brukes skipenes kapasitet (hvor mange passasjerer skipene i utvalget har plass til om bord), som er det de fleste havnene oppgir som besøkstall (se nedenfor).

Tilsvarende gjelder for kjøp av ekskursioner om bord, her beregnes oftest snitt for dem som har oppgitt at de har vært på ekskursion. Når man skal sammenstille gjennomsnittstall for eget forbruk i land og for kjøpte ekskursioner, må man anvende gjennomsnittlig ekskursionsutgift for alle som har gått i land.

---

<sup>6</sup> Utslagene kan bli relativt store. Dybedal og Haukeland (2017) fant for eksempel et forbruk per person per besøk på 535 kroner ved den første metoden. Ved å regne ut fra det andre alternativet fant man et gjennomsnittlig forbruk på 974 kroner.



### 2.6.3 Totalt forbruk alle cruisepassasjerer

Beregning av totalt forbruk – for eksempel på en destinasjon – kan gjøres ved å multiplisere forbruk per cruiseturist med antallet passasjerer som faktisk går i land på vedkommende destinasjon. Forbruk gjennom kjøp av ekskursionsjoner om bord behandles tilsvarende. I begge tilfeller må man vite antallet som går i land, og for ekskursionene dessuten andel av de som går i land som har kjøpt ekskursion.

Man kan i en viss grad også anvende bedriftsdata dersom slike er tilgjengelige og gir korrekte tall for cruiserelatert omsetning relatert til for eksempel ekskursionsjoner (se avsnitt 2.7).

Det er få havner som oppgir faktisk antall passasjerer som går i land, og det er varierende hva tidligere undersøkelser har hatt tilgjengelig av slike data<sup>7</sup>. Cruise Norway sin anløpsstatistikk (siden 2006) er basert på grunnlag av innmeldte skip til de enkelte havnene for hvert år og skipenes personkapasitet («berths»). For det første er ikke skipene nødvendigvis fullt belagt, for det andre går ikke alle passasjerene i land hvert sted. Beregninger som anvender maksimalt antall passasjerer (kapasitet) og/eller ikke tar hensyn til at ikke alle går i land, vil overestimere det totale forbruket.

## 2.7 Innhenting av annen type primærdata

Tall fra attraksjoner, selskaper etc om salg av varer og tjenester til cruiseturister kan utgjøre et viktig supplement til beregninger av totale forbrukstall. Undersøkelser som for eksempel får tilgang til tall for ekskursionsomsetning og antall deltakere fra cruiseagenter eller operatører i land (busselskaper, guideservice, attraksjoner etc) har bedre grunnlag for å gjøre anslag på både gjennomsnittlig og samlet forbruk.

Likeledes kan mer bredt anlagte undersøkelser blant aktører generelt som selger varer og tjenester til cruiseturister bidra med viktig tilleggsinformasjon. Dette gjelder primært for undersøkelser på bestemte destinasjoner.

---

<sup>7</sup> Bergen havn er den eneste havnen som de senere årene har oppgitt både kapasitetstall og antall passasjerer om bord i hvert skip (publisert på havnevesenets hjemmeside). Siden en stor andel av cruiseskipene også anløper Bergen, er en brukbar tilnærming å anvende beleggstillene for Bergen som fasit for også øvrige havner. For Bergen gjelder også at innslaget av snuhavnpassasjerer må tas hensyn til i vektingen.

### 3 Oversikt over undersøkelsene

Vi har her valgt ut ti undersøkelser som vi anser som mest relevante for analyse av cruiseturistenes forbruk. Utover disse har vi ikke funnet undersøkelser i Norge som er tilstrekkelig omfattende og relevante for å inngå en sammenlikning.

Følgende 10 rapporter/undersøkelser inngår i analysen (i kronologisk rekkefølge):

Tabell 3.1 Undersøkelser av cruiseturisters forbruk i Norge mellom 2005 og 2018

Institusjon, rapport nr/ utgivelsesår, etc	År og sted	Tittel publikasjon	Merknader
TØI, rapport 823/2006	2005 Oslo, Bergen, Tromsø	Utenlandske turistenes forbruk i Norge 2005	Rapport utarbeidet for Innovasjon Norge. Inkluderer forbruksundersøkelser blant cruiseturister i Oslo, Bergen, Tromsø
Poseidon Consulting 501/2005	2005 Lofoten	Cruiseundersøkelse i Lofoten	Rapport utarbeidet for Lofoten Utvikling/Vestvågøy kommune. Kartlegging av cruiseturisters forbruk i Lofoten, med utgangspunkt i anløp i Leknes havn
Horwath Consulting/TØI 2006	2006 Oslo	Analyse av cruiseturismens betydning for Oslo	Oppdrag for Oslo kommune. Del av rapporten kartlegger hva cruiseturistene kjøper fra landbaserte virksomheter
Grontmij/Carl Bro 2010	2010 Norge	Gjesteundersøkelse for cruiseturisme	Hovedfokus på cruiseturistenes forbruk Rapport for Næringsdepartementet
Universitetene i Bergen, Stavanger 2013	2010-2012 Bergen	Belly full, purse closed. Cruise line passengers' expenditures.	Artikkel i Tourism Management Perspectives. Basert på data fra undersøkelser blant turister i Bergen sentrum.
G.P. Wild 2012	2012 Oslo	Cruiseundersøkelse i Oslo 2012	Upublisert rapport for VisitOSLO, Forbrukstall basert på intervjuer med cruisepassasjerer.
Innovasjon Norge/ Epinion	2014 Norge	Turistundersøkelsen – Cruise sommeren 2014	Nasjonal undersøkelse, omfatter et eget kapittel om forbrukstall
TØI, rapport 1585/2017	2016 Aurland Geiranger	Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden.	Rapport utarbeidet for Nærøyfjorden Verdsarvpark/RFF Vestlandet. Prosjektet inkluderer ringvirkingsanalyse, med (blant annet) data om cruiseturisters forbruk i Flåm og Geiranger.
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. Inkluderer forbruksundersøkelse blant cruisepassasjerer i Bergen 2018

To av de ti undersøkelsene (Grontmij/Carl Bro 2010, Innovasjon Norge 2014) er nasjonale undersøkelser, det vil si at de ikke er knyttet til bestemte destinasjoner, men har som mål å beregne samlet forbruk relatert til cruiseturisme i Norge.

De resterende åtte undersøkelsene som gjennomgås her har undersøkt forbruk på bestemte destinasjoner (en eller flere). Fire undersøkelser gir data for Bergen, tre gir data for Oslo og to omfatter Flåm. Geiranger, Lofoten og Tromsø er med i én undersøkelse hver.

Resultatene som framkommer i undersøkelsene er hovedsakelig basert på etterspørselssiden (spørreundersøkelser blant cruiseturister), men noen har også supplert spørreundersøkelsen med omsetningsdata fra cruiserelaterte virksomheter.

Undersøkelsene spenner over et tidsspenn på ca 13 år (2005 – 2018). Dette innebærer at man må ta hensyn til prisstigning i perioden ved sammenlikninger. Det betyr også at man må være oppmerksom på at ulikheter i forbruksprofil kan henge sammen med endringer over tid i sammensetningen av cruiseturister og i tilbudet av varer og tjenester til cruiseturister.

## 4 De nasjonale undersøkelsene

### 4.1 Grontmij/Carl Bro 2010: Gjesteundersøkelse for cruiseturisme

#### 4.1.1 Opplegg og metode for datainnsamling

Denne undersøkelsen ble gjennomført sommeren 2010 på oppdrag fra Nærings- og handelsdepartementet. Hovedformålet med undersøkelsen var å beregne en total verdi for hva cruiseturister bidrar med av etterspørsel rettet mot norske næringsaktører. Den omfatter en «gjesteundersøkelse» blant cruiseturister – hvor forbruk per cruiseturist var i fokus, og en undersøkelse rettet mot bedrifter som befatter seg med cruiseturisme.

Datainnsamlingen blant cruisepassasjerene ble i hovedsak foretatt ved at man fikk være med et utvalg av skip og kunne foreta en del av datainnsamlingen om bord i skipene etter hvert landbesøk.

Det ble samlet inn i alt 2 073 skjemaer. 1 470 av disse gjaldt besøket i en bestemt havn, mens 603 ble gjort underveis mellom havner og gjaldt forbruk etc. på hele cruiset.

Data ble samlet inn om bord på i alt 12 skip fordelt på ni rederier<sup>8</sup>, etter besøk i land (29 ulike havner). To av skipene er hurtigruteskip, og 13 av havnene hvor det er samlet inn spørreskjemaer er havner i Nord-Norge som ikke har cruiseanløp til vanlig, eller har svært få cruiseanløp. Dataene fra hurtigrutene utgjør 169 skjemaer.

Utvalget av havner har noen betydelige skjevheter. Bergen og Oslo, de viktigste cruisebyene i 2010, er klart underrepresenterte i materialet. Bergen hadde i 2010 15 prosent av anløpene, men har bare 5 prosent av utvalget, mens Oslo hadde 10 prosent av anløpene og bare 2 prosent av utvalget. Trondheim er betydelig overrepresentert, mens Molde, Ålesund og Stavanger er litt overrepresenterte. Det er relativt godt samsvar for distriktshavner og for landsdeler mellom andel anløp og andel respondenter. Det er også godt samsvar mellom nasjonalitetsfordelingen i utvalget og i hele populasjonen av cruiseturister i Norge i 2010.

Rapporten gir ingen informasjon om at vektning av dataene er brukt for å justere for utvalgsskjevheter. Man skriver at det i kontakten med rederiene ble lagt vekt på å dekke forskjellige former for cruise og ha en representativ innsamling av data med hensyn til gjestenes nasjonalitet, og at «det antas dermed at datainnsamlingen var representativ med hensyn til typer skip, nasjonaliteter og cruiseprodukter».

Spørreskjemaet til cruisepassasjerer var relativt omfattende, og inkluderer både spørsmål om dagens forbruk og om forbruk under hele cruiset.

Dessuten er det en del spørsmål om total kostnad for cruiset, reisefølge, opplevelser i land, tilfredshet og diverse bakgrunnsvariable (alder, kjønn, nasjonalitet, reisefølge etc).

---

<sup>8</sup> Data for reisende med TUI Cruises (191 svar) og Holland-America Line (en ukjent andel av i alt 475 svar) ble samlet inn av rederiet.

#### 4.1.2 Resultater forbruk per dag

På bakgrunn av forbruksdata fra og såkalte dybdeintervjuer med cruisepassasjerer, har man beregnet to beløp for forbruk i land per dag per cruisepassasjer.

1. Forbruk basert på spørsmål om hva passasjerene har brukt i land så langt i cruiset og hva de tror de vil bruke på resten av cruiset (895 respondenter) er beregnet til 550 kr. Inkludert utgifter til ekskursioner i land (195 kr etter fratrukk av 30 prosent rederiprovisjon) har man beregnet et forbruk i land i løpet av cruiset på kr 745 kr per landbesøk.
2. Basert på oppgaver over forbruk på enkeltdager (intervjudagen), er det beregnet et gjennomsnittlig forbruk på 321 kr per landbesøk. Man har videre funnet at hver cruiseturist har 1,2 landbesøk per dag<sup>9</sup>, og ganget dette med 321 kr (=385 kr). Det er så lagt til 195 kr per ekskursion, noe som gir 580 kr per dag per cruiseturist (1 363 respondenter).

#### Bruk av data – beregningsmåter

Den publiserte rapporten (inkludert vedlegg) gir noe informasjon om beregningsmåter, men det er en del resultater hvor beregningsmåte og forutsetninger i liten grad er dokumentert. Det er i relativt stor grad brukt bakgrunnsinformasjon (fra dybdeintervjuer) og skjønn i behandlingen av innsamlede forbruksdataene. For eksempel når det gjelder rapportens vurdering av at det høyeste estimatet er det mest korrekte.

Respondenter som ikke har oppgitt noe forbruk (18 prosent av utvalget) er tatt med i beregningsgrunnlaget (det vil si regnet som besvart). Det er ikke eksplisitt angitt hvordan man har behandlet svar hvor noen kategorier er fylt ut og noen er tomme, men siden det er presentert tall for hvor mange som har oppgitt forbruk innen hver type vare/tjeneste, må vi regne med at utfylt kategori er satt lik null.

Det kan videre diskuteres om en antatt rederiprovisjon på 30 prosent, som er fratrukket forbruket, er for lav. I andre undersøkelser (f eks Innovasjon Norge) brukes 50 prosent som anslag. Dette indikerer at estimert forbruk per turist per dagsbesøk i land er noe for høyt. Dersom man bruker 50 prosent rederiandel, blir samlet forbruk lik henholdsvis 535 kr og 690 kr.

#### Spesifiserte forbrukskategorier

I spørsmålet om forbruk i land, spesifiseres det åtte kategorier pluss «annet»;

- Restaurant, café, fast food etc.
- Food and drink bought in shop/supermarket
- Tickets to tourist attractions, museums, theaters
- Tickets for excursions, train, ferry
- Shoes, clothes, sports equipment
- Watch, jewelry
- PC, camera, other electronic equipment
- Souvenirs
- Other expenses

<sup>9</sup> 1,2 havnebesøk per dag er framkommet ved at det er funnet at hvert cruise anløper 6,6 havner i løpet av 5,4 dager i Norge. Vanligvis regner man at cruiseskip har ett anløp per dag i Norge. At denne rapporten finner flere anløp per dag kan ha sammenheng med at man har inkludert flere hurtigruteskip i utvalget av cruiseskip.

I rapporten er det ikke oppgitt forbrukstall for disse postene, kun hvor mange som har oppgitt utgifter på de enkelte kategoriene.

### **Spredningsmål fordeling av forbruksnivå på respondenter**

Rapporten angir hvordan forbruket i land per cruiseturist per dag fordeler seg på intervaller. Dette relaterer seg – etter det som kan forstås av rapporten – til forbruket i løpet av ett havnebesøk (321 kr), eksklusive forhåndsbetalte ekskursionsjerner/aktiviteter.

Tallene viser at noen bruker mye, mens de fleste bruker lite:

- 18 prosent brukte null kroner
- 12 prosent brukte 1 – 100 kroner
- 25 prosent brukte 100 – 300 kroner
- 14 prosent brukte 300 – 500 kroner
- 30 prosent brukte mer enn 500 kroner.

### **Forbruk og nasjonalitet**

Forbrukstallet på 321 kr er brutt ned på de fem viktigste nasjonalitetene i undersøkelsen. Amerikanere bruker mest i land, tyskere og spanjoler minst (USA 522 kr, Nederland 429 kr, Storbritannia 360 kr, Spania 157 kr, Tyskland 147 kr, øvrige 387 kr).

#### **4.1.3 Beregning av totalt forbruk**

I rapporten anvender man forbrukstall per døgn, et beregnet antall cruisepassasjerer (blant annet basert på tall fra TØI gjesteundersøkelser blant utenlandske turister) og antall landbesøk respondentene oppgir å ha hatt på reisen. Her kommer man fram til to tall, 1,5 milliarder kroner (basert på 580 kr per landbesøk), og 1,9 milliarder kroner (basert på 745 kr per landbesøk). Man anslår at 1,9 milliarder er det mest korrekte, ut fra de såkalte (udokumenterte) dybdeundersøkelsene blant passasjerene, og til resultatene av den bedriftsrettede undersøkelsen (se nedenfor).

Begge disse tallene synes å være basert på et alt for høyt antall landbesøk. 1,5 milliarder kr/580 kr og 1,9 milliarder kr/745 kr viser at man opererer med i underkant av 2,6 millioner landbesøk. Cruise Norways statistikk for antall landbesøk – som er basert på antall anløp i hver havn og skipenes totale kapasitet – viser 1,821 millioner landbesøk<sup>10</sup>. Forskjellen skyldes blant annet at Grontmij/Carl Bro har regnet med også alle hurtigruteanløp (med i alt 126 000 utenlandske passasjerer og i snitt 5,35 døgn ombord). Legges Cruise Norways besøkstall til grunn, ville estimatene for samlet forbruk vært henholdsvis 1,056 milliarder kroner og 1,356 milliarder kroner.

#### **4.1.4 Innhenting av bedriftsdata**

Rapporten omfatter også en bedriftsundersøkelse, hvor man spør om cruiserelatert omsetning. 206 virksomheter svarte på undersøkelsen, og oppga til sammen 963 mill kr i cruiserelatert omsetning. Ut fra svarene har man estimert total omsetning til 2 milliarder kroner, uten at det i hovedrapporten er dokumentert hvordan man kom til 2 milliarder kr totalt.

---

<sup>10</sup> Cruise Norways tall for landbesøk er for øvrig også for høyt, ettersom man har basert dette på de anløpende skips innmeldte passasjerkapasitet og ikke på faktisk antall passasjerer om bord.

Tallet er brukt som bekreftelse på at beregningene basert på forbruksundersøkelsen er korrekte, og omvendt.

## 4.2 Innovasjon Norge: Turistundersøkelsen – Cruise sommeren 2014

### 4.2.1 Opplegg og metode for datainnsamling

Forbruksdata ble samlet inn på i alt 30 cruiseskip fra 15 rederier i 15 ulike havner. Havnene omfatter sju byhavner (Bergen, Oslo, Stavanger, Ålesund, Trondheim, Tromsø og Hammerfest) og åtte distriktshavner (Geiranger, Flåm, Olden, Eidfjord, Skjolden, Åndalsnes, Lofoten og Nordkapp). De vil si at utvalget omfatter omtrent alle de viktigste havnene målt i antall anløp. Utvalget av skip (anløp) er trukket fra Cruise Norways anløpskalender for norske cruisehavner sommeren 2014.

Intervjuene ble foretatt om bord etter landbesøk, og omfatter 1 423 respondenter. Disse er jevnt fordelt på byhavner (708) og distriktshavner (715). Populasjonen av cruisebesøkende i norske havner i 2014 er stratifisert etter nasjonalitet og type havn (by eller distrikt), og dataene (den enkelte respondents svar) er vektet etter nasjonalitet og type havn. Svarene skal derfor være representative for cruiseturistenes besøk i land samlet sett.

Det ble spurt om forbruket på den aktuelle destinasjonen (besøksdagen) og kjøp av ekskursionser direkte fra rederiet. Forbrukstallene ble vektet med antall dagsbesøk i land per respondent og justert for antall personer beløpene gjelder for. Forbruksspørsmålene omfattet også spørsmål om total kostnad for cruiset.

Spørreskjemaet til cruisepassasjerer var også i denne undersøkelsen relativt omfattende. I tillegg til diverse bakgrunnsvariabler (alder, kjønn, nasjonalitet, reisefølge etc) var det spørsmål om reisehyppighet, foretrukne og planlagte aktiviteter i land, hvilke elementer som er attraktive, og tilfredshet med ulike aspekter ved opplevelsene i land.

### 4.2.2 Resultater forbruk per dag

Gjennomsnittlig forbruk per cruiseturist totalt ved landbesøk i Norge er beregnet til 3 945 kroner. Forbruket per landbesøk ble beregnet til 860 kroner<sup>11</sup>. For ekskursionser og andre aktiviteter forhåndskjøpt om bord er det anslått en rederiprovisjon på 50 prosent, som er fratrukket forbruket. Prisen for cruiset og kostnader til reise til og fra start- og slutthavn er ikke regnet som forbruk i Norge.

#### Bruk av data – beregningsmåter

Respondenter som ikke har oppgitt noe forbruk er etter det vi kan forstå tatt med i beregningsgrunnlaget på følgende måte (sitat):

*For å oppnå et valid forbruksestimert er det fortsatt nødvendig å erstatte manglende svar knyttet til forbruk, samt de relaterte mål for reisefølgets størrelse og antall dagsbesøk i land. Manglende besvarelser ble erstattet med medianen innenfor det enkelte marked ved pris på cruise, forbruk på aktiviteter (dersom den reisende har angitt å bruke penger på dette), samt forbruk på dagsbesøk i land i Norge. Erstatningen er foretatt etter at det er justert for reisefølge og dagsbesøk i land.*

<sup>11</sup> Man sammenlikner også med tilsvarende beregning for andre turister («landbaserte») i Norge i 2014, som er 1 295 kroner.

Det er ikke eksplisitt angitt hvordan man har behandlet svar hvor noen kategorier er fylt ut og noen er tomme, men siden det er presentert tall for hvor mange som har oppgitt forbruk innen hver type vare/tjeneste, må vi regne med at utfylt kategori er satt lik null.

### Spesifiserte forbrukskategorier

Forbruk i land (utenom forhåndskjøpte aktiviteter) er spesifisert på følgende kategorier (tall for gjennomsnittlig forbruk i kroner per landbesøk er angitt i parentes):

- Dagligvarer (51 kr)
- Varer utover dagligvarer (226 kr)
- Restaurant, kafé, nattklubb eller diskotek (103 kr)
- Fornøyelse og kultur (184 kr)
- Øvrige tjenester (11 kr)
- Transport (70 kr)
- Forhåndskjøpte aktiviteter (215 kr<sup>12</sup>)

### Spredningsmål fordeling av forbruksnivå på respondenter

Rapporten angir ikke tall for hvordan forbruket fordeler seg, det vil si hvor mange som bruker lite, hvor mange som bruker mye osv.

### Forbruk og nasjonalitet

Forbrukstallet på 860 kr per landbesøk er brutt ned på USA (960 kr), Tyskland (755 kr), Storbritannia (605 kr), Sør-Europa (1 460 kr) og andre land (940 kr).

#### 4.2.3 Beregning av totalt forbruk

Beregninger av totalt forbruk (for alle cruiseturister) er gjort ved å gange opp gjennomsnittlig forbruk per dag med antall besøk i land i snitt per cruiseturist og antallet cruiseturister totalt. Det er ikke oppgitt noe tall for antallet cruiseturister totalt, eller hvilken kilde man har brukt.

I undersøkelsen er det kun personer som faktisk har vært i land på de aktuelle destinasjonene som er intervjuet. De som ikke har vært i land på den aktuelle destinasjonen er ikke tatt med i beregningen av gjennomsnittlig antall dagsbesøk i land i løpet av cruiset. En del av disse vil med stor sannsynlighet ha vært i land på andre destinasjoner i løpet av cruiset, men noen (ukjent andel) vil ikke ha vært i land på noen. Følgelig vil estimatet for gjennomsnittlig antall landbesøk med stor sannsynlighet være for høyt, og dermed også anslaget på totalt forbruk i land (for alle cruiseturister).

#### 4.2.4 Innhenting av bedriftsdata

Det er ikke presentert data fra bedrifter i land som supplement til forbruksundersøkelsen.

---

<sup>12</sup> Andelen som tilfaller norske virksomheter (50 prosent av pris til cruiseturist)



## 5 Undersøkelsene i Bergen

### 5.1 Universitetet i Bergen/Stavanger 2010-2012

#### 5.1.1 Publikasjon

Vår kunnskap om disse dataene er begrenset til en vitenskapelig artikkel i *Tourism Management Perspectives* 6 (2013), med tittelen «Belly full, purse closed. Cruise line passengers' expenditures». Den er skrevet av forskere ved Universitetet i Bergen og Universitetet i Stavanger (Larsen et. al. 2013).

Målet med undersøkelsene har vært å studere og sammenlikne «det selvrapporterte forbruket» til ulike grupper av turister for å få et inntrykk av hvordan ulike grupper bidrar til økonomiske virkninger i betydningen omsetning per innbygger. Det er altså i utgangspunktet ikke en cruiseundersøkelse.

#### 5.1.2 Opplegg og metode for datainnsamling

Artikkelen fokuserer på cruiseturisters forbruk sammenliknet med andre turister på Vestlandet. Undersøkelsene er som nevnt ikke primært fokusert på cruiseturister, spørsmålene i spørreskjemaene er formulert slik at de kunne bli besvart av turister generelt i Bergen. Det er tre separate undersøkelser som ligger til grunn for artikkelen. sommeren 2010 (1 891 respondenter), sommeren 2011 (2 478 respondenter) og sommeren 2012 (4 002 respondenter). Til sammen var det 1 309 cruiseturister i materialet – 165 i 2010 (8,7 prosent av respondentene), 388 i 2011 (18,9 prosent) og 756 i 2012 (15,7 prosent). Cruiseturistene utgjør 15,6 prosent av respondentene samlet for de tre årene.

Dataene er samlet inn ved bruk av spørreskjemaer for selvutfylling, og har foregått stort sett i Bergen sentrum. Innsamlingen er spredt over hele dagen, og i de to første undersøkelsene ble det ikke registrert hvor tidlig eller sent i landbesøket skjemaene er fylt ut. Data om utfyllingstidspunktet var imidlertid med i 2012-undersøkelsen, og sammenhenger mellom tidspunkt og anslått forbruk ble undersøkt<sup>13</sup>.

Cruisepassasjerer som ikke har gått i land og dermed heller ikke hatt noe forbruk i Bergen er ikke regnet med i undersøkelsene. Andelen som ikke har gått i land er ukjent.

Forbruksspørsmålet ble i alle tre undersøkelsene formulert som «bortsett fra overnattingskostnader, hvor mye penger vil du anslå at du kommer til å bruke i løpet av dagen?». I datainnsamlingen i 2011 og 2012 ble det også spurt om hvordan de ville bruke penger, det vil si fordeling på kategorier av varer og tjenester. Forbruk til ekskursjoner kjøpt om bord ble det ikke spurt om, derimot er ekskursjoner, guidede turer etc kjøpt på land med som kategori i spørreskjemaet. I alle tre undersøkelsene ble det spurt om antallet timer de skulle oppholde seg på destinasjonen (i land).

<sup>13</sup> I 2012-undersøkelsen er det angitt at skjemaer ble fylt ut mellom kl 07.15 og kl 22.00. Det ble funnet at forbruksutgiftens størrelse ikke var korrelert med tidspunkt for utfylling, det vil si at tidspunktet ikke påvirket størrelsen på det angitte forbruket. Dette sier naturlig nok ikke noe om hvordan *påliteligheten* i svarene kunne variere etter hvor tidlig i besøket skjemaet ble fylt ut.

Spørreskjemaet hadde i alle tre undersøkelsesårene et omfang på fire sider og anslått utfyllingstid på 10 minutter. Det omfattet en del standard bakgrunns- og reisespesifikke variabler (kjønn, alder, nasjonalitet, reisens varighet, overnattingsmåte, reisefølge, mm.), og undersøkelsene dekket også «various aspects of holiday making and tourism», som for eksempel omfattet spørsmål om opplevelser, tilfredshet, bærekraftighet, risiko, etc.

### Utvalg og representativitet

I artikkelen understrekes det at den valgte utvalgsmetoden (intervjuer på gaten) innebærer et såkalt «convenient sample», hvor den totale populasjonen av turister i Bergen og sammensetningen av den (fordelingen på ulike kategorier turister) er ukjent.

Dette innebærer at man ikke kan stratifisere populasjonen og trekke et «riktig» antall respondenter i hvert stratum. Man kan heller ikke vekte resultatene ut fra forholdet mellom antallet respondenter og total populasjon i hvert stratum for å få en riktig sammenlikning mellom cruiseturisters og andre turistenes forbruk. Derimot kan man vekte tall for cruiseturistene isolert sett ut fra for eksempel nasjonalitet, men det foreligger ikke informasjon om hvorvidt dette er gjort.

Representativitet – for eksempel innen cruisesegmentet – kan i teorien oppnås ved at et tilfældighetskriterium må være oppfylt – alle turister i populasjonen må ha samme sannsynlighet for å bli spurt om å fylle ut spørreskjemaet<sup>14</sup>.

Dette kriteriet er ikke oppfylt når det gjelder cruiseturister, etter TØIs vurdering. Turister som velger ekskursionsjoner eller besøker butikker, restauranter, museer osv har mindre sannsynlighet for å komme med i utvalget enn de som ikke gjør det, fordi de oppholder seg kortere på de stedene intervjuene foregår. Dette kan bety at jo høyere forbruk man har, jo mindre er sannsynligheten for å bli spurt om å fylle ut skjema (det vil si treffe på intervjuere). Konsekvensen er at det er sannsynlig at cruiseturistens gjennomsnittlige forbruk blir underestimert.

### 5.1.3 Resultater forbruk per dag

I 2010-undersøkelsen, som ble betraktet som et felteksperiment (165 cruiserrespondenter), fant man et gjennomsnittlig forbruk (per dag) på 493 kr for cruiseturister (oppgitt totalforbruk).

For 2011 er det – ut fra oppgitt totalsum for hva man tror man kommer til å bruke – beregnet et forbruk på 325 kr (375 svar). Forbruk beregnet ut fra summen av beløpene som er oppgitt i spesifiserte kategorier er beregnet til 234 kroner.

Tilsvarende er det for 2012 er beregnet et forbruk på 503 kroner ut fra totalsum og 329 kroner ut fra beløpene i spesifiserte kategorier (576 svar).

Ekskursjoner og andre aktiviteter forhåndskjøpt om bord er det som nevnt ikke spurt om. Prisen for cruiset og kostnader til reise til og fra start- og slutthavn er ikke regnet som forbruk i Norge.

---

<sup>14</sup> Dette er et typisk problem ved såkalte «on-site» undersøkelser.

## Bruk av data – beregningsmåter og tolkninger

I analysen har man kalt differensen mellom anslått totalbeløp og summen av utgiftene i de spesifiserte kategoriene som «overestimert forbruk». Begrunnelsen er at man betrakter spesifiserte kostnader som et mer presist uttrykk for hva man tror man kommer til å bruke<sup>15</sup>. Dette innebærer eksplisitt at man har regnet tomme kategorier (ikke utfylte) som null forbruk.

Ut fra denne tankegangen er forbruket per cruisepassasjer på landbesøk i Bergen satt til 234 kr i 2011 – differansen på 91 kroner (fra totalbeløpet på 325 kr) er da definert som overestimert forbruk. Tilsvarende er forbruket satt til 329 kr i 2012, dette er 174 kr mindre enn det gjennomsnittlige totalforbruket respondentene har oppgitt.

Artikkelen viser for øvrig til at cruisepassasjerer har et betydelig høyere «overestimert forbruk» enn øvrige kategorier av turister i disse undersøkelsene.

Betraktningene som er gjort og de konklusjonene man har trukket illustrerer et interessant dilemma: Hvilke tall skal man stole mest på? Det må altså være tillatt å stille spørsmål om hvilket tall som er mest riktig. TØIs erfaring fra en rekke spørreundersøkelser om turistenes forbruk er at det å spesifisere beløp for hver enkelt forbrukskategori er vanskeligere (større frafall) enn å anslå et totalbeløp. Spesielt når man spør turistene om hva de tror de kommer til å bruke, i motsetning til undersøkelser hvor man kan spørre om det faktiske forbruket i etterkant (for eksempel ved ombordstigning).

På den annen side kan det selvfølgelig også være slik at det å oppgi totalbeløp krever mindre anstrengelse fra respondentens side, og at oppgitt beløp lett kan være relativt unøyaktig. Man kan med relativt god grunn anta et totalbeløp som framkommer ved at respondenten legger sammen de enkelte utgiftspostene, sannsynlig er mer korrekt enn et totalbeløp som er anslått og som avviker fra summen av de oppgitte enkeltbeløpene. Dette forutsetter imidlertid at respondenten har full oversikt. Man kan imidlertid også tenke seg at avvik mellom totalbeløp og summen av enkeltkategorier kan komme av at respondentene har et begrep om hvor mye de vil komme til å bruke totalt, men at de ikke vet nok til å fordele dette fullt ut på kategorier, når de fyller ut skjemaet.

En annen sannsynlig grunn til avvik – spesielt for cruiseturister – er at ekskursjoner og aktiviteter som er kjøpt om bord ikke er spesifisert i spørreskjemaet<sup>16</sup>. De som har vært med på slike arrangementer, kan ha tatt slike utgifter med i totalbeløpet.

## Spesifiserte forbrukskategorier (2011 og 2012)

Forbruk i land (utenom forhåndskjøpte aktiviteter) i 2011 og 2012 er spesifisert på ni kategorier (tall for gjennomsnittlig forbruk i kroner per landbesøk for henholdsvis 2011 og 2012 er angitt i parentes). I tabellen nedenfor er bar/pub slått sammen med kafe/restaurant, lokal transport og annen transport er slått sammen, og konsert og museum er slått sammen.

<sup>15</sup> I artikkelen er dette uttrykt slik: «We assume that a specification of «today's expenditures», i.e., asking respondents to indicate how much money they spend on specified categories, aids their memories and thus yields a more accurate estimate than a global assessment of today's expenditures.»

<sup>16</sup> Spørreskjemaet var designet for å passe for alle typer turister i Bergen.

Tabell 5.1 Cruiseturister i Bergen. Forbruk per respondent ved landbesøk i 2011 og 2012, etter forbrukskategori.

Kategori	2011 (NOK)	2012 (NOK)
Kafe, restaurant, bar/pub etc	60	85
Shopping	44	72
Sightseeing (kjøpt i Bergen)	51	68
Lokal transport og annen transport (kjøpt i Bergen)	42	45
Mat og drikke kjøpt i butikk/kiosk	18	22
Konserter, museum	10	22
Diverse	18	15
Sum	243	329
Antall respondenter	375	576

Kilde: Larsen et. al. 2013.

Forskjellen mellom 2011-tall og 2012-tall i totalsum og på enkelte poster som bevertning, shopping og kulturaktiviteter, indikerer at det må være relativt stor usikkerhet i tallene.

### Spredningsmål fordeling av forbruksnivå på respondenter

Artikkelen gir tall på hvordan forbruket i land per cruiseturist per dag fordelte seg på intervaller, men kun fra 2010-undersøkelsen (med bare 165 respondenter). Tallene viser at noen bruker mye, mens de fleste bruker lite:

- 41 prosent brukte 0 – 249 kroner
- 22 prosent 250 – 499 kroner
- 9 prosent brukte 500 - 749 kroner
- 10 prosent brukte 750 – 1 000 kroner
- 18 prosent brukte mer enn 1 000 kroner.

Dette bildet er også trukket fram i artikkelens konklusjonskapittel. Vi antar at tilsvarende fordelinger er funnet også i 2011 og 2012, men ikke tatt med i artikkelen.

### Forbruk og nasjonalitet

Artikkelen gir ikke nasjonalitetsspesifikke resultater.

#### 5.1.4 Innhenting av bedriftsdata

Det er ikke innhentet data fra bedrifter i land som supplement til forbruksundersøkelsene.

## 5.2 Menon AS 2018

### 5.2.1 Publikasjon

Menon Economics (AS (Menon) gjennomførte på oppdrag for Maritime Bergen, Bergen Næringsråd og Bergen Reiselivslag en analyse av cruiseturismens økonomiske betydning for Bergen (Menonrapport 85/2018).

I rapporten presenteres resultater for den totale betydningen av cruiseturismen i Bergen. Dette er spesifisert på henholdsvis passasjerenes forbruk ved landbesøk, forbruket til mannskap ved landbesøk og rederiets kostnader (havne- og anløpsavgifter, leveranser etc).

### 5.2.2 Opplegg og metode for datainnsamling

Spørreundersøkelsen er gjennomført i perioden juni–september 2018. Den ble i hovedsak gjennomført ved at man i samarbeid med oppdragsgiver fikk avtale med fire rederier om utsendelse av skjemaer. Passasjerene fikk tilsendt en lenke til et elektronisk spørreskjema via rederiet, i etterkant av besøket i Bergen. Noen intervjuer (antall ikke oppgitt) er gjennomført på kaikant ved ombordstigning. I alt 2 154 respondenter inngår i materialet, etter at 74 besvarelser med ekstreme svar på forbruk ble utelatt.

Undersøkelsen var i hovedsak konsentrert om forbruksspørsmål, både om forbruksbeløp og andre spørsmål relatert til forbruk. Forbruksbeløp (for reisefølget) omfattet

- kjøp av aktiviteter i land gjennom cruiseselskapet,
- forhåndskjøpte aktiviteter kjøpt utenom cruiseselskapet og
- hvor mye man hadde brukt i Bergen ellers, totalt og fordelt på dagligvarer, andre varer (klær, suvenirer etc), overnatting, transport, restaurant/kafé/nattklubb, fornøyelse og kultur, øvrige tjenester.
- forbruk i land i andre havner i Norge

Andre forbruksrelaterte spørsmål omfattet hvilke aktiviteter man hadde vært med på i Bergen, antall timer i land i Bergen, antall personer i reisefølget, antall dager på cruiset før og etter besøket i Bergen.

Undersøkelsen tar også hensyn til at Bergen fungerer som starthavn eller slutthavn, eller begge deler (snuhavn) for en del cruise. Det ble også spurt om antall overnattinger i Bergen, overnattingsmåte og reisemåte til/fra Bergen, for å fange opp forbruket til snuhavnpassasjerer.

Bakgrunnsvariabler omfattet alder, kjønn og nasjonalitet og hvem man reiste sammen med. Spørreskjemaet var relativt omfattende, noe man kan tillate seg når respondentene kan svare i et elektronisk skjema. Antatt utfyllingstid er ikke oppgitt.

### Vekting og representativitet

Dataene fra spørreundersøkelsen kunne vektet, fordi man kjente den totale populasjonen av cruiseturister (antall). Dataene er følgelig vektet ut fra hvor stor andel passasjerene fra hvert skip (på årsbasis) utgjorde av total cruiseturisme til Bergen i 2018. I rapporten anføres at ikke alle svarene kunne vektet, dette gjelder noen skip, som på årsbasis sto for «en større andel» av totalt antall cruiseturister til Bergen, og hvor det var få respondenter. Det er ikke oppgitt hvordan vektete og uvektete tall er stilt sammen i beregningene.

Det er ikke oppgitt hvilke rederier og skip som inngår i undersøkelsen, og det er ikke sagt noe om hvordan representativitet er ivaretatt gjennom utvelgelsen av skip. Alle turister som

reiste med disse skipene har imidlertid hatt samme sannsynlighet for å få tilsendt spørreskjemaet.

Det understrekes i rapporten at nordamerikanere (USA/Canada) og italienere er overrepresentert i materialet, og at de to viktigste markedene, Tyskland og Storbritannia, er underrepresenterte. Tyske cruisepassasjerer utgjorde 31 prosent av cruisebesøkende i Bergen i 2018 og 21 prosent i utvalget, mens briter utgjorde 24 prosent totalt og 15 prosent i utvalget. Personer fra USA og Canada utgjorde i 2018 13 prosent totalt og 26 prosent i utvalget, mens italienere utgjorde 5 prosent totalt og 16 prosent i utvalget. Disse skjevhetene kan henge sammen med hvilke rederier og skip man har fått avtale med, og man har ikke korrigert for disse skjevhetene ved for eksempel å vekte på grunnlag av nasjonalitet.

### 5.2.3 Resultater forbruk per dag

Gjennomsnittlig forbruk *per dag per cruiseturist* er beregnet til 910 kroner. Det er også beregnet et gjennomsnittlig forbruk på 1 060 kroner *per besøk* i Bergen, her er da inkludert samlet forbruk for snuhavnpassasjerer i Bergen. Dette er passasjerer på cruise som starter/slutter i Bergen, og som gjerne oppholder seg flere dager i byen.

Cruisepassasjerer som ikke har gått i land, og dermed heller ikke hatt noe forbruk i Bergen, er ikke regnet med i disse tallene. Sju prosent av respondentene oppgir at de ikke var i land under skipets opphold i Bergen.

Forhåndskjøpte ekskursjoner etc (gjennom rederiet) er inkludert i sin helhet i disse beløpene. Dette utgjør 282 kroner per cruiseturist. Menon har ikke trukket fra noen andel som tilfaller rederiet fordi man har betraktet dette som en usikker størrelse. Anslår vi rederiets provisjon til 50 prosent (141 kroner), blir forbruket per besøk 919 kroner, og forbruket per dag i Bergen 769 kroner.

Prisen for cruiset og kostnader til reise til og fra start- og slutthavn er ikke regnet som forbruk i Bergen.

### Bruk av data – beregningsmåter og tolkninger

Det er ikke gitt noen informasjon om i hvilken grad det forekom svar hvor noen kategorier er fylt ut og noen er tomme, og hvordan man eventuelt har behandlet dette. I og med at det er brukt elektronisk skjema vil vi anta at man har et godt grunnlag for å vurdere summen av enkeltbeløpene mot totalbeløp. Vi antar at man har regnet tomme kategorier som null forbruk, og i liten grad har måttet slite med differanse mellom oppgitt totalbeløp og summen av utgiftene i de spesifiserte kategoriene

Den skjeve nasjonalitetsfordeling i utvalget (i forhold til fordelingen i hele populasjonen av cruiseturister i Bergen) gjør at gjennomsnittlig forbruk per besøk med stor sannsynlighet er overestimert (jfr. avsnittet om forbruk etter nasjonalitet nedenfor).

### Spesifiserte forbrukskategorier

Forbruk i land i 2018 er spesifisert på sju kategorier (tabell 5.2). Fordelingen er beregnet med utgangspunkt i forbruk per besøk i Bergen (1 060 kroner minus utgifter til organisert sightseeing/aktiviteter, i alt 658 kroner). Kjøp av aktiviteter i land utgjør 120 kroner, og kjøp av aktiviteter gjennom rederiet utgjør 282 kroner inkludert rederiets provisjon.

Tabell 5.2 Cruiseturister i Bergen. Forbruk per respondent ved landbesøk i 2018, etter forbrukskategori.

Kategori	Andel i prosent	Kroner <sup>17</sup>
Kafe, restaurant, bar/pub etc	26	171
Shopping	46	302
Overnatting (i Bergen)	3	20
Transport (kjøpt i Bergen)	8	53
Dagligvarer	8	53
Fornøyelse og kultur	9	59
Diverse	0	0
Sum	100	658
Sightseeing, aktiviteter kjøpt ombord		282
Sightseeing, aktiviteter kjøpt i Bergen		120
Sum		1060

Kilde: Menon 2018.

### Spredningsmål fordeling av forbruksnivå på respondenter

Rapporten gir tall på hvordan forbruket i land per cruiseturist per dag fordelte seg på intervaller, og det angis også hvor stor andel av samlet forbruk i land personer i hvert intervall står for. Disse tallene inkluderer sightseeing/aktiviteter som er forhåndskjøpt om bord.

Også denne undersøkelsen viser at mange bruker relativt lite, mens noen få bruker til dels svært mye. Halvparten bruker mindre enn 500 kroner, inkludert de sju prosentene av cruiseturistene som ikke går i land. Blant den tredelen som bruker 1-500 kroner, er gjennomsnittet 250 kroner (TØIs beregning på grunnlag av Menons tall). Tre prosent av cruiseturistene bruker mer enn 5 000 kr, og står for 34 prosent av det samlede forbruket.

Tabell 5.3 Cruiseturister i Bergen. Respondenter etter forbruk ved landbesøk 2018, etter størrelsen på forbruket.

Forbruksintervall	Andel av respondenter, prosent	Andel av samlet forbruk, prosent
0 kr <sup>18</sup>	16,3	0
1-500 kr	33,7	8
501-1000 kr	19,6	12
1001-1500 kr	9,1	10
1501-2000 kr	6,5	9
2001-3000 kr	6,7	13
3001-4000 kr	3,5	10
4001-5000 kr	1,5	5
Over 5000 kr	3,0	34
	100,0	

Kilde: Menon 2018.

<sup>17</sup> Beregnet av TØI på grunnlag av oppgitte prosenttall og forbruk per besøk på 1 060 kroner.

<sup>18</sup> Inkludert sju prosent som ikke gikk i land i Bergen

## Forbruk og nasjonalitet

Rapporten gir tall for forbruk for de seks viktigste nasjonalitetene (tabell 5.4). Cruiseturister fra USA/Canada og Spania bruker langt mer enn øvrige nasjonaliteter, mens tyske og britiske gjester bruker langt mindre. Skjevhetene i utvalget innebærer at gjennomsnittlig forbruk for alle cruiseturister ser ut til å være overestimert.

Tabell 5.4 Cruiseturister i Bergen. Forbruk per landbesøk 2018, etter nasjonalitet.

Nasjonalitet	Andel av utvalget, %	Andel av alle cruisebesøkende i Bergen 2018, %	Forbruk per besøk, NOK
USA/Canada	26	13	1810
Spania	10	7	1440
Italia	16	5	830
Frankrike	6	3	800
Tyskland	21	31	640
Storbritannia	15	24	440
Andre	6	15	1060
Gjennomsnitt			1060

Kilde: Menon 2018.

### 5.2.4 Beregning av totalt forbruk

I rapporten beregnes det også tall for cruiseturismens totale betydning for Bergen. Samlet forbruk er basert på tallene for cruiseturistenes forbruk, antall anløp i 2018, gjennomsnittsstørrelse (passasjerkapasitet) og belegg på anløpende skip, og en antagelse om at 95 prosent av cruisepassasjerene går i land i Bergen. Dette gir ca 1,7 millioner kroner per anløp.

I tillegg er det hentet inn data om rederienes betaling av havneavgifter (fra Bergen havnevesen) og deres vare- og tjenestekjøp.

Totalt betyr hvert anløp i Bergen ca 1,9 millioner kroner, og for alle anløp i 2018 vil dette utgjøre 662 millioner kroner.

Dette beløpet inkluderer rederienes provisjon ved salg av ekskursjoner og aktiviteter i land, men det inkluderer ikke det som cruiseskipenes mannskap bruker på landbesøk. Det er heller ikke tatt hensyn til skjev nasjonalitetsfordeling og mulig overestimert av forbruket i land.



## 5.3 Norges Handelshøyskole/Samfunns- og næringslivsforskning AS 2017

### 5.3.1 Prosjekt og dokumentasjon

Som en del av prosjektet SUSTCRUISE<sup>19</sup> gjennomførte NHH/SNF sommeren 2017 en survey blant cruiseturister på Vestlandet. Undersøkelsen fokuserte på etterspørsel etter landbaserte tilbud, faktisk forbruk, reisemotiver og opplevelse av trengsel.

Resultatene fra denne undersøkelsen er ikke offentliggjort i egen publikasjon foreløpig (per 1. mars 2019), men publiseringsarbeid pågår for å formidle disse resultatene i vitenskapelige artikler.<sup>20</sup>

Noen hovedresultater er dokumentert i en sluttrapport for SUSTCRUISE (Walnum m fl. 2019), og i en upublisert presentasjon for oppdragsgiver. Omtalen av resultater i vår rapport begrenser seg til tall fra denne (foreløpige) kilden.

Tilgjengelige resultater gjelder i hovedsak (med unntak av totalt forbruksbeløp) for Bergen og Flåm samlet.

### 5.3.2 Opplegg og metode for datainnsamling

Surveyen ble gjennomført i Bergen og Flåm i juli og august 2017 og totalt 625 cruiseturister svarte på et 2-siders spørreskjema. I alt 520 respondenter besvarte spørsmålet om forbruk i land (totalt beløp), herav 348 i Bergen og 172 i Flåm. Utdeling og innsamling foregikk på land ved at man først ble spurt om man var cruiseturist.

Hoveddelen av skjemaet besto av spørsmål om cruiseturistens vurdering av ulike sider ved destinasjonen og opplevelsene (29 elementer) og motivasjon for å reise på cruise (28 elementer). Bakgrunnsvariabler omfattet alder, kjønn, bostedsland, reisefølge, tidligere besøk i Bergen og hvilket skip man kom med.

Forbruksspørsmålene (for reisefølget) omfattet følgende når det gjaldt konkrete beløp:

- Innkjøp («rough estimate») av aktiviteter, mat og andre produkter i land (i løpet av landbesøket i Bergen/Flåm)
- Innkjøp («rough estimate») av aktiviteter, mat og andre produkter om bord på skipet (i løpet av oppholdet i Bergen/Flåm))

Man ble dessuten bedt om å spesifisere hva man hadde brukt penger på (ikke beløp), henholdsvis kjøpt lokalt, kjøpt direkte fra leverandør på internett, kjøpt om bord via rederiet og kjøpt på «annen måte». Dette gjaldt i alt ni spesifiserte typer av kjøp for begge områder:

- Mat på restaurant, kafé
- Mat og drikke på bar
- Dagligvarer
- Konsertbilletter

<sup>19</sup> Denne rapporten er også en del av dette prosjektet – se forord og innledning.

<sup>20</sup> (1) Iversen, N.M., Hem, L.E., & Jacobsen, J.K.S. (2019a). Influences of place appeals, locally offered amenities and travel-type features on appraisals of minor Norwegian cruise ports. Planlegges innsendt til *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, og

(2) Iversen, N.M., Hem, L.E., & Jacobsen, J.K.S. (2019b). Motives, experiences, port features, and port revisit intentions of cruise tourists in Bergen and Flåm. Planlagt innsendt til *Beta, Scandinavian Journal of Business Research* eller tilsvarende.

- Museer
- Lokal transport
- Souvenirer
- Klær og annen shopping
- Lokale aktiviteter/opplevelser.

I tillegg ble cruiseturister i Bergen spurt om kjøp av billetter til henholdsvis akvariet, Fløybanen, kabelbanen til Ulriken og Trollhaugen.

### Representativitet

Denne typen innsamling har noenlunde samme opplegg som Universitetet i Bergen sin undersøkelse (kapittel 5.1) og sannsynligvis de samme svakhetene når det gjelder representativitet. De presenterte tallene er ikke vektet for å kompensere for manglende representativitet, men dette vil bli vurdert i rapporteringen i artiklene.

Det kan settes spørsmålstejn ved representativitet i betydningen av at alle turister i populasjonen hadde samme sannsynlighet for å bli spurt om å fylle ut spørreskjemaet<sup>21</sup> også i denne undersøkelsen.

Turister som velger ekskursionsjoner eller besøker butikker, restauranter, museer osv har mindre sannsynlighet for å komme med i utvalget enn de som ikke gjør det, fordi de oppholder seg kortere på de stedene intervjuene foregår. Konsekvensen er at det er sannsynlig at cruiseturistens gjennomsnittlige forbruk blir underestimert.

Cruiseturistene kom fra Tyskland (N=255), UK (N=161), USA (N=50), Sveits (N=44), Nederland (N=44), Australia (N=14), med flere. Dette gir et bedre samsvar mellom utvalg og populasjon enn det vi fant i Menons undersøkelse (kapittel 5.2).

### 5.3.3 Resultater forbruk per dag

I denne undersøkelsen rapporterer cruiseturistene at de i gjennomsnitt i Bergen har brukt 652 NOK og i Flåm har brukt 263 NOK i land. Selv om det er spurt om totalt kjøp både i land og om bord i skipet angjeldende dag, kan det være knyttet en del usikkerhet til om i hvilken grad kjøp av ekskursionsjoner direkte fra rederiet er inkludert i disse tallene. I prinsippet skal passasjerene ha oppgitt kjøp av ekskursionsjoner om bord, men man vet ikke i hvilken grad aktiviteter som er kjøpt og betalt på forhånd (ikke nødvendigvis samme dag) er regnet inn i de selvrapporterte beløpene for eget forbruk hos alle respondentene.

Undersøkelsen indikerer at hele 41 prosent av cruisepassasjerene ikke brukte penger mens de var i land. En veldig liten del av alle cruiseturistene legger igjen mye penger. I dette utvalget var det 19 respondenter (3 %) som brukte mer enn 2000 NOK per dag i land. Disse tallene gjelder for Bergen og Flåm samlet.

---

<sup>21</sup> Dette er et typisk problem ved såkalte «on-site» undersøkelser.

## 6 Eldre, relativt omfattende undersøkelser

### 6.1 Horwath Consulting/TØI Oslo 2006

#### 6.1.1 Prosjekt og publikasjon

Horwath Consulting AS og TØI leverte i 2006 en analyse av cruiseturismens betydning for Oslo (Winther, Dybedal 2006) etter oppdrag fra Oslo kommune. Rapporten tar opp ulike sider ved cruisetrafikk, herunder cruiseutvikling, Oslo som nåværende og framtidig cruisemål, og økonomiske virkninger. De økonomiske virkningene som studeres omfatter etterspørsel både fra rederier, passasjerer og mannskap.

Det gis tall for forbruk per turist, og samlet omsetning til turister, mannskap og rederi. Det er oppgitt tall for totale direkte og indirekte økonomiske virkninger for Oslo.

#### 6.1.2 Opplegg og metode for datainnsamling

Det ble i perioden 23. juni – 1. september 2006 gjennomført en spørreundersøkelse blant cruiseturister i Oslo. Innsamlingen foregikk på 14 ulike dager (14 anløp), med en varighet på 3,5 – 4 timer fram til en halv time før avgang. Skjemaene ble samlet inn ved ombordstigning, mens cruisepassasjerene ventet i sikkerhetssonen for å bli sluppet om bord<sup>22</sup>. Denne resulterte i fullt utfylte spørreskjemaer fra 1 742 reisefølger, som til sammen utgjorde 3 663 personer.

Denne undersøkelsen omfattet et relativt enkelt skjema (en side A4) med spørsmål om deltakelse på ekskursjon (ja/nei), besøk i land på egenhånd (ja/nei) og varighet av ekskursjon og landsbesøk på egenhånd. Forbruket ble bedt oppgitt for følgende kategorier:

- Kjøp av suvenirer og andre varer/tjenester i løpet av ekskursjon (totalsum)
- Kjøp av varer og tjenester i løpet av oppholdet i land på egenhånd; spesifisert på restaurant/kafé, dagligvarer (mat, drikke), shopping, inngangspenger museer etc, ikke-forhåndsbestilte ekskursjoner/guidede turer, samt «annet».<sup>23</sup>

Det ble spurt om antall personer beløpene gjaldt for, samt nasjonalitet og generelt inntrykk av Oslo som besøksmål.

I tillegg ble det gjennomført en egen spørreundersøkelse (enkelt skjema på to sider) om bord på bussene som fraktet cruiseturistene på ekskursjoner. Denne fokuserte på ulike aspekter ved opplevelsen av Oslo som besøksmål, for eksempel betydningen av Oslo for valg av cruise, besøk ved ulike attraksjoner i Oslo, tidligere besøk og eventuelt gjenbesøk.

<sup>22</sup> Dette var mulig gjennom et samarbeid med Oslo Havnevesen, hvor intervjuerne fikk klarering for å oppholde seg i sikkerhetssonen.

<sup>23</sup> Det ble her ikke spurt om totalsum.

Det ble også spurt om forbruk, spesifisert på kategoriene servering, shopping og andre ikke forhåndsbetalte utgifter (det ble ikke spurt om totalbeløp), og antall personer beløpene gjaldt for. I alt 659 respondenter svarte på forbruksspørsmålene i denne undersøkelsen. I kodingen av de to ulike skjemavariantene, ble utfyllt rubrikk/kategori for forbruk tolket som null forbruk.

### Vekting og representativitet

Undersøkelser ble rettet mot cruiseturister fra et utvalg av anløp. Alle cruiseturister som gikk i land fra disse skipene, og ikke gikk om bord igjen tidligere enn fire timer før avgang, skulle ha samme sannsynlighet for å bli forespurt om skjemautfylling. Det vil si at man hadde utplassert intervjuere ved ombordstigning mesteparten av tiden skipet lå ved kai i Oslo.

Skipene var valgt ut slik at utvalget skulle avspeile nasjonalitetsfordeling, størrelsesfordeling på skipene, liggetid i havn, fordeling på ukedager og fordeling på baltiske og norske cruise. Forbrukstallene ble vektet ut fra nasjonalitetsfordelingen i hele populasjonen av cruiseturister.

Tilsvarende ble undersøkelsene på turbussene gjennomført med tilfeldig trekning av dager og ekskursionsjoner. Det var her ikke mulig å stratifisere etter nasjonalitet, men dataene ble vektet ut fra nasjonalitetsfordelingen i hele populasjonen av cruiseturister.

### 6.1.3 Resultater forbruk per dag

I analysen av forbrukstallene fra hovedundersøkelsen skiller man mellom turister som kun har vært på ekskursion, kun på landbesøk på egenhånd, eller gjort begge deler. Man fant et gjennomsnittlig forbrukstall for alle som hadde vært i land i Oslo på 202 kroner, basert på tall for følgende undergrupper av cruisepassasjerer:

- Personer som kun har vært på landbesøk på egenhånd (ikke ekskursion) utgjorde 37 prosent og hadde et forbruk på 257 kroner.
- Personer som både hadde vært på landbesøk på egenhånd og hadde deltatt på ekskursion utgjorde 11 prosent og hadde et forbruk på 215 kroner utenom kjøp av ekskursionen.
- Personer som kun hadde vært på ekskursion utgjorde 47 prosent og oppga et forbruk på 157 kroner, eksklusive pris for ekskursionen.

Forbruk til kjøp av ekskursionsjoner er beregnet ut fra data fra cruiseagenter som håndterer til sammen 85 prosent av anløpene i Oslo (2006). Dataene omfatter blant annet oversikt over alle ekskursionsjoner med buss samt fjordcruise og fordeling av cruiseturister på de ulike tilbudene. Ut fra informasjonen fra operatørene av disse ekskursionene ble det beregnet en gjennomsnittlig pris på 250 kroner per passasjerer (eksklusive rederiprovisjon, inklusive agentprovisjon).

Dette innebærer at de som reiser på ekskursion, men ikke var på landbesøk på egenhånd, i gjennomsnitt la igjen 407 kroner, mens de som både var på ekskursion og på landbesøk på egenhånd la igjen 465 kroner. De som kun var på landbesøk hadde et forbruk på 257 kroner. Rapporten oppgir et anslag for andel av cruisepassasjerene som har vært i land i Oslo på 95 prosent. Ut fra tallene ovenfor kan man regne seg fram til et gjennomsnittsforkbruk på 355 kroner per passasjer som går i land, herav 202 kroner i forbruk på egenhånd og 153 kroner for ekskursion eller liknende kjøpt om bord.

Undersøkelsen som ble gjennomført på turbussene ga for øvrig et forbruk per person på 134 kr i løpet av ekskursionen, utenom kjøp av ekskursionen (659 personer).

### Spesifiserte forbrukskategorier, forbruk etter nasjonalitet, spredning

Det er publisert tall for fordeling på forbrukskategoriene i hovedskjemaet, eksklusive utgifter til ekskursjon, for alle som har vært på landbesøk på egenhånd (med eller uten ekskursjon):

Tabell 6.1 Cruiseturister i Oslo. Forbruk per respondent ved landbesøk i 2006, etter forbrukskategori.

Kategori	Andel i prosent	Kroner
Kafe, restaurant, etc	20,8	52
Shopping	51,2	128
Sightseeing, aktiviteter kjøpt i land	1,6	4
Transport (taxi, buss, trikk, T-bane)	10,4	26
Detaljhandel mt, drikke etc	6,4	16
Inngang museer, attraksjoner	8	20
Annet	1,6	4
Sum	100	250

Kilde: Horwath Consulting/TØI 2006

Rapporten oppgir tall for forbruk etter nasjonalitet for tyskere, briter, amerikanere og italienerne. Tyskere (166 kr) og briter (197 kr) bruker minst, mens italienerne (287 kr), amerikanere (276 kr) og turister fra «øvrige land» (316 kr) bruker mest.

Det gis videre følgende tall for spredning av dette forbruket per cruiseturist per dag på intervaller (eksklusive ekskursjoner). Det er få (8,5 prosent) som ikke brukte penger, og ganske mange (en tredel) som brukte mindre enn 100 kroner. Om lag 11 prosent brukte mer enn 500 kroner.

#### 6.1.4 Beregning av totalt forbruk

I rapporten presenteres det også tall for cruiseturismens totale betydning for Oslo, basert på forbrukstallene, anslag på mannskapets forbruk og skipets betaling av avgifter, leveranser mm. På grunnlag av oppgaver fra Oslo havnevesen, anslø man at 95 prosent av cruiseturistene gikk i land i Oslo. Totalt ble det beregnet at 206 000 passasjerer (195 000 på besøk i land) + mannskap og rederi la igjen 127 millioner kroner i 2006 i Oslo.

## 6.2 Poseidon Consulting Lofoten 2005

### 6.2.1 Prosjekt og publikasjon

Leknesbaserte Poseidon Consulting AS gjennomførte i 2005 en cruiseundersøkelse i Lofoten på oppdrag fra Lofoten Utvikling og Vestvågøy kommune. Resultatene er publisert i rapporten «Cruiseundersøkelse i Lofoten» (prosjekt nr 509).

I rapporten presenteres resultater basert på spørreundersøkelser blant turister som enten var på utflukt (buss fra kaia i Leknes) eller bare gikk i land i havna, samt på intervjuer med i alt 39 lokale bedrifter/organisasjoner.

Det gis tall for forbruk per turist, og det er også beregnet total cruiserelatert forbruk, verdiskaping og indirekte virkninger i form av lokale underleveranser.

## 6.2.2 Opplegg og metode for datainnsamling

Spørreundersøkelsen er gjennomført i siste halvdel av sommersesongen (fra og med 15. juli). Spørreskjemaene ble delt ut og samlet inn av guidene (fra Lofoten Guide Service) om bord på turbussene til/fra kaia. Det ble også lagt ut spørreskjemaer i suvenir kiosken på kaia i Leknes havn for dem som ikke deltok på utflukt<sup>24</sup>. Det ble samlet inn skjemaer fra i alt 714 respondenter.

Spørreskjemaet omfattet to sider (A4). Undersøkelsen var i hovedsak konsentrert om forbruksspørsmål og spørsmål om tilfredshet med destinasjonen Lofoten og ulike attraksjoner og opplevelser. Forbruksspørsmål (for respondenten, ikke reisefølget) omfattet:

- Om man deltok (eller ikke) på organisert utflukt (halvdag eller heldag) i Lofoten, og hva turen kostet (antatt kjøpt om bord)
- Om man hadde kjøpt varer/tjenester i Lofoten utenom den organiserte utflukten (ja/nei) og eventuelt beløp (totalt, ikke spesifisert på varer og tjenester)
- Hvor mye man regnet å bruke på «personlig kjøp av varer/tjenester under hele cruiset med unntak av skipets organiserte utflukter?»

Bakgrunnsvariabler omfattet alder, kjønn og nasjonalitet og varigheten av cruiset.

### Vekting og representativitet

I samarbeid med Lofoten Guide Service ble det valgt ut skipsanløp ut fra nasjonalitet for at utvalget skulle gjenspeile den faktiske nasjonalitetsfordelingen i hele populasjonen av cruiseturister til Leknes havn i 2005 (stratifisert utvalg). Det er ikke oppgitt hvilke rederier og skip som inngår i undersøkelsen. I rapporten anføres at tyske og nordamerikanske turister er underrepresenterte i materialet.

De aller fleste (708) av de 714 respondentene oppgir at de deltok på organisert tur. Det var altså svært få som kun gikk i land og fikk skjema i suvenir kiosken. Man har også oversikt over hvor stor andel som ikke gikk i land (i gjennomsnitt for hele sesongen).

## 6.2.3 Resultater forbruk per dag

Gjennomsnittlig forbruk *per dag per cruiseturist* er beregnet til følgende:

- Kjøp av ekskursjon kostet gjennomsnittlig 441 kr (82 prosent på halvdagstur, 18 prosent på heldagstur), det vil si pris betalt om bord. 72 prosent av cruiseturistene som gikk i land var på en slik ekskursjon i Lofoten.
- Forbruk i land ellers var 190 kr i gjennomsnitt for alle. Man har korrigert dette for andel som faktisk var i land, og funnet 136 kr som gjennomsnitt (for alle cruisepassasjerer som var om bord på anløpende skip i Lofoten i 2005).

Anslår vi rederiets provisjon på salg av ekskursjoner til 50 prosent (ikke gjort i rapporten), blir forbruk i land for kjøp av ekskursjoner ca 220 kr. Slik vi tolker rapporten, er 190 kr riktig tall for hvor mye ekskursjonsdeltakere bruker til varekjøp ellers, slik at samlet forbruk for disse var ca 410 kroner.

---

<sup>24</sup> Leknes havn ligger utenfor gangavstand fra tettbebyggelse.

### Spesifiserte forbrukskategorier, forbruk etter nasjonalitet, spredning

Det er ikke spesifisert forbrukskategorier i spørreskjemaet. Rapporten oppgir ikke tall for forbruk etter nasjonalitet, men viser til at søreuropeere bruker mer penger utenom kjøp av ekskursionsjonen enn nordeuropeere.

Rapporten gir ikke tall for spredning av forbruket i land per cruiseturist per dag på intervaller, bare minimumsbeløp og maksimumsbeløp.

#### 6.2.4 Beregning av totalt forbruk

I rapporten presenteres det også tall for cruiseturismens totale betydning for Lofoten, basert på forbrukstallene og nevnte datainnsamling blant 39 bedrifter/organisasjoner. Totalt ble det beregnet at ca 27 000 cruiseturister la igjen ca 20 millioner kroner i Lofoten, og at Lofotens andel av dette var ca 10 millioner kroner (20 millioner fratrukket rederienes provisjon ved salg av utflukter samt avgifter betalt til staten).

### 6.3 Andre undersøkelser

#### 6.3.1 TØI/NMBU: Flåm og Geiranger 2015

Prosjektet «Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden» (finansiert av RFF Vestlandet, prosjektleder Nærøyfjorden Verdsarvpark) omfattet blant annet vurderinger av den økonomiske betydningen av turisme disse områdene (Dybedal og Haukeland 2017).

Dette prosjektet omfatter blant annet kartlegging av forbruket i løpet av oppholdet for cruiseturister og andre turister i Geiranger og Flåm.

Datamaterialet ble samlet inn på land ved utdeling av papirskjemaer i juli og august 2015. Det var relativt få respondenter som var cruisepassasjerer, 98 i Flåm og 189 i Geiranger, blant annet fordi innsamlingen ikke kunne foretas ved ombordstigning etter landbesøk.

Totalt ble det samlet inn 1 682 skjemaer fra andre turister enn cruiseturister i Nærøyfjordområdet (inkludert Vik og Lærdal), og 1 104 i Geirangerområdet.

Skjemaet besto av to sider (A4). Cruisepassasjerer fikk spørsmål om oppholdstid i land, hvilke typer av aktiviteter man hadde deltatt i og hvilke attraksjoner i området man hadde besøkt, forhåndskunnskap om verdensarvstatus, samt bostedsland. Forbruksspørsmålene omfattet åtte kategorier (restaurant/kafé, dagligvarer, suvenirer/klær/bruksting, ekskursionsjoner kjøpt henholdsvis om bord og i land, andre utflukter med guide, andre aktiviteter, reise med Flåmsbanen (kun Aurland)).

#### Forbruk per cruiseturist

Det var relativt mange forbrukskategorier hvor det ikke ble oppgitt forbruk, for forbruket ble antatt å være null. Tallene for cruisepassasjerene er beheftet med relativt stor usikkerhet, og derfor gjengis her bare totaltall.

Gjennomsnittlig forbruk per landbesøkende ble beregnet til 492 kr i Flåm og 480 kr i Geiranger. Dette inkluderer kjøp av ekskursionsjoner om bord (egen post i spørreskjemaet). Fratrukket en antatt andel på 50 prosent kommisjon (av ekskursionsjonens totalpris) til rederiet, utgjorde forbruket ca 410 kr både i Flåm og i Geiranger. Herav utgjorde forbruk utenom ekskursionsjoner kjøpt om bord ca 340 kroner i begge områder.

### **Beregnet totalforbruk**

Totalt forbrukstall i land for cruisepassasjerer er beregnet for Aurland kommune og for Stranda kommune ved å anta at 95 prosent av cruiseturistene (i alt 182 400) gikk i land i Flåm og 95 prosent (315 000) i Geiranger. Tallene er basert på tall fra Aurland hamnevesen og Stranda hamnevesen, og er ikke korrigert for faktisk belegg ombord i skipene. Dette innebærer at totalforbruket er overestimert. Beleggstall for skip som har anløpet Bergen de siste årene indikerer en beleggsprosent på i underkant av 90 (Dybedal, Jacobsen 2019).

Det ble beregnet at cruiseturister la igjen 85,2 millioner kroner i Aurland kommune i 2015, og 99 millioner kroner i Stranda kommune. Justert for en beleggsprosent på 90, tilsvarer dette ca 77 millioner kroner i Aurland og 89 millioner kroner i Stranda.

### **6.3.2 G.P. Wild: Cruiseundersøkelse i Oslo 2012**

#### **Publikasjon og metode**

Det engelske konsulentfirmaet G.P. Wild gjennomførte i 2012 en undersøkelse i Oslo for VisitOslo. Resultatene er etter det vi vet, ikke dokumentert i noen offentlig rapport. Denne beskrivelsen er basert på PPT-presentasjon fra et seminar i regi av VisitOslo i 2013.

Det ble samlet inn data fra i alt 1 444 cruisepassasjerer fordelt på to anløp i juni 2012, tre i juli, to i september og ett i oktober 2012. Det ble dessuten samlet inn skjemaer fra cruisemannskaper (416). Informasjon om innsamlingsmåte og innsamlingssteder har ikke vært tilgjengelig.

Spørsmålene til cruiseturistene omfatter tilfredshet med ulike sider ved Oslo som besøkssted, antall timer i land, antall personer i reisefølget, tidligere besøk i Oslo, samt alder, nasjonalitet og inntekt. Spørsmålene om forbruk omfattet åtte ulike kategorier av varer og tjenester (se nedenfor).

I presentasjonen av prosjektet opplyses det at 42 prosent av cruisepassasjerene i Oslo var britiske, 28 prosent fra Nord-Amerika og 13 prosent fra Tyskland. Dette antas å gjelde fordelingen i utvalget, som avviker fra den faktiske fordelingen, se avsnittet om nasjonalitetsfordeling nedenfor. Dataene er etter det vi kan se ikke vektet ut fra nasjonalitet eller andre kjennetegn.

#### **Forbruk per passasjer**

Beløpene ble oppgitt i EURO. Kursen på Euro i forhold til norske kroner varierte mellom 7,25 og 7,50 i juli og august 2012 (kilde: Norges Bank). Ved omregning til norske kroner har vi benyttet en snittkurs på 7,35 i tabellen nedenfor.



Tabell 6.1 Cruiseturisters forbruk (per cruiseturist) i Oslo sommeren 2012.

Kategori	Forbruk i Euro	Forbruk i NOK	Andel i prosent
Restaurant, kafé, bar	6,11	45	13,4
Transport (taxi, buss, bane etc)	1,78	13	3,9
Suvenirer	9,57	70	21,0
Shopping ur og smykker	2,26	17	5,0
Shopping klær, sko etc	8,40	62	18,4
Underholdning, museer, gallerier	1,00	7	2,2
Andre innkjøp	16,44	121	36,1
Sum	45,54	335	100,0
Guidede turer/ekskursjoner i land <sup>25</sup>	33,66	247	
Totalt	79,20	582	

Kilde: G. P. Wild 2012

Beregningene viser altså et forbruk på 335 kroner per turist i land utenom ekskursjoner, og 582 kroner totalt.

Disse beløpene gjelder cruiseturister som kommer med og reiser med samme skip (transit). Man har også beregnet et forbruk for de ca 24 000 passasjerene som dette året startet og/eller avsluttet cruiset i Oslo. Her kommer vesentlig overnattings- og andre oppholdskostnader i tillegg, og gjennomsnittlig forbruk er beregnet til 1 362 kroner, herav overnatting 594 kroner.

Nasjonalitetsfordelingen skaper en del usikkerhet om relabiliteten i funnene. I følge nyhetsbrev fra Oslo havn om cruisesesongen 2012 (datert januar 2012) er det flest tyskere som kommer på cruise til Oslo, deretter følger passasjerer fra USA og Storbritannia. Rapporten fra G.P. Wild oppgir ikke forbruk etter nasjonalitet, men man vet fra andre undersøkelser at forbruket kan variere mye fra nasjonalitet til nasjonalitet. I dette materialet er briter åpenbart overrepresentert og tyskere underrepresentert, og det er ikke oppgitt om man har korrigert for dette gjennom vekting.

### Beregnet totalforbruk

Rapporten har beregnet et totalt forbruk for passasjerer på ca 183 millioner kroner, inkludert merforbruket til snuhavnspassasjerer.

Det totale forbruket er beregnet under en forutsetning om at 98 prosent av alle cruiseturister har vært i land. Det er videre anvendt skipenes kapasitetstall (antall passasjerer) og ikke faktisk belegg om bord, sannsynligvis manglet man slike oppgaver. Det ble anvendt et passasjertall på 311 000, mens Oslo havns statistikk i ettertid oppgir at tallet var 303 486.

Beløpet på 183 millioner kroner er følgelig sannsynligvis en del overestimert.

<sup>25</sup> Det oppgis ikke om dette er prisen betalt til rederiet eller om beløpet er korrigert for rederiets provisjon. Beløpet på 247 kroner indikerer at det er fratrukket rederiprovisjonen, jfr undersøkelsen i Oslo 2006, avsnitt 6.1.3.

### 6.3.3 TØI: Utenlandske cruisepassasjerers forbruk i Norge 2005

#### Prosjekt og publikasjon

Dette er et delkapittel i en rapport om utenlandske turisters forbruk i Norge (Dybedal, Rideng, Haukeland, Grue 2006). Oppdragsgiver var Innovasjon Norge. Forbruksdata for turister ble samlet inn gjennom den årlige grenseundersøkelsen «Gjesteundersøkelsen»<sup>26</sup>, men denne omfattet ikke cruiseturister. Det ble derfor gjennomført en egen undersøkelse for å få et begrep om cruiseturistenes forbruk i land i Norge.

#### Opplegg og metode for datainnsamling

Utvalget omfattet åtte cruiseskip i Oslo (573 respondenter), seks i Bergen (239 respondenter) og fem i Tromsø (160 respondenter) i perioden 26.7 – 15.8 2005. Totalt ble det samlet inn 972 skjemaer, herav 573 i Oslo, 239 i Bergen og 160 i Tromsø.

Datainnsamlingen ble basert på et enkelt spørreskjema (to sider) for selvutfylling når passasjerene var på vei om bord, med veiledning fra dem som delte ut skjemaene. I Oslo og Bergen ble utdeling og innsamling utført av deltidsmedarbeidere ved Transportøkonomisk institutt, mens i Tromsø ble datainnsamlingen foretatt av Destinasjon Tromsø. Utdeling og innsamling foregikk i en periode på tre til seks timer (avhengig av liggetid og hvor sent på dagen avgangen skulle skje), fram til ca en halv time før avgang.

Undersøkelsen fokuserte på passasjerenes eget (direkte) forbruk i land, spesifisert på henholdsvis servering, handel i dagligvareforretninger, transport, shopping, attraksjonsbesøk og ”annet”. Det ble spurt separat om hva man samlet hadde betalt for organiserte turer i land vedkommende dag. En del spørsmål gjaldt cruiset generelt; cruises varighet (døgn), antall besøk i land som deltaker på organisert tur, antall besøk i land på egenhånd, hva man hadde betalt for cruiset, samt nasjonalitet.

Det ble også hentet inn data fra rederier og agenter om omfanget av landbesøk og hvor mye skipene faktisk betaler i land for de tjenestene de tilbyr passasjerene.

#### Vekting og representativitet

Skipene var valgt ut på forhånd på grunnlag av lister over ankommende skip fra havnevesenet i henholdsvis Oslo og Bergen. I Bergen var det et hovedpoeng å velge skip som allerede hadde gjennomført norgesdelen av cruiset. I Oslo valgte man å konsentrere seg om skip som (med ett unntak) kun hadde Oslo som anløpshavn i Norge. I Tromsø sto Destinasjon Tromsø for utvelgelsen etter samråd med Transportøkonomisk institutt.

Samlet var fordelingen av respondentene i ganske god overensstemmelse med den faktiske nasjonalitetsfordelingen på landsbasis, bortsett fra at Frankrike og ”andre nasjonaliteter” var noe underrepresentert. Det er imidlertid enkelte tydelige utvalgsskjevheter i de enkelte havner i undersøkelsen: Andelen amerikanere i Oslo stemmer godt overens med den antatte faktiske fordelingen, men er knapt kommet med i Bergen og Tromsø. Tyskere er overrepresenterte i Oslo og underrepresenterte i Bergen. Engelskmenn er kraftig overrepresenterte i Bergen og Tromsø, men er tilsvarende underrepresenterte i Oslo. Det er også slik at cruisebesøk i Oslo er overrepresentert i materialet, og at cruisebesøk i Bergen er underrepresentert i forhold til den faktiske fordeling.

---

<sup>26</sup> Gjesteundersøkelsen blant utenlandske turister, som TØI utførte årlig i perioden 1994-2011, se for eksempel Rideng og Haukeland 2006

Forbrukstallene som presenteres er likevel ikke vektet etter nasjonalitet eller etter havn i undersøkelsen for å rette opp disse skjevhetene, og det presiseres i rapporten at resultatene må brukes med forsiktig og primært anses som indikasjoner på forbrukets størrelse.

### Resultater forbruk per dag

Gjennomsnittlig (uvektet) forbruk i land er beregnet til 437 kr (Bergen 320 kr, Oslo 531 kr, Tromsø 280 kr).

Rapporten gir forbrukstall for alle tre stedene samlet for nasjonalitet og varekategori (tabell 6.2). Briter og tyskere bruker vesentlig mindre enn amerikanere og personer fra andre land enn de tre nevnte.

Tabell 6.2 Forbruk på egne besøk i land per besøk per person etter type vare/ tjeneste og nasjonalitet. Beløp i NOK og prosentfordeling.

	Alle	USA	Tyskland	Storbritannia	Øvrige land
Servering	82	131	71	47	111
Dagligvarer	27	39	10	21	48
Transport	28	46	19	18	38
Shopping ellers	255	288	177	138	490
Attraksjoner, museer etc	21	37	13	15	27
Andre utgifter	24	9	25	8	56
Gjennomsnittlig totalutgift	437	550	315	248	772

Kilde: Rideng et. al. (2006).

Shopping er den klart største enkeltposten – 255 kr i gjennomsnitt og nær 60 prosent av forbruket.

Ekskursjoner kjøpt om bord kommer i tillegg. Her har man funnet ganske høye summer, 840 kroner i gjennomsnitt per ekskursjon (963 kr i Oslo, 724 kr i Bergen, 683 kr i Tromsø), inkludert rederiets provisjon. Beløpene er gjennomsnitt for dem som har kjøpt ekskursjon, ikke for alle som har vært i land. Det er ikke beregnet noe snittbeløp per passasjer som har vært i land hvor også ekskursjoner inngår.

Rapporten gir også tall for hvordan forbruket i land (utenom ekskursjoner) fordeler seg blant turistene. 13 prosent oppgir null forbruk i land, 41 prosent oppgir 1 – 199 kroner, 25 prosent oppgir 200 – 599 kroner og 11 prosent 600 – 999 kroner og 10 prosent bruker mer enn 1 000 kroner.

### Beregninger av totalt forbruk

På grunnlag av dataene fra de tre byene, samt en god del forutsetninger, er det beregnet at i alt 324 000 cruiseturister i 2005 la igjen 572 millioner kroner i land i Norge. Av dette utgjør forbruk ved landbesøk på egenhånd 262 millioner og kostnader til ekskursjon 310 millioner kroner (fratrasket en rederiandel på 40 prosent).

## 7 Sammenlikning av resultater

### 7.1 Hva kan sammenliknes?

Hvorvidt tall er sammenliknbare, avhenger av to hovedtyper av premisser. Det umiddelbare er om tallene som presenteres uttrykker det samme. For det andre om det er ulikheter i metodevalg, forutsetninger og antakelser bak beregningene. I sammenlikningene tar vi derfor utgangspunkt i tall som presumptivt uttrykker den samme type forbruk. Deretter drøftes forskjeller ut fra metodevalg og andre tilnæringsfaktorer.

Den størrelsen som enklest kan sammenliknes fra undersøkelse til undersøkelse, er det gjennomsnittlige forbruket på egenhånd i løpet av et landbesøk for de cruiseturistene som har vært i land. De fleste undersøkelsene skiller eget forbruk i land fra ekskursjoner, aktiviteter og liknende som er kjøpt om bord. Derimot er det noe mer varierende praksis med hensyn til beregning av kjøp av ekskursjoner om bord, spesielt hvilket beløp eller hvilken beløpsandel som kan regnes brukt i land per cruiseturist. Dessuten oppgir noen utgift til ekskursjon per turist som har kjøpt slike, mens det vi ønsker å sammenlikne er utgift til slike aktiviteter i snitt for alle turister som har vært i land. Det er også litt ulike tilnæringer med hensyn til å beregne hvor mye cruiseturister samlet bruker i land (alle cruiseturisters forbruk aggregert).

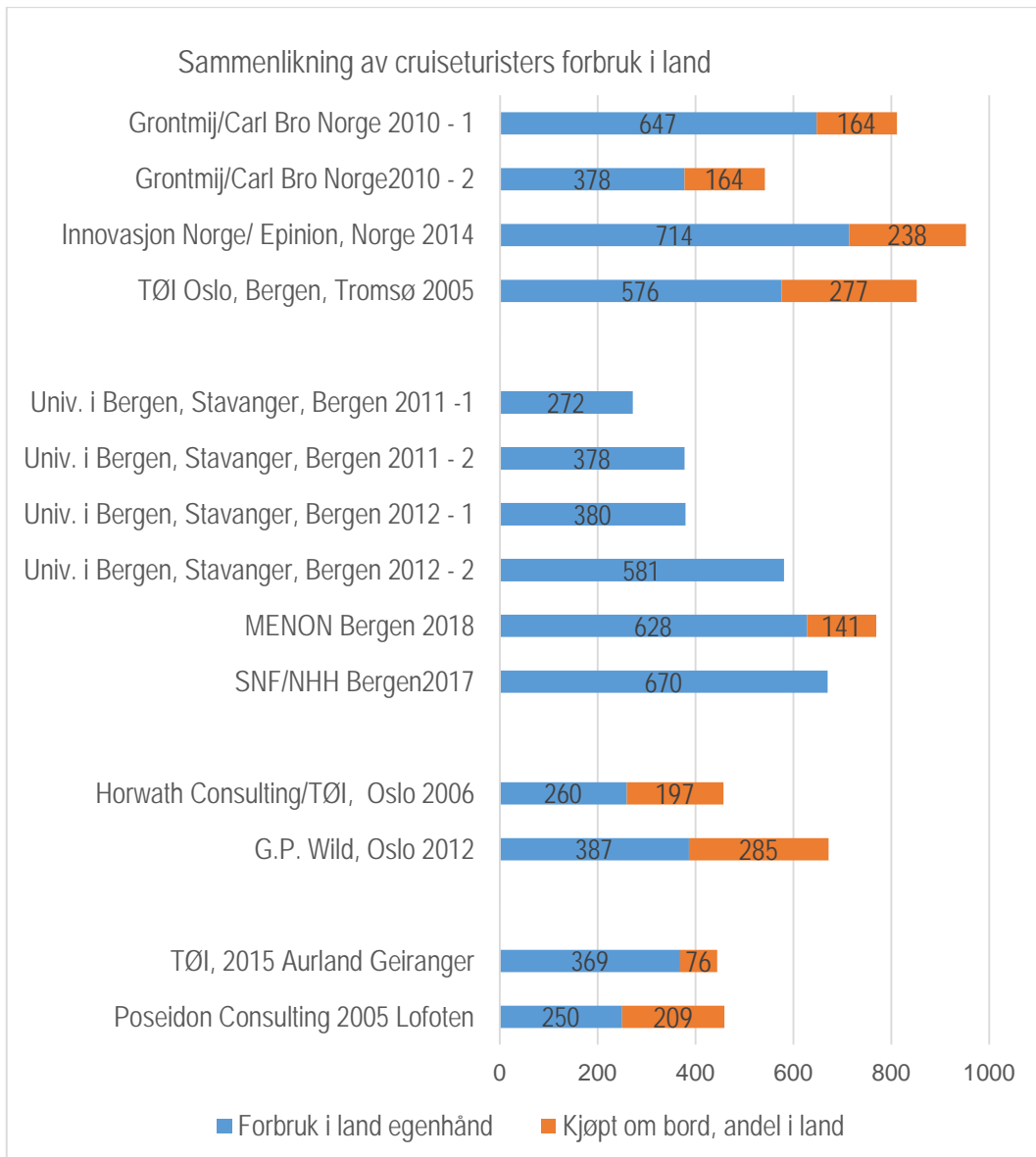
De forskjellige rapportene gir stort sett tilstrekkelig informasjon til at vi kan stille opp sammenliknbare tall, både for forbruk på egenhånd og for kjøp av ekskursjoner og andre aktiviteter fra rederiet. For eksempel er tallene for kjøp av ekskursjoner og aktiviteter om bord harmonisert ved at det er forutsatt (og fratrukket) en provisjonsandel på 50 prosent for rederiet for alle undersøkelser hvor tall for dette forbruket er oppgitt.

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

### 7.2 Forbruk per cruiseturist per landbesøk

#### 7.2.1 Oversikt

I figur 7.1 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 ekskursjoner etc. som er forhåndskjøpt om bord er ikke oppgitt (eller kan ikke utledes) i to av Bergensundersøkelsene.



Figur 7.1 Cruiseturisters forbruk i land. Forbruk i land på egenhånd, og kjøp av ekskursjoner og andre aktiviteter om bord<sup>27</sup>. Kroner i 2018-priser.

## 7.2.2 Nasjonale undersøkelser

I undersøkelser som kan sies å være nasjonale, varierer beregnet dagsforbruk i land på egenhånd fra 378 kroner til 714 kroner. Beregnet del av kjøp av ekskursjoner som bord, som tilfaller virksomheter i land, varierer fra 164 til 277 kroner (alle verdier i 2018-priser).

Det laveste anslaget på 378 kroner (Grontmij/Carl Bro 2010) er basert på oppgitt forbruk i land samme dag (1 363 respondenter). I datagrunnlaget for denne beregningen er anløp i Bergen og Oslo betydelig underrepresentert (se avsnitt 4.1), noe vi vil anta har medført underestimert av forbruket.

Grontmij/Carl Bro har imidlertid som hovedresultat valgt et estimat på 647 kroner, basert på informasjon om forventet forbruk i land på hele cruiset (895 respondenter) og forventet

<sup>27</sup> Tall for det som er kjøpt om bord er fratrukket en rederiprovisjon på 50 prosent. Gjennomsnitt for alle som har vært i land.

antall landbesøk i løpet av cruiset for hver respondent. Slik sett har man fått eliminert problemet med underrepresentasjon av anløp i Oslo og Bergen. Utgift til ekskursjon er beregnet til 278 kroner per cruiseturist per dag (2010-priser), eller 195 kroner når man har trukket fra en antatt rederiprovisjon på 30 prosent av prisen. Beløpet på 164 kroner som er angitt i figur 7.1, er framkommet ved at vi har anvendt en rederiprovisjon på 50 prosent og justert med KPI til 2018-priser. 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 også etter antallet landbesøk per respondent i løpet av hele cruiset. Utgifter til ekskursjoner kjøpt om bord er beregnet til 215 kr (238 kr i 2018-priser) etter at man har trukket fra en rederiprovisjon på 50 prosent. Totalt forbruk (som tilfaller virksomheter i land) er beregnet til 952 kroner i 2018-priser. Undersøkelsen er basert på i alt 1 423 respondenter. Etter vår vurdering kan det være at man ved å erstatte ubesvarte forbruksspørsmål med verdien for medianen innenfor det enkelte marked (se avsnitt 4.2.2) kan ha overestimert forbruket, det vil si ved å erstatte null der det skulle ha vært null med et positivt tall.

TØIs undersøkelse fra 2005 (basert på kartlegging av samme dags forbruk på landbesøk i Oslo, Bergen og Tromsø) gir et anslag på 576 kroner. Utgifter til ekskursjon, kjøpt om bord, er beregnet til 277 kroner i 2018-priser. Til sammen gir dette et forbruk i land på 853 kroner. Samlet antall respondenter var 972. Tromsø og Bergen er underrepresenterte i materialet, dessuten gjør manglende stratifisering og vekting og manglende tall fra distriktshavner 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.

Det kan virke litt påfallende at de nasjonale undersøkelsene viser høyere tall enn undersøkelser for Bergen og Oslo. Dette kan bero på ulik grad av usikkerhet, ulik vekting og/eller ulike innsamlingsmetoder. Merk at Menons publiserte tall for Bergen (nedenfor) er betydelig høyere enn tallene gjengitt i figur 7.1, fordi sistnevnte er korrigert (av TØI) for skjevheter i nasjonalitetsfordeling.

### 7.2.3 Undersøkelsene i Bergen

I undersøkelser som eksplisitt omfatter Bergen, varierer beregnet dagsforbruk i land på egenhånd fra 378 kroner til 670 kroner. Spesifisert utgift til ekskursjoner kjøpt om bord finnes kun i Menons undersøkelse fra 2018 (282 kroner). Med antatt provisjon til rederiet på 50 prosent, utgjør det som tilfaller virksomheter i land og 141 kroner i snitt per turist som har vært i land i Bergen.

Den ferskeste undersøkelsen (Menon 2018) beregnet et forbruk på 628 kroner per landbesøk, og 282 kroner til ekskursjon per cruiseturist som var i land, til sammen 910 kroner<sup>28</sup>. Fratrasket en antatt rederiprovisjon (ikke beregnet av Menon) på 50 prosent, gir

---

<sup>28</sup> Menon tar i en variant også med ekstra forbruk for snuhavnpassasjerer (overnatting, etc) og får et totalt tall på 1 060 kroner per cruiseturist som besøker Bergen.

dette et samlet forbruk i land på egenhånd på 769 kroner. Materialet er samlet inn i etterkant av landbesøket (elektronisk spørreskjema sendt til passasjerer på utvalgte skip) og omfatter 2 154 respondenter.

Det opplyses ikke om hvordan representativitet er ivaretatt ved utvelgelse av hvilke skip som inngikk i utvalget. Dataene er vektet ut fra hvor stor andel hvert skips passasjerer utgjorde av totalt cruiseturister til Bergen, men ikke ut fra nasjonalitet. Materialet har noen klare skjevheter i så måte, idet amerikanere og spanjoler, som har det høyeste forbruket (ifølge undersøkelsen) er klart overrepresenterte i materialet, mens tyskere og briter (som har det laveste forbruket) er klart underrepresenterte. En forenklet korreksjon<sup>29</sup> (foretatt av TØI) ut fra oppgitte prosentandeler for nasjonaliteter i utvalget og i hele populasjonen av cruiseturister i Bergen i 2018, gir et forbruk på ca 743 kroner per dag, mot forbruket på 910 kroner som Menon har beregnet inkludert ombordkjøpte aktiviteter i land. Dette innebærer at om vi trekker fra antatt rederiprovisjon på ekskursjoner (141 kroner), blir sammenliknbart forbruk (totalt forbruk i land) om lag 602 kroner. Tar vi utgangspunkt i tallet for forbruk per besøk i Bergen (1 060 kroner, inkluderer snuhavnpassasjerenes ekstraforbruk), blir tilsvarende tall 723 kroner.

Tallene fra UiB og UiS (Larsen et al) er lavere. Deres hovedtall (2018-priser) er 272 kroner i 2011 og 380 kroner i 2012, basert på summen av oppgitt forbruk i spesifiserte kategorier. Derimot er beløpet for oppgitt antatt totalforbruk i løpet av landbesøket i 2012 (581 kroner) ganske likt vårt korrigerte Menontall på 602 kroner. Differansen mellom oppgitt totalforbruk og summen av oppgitt forbruk i spesifiserte kategorier er definert som «overestimert forbruk».

Antallet respondenter som er cruisepassasjerer i undersøkelsene er mye lavere enn i Menons undersøkelse – 375 i 2011 og 576 i 2012. Informasjonen fra passasjerene er samlet inn i løpet av dagsbesøket, slik at man for en stor andel av respondentene registrerte antatt forbruk og ikke nødvendigvis faktisk forbruk.

Det er to hovedfaktorer som peker i retning av at forbruket er for lavt estimert. For det første mener vi at de som hadde høyest forbruk hadde mindre sannsynlighet for å komme med i utvalget. Det vil si dem som er mindre tid «på gaten» fordi de er deltakere på ekskursjoner, besøker restauranter og butikker etc hyppigere enn de andre. For det andre har ikke undersøkelsen noen spørsmål om ekskursjoner og liknende som er kjøpt om bord. Dette innebærer i utgangspunktet at denne siden av forbruket i land ikke er med. Det kan også tenkes at en del av respondentene kan ha inkludert dette i sine oppgaver over totalt forbruk, noe som kan være en av grunnene til at man finner dårlig samsvar mellom oppgitt totalforbruk og summen av beløp i spesifiserte kategorier.

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, kun 348 respondenter fylte ut tall for forbruk i denne undersøkelsen.

Konklusjonen er at Menons tall (med nasjonalitetskorrigerings) virker som det mest plausible, det vil si et forbruk per besøk i land på om lag 600 – 700 kroner. Både SNF og Larsen et. al. sine estimater understøtter et tall denne størrelsesorden, men må ut fra

<sup>29</sup> Menon påpeker i sin rapport at skjev nasjonsfordeling kan ha gitt overvurdering av gjennomsnittsforkbruket, men sier også at «ettersom vi ikke har informasjon om forbruket til passasjerene innenfor hver nasjonalitet er representativt for alle passasjerer med samme nasjonalitet, har vi i vurderingen av gjennomsnittsforkbruk og total økonomisk betydning valgt å ikke korrigere for dette.»

innsamlingsmetode, utvalgsstørrelse og manglende behandling av ekskursjoner kjøpt om bord betraktes som relativt usikre.

## 7.2.4 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 fordeler seg med 387 kroner til forbruk på egenhånd i land og 285 kroner til ekskursjoner, antatt fratrukket rederiprovisjon (alle tall i 2018-priser). Det var i alt 1 444 cruisepassasjerer med i materialet, men det er ikke oppgitt om datainnsamlingen foregikk i løpet av eller etter oppholdet i land. Dataene er ikke vektet etter nasjonalitet eller andre kriterier. Briter er klart overrepresentert i materialet og tyskere sterkt underrepresentert, noe som kan påvirke de beregnede forbrukstallene (forbrukstall er ikke oppgitt for ulike nasjonaliteter).

Horwath/TØI sitt estimat fordeler seg med 260 kroner i land på egenhånd og 197 kroner til ekskursjoner, fratrukket rederiprovisjon (2018-priser). Materialet omfattet 1 742 reisefølger og ble samlet inn ved ombordstigning, kostnadene til ekskursjoner 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 imidlertid å svekkes av de store skjevhetene i nasjonalitetsfordelingen. Både fordelingen på eget forbruk i land og kjøp av ekskursjoner om bord er klart lavest i Horwath/TØI sin undersøkelse, mens dataene i Horwath/TØIs undersøkelse vektet etter nettopp nasjonalitet. Man har dessuten relativt presise data fra leverandører av ekskursjoner 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.

## 7.2.5 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.

## 7.3 Data om fordelinger av forbruket

### 7.3.1 Forbruk etter nasjonalitet

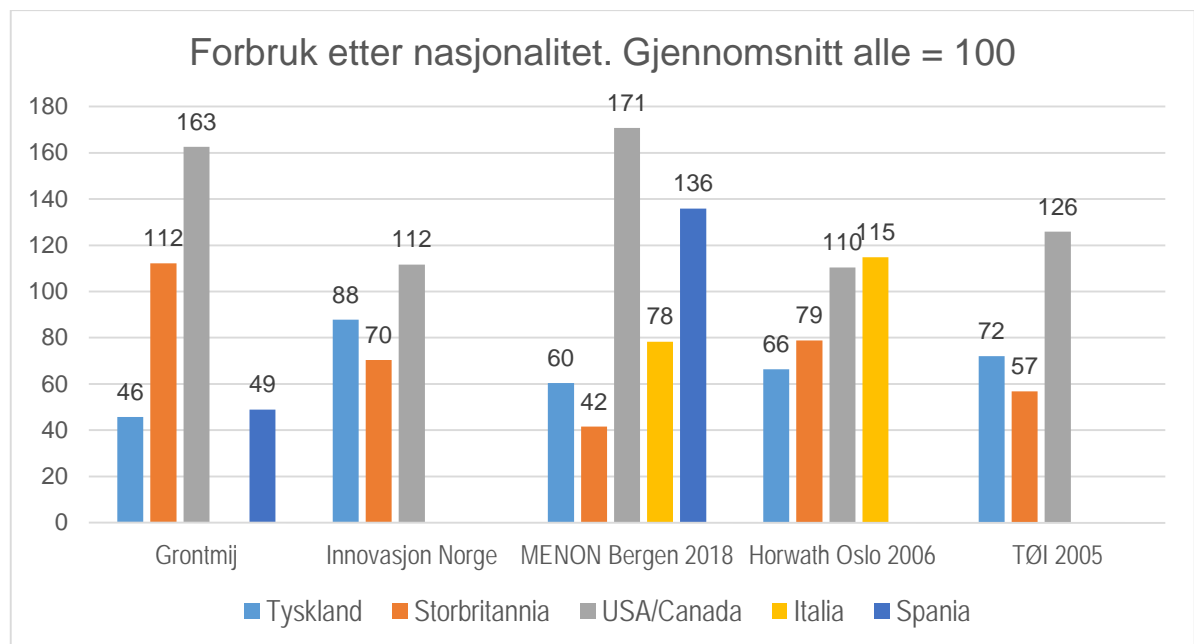
Fem av undersøkelsene oppgir forbrukstall etter passasjerenes nasjonalitet. For å sammenlikne, har vi brukt indekserte tall, det vil si at vi har satt gjennomsnittlig forbruk per passasjer som går i land lik 100, og beregnet forbruket for hver nasjonalitet som gruppe relativt til gjennomsnittet. Alle undersøkelsene oppgir tall for USA/Canada, Tyskland og Storbritannia. Vi har også tatt med tall for land som forekommer i minst to undersøkelser, det vil her si Spania og Italia (figur 7.2).

I de nasjonale undersøkelsene (inkludert TØIs undersøkelse fra 2005 i Oslo, Bergen og Tromsø) er det relativt store sprik. Cruiseturister fra USA/Canada har høyest forbruk i alle tre undersøkelsene, men forskjellene er klart størst i Grøntmij/Carl Bro sin undersøkelse fra 2010. Her har turister fra USA/Canada et forbruk som er 63 prosent høyere enn



gjennomsnittet, mens tyske cruiseturisters forbruk bare utgjør 46 prosent av gjennomsnittet<sup>30</sup>. Briter ligger 12 prosent over snittet. I Innovasjon Norges undersøkelse fra 2014 er forskjellene langt mindre. USA/Canada ligger «bare 12 prosent over gjennomsnittet, mens tyskere her har et høyere forbruk enn briter (henholdsvis 88 og 70 prosent av gjennomsnittet). I TØIs undersøkelse fra 2005 fant man også at både tyskere og briter har et forbruk godt under gjennomsnittet, men tyskere har også her et høyere forbruk enn briter.

De største ulikhetene fant man i Menons Bergensundersøkelse fra 2018, her har turister fra USA/Canada 71 prosent høyere forbruk enn gjennomsnittet, mens tyskere og briter hadde et lavt forbruk, henholdsvis 60 prosent og 42 prosent av gjennomsnittet.



Figur 7.2 Cruiseturisters forbruk i land etter nasjonalitet, sammenliknet med gjennomsnitt for alle. Indeksert, gjennomsnitt for alle = 100.

Horwath/TØI sin undersøkelse fra Oslo 2006 viser mindre forskjeller mellom de viktigste nasjonalitetene, men også her har turister fra USA/Canada signifikant større forbruk enn tyskere og briter.

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. I figur 7.2 er tall spesifisert kun for italienere og spanjoler. Innovasjon Norge (2014) finner for eksempel at turister fra samlekategorien «Sør-Europa» har 70 prosent høyere forbruk enn gjennomsnittet.

### 7.3.2 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 sammenliknbar oversikt over prosentvise

<sup>30</sup> I rapporten nevnes språkproblemer som en mulig forklaring på at tyske passasjereres har oppgitt et lavt forbruk.

fordelinger i de fem undersøkelsene som har presentert vare- og tjenestefordeling. Blant annet har vi måttet slå sammen alle poster som gjelder fornøyer, kultur og andre aktiviteter kjøpt i land (tabell 7.1). Merk at de enkelte undersøkelsene varierer med hensyn til usikkerhet, representativitet, vektning osv, jfr omtalen av de enkelte undersøkelsene i kapittel 4, 5 og 6.

Tabell 7.1 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/kultur/aktiviteter og forbruk på restauranter, kafeer og liknende. Det er et relativt godt samsvar mellom undersøkelsene, med noen markante unntak:

Horwath/TØI sin undersøkelse fra Oslo i 2006 viser en høyere andel shopping (51 prosent) og en klart lavere andel til fornøyelse, kultur etc (10 prosent) enn de øvrige). Vi har ikke noen umiddelbar forklaring på dette, annet enn at mange av de viktigste besøkmalene i Oslo (Holmenkollen, Frognerparken, Bygdøymuseene) er innbakt i organiserte ekskursjoner kjøpt om bord, som ikke er med i disse tallene.

Shopping utgjør en klart lavere andel i undersøkelsene i Bergen i 2011 og 2012 (UiB, UiS). Disse er de eneste av undersøkelsene i tabellen hvor intervjuene er foretatt i løpet av landbesøket («på gaten»), noe som kan være en delvis forklaring.

### 7.3.3 Fordeling av forbruk på intervaller

Det er kun fire av undersøkelsene som oppgir forbrukstall fordelt på forbruksintervaller, det vil si som viser for eksempel hvor mange som bruker mye og hvor mange som bruker lite penger når de er i land. Undersøkelsene har til dels svært varierende inndelinger i intervaller, slik at det er vanskelig å sammenlikne, selv om man tar hensyn til prisstigning (32 prosent fra 2005 til 2018 og 15 prosent fra 2012 til 2018)

Tre rapporter oppgir hvor stor andel av dem som har gått i land som har oppgitt null i forbruk, TØI 2005 (Oslo, Bergen, Tromsø) oppgir 13 prosent, Grøntmij/Carl Bro 2010 (nasjonalt nivå) 18 prosent og Menon 2018 (Bergen) 16 prosent.

I TØIs undersøkelse fra 2005 finner man at 37 prosent bruker mindre enn 100 kroner (inkludert 13 prosent som har oppgitt null forbruk) og at 29 prosent bruker mer enn 400 kroner (10 prosent bruker mer enn 1000 kroner).

I Grøntmij/Carl Bro sin rapport tar man utgangspunkt i det oppgitte forbruk den aktuelle dagen (321 kroner). 30 prosent bruker mindre enn 100 kroner (inkludert 18 prosent med null forbruk), 30 prosent bruker mer enn 500 kroner (høyeste intervall).

Menon (Bergen, 2018) finner at 16 prosent har null forbruk og ytterligere 34 prosent bruker mindre enn 500 kroner. Dette gjelder per besøk i Bergen, det vil si at det er gjennomsnittsforkbruket på 1 060 kroner (som inkluderer hele oppholdet til snuhavnpassasjerer) til grunn. Personer med oppgitt forbruk over 3000 kroner utgjorde åtte prosent av respondentene, men sto for 49 prosent av forbruket.

I Larsen et. al. sin undersøkelse i Bergen fra 2010 (tall ikke publisert for 2011 og 2012) fant man at 41 prosent brukte under 250 kroner og 18 prosent over 1000 kroner. Disse tallene er imidlertid basert på et utvalg på kun 165 respondenter.

Selv om ulike inndelinger i intervaller begrenser sammenliknbarheten, ser det ut til at det er et fellestrekk at det er mange som bruker ingenting eller lite, men at relativt få med høyt forbruk drar gjennomsnittet markant opp. Spesielt Menons resultater fra Bergen 2018 poengterer dette.

## 7.4 Beregning av total cruiserelatert omsetning

### 7.4.1 Nasjonalt nivå

I Grontmij/Carl Bro sin rapport anvendte man 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. Her kommer man fram til to tall, henholdsvis 1,5 og 1,9 milliarder kroner. Man velger her å bruke oppgitte forbrukstall for hele reisen (745 kr per landbesøk) framfor resultatene fra undersøkelsen av «dagens forbruk» (580 kr per landbesøk) og konkluderer med at 1,9 milliarder kroner er det mest korrekte tallet.

Innovasjon Norge (Epinion AS) har også beregnet totalt forbruk (for alle cruiseturister) ved å gange opp gjennomsnittlig forbruk per dag med antall besøk i land i snitt per cruiseturist og antallet cruiseturister totalt. Totalt er det beregnet at 2,3 milliarder kroner av cruiseturistenes forbruk tilfalt Norge. Epinion AS, som har utført beregningene understreker at de er forbundet med stor usikkerhet, spesielt tallet for antall landbesøk, som er beregnet ut fra svar fra kun personer som faktisk har vært i land på de aktuelle destinasjonene hvor undersøkelsene foregikk. Estimater for gjennomsnittlig antall landbesøk er dermed med sannsynlighet for høyt.

Begge undersøkelsene kan således sies å gi noe overestimerte tall for hva cruiseturistene legger igjen i Norge. Spesielt er Grontmij/Carl Bro sitt anslag påfallende høyt sammenliknet med Innovasjon Norges anslag, siden antallet cruiseturister i Norge var betydelig høyere i 2014 enn i 2010, henholdsvis 675 000 og 411 000 (Dybedal 2018).

En hovedgrunn til at Grontmij/Carl Bro kommer såpass høyt er at man har regnet 126 000 utenlandske passasjerer med hurtigruten som cruiseturister. Legger man til grunn Cruise Norways tall for totalt antall landbesøk i 2010 (1,82 millioner)<sup>31</sup> og Grontmij/Carl Bro sitt forbrukstall på 745 kroner per landbesøk, ville man fått en samlet omsetning på i underkant av 1,4 milliarder kroner.

<sup>31</sup> Cruise Norways tall for landbesøk er for øvrig også for høyt, se avsnitt 4.1.3 og fotnote 9.

## 7.4.2 Destinasjonsspesifikke undersøkelser

Menon (Bergen 2018) beregnet et samlet forbruk basert på dataene for cruiseturistenes forbruk, antall anløp i 2018, gjennomsnittsstørrelse (passasjerkapasitet) og belegg på anløpende skip, og en antagelse om at 95 prosent av cruisepassasjerene går i land i Bergen. Beregnet beløp på 1,9 millioner kroner per anløp i Bergen i 2018 oppsummerte seg til 662 millioner kroner. Beløpet inkluderer rederienes provisjon ved salg av ekskursionsjoner og aktiviteter i land, rederienes betaling av havneavgifter og statlige avgifter samt deres vare- og tjenestekjøp, men ikke mannskapets forbruk. Passasjerenes forbruk i land utgjør 575 millioner kroner av dette.

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. Totalt ble det beregnet at antallet passasjerer som gikk i land var 195 000 (95 prosent av alle)<sup>32</sup> og at de la igjen 76 millioner kroner i land (2006-priser).

Poseidons rapport (Lofoten 2005) presenterer også tall for cruiseturismens totale betydning for Lofoten, beregnet 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 egne tall for forbruk i land. Merk at i Menons tall er rederienes andel av inntektene fra salg av ekskursionsjoner og andre aktiviteter i land (provisjon) ikke trukket fra, samt at forbruket per passasjer er antatt å være overestimert (ikke korrigerert for skjevheter i nasjonalitetsfordeling i utvalget). Korrigerer vi for dette (jfr avsnitt 7.2.3), finner vi et passasjerrelatert forbruk i land på ca 410 millioner kroner<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Basert på faktisk antall passasjerer om bord i anløpende skip (206 000)

<sup>33</sup> Denne enkle beregningen er gjort for sammenlikningens skyld, og står for TØIs regning.

## Referanser

- Dwyer, L. og P. Forsyth 1998: *Economic significance of cruise tourism*. *Annals of Tourism Research* 25/2, pp 393 – 415.
- Dybedal, P. og J. V. Haukeland 2017: *Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøysfjorden og Geirangerfjorden*. TØI-rapport 1585/2017.
- Dybedal, P. 2018: *Cruisetraffikk til norske havner – oversikt, utvikling og prognoser 2018 – 2060*. TØI-rapport 1651/2018
- Dybedal, P. og J. K. S. Jacobsen 2019: *Mer bærekraftig cruiseturisme – framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet*. TØI-rapport 1686/2019
- Grontmij/Carl Bro 2011: *Gjesteundersøkelse for cruiseturisme*. Unummerert rapport for Nærings- og handelsdepartement desember 2010.
- Kjenslie, B. 2005: *Cruiseundersøkelse i Lofoten*. Poseidon Consulting AS, rapport desember 2005.
- Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., Ogaard, T. 2013: *Belly full, purse closed – Cruise line passengers' expenditures*. *Tourism Management Perspectives* 6 (2013) pp 142-148.
- Seeberg, A. R., T. Løge, L. M. Haugland, P. Aalen og E. Jacobsen 2018: *Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen*. Menon-publikasjon nr. 85/2018
- Rideng, A. og J. V. Haukeland 2005: *Gjesteundersøkelsen 2005*. TØI-rapport 813/2005.
- Rideng, A., J. V. Haukeland, B. Grue og P. Dybedal 2006: *Utenlandske turistenes forbruk i Norge 2005*. TØI-rapport 823/2006.
- Walnum, H. J., S. Gössling, M. Simonsen, N. Iversen, L. E. Hem, P. Dybedal og J. K. S. Jacobsen 2019: *SUSTCRUISE – Oppsummering og synteserapport*. Vestlandsforskning rapport 02/2019.
- P. Wild 2012: *Overview Cruise Passenger and Crew Surveys Oslo*. PPT-presentasjon seminar VisitOslo februar 2013. G.P. Wild International Ltd
- Winther, P-E. og P. Dybedal 2006: *Analyse av cruiseturismens betydning for Oslo*. Rapport Horwath Consulting, 2006

## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)