

# SAMFUNNS- REGNSKAP



**HURTIGRUTEN**



SAKTE  
FART

# VERDENS VAKRESTE SJØREISE

## Samfunnsregnskap



### Hovedpunkter

Hurtigruten på Norskekysten bidrar med 2,2 milliarder kroner i nettoverdiskaping

Inkludert effekter på land og fra andre bransjer bidrar Hurtigruten med 2,8 milliarder kroner årlig i verdiskaping

Hurtigruten Norskekysten (Bergen – Kirkenes) bidrar årlig med 650 MNOK i skatter og avgifter til kommuner og stat i året

Hurtigruten Norskekysten skaper vel 2 500 årsverk.

Mesteparten av disse er i Nord-Norge.

1270 direkte ansatte i selskapet

1122 indirekte arbeidsplasser på land og i andre bransjer



Hurtigruten er blant Norges fremste reiselivsprodukter, utfører en viktig transportfunksjon for norsk næringsliv og er en av de største arbeidsgiverne i Nord-Norge. Hurtigruten er en av Norges mest kjente turistattraksjoner i utlandet, har vunnet flere internasjonale priser så vel for produktet som for markedsføringen av ruten og Norge som destinasjon. Hurtigruten blir stadig omtalt i TV-programmer, dagspresse og i internasjonale magasiner. Hurtigruten tar del i veksten internasjonalt innen cruisenæringen, og transporterer både internasjonale og norske turister.

### **Hurtigruten (Norskekysten) i tall (2009)**

Brutto omsetning 2,3 milliarder kroner

Nord-Norges største lærling bedrift med over 100 lærlinger

1200 – 1300 ansatte avhengig av sesong

11 skip, 34 havner, 66 daglige anløp

4724 køyer

408 000 passasjerer fraktet med de 11 Hurtigruteskipene  
hvorav:

107 000 turister/rundreisende

301 000 lokalreisende

964 000 gjestedøgn

23 000 havneanløp

32 000 biler

105 000 tonn gods

45% av last er til anløp nord for Tromsø

140 ansatte på egne kontorer i Tyskland, England, USA, Frankrike og Sverige (85% av rundturssalget). I 2009 brukte Hurtigruten 180 MNOK i salg og markedsføringskostnader internasjonalt.



## **Hurtigruten er en av Norges fremste eksport bedrifter**

Hurtigruten tilførte Norge mer enn 100 000 utenlandske turister i 2009. I 2009 hadde Hurtigruten 5 prosent av antall gjestedøgn på norske hoteller, og vel 15 prosent av gjestedøgnene fra utlandet (*SSB 2010: Tabell 20.49 Hoteller og andre overnattingssteder*)

Sammenlignet med internasjonale cruiseoperatører bidrar Hurtigruten's cruise passasjerer til betydelig verdiskapning i Norge fordi hurtigrutepassasjerene:

- Besøker en større del av Norge
- Reiser med en norsk bedrift som skaper arbeidsplasser og skatter i Norge
- Har i gjennomsnitt mer enn en hotellovernatting
- Flyr inn og ut av Norge
- Flyr i Norge
- Tilbringer lengre tid i Norge

I tillegg til Hurtigrutereisen skaper disse turistene betydelig aktivitet i hele Norge:

Omsetning Hurtigruten: 450 MNOK

Ca. 79 000 hotell overnattinger (rom døgn) = 69 MNOK

Fly inn og ut av Norge: 362 MNOK

Transport / fly i Norge: 87 MNOK

Forbruk, aktiviteter, attraksjoner, landarrangementer, museum og lignende: 290 MNOK. Den store veksten i Hurtigrutens vintertrafikk er helt avgjørende for å utvikle reiselivsindustrien til en helårsindustri

Sum eksportverdi (omsetning fra vel 100.000 utenlandske turister med Hurtigruten): 1,2 milliarder kroner.

Sammenlignet bidrar til sammen 430.000 cruiseturister med utenlandske skip i Norge med ca 2,3 milliarder kroner i eksportverdi.

\* Estimater basert på SSB Strukturstatistikk 2005 (200), og informasjon fra Cruise Norway AS.

## Hurtigruten muliggjør bosetting og næringsutvikling i kyst Norge

Hurtigruten er et sammensatt produkt, og kan karakteriseres som en kombinasjon av en kystrote for transport av passasjerer og gods mellom Bergen og Kirkenes, og et opplevelsescruise langs norskekysten med flere muligheter når det gjelder reisestrekning og varighet.

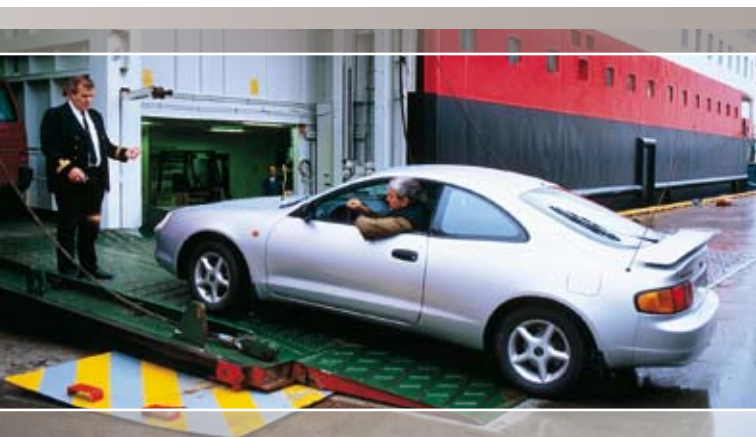
Skipene, bortsett fra de to eldste, tar også med biler og fungerer på enkelte strekninger som en bilferge. Hurtigruten frakter også betydelige mengder gods langs kysten, med Nor Lines som operatør gjennom en spacecharter avtale. Fraktberegningsvekten var 105 000 tonn i 2009. Det fraktes hovedsakelig matvarer og andre forbruksvarer nordover mens varestrømmen sørover i større grad består av fisk. Det er få logistikksystemer som i dag kan måle seg med Hurtigruten når det gjelder lastekvalitet, frekvens og stabilt operasjonsmønster.



- Innkjøp av varer og tjenester som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften utgjorde 1,2 milliarder kroner i 2009. De fire største postene var drivstoff og smøremidler (260 MNOK), maritim drift, verkøyt, verksted, service etc – (270 MNOK), transport og hotell (226 MNOK), mat og drikke (213 MNOK).
- Havne- og ekspeditørkostnadene utgjorde 73 MNOK i 2009. For mer enn halvparten av havnene Hurtigruten anløper utgjør inntektene fra Hurtigruten over 60 prosent av de totale havneinntektene. Dette gjelder spesielt havnene i Nord-Norge. Hurtigruteanløpene sysselsetter om lag 100 årsverk knyttet til havner og terminaler.

- 34 havner som dekker sine regioner
- 23 000 havneanløp per år
- 66 havneanløp daglig
- For mange av havnene i Norge og særlig i Nord-Norge representerer inntekten generert av Hurtigrutedriften en stor andel av den totale inntekten for havnen

Inntekt fra Hurtigruten	Antall havner
Utgjør mer enn 60%	18
Mellom 40% – 60 %	6
Mellom 20% – 40%	6
Mindre enn 20%	4
Total	34



- Pålitelig og konkurransedyktig transport
- Handel, service og landturomsetningen som blant annet omfatter utflukter med passasjerer og museumsbesøk, er en betydelig inntektskilde for lokale attraksjoner og transportselskap langs kysten. Beregnet omsetningsverdi service- og opplevelsesnæringene langs kysten i 2009 var 290 MNOK som en direkte konsekvens av Hurtigrutedriften. Denne omsetningen genererte om lag 257 årsverk i servicenæringen langs kysten.

- Det anslås at Hurtigrutepassasjerene i 2009 hadde et totalt forbruk på ca 900 MNOK ut over det de betalte for selve reisen. Dette er da inntekter for bedrifter langs kysten mellom Bergen og Kirkenes.

Verdiskapning øvrig næringsliv	
Fly inn og ut av Norge	362 238 357
Transport i Norge	151 639 112
Varekjøp og land aktiviteter	289 017 069
Hotel	73 562 325
<b>Sum verdiskapning</b>	<b>876 456 863</b>

### **Hurtigruten er viktig som lokalt transportmiddel**

Hurtigruten er viktig som lokalt transportmiddel. På store deler av strekningen Bergen-Kirkenes har Hurtigruten en klar transportfunksjon, som blir viktigere jo lengre nord vi kommer. Enkelte steder, og særlig nord for Tromsø, spiller Hurtigruten en avgjørende rolle for å sikre befolkning og næringsliv et akseptabelt og nødvendig transport-tilbud.

Hurtigruten fraktet i 2009 408 000 passasjerer hvorav 301 000 var lokalreisende eller distansepassasjerer. Lokalreisende utgjør 78 % av antall passasjerer som reiser med Hurtigruten men bare 21 % av totale passasjerinntekter. 68 % av Hurtigrutens anløp er i Nord-Norge, hvor 35% av totale havneanløp er i Finnmark.

### **Gods**

Det er i stor grad behovene til lokalt næringsliv som dekkes av hurtigrutedriften, tradisjonelt fokusert rundt uttransport av fiskeprodukter på sydgående. I tillegg er Hurtigruten etter hvert etablert som hovedtransportør av dagligvarer langs store deler av kysten. De største lastekunder er nå butikkjeder som Rema, Rimi, NKL, bryggeriene, byggevarehusene o.s.v. som benytter Hurtigruten som primær lastebærer fra de sentrale lager. Varesortiment og logistikk, spesielt i dagligvarebransjen, er i stor grad blitt slik at daglige leveranser forventes, og for deler av kysten er det kun Hurtigruten som kan gi slike tilbud. I den senere tid er også daglige leveranser av apotekvarer blitt vanlig.

Nord-Troms og Finnmark utmerker seg med en høyere avhengighet av Hurtigrutens tjenester. Nordover fra Tromsø frakter Hurtigruten ca. 130.000 paller last pr. år, hvilket alternativt ville medført behov for 15 semitrailer pr. dag ut fra Tromsø og nordover.

Hurtigrutens markedsandel nord for Tromsø er betydelig, men også på strekningen Bergen – Tromsø har utviklingen vært svært positiv. Totalt frakter Hurtigruten 135.000 tonn last som etter normal gjennomsnittsvekt utgjør ca. 500.000 EUR paller pr. år.

### **Beredskapsfunksjonen**

Hurtigruten har også en rolle i forhold til det norske forsvaret knyttet til skipenes mulige hospitalfunksjon/transportfunksjon i en krisesituasjon samt skipenes rolle i et sikkerhetspolitisk og suverenitetsmessig perspektiv. De åtte nyeste Hurtigruteskipene er konstruert slik at de kan anvendes til transportskip og hospitalskip for Forsvaret i krisesituasjoner. Skipene er innrettet på en slik måte at de kan benyttes som flytende sykehus, der f.eks. lastedekk og bildekk kan gjøres om til operasjons- og sykesaler og korridorer og heiser er dimensjonert for sykesenger. Et annet forhold av betydning er at et hurtigruteskip aldri er mer enn 12 timer unna et eventuelt havari langs norskekysten og utgjør slik sett en trygghet for den øvrige kystflåte.

### **Hurtigrutedriftens direkte virkninger**

- Hurtigrutedriften sysselsetter per januar 2010 1.270 ansatte. 1.000 av de ansatte er om bord på skipene.
- De ansatte knyttet til hurtigrutedriften mottok i 2009 ca. 607 MNOK i lønn (inkl. sosiale kostnader). Rederiet og ansatte betalte 140 MNOK i arbeidsgiveravgift og skatter til stat, fylker og kommuner. Av skatten som tilfaller fylker og kommuner (35 prosent) går om lag 60 prosent til Nord-Norge.
- Hurtigruten skaper indirekte 1 120 arbeidsplasser\* i Norge

\*Estimer basert på SSB statistikker for sammenlignbare næringer.

- Nord-Norges største lærlingebedrift
- 104 lærlinger i arbeid per januar 2010
- Høy kompetanse på sjø og land
- Av våre 1 000 ansatte ombord bor 60 % i landsdelen. Nordland, med 471 ansatte, er det fylket som "bidrar" med flest personer.

### **Er Hurtigruten lønnsom for Staten?**

Staten kjøper sjøtransporttjenester fra Hurtigruten på strekningen Bergen – Kirkenes. I 2009 betalte Staten 382 MNOK for tjenestene. Statens kjøp av tjenester gjelder hele året. I praksis fungerer hovedsaklig kjøpet som en garanti for opprettholdelse av gods- og passasjertilbud i vintersesongen (september – april).

## Året 2009 i tall

23 000 havneanløp

336 348 246 totale passasjer km

116 902 065 passasjer km lokal/distanse reisende

105 000 tonn gods

Statens kostnad per passasjer km (totalt): 56 øre

Statens kostnad per passasjer km (lokalreisende): 136 øre

Offentlige kjøp kollektiv trafikk generelt\*\*:

Kollektivtransport båt: 306 øre per pass./km

Kollektivtransport buss: 104 øre per pass./km

\*Forutsetter at Statens kjøp av tjenester er likt fordelt mellom passasjer transport og gods transport

\*\*SSB Statistikk, Kollektiv transport 2004. Forutsetter sammenlignbare offentlige kjøp i 2009

## Hurtigruten skaper betydelige verdier for det norske samfunn

Tabellen viser Hurtigrutens direkte verdiskapning.

<b>Netto direkte verdiskapning Hurtigruten (Norske kysten)</b>	<b>NOK 000'</b>
Brutto verdiskapning .....	2 498 637
Minus ordinære avskrivninger .....	273 771
<b>Nettoverdiskapning - verdier til fordeling .....</b>	<b>2 224 866</b>
Ansatte .....	467 183
Salg og markedsføring .....	300 612
Stat og kommune .....	337 793
Drivstoff og olje .....	260 053
Fly, hotell og transport .....	226 338
Vareinnkjøp .....	213 610
Långivere og finansinstitusjoner .....	191 420
Reparasjon og vedlikehold .....	90 716
Havner .....	73 367
Øvrig .....	63 274

Note: Tabell baserer seg på 2009 regnskap og inkluderer ikke indirekte overrislingseffekter

## Utover sysselsatte i Hurtigruten skaper Hurtigruten mange arbeidsplasser i verdikjeden

Indirekte arbeidsplasser skapt av hurtigruten	
Hotell & restaurant	117
Salg, markedsføring, reisebyrå	150
Transport	173
Havner , rep og vedlikehold	137
Varekjøp, varehandel & service	278
Annet	267
Sum indirekte arbeidsplasser	1 122

### Kilder:

- Tallmaterialet som analysen er basert på er Samfunnsregnskap 2006, utarbeidet av Idevekst Energi AS, oppdatert med nyere tall hentet fra: Hurtigruten ASA Årsregnskap 2009, diverse presentasjoner og statistikker fra operative avdelinger.
- Statistisk Sentralbyrå (2010 Og 2009 statistikker),
- Transportøkonomisk institutt,
- Innovasjon Norge
- Cruise Norway
- "Hurtigruta Samfunnsregnskap" - Rapport fra Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi ved Handelshøyskolen i Bodø v/Gisle Solvoll september 2008. Rapporten ble til på oppdrag fra Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag, et regionalpolitisk organ for de fire nordligste fylkekommunene. Formålet med utredningen var å belyse hvilken betydning Hurtigruten og hurtigrutedriften har for lokal-samfunnene langs kysten både økonomisk og sysselsettingsmessig.



