



## Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016 - 2020.

## **INNHALD**

<b>1.</b>	<b>SAMANDRAG</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>INNLEIING</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>BAKGRUNN</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>MÅL MED CRUISESTRATEGIEN</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>ORGANISERING AV ARBEIDET</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>INTERESSENTOVERSIKT, CRUISE</b>	<b>10</b>
<b>6.1</b>	<b>Ulike syn</b>	<b>11</b>
<b>7.</b>	<b>CRUISESTRATEGI SOM DEL AV REISELIVSSTRATEGIAR</b>	<b>12</b>
<b>7.1</b>	<b>Nasjonal strategi for reiselivsnæringa 2012</b>	<b>12</b>
<b>7.2</b>	<b>Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020</b>	<b>13</b>
<b>7.3</b>	<b>Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020</b>	<b>13</b>
<b>7.4</b>	<b>Reiselivsstrategi for Hordaland 2009-2015</b>	<b>14</b>
<b>7.5</b>	<b>Reiselivsstrategi for Sogn og Fjordane</b>	<b>14</b>
<b>7.6</b>	<b>Reiselivsstrategi for Møre og Romsdal</b>	<b>14</b>
<b>7.7</b>	<b>Cruise Norway</b>	<b>15</b>
<b>7.8</b>	<b>Fjord Norge AS</b>	<b>15</b>
<b>7.9</b>	<b>Cruisestrategi for Bergen</b>	<b>16</b>
<b>7.10</b>	<b>NCE Tourism Fjord Norway</b>	<b>16</b>
<b>7.11</b>	<b>Innovasjon Norge</b>	<b>16</b>
<b>8.</b>	<b>LOVAR OG REGLAR KNYTT TIL CRUISE</b>	<b>16</b>
<b>8.1</b>	<b>Lovverk</b>	<b>17</b>
<b>8.2</b>	<b>ECA – Emission Control Areas</b>	<b>17</b>
<b>8.3</b>	<b>Sjøfartsdirektoratet</b>	<b>17</b>
<b>8.4</b>	<b>Landstrømdirektivet</b>	<b>18</b>
<b>9.</b>	<b>MARKNADEN</b>	<b>18</b>
<b>9.1</b>	<b>Cruisemarknaden globalt</b>	<b>18</b>
<b>9.2</b>	<b>Trender, internasjonal cruisetrafikk</b>	<b>19</b>
<b>9.3</b>	<b>Cruisemarknaden nasjonalt</b>	<b>19</b>
<b>9.4</b>	<b>Cruiseturistane som kjem til Noreg</b>	<b>20</b>
<b>9.5</b>	<b>Cruisetrafikken til Vestlandsregionen</b>	<b>21</b>
<b>9.6</b>	<b>Foredeling av cruisetrafikken i Vestlandsregionen</b>	<b>23</b>
<b>10.</b>	<b>PROGNOSAR FOR 2016 OG FRAMOVER</b>	<b>26</b>
<b>11.</b>	<b>OMRÅDE FOR REGIONALE STRATEGIAR</b>	<b>28</b>
<b>11.1</b>	<b>Berekraft</b>	<b>28</b>
<b>11.2</b>	<b>Reinare skipsfart og energibruk</b>	<b>30</b>
<b>11.2.1</b>	<b>Landstraum</b>	<b>30</b>
<b>11.2.2</b>	<b>LNG</b>	<b>31</b>
<b>11.2.3</b>	<b>ECA</b>	<b>32</b>
<b>11.2.4</b>	<b>”People pollution”</b>	<b>32</b>
<b>11.3</b>	<b>Miljøforskning knytt til cruisetrafikk</b>	<b>33</b>
<b>11.4</b>	<b>Verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap og “Grøn Fjord 2020”</b>	<b>34</b>
<b>11.5</b>	<b>Verdiskaping og lønsemd</b>	<b>35</b>
<b>11.5.1</b>	<b>Forbruk under opphold i land</b>	<b>35</b>
<b>11.5.2</b>	<b>Avgiftar, vederlag og gebyr</b>	<b>37</b>

<b>11.6</b>	<b>Snuhamn</b>	<b>38</b>
<b>11.7</b>	<b>Destinasjonsbidrag</b>	<b>38</b>
<b>11.8</b>	<b>Omgrepa verdiskaping og lønsemd</b>	<b>40</b>
<b>11.9</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>40</b>
<b>12.</b>	<b>SUKSESSFAKTORAR</b>	<b>41</b>
<b>13.</b>	<b>SWOT-analyse</b>	<b>43</b>
<b>14.</b>	<b>MÅL OG STRATEGIAR 2016-2020</b>	<b>44</b>

## 1. SAMANDRAG

Cruise som ferieform byr på ein rekkje utfordringar - men også på moglegheiter. I 2015 hadde dei 17 cruisehamnene på Vestlandet 1 153 cruiseanløp. Dette utgjer 66 % av alle cruiseanløp til Noreg. Målt i tal cruisepassasjerar hadde Vestlandsregionen 1 730 000 dagspassasjerar, og dette utgjer 69 % av samla tal dagspassasjerar til Noreg i 2015. Dei 5 største cruisehamnene i Noreg finn ein i Vestlandsregionen, og dei aleine står for 48 % av alle cruiseanløp i Noreg.

**Ei avgift eller eit destinasjonsbidrag kan vere eit verkemiddel for å regulere cruisetrafikken og bør i tilfelle vere ei nasjonal ordning for å unngå at det blir konkurransevridande i forhold til andre regionar i landet. Ei nasjonal ordning med ei fellesgode-finansiering bør kanskje også omfatte heile reiselivsnæringa. Begge alternativa bør greiast ut der ein ser på moglege, nasjonale løysingar og kva konsekvensar ei slik ordning vil ha. Her kan Vestlandsregionen gå føre og ta initiativ til ei nasjonal utgreiing i denne saka og kan også vere eit forsøksområde for ein slik ordning då 70% av all cruisetrafikk skjer nettopp i Vestlandsregionen.**

Ei eiga avgift frå cruisepassasjerar kan vere eit tiltak for å regulere trafikken samstundes som det vil føre til at cruisenæringa bidreg til å betale for bruken av fellesgoda og for bruk av naturen. Samstundes er det også slik at ingen andre deler av reisetrafikken til Noreg betalar særskilt for bruk av naturen eller fellesgode. Landbasert reiselivstrafikk betalar skattar og avgifter for tenester kjøpt i Noreg, og det gjer til dels cruisenæringa også. Cruisepassasjerar som handlar og kjøper tenester i land betalar meirverdiavgift på varer og tenester, og cruisenæringa betalar om lag 286 millionar i offentlege avgifter for bruk av tenester i hamner, losavgifter m.m.

Med om lag 2,6 millionar dagspassasjerar til dei 36 cruisehamnene i Noreg er den økonomiske verdien av cruise i 2014 rekna til totalt 12,1 milliardar kroner. Av desse tilkjem 2,3 milliardar norsk næringsliv, medan 9,8 milliardar kroner tilkjem reiarlaga, ifølge Innovasjon Norge og SSB si Turistundersøking Cruise 2014. Det er moglege at cruiseturisme er ei av dei minst lønsame kundegruppene samanlikna med anna landbasert turisme. Men cruiseturisme er komen for å bli, og er ein del av det heilskapelege reiselivsbiletet og representerer ein betydeleg omsetnad for den landbaserte reiselivsnæringa. For ein del reiselivsbedrifter i Vestlandsregionen representerer cruisetrafikken også ein stor del av omsetnaden deira.

Det finst ingen overordna, nasjonal strategi for korleis ein vil at cruisetrafikken til Noreg skal utviklast. Dette bør ein få på plass. Vestlandsregionen kan vere ein sentral premissgjevar og pådrivar for utarbeiding av ein slik strategi. Ved å utarbeide denne for Vestlandet samla, vil ein dermed i særleg grad påverke dette arbeidet i ønska retning for regionen.

Det er i dag mange aktørar som er involverte i cruisenæringa. Ein kan stille spørsmål om det er ei god nok organisering rundt næringa når fleire ulike aktørar i næringa ynskjer å styre utviklinga. Det kan verke som om det er eit behov for ei betre avklaring av ansvar og mynde, slik at cruise vert ein del av den heilskapelege reisemålutviklinga.

Om ein legg TØI si prognose til grunn vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen bli dobla frå om lag 1 800 000 i 2015 til 3 600 000 i 2041. I 2047 vil ein passere 4 millionar dagspassasjerar til regionen. Dersom cruisetrafikken utviklar seg i samsvar med TØI sine prognosar står Vestlandsregionen framfor store utfordringar med den mottakskapasiteten og infrastrukturen ein har i dag, og i forhold til å kunne leggje til rette for ei berekraftig utvikling av trafikken.

Utfordringa for cruisenæringa og relevante styresmakter er å finne fram til eit balansert og rett nivå, gjennomføre fornuftige tiltak som sikrar at denne forma for reiseliv også er miljømessig berekraftig, og samtidig fører til auka verdiskaping og lønsemd i den landbaserte reiselivsnæringa.

Spreiing av trafikken i tid og stad er særskild viktig i tida framover. Her har både hamnene, reiarlaga men også dei norske landoperatørane ei viktig rolle.

Skal ein få til sesongutviding og cruisetrafikk på heilårsbasis må regionen vere attraktiv og tilgjengeleg heile året. For å få til dette treng ein betre regionalt samarbeid, betre samarbeid mellom det offentlege og næringa og auka forståing for reiselivsnæringa sine behov for å kunne levere konkurransedyktige landprodukt til cruisenæringa.

Vestlandsregionen kan ha stor økonomisk nytte av at fleire cruisereiarlag vel hamner i regionen som snuhamner, då dette gjev positive ringverknader både for den hamna/reisemålet der cruiset startar og for andre reisemål i regionen. Spørsmålet om kvar ein skal satse på snuhamn bør difor vere eit overordna ansvar for reisemålet eller som eit samla ansvar for heile Vestlandsregionen.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreiing av trafikk, meir miljøvenleg tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ein strategi for Vestlandsregionen kan leggje til rette for produktutvikling gjennom eit målretta, regionalt reiselivsprogram. Her bør ein prioritere utvikling av landbaserte produkt som ikkje berre cruisepassasjerar kan ha nytte av, men som også kan seljast til andre kategoriar tilreisande.

## **2. INNLEIING**

Hordaland Fylkeskommune gjennomførte hausten 2013 eit forstudie med det formål å få fram relevante utfordringar og moglegheiter knytt til cruiseverksemda og som kunne danne grunnlag for vidare arbeid med ein cruisestrategi for Hordaland. Ei tilråding frå forstudien var at dei fire Vestlandsfylka (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal) bør ha ein heilskapleg strategi for korleis ein vil påverke og styre utviklinga innan cruise.

Med cruisenæringa meiner ein her alle involverte partar som til dømes hamner, destinasjonsselskap, aktivitets- og opplevingsaktørar, transport, offentlege etatar, marknadsføringsorganisasjonar innan cruise, reiarlag, cruiseagentar, leverandørar til skip, cruisegjesten, landoperatørar og lokalsamfunn. Ein viser elles til ein meir fullstendig interesseoversikt på side 10.

Tilrådinga om å utarbeide ein forstudie for ein mogeleg felles Vestlandsstrategi fekk tilslutnad frå dei fire fylkeskommunane i Vestlandsregionen. Ein oppmoda difor om at det vart utarbeidd ein felles forstudie med ein analyse av sentrale og relevante utfordringar og moglegheiter slik at denne så kunne danne grunnlag for eit vidare arbeid med strategiutviklinga.

Utkast til ein felles forstudie for dei fire Vestlandsfylka vart i juni 2014 sendt ut til ei rekkje næringsaktørar, bransjeorganisasjonar og offentlege instansar der ein bad om innspel. Det var stort engasjement blant aktørane, og til saman kom det 26 innspel. Forstudien peika på at ein felles Vestlandsstrategi ville kunne gjere regionen slagkraftig og gjere det mogleg å legge føringar for og påverke utforminga av ein nasjonal strategi for cruise.

På møte i Vestlandsrådet 5. desember 2014 blei det vedteke at dei fire Vestlandsfylka ynskte å starte arbeidet med ein felles strategi for cruiseturisme. I vedtaket heiter det; *"Vestlandsrådet bad i vedtak av 5.12.2014 om at det vert utarbeidd ein kortfatta, overordna cruisestrategi for Vestlandet med utgangspunkt i dei samla utfordringar ein har. Grunnlaget for arbeidet med strategien er regjeringa sine tre hovudmål for ein eigen reiselivstrategi om ein berekraftig reiselivsnæring og dei utfordringar og moglegheiter som det vart peika på i "Forstudie om felles cruisestrategi for dei fire Vestlandsfylka".*

Dei fire fylkesutvala slutta seg til vedtaket i Vestlandsrådet om at det skulle utarbeidast ein overordna cruisestrategi for Vestlandet og at cruisestrategien skulle innarbeidast som ein del av *"Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020"*.

Utkast til strategidokumentet som arbeidsgruppa samla seg om blei ferdigstilt i mars 2016 og vart deretter sendt ut på høyring til ein rekkje organisasjonar, bedrifter og offentlege etatar. Alle innspel har vore diskuterte i arbeidsgruppa og teke inn i teksten der ein har vurdert dette som relevant. Arbeidsgruppa har valt å tolka alle innspel som nettopp innspel, det gjeld også vedtak som andre har gjort og som er sendt inn som høyringsuttale.

Cruisestrategien er meint å vere ein del av den overordna reiselivsstrategien for heile Vestlandsregionen som igjen er ein del av den regionale næringsutviklinga i denne regionen. Strategidokumentet må difor sjåast i eit større perspektiv samstundes som det omhandlar ein viktig del av reiselivsnæringa i ein region som har opplevd ein kraftig vekst dei seinare åra. Dette gir nye moglegheiter som ein må søkje å utnytta gjennom ein heilskapleg politikk.

Ein stor del av det samla dokumentet er ein tilstandsanalyse som søkjer å beskrive og kaste lys over dei ulike tema og problemstillingar innanfor emnet cruise frå ulike ståstader og vinklingar. Det er meint å gi eit best mogeleg balansert og objektivt bilete av nositasjonen, men bør også vere grunnlaget for framtidige mål og strategiar.

Høyringsinnspela synleggjer også at det er særskilte syn på kva som er rett veg å gå og kven som skal ha ansvar for utviklinga. I strategidokumentet har ein freista å peike på fellesnemnarar og ulike val ein kan gjere, samstundes som ein viser til at nokre oppgåver er eit typisk lokalt ansvar medan andre, meir overordna oppgåver er eit regionalt og i nokre

døme eit nasjonalt ansvar. Til dømes peikar ein på at klima- og miljøeffekten av cruise er eit regionalt og nasjonalt ansvar.

Destinasjonane varierer i storleik og kor mange cruisepassasjerar og cruiseskip dei tek i mot. Dei har også ulik situasjon når det gjeld infrastruktur og logistikk-løysingar. I strategiarbeidet har ein difor hatt i minne at det er stor skilnad mellom destinasjonar som større byar og mindre lokalsamfunn, og at utfordringane og moglegheitene er ulike mellom dei ulike destinasjonane.

Det har ikkje vore arbeidsgruppa si oppgåve å foreslå strategiar for å avgrense cruisetrafikken til Vestlandsregionen. Snarare har oppgåva vore å kome med framlegg til mål og strategiar for korleis regionen skal kome i møte dei samla utfordringane og moglegheitene som ein har peika på og som i særleg grad er knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen i dag og i åra framover.

Dei ulike syna og sprikande meiningane om kva som er den mest fornuftige vegen vidare er i seg sjølv eit døme på at det er behov for ein regional strategi for utvikling av cruiseverksemda som ein viktig del av reiselivsnæringa i Vestlandsregionen.

### **3. BAKGRUNN**

Cruise vert gjerne definert slik;

*Eit cruise er ei feriereise om bord i vanlegvis større, ikkje-rutegående passasjerskip som ikkje har last og som seglar ei fastlagt rute der ein legg inn vitjingar i minst 3 hamner. Eit cruise kan starte og slutte i same hamn eller i ulike hamner. Passasjerane bur om bord i skipet og vert tilbode aktivitetar, underhaldning og moglegheiter for å kjøpe utflukter og turar i land i dei hamnene skipet vitjar.*

Cruise som ferieform har ei lang historie på Vestlandet. Allereie i 1887 kom det første cruiseskipet til Vestlandsfjordane med engelske turistar. I 1909 hadde Geiranger 112 cruiseanløp, ein rekord som sto heilt fram til 1991. Cruise har globalt sett vakse kraftig dei seinare åra. Cruiseturismen har også hatt stor vekst i Europa og i Noreg, og ei rekke reisemål på Vestlandet er attraktive.

Reiselivsnæringa er oppteken av dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken til Noreg ettersom den påverkar lokal vass- og luftkvalitet, klima, natur og lokalsamfunn. Spørsmålet om i kva grad cruiseturismen til Noreg er berekraftig er sentralt i ein diskusjon som har spissa seg til den seinare tida.

Reiselivsnæringa som er ei næring med mange ulike aktørar, er usamde i dette spørsmålet. Diskusjonen der både reiselivsnæringa, lokalsamfunn og særleg miljøinteresser tek del, er prega av mykje synsing og påstandar utan at det ligg føre god og objektiv dokumentasjon bygd på forskning. Dei fleste er likevel stort sett samde om at cruise ureinar både til luft og vatn, og at den ikkje er den mest berekraftige sektoren av norsk reiselivsnæring.

Cruisetrafikken til Vestlandsregionen har dei seinare åra auka kraftig, og utgjer etter kvart ein viktig del av den samla reiselivsnæringa på Vestlandet. Om lag 70% av all cruisetrafikk til Noreg skjer i dei fire Vestlandsfylka. Veksten dei seinare åra har vore stor, og næringa har kanskje ikkje alle stader vore godt nok førebudd på denne veksten. Utviklinga i cruisetrafikken i Vestlandsregionen har vore grunnlag for mange meningsutvekslingar, og med jamne mellomrom har media fokusert på utfordringane knytt til cruise. Det har vore, og er framleis usemje blant aktørar i reiselivsnæringa om det er rett å satse på cruise som en del av reiselivssatsinga. Mykje av diskusjonane har skjedd med utspring i synsing og personlege oppfatningar, meir enn på fakta og eksakt kunnskap.

Ein finn store skilnader mellom dei 17 hamnene på Vestlandet som tek i mot cruiseskip, frå Bergen som største cruisehamn i Noreg til nokre av dei minst nytta cruisehamnene i Noreg. Dette gir sjølvsagt heilt ulike utfordringar og moglegheiter for dei ulike reisemåla. Dei med størst trafikk har andre problemstillingar dei må handtere samanlikna med reisemål som har mykje ledig kapasitet men også mindre tilrettelagd infrastruktur.

Hovuddelen av cruiseanløp og dermed også talet på cruisepassasjerar kjem i høgsesongen, det vil seie i perioden juni-august. Sesongen har dei seinare åra blitt utvida i begge ender slik at cruiseturismen no er nærast ein heilårsaktivitet i enkelte område. Slik skaper cruisetrafikken også sesongutviding, noko som er viktig for norsk reiselivsnæring.

Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulike karakter. Nokre utfordringar kan løysast best lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Sistnemde bør vere utgangspunktet for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetrafikken til Vestlandsregionen.

Ein slik strategi må sjåast i lys av utviklinga fram til i dag og ikkje minst ut i frå korleis ein forventar at cruisetrafikken til Noreg og Vestlandsregionen skal utvikle seg dei neste 5-10 åra.

#### **4. MÅL MED CRUISESTRATEGIEN**

Cruisestrategien skal løfte fram relevante utfordringar for den forventa veksten av cruiseturismen i Vestlandsregionen. Strategiar skal omhandle tema som er viktige for regionen og for framtidig verdiskaping i reiselivssektoren. Cruisestrategien skal ta omsyn til ei berekraftig utvikling av reiselivsnæringa og for lokalsamfunn i regionen. Dette kan formulerast i følgjande problemstilling;

*I kva grad og på kva måte kan aktørane i regionen og det offentlege verkemiddelapparatet saman medverke til at cruiseturismen utviklar seg på ein økonomisk og miljømessig berekraftig måte og gir auka landbasert verdiskaping og lønsemd ?*

Hensikta med ein cruisestrategi er å støtte opp omkring visjonen i den overordna reiselivsstrategien for Vestlandet gjennom klare og målretta strategiar for vidare utvikling av cruise som ein del av reiselivsnæringa i landsdelen. Vidare vil ein skape ei felles politisk forankring for tiltak som er nødvendige for ei berekraftig utvikling og for å vere i forkant av



ei utvikling som mykje tyder på vil kjenneteikne Vestlandsregionen i åra framover grunna auka etterspurnad etter cruise i regionen. Gjennom ein eigen cruisestrategi vil regionen kunne ha ein medviten haldning og vere godt rusta til å ta gode avgjerder i forhold til eit stort og veksande segment i reiselivsnæringa. Ein samla cruisestrategi kan dermed gjere regionen handlegkraftig og samstundes gjere det mogleg å leggje klare føringar for og påverke utforminga av ein nasjonal cruisestrategi.

Det er særleg 5 sentrale spørsmål ein vil søkje å svare på i cruisestrategien for Vestlandsregionen:

1. Korleis møter vi utfordringane og moglegheitene knytt til den forventede utviklinga i cruisetrafikken til Noreg og Vestlandet?
2. Korleis legg vi best mogleg til rette for ei berekraftig utvikling av cruiseturismen, miljømessig, sosialt og økonomisk?
3. Korleis skal vi få til auka verdiskaping og lønsemd for den landbaserte reiselivsnæringa frå cruisetrafikken?
4. Kva treng vi av tilrettelegging og infrastruktur som støtter opp om auka lønsemd og ein berekraftig utvikling?
5. Korleis kan det offentlege spele ein aktiv rolle saman med næringa i dette arbeidet?

## **5. ORGANISERING AV ARBEIDET**

Prosjekteigar og oppdragsgjevar er arbeidsutvalet (AU) i Vestlandsrådet. Hordaland fylkeskommune fekk i oppdrag frå AU å ha sekretariatsansvar for prosessen. Styringsgruppa består av Vestlandsrådet sitt arbeidsutval (AU).

Ein arbeidsgruppe for strategiprosessen blei oppnemnd og består av Næringsgruppa i Vestlandsrådet, dvs. dei fire næringssjefane, reiselivsmedarbeidarane i dei fire fylkeskommunane, ein representant frå Stavanger kommune, Bergen kommune, Aurland kommune, Ålesund kommune og Stranda kommune. Arbeidsgruppa inviterte også Vestlandsforskning til å møte som observatør i arbeidsgruppa sine møte då dei for tida gjennomfører eit større forskingsprosjekt omkring cruiseturisme i Vestlandsregionen. Ekstern prosessleiar har vore Trond Amland, Amland Reiselivsutvikling.

Arbeidsgruppa starta arbeidet våren 2015 og har fram til februar 2016 hatt 6 møte. Ein viktig del av møta i arbeidsgruppa har vore å lytte til innspel frå representantar frå ulike delar av cruisenæringa. Til møta i arbeidsgruppa har det difor vore invitert representantar som har kome med innspel ut i frå sin ståstad i næringa. Dette har vore opplysende og lærerikt for arbeidsgruppa og gjeve et betre grunnlag for å utarbeide forslaget til cruisestrategi.

Ein viktig del av prosessen har vore å arrangere 4 innspelskonferansar, ein i kvart av dei fire fylka. Desse blei gjennomførde i september i Stavanger, Bergen, Sogndal og Geiranger. Nærare 200 representantar frå ulike delar av reiselivsnæringa og andre tilgrensande næringar samt frå det offentlege deltok. Føremålet med innspelskonferansane var å lytte til kva næringa er oppteken av og å få innspel til korleis cruiseturismen bør utviklast i dei neste

5-10 åra i Vestlandsregionen. Engasjementet var stort og gav arbeidsgruppa mange innspel og god forståing for kva næringa særleg er oppteke av m.o.t. vidare utvikling av cruise som en del av reiselivsnæringa.

Det har også vore viktig for arbeidsgruppa å forankre strategiprosessen i næringa og blant flest mogleg involverte bedrifter og organisasjonar. Det har difor vore viktig at prosessen var god og grundig og involverte så mange som mogleg. I etterkant av innspelskonferansane kom det også ei rekkje skriftlege innspel til strategiprosessen. Næringa sine innspel har vore eit viktig grunnlag for strategiarbeidet og reflekterer også dette. Alle innspel, både munnlege og skriftlege, er gjennomgått og diskutert i arbeidsgruppa og er tekne med der det er relevant. Arbeidsgruppa er samde i det strategidokumentet som er lagt fram og dei mål og strategiar som vert foreslått.

## 6. INTERESSENTOVERSIKT, CRUISE

Det er ei rekkje aktørar som utgjer det samla cruiseproduktet og som direkte eller gjennom andre er involverte som interessentar i cruiseindustrien. Interessentkartet under viser dei mest sentrale aktørane som omfattar både leverandørar, premissgivarane, kundar og marknadsførarar.

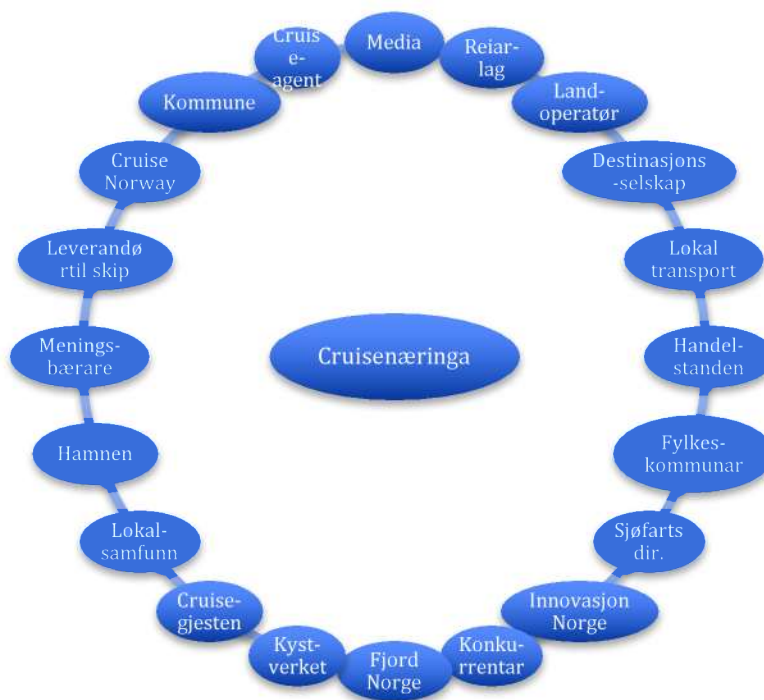


Fig. 1 Interessentoversikt cruisenæringa

Dei mange interessentane gjer det til dels komplisert å handtere ulike spørsmål knytt til cruiseverksemd i Vestlandsregionen, då det er mange og ofte ulike omsyn som skal takas. Ein finn interessentar med særskilte oppfatning av kva som er rett veg å gå i åra framover når det gjeld handtering og utvikling av cruiseturismen til Vestlandsregionen.

## 6.1 Ulike syn

Dei seinare åra har det vore ein tydeleg og til dels krass diskusjon omkring cruisetrafikken til Noreg og Vestlandsregionen spesielt. Her er det sterke interessekonfliktar, spesielt mellom representantar for den landbaserte og sjøbaserte reiselivsnæringa. Ytringar om at det er låg verdiskaping knytt til cruisetrafikk, ulike konkurransevilkår og at cruisetrafikken ureinar og fører til såkalla "people pollution" (for mange besøkande på same stad til same tid), har vore sterkt framme i debatten. Likeeins har det vore stor skepsis frå nokre lokalsamfunn som meiner at cruisetrafikken i sterk grad reduserer levekår og trivnad i lokalsamfunna i cruisesesongen.

Deler av cruisenæringa har ulike rammevilkår for drift samanlikna med den landbaserte reiselivsnæringa. I nokre høve kan dette verke konkurransevridande og urimeleg sett frå den landbaserte reiselivsnæringa si side.

Nokre viktige innsatsfaktorar er billegare for cruisereiarlaga enn for til dømes norske reiselivsbedrifter. Dette gjeld til dømes arbeidskraft då cruisereiarlaga sjeldan brukar tariffløn, dei betalar ikkje selskapskatt til Noreg, dei har mva-fritak på innkjøp dei gjer her i landet og dei betalar heller ikkje inn til felles marknadsføring av Noreg. På den andre sida betalar cruisereiarlaga ulike avgifter og vederlag ved anløp til norske hamner, losavgifter, NOx-avgifter og sikkerheitsgebyr.

Miljøspørsmåla har også vore sentrale i debatten, og det vert stilt spørsmål til cruiseskipa si rolle med omsyn til at cruiseskipa er ei kjelde til ureining gjennom utslepp til sjø og luft. Vidare vert det hevda at det kjem store mengder passasjerar i land i små bygder til same tid og utan god nok infrastruktur til å handtere dette.

Verdiskapinga frå cruisetrafikken har vore mykje diskutert, og her er også ulike interessentar usamde i kor stor grad cruiseverksemda yter noko til lokal verdiskaping. Mange meiner det bør kome restriksjonar på cruisetrafikken, og at cruiseindustrien må vere med å betale for bruk av fellesgoda på lik line med andre typar turisme.

Dei seinare åra har det blitt gjennomført ulike undersøkingar som viser ulike resultat når det gjeld kor mykje cruisepassasjerar brukar i land og kor mykje cruiseindustrien medverke til verdiskaping i Noreg. Sjølv om cruisenæringa legg att store summar i form av offentlege avgifter og gebyr og kjøp av tenester i hamner, er det undersøkingar som viser at cruiseturistane sitt forbruk på land i langt mindre grad bidreg til lønsemd og verdiskaping samanlikna med den landbaserte reiselivsverksemda.

Det manglar god dokumentasjon som kan svare på spørsmålet om i kva grad cruise er ein reell konkurrent for den landbaserte reiselivsnæringa. Diskusjonane og meiningane om cruisenæringa er prega av for lite og til dels ufullstendig faktagrunnlag og kunnskap, og dette skaper stor usemje. Framtidig cruisesatsing bør ikkje baserast på enkeltutspel og synsing, men heller på kunnskapsbaserte faktautgreiingar der ein ser på verdiskapinga, om cruise er ei berekraftig verksemd og om ein har naudsynt infrastruktur til å handtere cruisetrafikken.

## 7. CRUISESTRATEGI SOM DEL AV REISELIVSTRATEGIAR

Regjeringa har for tida under utarbeiding ei ny stortingsmelding om reiseliv der ein forventar at cruise vert omhandla som ein del av den nasjonale reiselivstrategien. Innhaldet i stortingsmeldinga er ikkje kjend, og ein må difor ta utgangspunkt i eksisterande reiselivsstrategiar både nasjonalt og regionalt. I det følgjande vert det gjeve ei kort oppsummering av relevante reiselivsstrategiar og i kva grad dei omhandlar cruise.

### 7.1 Nasjonal strategi for reiselivsnæringa 2012

I den nasjonale reiselivsstrategien «*Destinasjon Norge*» formulerer ein tre vesentlege mål for arbeidet med reiselivsnæringa:

- Auka verdiskaping og produktivitet i reiselivsnæringa
- Fleire heilårs arbeidsplassar og meir solide bedrifter, særleg i distrikts-Noreg
- Fleire unike og kvalitativt gode opplevingar som trekkjer til seg fleire gjestar med høg betalingsvilje

Det er vidare teke utgangspunkt i at utvikling av Noreg som eit berekraftig reisemål er ein føresetnad for Regjeringa sin næringspolitikk.

Berekraftig reiseliv inneber at utviklinga av næringa skal legge til rette for levedyktige lokalsamfunn, gode og stabile arbeidsplassar og økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter, samtidig som miljøperspektivet vert sikra.

Dei definerte innsatsområda i strategien er organisering, opplevings- og reisemålsutvikling, og i tillegg sal og marknadsføring.

I strategien peiker ein på at «*produkt- og opplevingsutvikling er viktig for å kunne leggje til rette for auka verdiskaping på land som følgje av cruiseturismen. Dette er tiltak som i hovudsak vil kunne gjennomførast av det einskilde reisemål og /eller av reiselivsaktørar som tilbyr produkt og tenester til cruiseturistar*».

Vidare heiter det at «*Samarbeid og kommunikasjon på region- og landsdelnivå er viktig når spørsmål om bruk av eksisterande cruisehamner og bygging av nye skal diskuterast*».

Innovasjon Noreg har sett i verk eit 3-årig prosjekt med fokus på auka verdiskaping for det landbaserte reiselivet frå cruiseturismen. Dette arbeidet skal gjerast i nært samarbeid med reiselivsnæringa og dei cruisereiarlaga som opererer i Noreg. Målsetjinga med dette arbeidet er å få fleire av cruiseskipa til å bruke norske hamner som snuhamn, auke kompetansen, styrke landbaserte opplevingar og utvikle norske mattilbod om bord i cruiseskipa.

Ein samla strategiplan for fire vestlandsfylke kan også vere ein avgrensande faktor i dersom kvart enkelt fylke vil følgje si eige strategi meir enn ein felles regional strategi. Skal ein lukkast med å nå dei regionale måla som strategiplanen set, er det heilt avgjerande at ein klarar å setje i verk dei strategiane som skal medverke til å realisere felles mål. Dette er eit moglegheitsrom, men også eit trugsmål dersom ikkje alle støttar opp om den regionale strategien.

## **7.2 Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020**

Visjonen for reiselivsnæringa på Vestlandet er formulert slik: «*Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar*».

Som eit grunnlag for vidare utvikling av reiselivet på Vestlandet vert prinsippa for ei berekraftig utvikling av reiselivet lagt til grunn. Prinsippa er delt inn i tre kategoriar: (1) Bevaring av natur, kultur og miljø, (2) styrking av sosiale verdiar og (3) økonomisk levedyktigheit.

Reiselivsstrategien for Vestlandet 2013-2020 er ein overordna plan som inneheld ein hovudstrategi og fire delstrategiar. Hovudstrategien for utvikling av reiselivet i Vestlandsregionen fram mot 2020 er ei fokusert satsing på enklare kommunikasjon inn til landsdelen og ein saumlaus struktur for kommunikasjon i landsdelen. Delstrategiane handlar om forsterka marknadsarbeid med større fokus på konvertering til sal, auka satsing på forskning og kompetanseutvikling som grunnlag for strategiske val og fokus på eit levande kulturlandskap gjennom eit aktivt landbruk.

Planen omhandlar reiselivet samla sett og handlar ikkje om spesifikke marknadsområde, og seier ikkje noko spesifikt om at cruise skal vere eit satsingsområde eller korleis ein skal prioritere cruise som marknadsområde. Heller ikkje andre spesifikke marknadsområde vert trekte frem i planen.

## **7.3 Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020**

Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020 er en eigen strategiplan for reiseliv som en del av «Regionalplan for næringsutvikling i Rogaland». Planens hovudmål er formulert slik: «*Eit berekraftig heilårs reiseliv i Rogaland*». Hovudstrategiane i strategiplanen omhandlar berekraft, produktutvikling og marknadsføring, organisering og samhandling, infrastruktur, kompetanse og kvalitet. Berekraft og lønsemd i reiselivsnæringa er ein underliggjande premis for strategien. Berekraft er i tillegg eit eige strategiområde.

Eitt av dei fem strategiområda er infrastruktur og samferdsle. Under denne strategien har ein lista opp nokre prioriterte område for vidare utvikling, der cruise er eitt av desse. Utgangspunktet er at Stavanger har utvikla seg til å bli ei stor cruisehamn i Noreg og at Haugesund legg opp til ei omfattande satsing innan cruiseturisme med ei målsetting om å bli ei av dei viktigaste cruisehamner i landet innan 2016. Planen peikar også på at desse to

hamnene vil vere eit viktig utgangspunkt for utvikling av trafikk til andre område og fjordar i fylket. Fylkeskommunen legg her opp til medverknad frå hamnemynda for å oppnå ein slik utvikling.

#### **7.4 Reiselivsstrategi for Hordaland 2009-2015**

Hordaland har ikkje ein eigen fylkesplan for reiseliv. Det politisk vedtekne strategidokumentet for næringsutvikling er "*Regional næringsplan for Hordaland 2013-2017*". Planen viser kva for strategiar som er særskilt prioriterte for å møte dei viktigaste utfordringane næringslivet i Hordaland står overfor, uavhengig av bransje. I tillegg skal dei næringane som har særskilte naturlege fortrinn i Hordaland ha spesiell fokus. Reiseliv er ei av desse næringane. Til Regional næringsplan høyrer det eit årleg handlingsprogram, Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland. Tilskot til prosjekt for utvikling av reiselivstiltak i Hordaland blir gitt i tråd med retningslinene i handlingsprogrammet. Regional næringsplan skal rullerast i 2017.

#### **7.5 Reiselivsstrategi for Sogn og Fjordane 2010 – 2025**

Sogn og Fjordane har reiselivsplanen «*Fjordane frå Bre til Hav 2010 – 2025*». Reiselivsplanen er ein del av Verdiskapingsplanen, ein regional plan for næringsutvikling i Sogn og Fjordane. Visjonen i denne planen er: «*Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse*». Reiselivsplanen har tre hovudmål. (1) Auka verdiskaping, (2) fleire heilårs arbeidsplassar i reiselivsnæringa og (3) eit meir berekraftig reiseliv. Ein har mellom anna som mål å få fleire turistar i vinterhalvåret og i skuldersesongane for å auke tal på gjestedøgn og såleis oppnå fleire heilårs arbeidsplassar i fylket.

Om cruisetrafikk seier ein i reiselivsstrategien for Sogn og Fjordane at «vidare satsing på cruiseturisme bør vurderast opp mot auka satsing på landbasert turisme og bør i utgangspunktet konsentrerast rundt eksisterande hamner til dømes Flåm, Skjolden og Olden, og der hamneanlegg og infrastruktur allereie er på plass, til dømes Florø».

Ein er oppteken av å stimulere til generell produktutvikling og infrastruktur på land som cruisepassasjerane også kan nytte. Denne infrastrukturen kan ikkje landbedriftene betale. Utviklinga av reiselivet skal baserast på prinsippa for berekraftig reiseliv.

#### **7.6 Reiselivsstrategi for Møre og Romsdal**

Møre og Romsdal har ikkje ein eigen reiselivsstrategi, men reiseliv er forankra i den årlege «*Handlingsprogram for Verdiskaping*». I denne er det eit eige resultatmål som omhandlar reiseliv : «*Styrke Møre og Romsdal som aktivitets- og opplevingsfylke nr. 1 gjennom fokus på fleire heilårs arbeidsplassar og betre infrastruktur for reiselivet*». Det totale opplevingsproduktet i vår region er avhengig av samspelet mellom reiseliv, kultur og landbruk. Mat er ein viktig del av opplevinga for turistane og undersøkingar viser at norsk reiselivsnæring kan bli mykje betre på dette området. Møre og Romsdal etablerer no difor ei

eiga satsing i skjeringspunktet mat og reiseliv med råvarer frå både blå og grøn sektor.

Dette resultatmålet er delt inn i tre innsatsområde med tilhøyrande tiltak. (1) «Støtte opp under visjonen om Møre og Romsdal som aktivitets- og opplevingsfylket», (2) «Støtte opp under klyngesatsinga NCE Tourism Fjord Norway og delta i prosessen for omorganiseringa av reiselivsnæringa» og (3) «Berekraftig reiseliv».

## 7.7 Cruise Norway

Cruise Norway AS er eit marknadsføringsselskap som har som hovudføremål å marknadsføre Noreg og Svalbard som cruisedestinasjon. Selskapet er i hovudsak eigd av norske hamner, destinasjonsselskapa og andre leverandørar til cruisenæringa i Norge. Selskapet sin visjon er «å bidra til at Norge blir kjent som verdens beste naturbaserte cruisedestinasjon». Deira hovudmål er mellom anna å bidra til å auke talet på cruiseanløp og cruiseturistar til Noreg, auke verdiskaping frå cruise i Noreg og vidareutvikle cruiseturismen som ein berekraftig del av norsk reiseliv slik det er skissert i den nasjonale reiselivsstrategien. Hovudvekta på arbeidet deira er internasjonal marknadsføring av dei hamnene og reisemåla som er medlem i organisasjonen. Cruise Norway arbeider berre direkte mot reiarlaga, og ikkje mot den einskilde cruisepassasjer. 17 av 40 medlemshamner/reisemål ligg i Vestlandsregionen.

## 7.8 Fjord Norge AS

Landsdelselskapet Fjord Norge AS arbeider særleg med å marknadsføre Fjord Norge-regionen i dei internasjonale ferie- og fritidsmarknadene. Cruisemarknaden er ikkje eit prioritert marknadsområde, og dei har heller ingen strategi for å trekkje meir cruisetrafikk til regionen. Selskapet har fleire gonger teke opp utviklinga i cruisetrafikken til Fjord Norge-regionen som eit tema, og har retta søkjelyset mot cruise som ein konkurrent til den landbaserte ferie- og fritidstrafikken, og som ein type trafikk som ureinar den største attraksjonen i regionen;, dei norske fjordane.

Fjord Norge AS er oppteken av at merkevaren Fjord Norge vert ivareteken. Dei spør korleis cruise kan bidra til å styrkje Fjord Norge sin posisjon. Posisjonerings-strategien tek utgangpunkt i element som urørt natur, rom og plass, reine og ryddige fellesareal og berekraft med fokus på miljø, menneske og lokal lønsemd. Dei er også usikre på om cruise er lønsamt nok samanlikna med anna landbasert turisme. Vidare meiner Fjord Norge AS at det bør stillast krav til cruisenæringa og at ein må ha ein klår politikk for cruisesatsinga.

Fjord Norge AS meiner at restriksjonar og avgifter er vegen å gå for å styre utviklinga på ein berekraftig måte. Ein cruisestrategi må hjelpe den landbaserte reiselivsnæringa til å tene meir pengar på cruise. Snuhamn, tilpassa infrastruktur og kontrollert volum er viktig for ei god utvikling av cruiseturismen. Fjord Norge har også utarbeidd eit sett med "Husreglar" for korleis ein bør stille seg til cruise som ein del av reiselivsnæringa i Vestlandsregionen.

## **7.9 Cruisestrategi for Bergen**

Bergen er Noregs største cruisedestinasjon og har som ein del av sin overordna strategiplan også ein eigen cruisestrategi. Hovudmålet med cruisestrategien er at Bergen skal utviklast på eit vis som tek omsyn til miljø, lokalsamfunn og som skaper auka landbasert verdiskaping og lønsemd. Bergen har også mål å medverke til målretta miljøtiltak og regulering av aktiviteter frå cruiseskip som forureinar. Eit medvite miljøfokus skal vere ein leiande verdi for Bergen. Vidare vil ein prioritere å arbeide vidare for å bli ei viktig snuhamn for å legge grunnlag for betre lønsemd og verdiskaping frå cruisetrafikken. Bergen er også oppteken av å verte oppfatta som ein destinasjon med høg standard og høge krav til cruiseskipa, sesongforlenging og auka trafikk i lågsesongen.

## **7.10 NCE Tourism Fjord Norway**

NCE- Norwegian Centre of Expertise er eit klyngeprosjekt for utvikling av aktivitets- og opplevingssturisme i Vestlandsregionen. NCE Tourism-klynga består av om lag 90 partnerbedrifter som jobbar saman for å utvikle nye og betre opplevingsprodukt. NCE Tourism er ikkje aktiv i sal og marknadsføringsarbeidet, men skal arbeide med utvikling av produkt som Fjord Norge AS marknadsfører internasjonalt. Resultata frå produktutviklingsarbeidet vil vere opplevingsprodukt som også cruisegjestar kan nytte på line med landbasert turisttrafikk. NCE Tourism Fjord Norway jobbar også med å betre kompetansen i næringa, særskilt knytt til å betre marknadskunnskapen og utvikling av nye produkt.

## **7.11 Innovasjon Norge**

Innovasjon har dei siste tre åra hatt eit prosjekt der dei har jobba med fire arbeidsområde innafor cruise. Dette er utvikling av seljelege opplevingar på land tilpassa cruiseturistar og andre som gjestar destinasjonen. I dette inngår utvikling av kompetansenester for tilsette i reiselivsnæringa med vekt på ei berekraftig utvikling av cruiseturismen til Noreg, det å få fleire av cruiseskipa som seglar i Noreg til å bruke norske hamner som snuhamn og eit program for å stimulere leverandørindustrien til eit tettare samarbeid med cruisereiarlaga for å utvikle eit norsk mattilbod om bord i cruiseskipa.

## **8. LOVER OG REGLAR KNYTT TIL CRUISE**

Det er i stor grad cruisereiarlaga som legg premissane for utviklinga av cruisetrafikken til Noreg. I den grad vi her i Noreg kan påverke utviklinga, er det gjennom å regulere trafikken gjennom lover, forskrifter, restriksjonar og avgifter. Cruise er ein global industri driven av etterspurnad. Cruisereiarlaga kan flytte produksjonskapasiteten, dvs. skipa, til dei regionane der etterspurnaden er størst og prisane er best. I dei seinare åra har reiarlaga flytta mykje tonnasje til Asia då dei her ser ei auka etterspurnad etter cruise som ferieform. Likeeins kan reiarlaga flytte ulike variantar av skip til regionar ut i frå dei lover og retningsliner som gjeld i vedkomande region eller land.



## 8.1 Lovverk

I Noreg er Hamne- og farvasslova ei av dei viktigaste lovene knytt til cruiseverksemda. Denne er for tida under revisjon og ein ventar at Stortinget skal vedta ein ny, revidert Hamne- og farvasslov med det første. Kystverket handhever lova, og dei lokale hamnene må følgje denne. Samstundes er det noko ulik tolking av lova, spesielt når det gjeld lovteksten om såkalla *mottaksplikt*. Her er det ulik oppfatning av om hamnene *må* seie ja til alle førespurnader om anløp frå cruiseskip, eller om hamna kan setje øvre grenser for kor mange anløp ein vil ha samstundes og om ein også kan seie nei av omsyn knytt til sikkerhet og miljø. Kystverket skriv i eit brev til ei av vestlandshamnene at *"kommunane sjølv må avgjere kor mange anløp han ønskjer å ha/tilby i kvar enkelt hamn. Vi meiner dette er ei avgjerd som må og kan takast uavhengig av regelen i hamne- og farvasslova § 39. (som omhandlar mottaksplikt). Kommunen har handlefridom til å bestemme kva tilbod/tenester han ønskjer å tilby brukarane av hamna og omfanget av desse. Dersom kommunen til dømes ønskjer å setje eit øvre tak for kor mange cruiseskip som får tilgang til hamna, til dømes for å redusere biltrafikken i sentrum eller av andre grunnar, så kan han gjere det."* Det er nødvendig med ei klargjering og felles praktisering og forståing av denne lova.

Det er mange cruisehamner i regionen som ikkje har sett øvre grenser på kor mykje cruisetraffikk dei vil ta i mot til same tid. Det er også usemje og uklårt i kor stor grad Hamne- og farvasslova gir lov til dette. Det er såleis nødvendig med ei klargjering og felles praktisering og forståing av denne lova.

## 8.2 ECA – Emission Control Areas

ECA (sjå omtale seinare) er også ein faktor som gjev nokre grenser for kva type drivstoff cruiseskipa kan nytte sør for 62. breiddegrad. Desse reglane skal etter planen også vere gjeldande for heile landet frå 2020.

## 8.3 Sjøfartsdirektoratet

Det er Sjøfartsdirektoratet sitt ansvar å hindre utslepp av ureinande stoff frå skip. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidd *"Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar"* der det m.a. heiter at det er forbode å sleppe ut kloakk i norsk sjøområde innafør ein avstand av 300 meter frå fastland og øyar.

Sjøfartsdirektoratet sitt miljøarbeid er i stor grad koordinert gjennom *International Maritime Organization (IMO)*, som utarbeidar avtalar som skal skape tryggleik for liv og helse, materielle verdiar og miljø til sjøs. I miljøsamheng er *MARPOL* mest sentral. *MARPOL* er ei forkorting for marine pollution, ureining til havs. Marpol 73/78 er ein av dei viktigaste konvensjonane om marint miljø, etablert i 1973 og revidert i 1978. Den blei laga for å minske ureining til havs, frå dumping av miljøavfall til utslepp frå skip. Målet med konvensjonen er å ta vare på det marine miljøet gjennom ei fullstendig eliminering av ureining frå olje eller

andre skadelege substansar, og gjennom minimalisering av slike utslepp ved uhell.

Sjøfartsdirektoratet har kontrollmynde med skip i saker som vert fremma av *MARPOL* sitt verkeområde og dei kan gje gebyr for rettsbrot dersom norske eller utanlandske skip ikkje følgjer regelverket.

#### **8.4 Landstraumdirektivet**

EU sitt direktiv om at alle hamner skal tilby landstraum innan 2025 er også eit tilhøve som legg premissar for utvikling i hamnene. Samferdselsdepartementet jobbar for tida med utarbeiding av ein heilskapleg plan for korleis ein skal følgje opp dette EU-direktivet.

### **9. MARKNADEN**

#### **9.1 Cruisemarknaden globalt**

Tal cruisepassasjerar utgjorde i 2014 omlag 22 millionar på verdsbasis, ein auke på 3,4 % frå 2013. Talet for 2015 er forventa å vere om lag 23 mill. I følgje tal frå World Tourism Organization (UNWTO) var det i 2014 totalt 1,1 milliardar turistankomstar på verdsbasis. Av desse var 584 millionar til Europa.

Cruisepassasjerar kjem frå heile verda, 29 % kjem frå Europa medan 55 % kjem frå USA. Asia og Sør-Amerika står for om lag 16 % av den globale cruisemarknaden. I 2016 venter ein at talet på verdsbasis vil vere om lag 24 millionar passasjerar. Veksten i cruisetrafikken har dei siste åra vore mest omfattande i Europa med Tyskland og Storbritannia som dei største geografiske marknadene. Internasjonal cruiseverksemd er dominert av nokre få globale konsern. Det største, Carnival Corporation & plc. hadde i 2014 om lag 48% av verdsmarknaden, ein omsetnad på 16 milliardar dollar og eit resultat på 1,5 milliardar dollar. Berre på marknadsføring brukte dei 600 millionar dollar eller 4,8 milliardar kroner.

Den store auken i kapasitet i cruiseindustrien med fleire og større skip har også gjort at reiarlaga har søkt ut mot nye og fleire marknader for å selje cruise i langt større volum enn tidlegare. Reiarlaga kan flytte produksjonskapasiteten dit dei finn dei mest lønsame marknadene, og i dei siste åra har fleire reiarlag satsa stort på ein veksande marknad i Asia. Veksten i Europa har difor minka samanlikna med m.a. Asia, då fleire reiarlag har posisjonert skipa sine i Asia og Karibia. Utviklinga i Noreg i åra framover er difor avhengig av den globale situasjonen og kvar cruisereiarlaga meiner dei får best utnytting av kapasiteten sin.

Tal cruiseskip under bygging er no på heile 47. Innan 2018 vil det bli levert 29 nye cruiseskip i tillegg til ytterlegare 12 skip som vert leverte etter 2018. Det betyr at om lag 150 000 nye sengeplassar kjem på marknaden dei næraste åra, ei auke i kapasiteten på 25 %. Kapasiteten på desse skipa er i gjennomsnitt 3 200 passasjerar.

Prisen for eit cruise har dei siste åra blitt mykje lågare enn tidlegare. Mange av cruisereiarlaga ha senka prisen for å nå nye kundegrupper, og satsar meir på å få auka omsetnad frå cruisegjesten medan dei er om bord i skipet. Dette oppnår dei gjennom billettsal, shoppingtilbod om bord, inntekter frå sal av alkohol, kasino, spa, underhaldning, nattklubbar, restaurantar og ikkje minst frå sal av utflukter i land.

## 9.2 Trendar, internasjonal cruisetrafikk

CLIA - Cruise Lines International Association, peiker særleg på følgjande trendar som er særleg framståande i den internasjonale cruiseindustrien:

- Det kjem fleire skip og fleire moglegheiter å velje mellom. I dag er det om lag 470 cruiseskip som seglar globalt og berre i 2016 kjem det 27 nye skip.
- Nye skip er enten store skip på over 330 meter lengde eller det er mindre skip med kapasitet på 1 200 passasjerar eller mindre.
- Større skip krev større hamner og terminalar.
- Kortare cruise. 7 dagars cruise og ned til 5 dagars cruise er vanleg.
- Nye skip vert levert med moderne løysingar for å redusere luftureining, t.d. ved bruk av LNG.
- Asia er den regionen som veks snøggast når det gjeld cruise. Frå 2013 til 2014 auka tal cruisepassasjerar i Asia frå 775 000 til 1,4 mill.
- Dei fleste cruiseskip tilbyr i dag alle moglege datatilbod om bord og god tilgang på trådløst nett. Fleire av reiarlaga har eigne satellittar i bane for å gi cruiseskipa god dekning over alt der dei seglar.
- Skipa er reisemålet. Tidlegare var cruiseskipet mest sett på som eit transportmiddel til eit reisemål. No er skipet i seg sjølv eit reisemål med alle typar tilbod om bord som aktivitetar, shopping, teater m.m.
- Fleire reiarlag tilbyr no cruise med skip som blir over natta i nokre hamner slik at cruisegjestane får tid til å oppleve reisemåla meir enn dei timane dei ligg til kai på eit dagsbesøk.
- Cruiseindustrien er meir oppteken av utfordringar m.o.t. berekraftig utvikling og jobbar heile tida med nye og meir miljøvenlege løysingar for å redusere utslepp til luft og vatn.

## 9.3 Cruisemarknaden nasjonalt

Cruiseturismen til Noreg har vakse i om lag same takt som i Europa elles. I 2015 hadde Noreg 1 744 cruiseanløp og 2,5 mill. dagspassasjerar fordelt på 36 hamner og reisemål. Noreg er på lista over dei 10 mest besøkte cruisedestinasjonane i Europa. Det meste av cruisetrafikken til Noreg kjem i perioden mai-september.

Tal utanlandske cruiseturistar til Noreg har i perioden 2000 til 2014 auka frå om lag 200 000 til nær 600 000 passasjerar. Til samanlikning var tal utanlandske turistankomstar til norske hotell i 2014 om lag 3,3 millionar. Den gjennomsnittlege, årlege veksten har vore 9 %, men veksten har vore ujamn frå år til år. Frå 2011 til 2013 auka til dømes tal cruiseturistar med om lag 50%.



Tabell 1 Cruisetraffikk til Noreg, tal anløp og tal dagspassasjerar 2010-2016

I 2013 stadfesta Noreg sin posisjon som Europas 4. største cruisedestinasjon med 2 187 cruiseanløp og til saman 3 mill. dagspassasjerar. I 2014 og 2015 viste trafikken ein nedgang samanlikna med toppåret 2013. Det er venta at tal cruiseanløp skal auke frå 1 744 i 2015 til 1 765 i 2016.

For 2016 ventar ein om lag 2 710 000 dagspassasjerar til Noreg mot 2 498 000 i 2015. Dette er ei auke på 8,7%. I 2023 hadde Noreg 2 996 000 dagspassasjerar. Ut i frå prognosane for 2016 er trafikken på veg opp att og nærmar seg toppåret 2013. Det er venta 2 710 000 dagspassasjerar til Noreg i 2016.

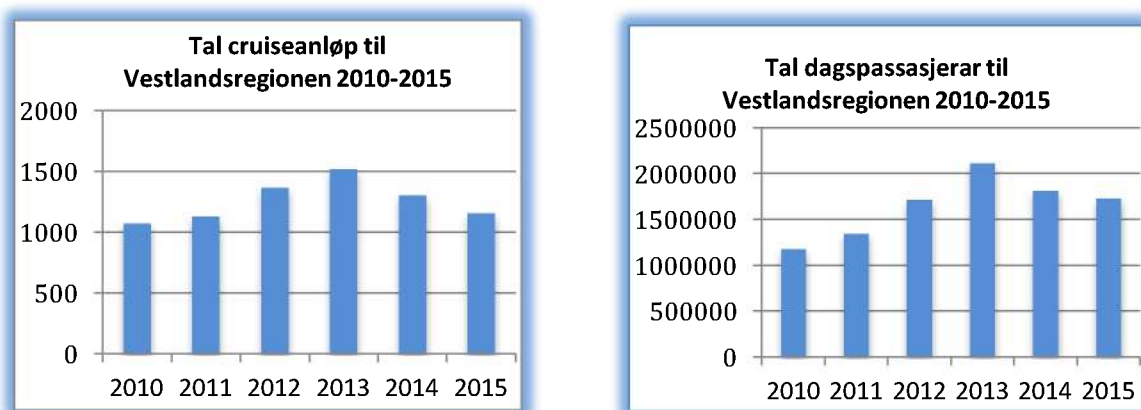
#### 9.4 Cruiseturistane som kjem til Noreg

Sommaren 2014 gjennomførte Innovasjon Norge for fyrste gong, som ein del av den nasjonale Turistundersøkinga, ein analyse av turistar på cruiseferie i Noreg. Nokre av hovudkonklusjonane frå undersøkinga var:

- Cruiseturistane er i gjennomsnitt eldre enn dei landbaserte turistane.
- Cruiseturistane bestiller tidlegare og det er fleire som vitjar Noreg for fyrste gong.
- Å besøke dei norske fjordane er den viktigaste grunngevinga for å kome til Noreg.
- Cruiseturistar nyttar shoppingtilboda i land i mykje større grad enn dei landbaserte turistane.
- Cruiseturistar frå Sør-Europa har ofte barn med i reisefølgjet. Dette er ikkje vanleg blant cruisegjester frå USA og Storbritannia.
- Cruiseturistane besøker mellom 4 og 5 hamner som dagspassasjerar i løpet av eit cruise.

- Cruiseturistar som kjem til Noreg for å oppleve kulturelle aktivitetar har det høgste forbruket, medan dei som ønskjer fysiske aktivitetar har det lågaste forbruket.
- Cruiseturistar seier dei mest sannsynleg kjem tilbake til Noreg som cruisegjest dersom dei skal hit på ferie. Sannsynet for at dei kjem tilbake på landbasert ferie er låg.
- Cruiseturistar er generelt særst nógde med opphaldet i Noreg , dei er meir tilfreds og noko meir viljuge til å anbefale Noreg som feriemål enn kva dei landbaserte turistane er.

## 9.5 Cruisetraffikk til Vestlandsregionen



Tabell 2 Cruisetraffikk til Vestlandsregionen. Tal anløp og tal dagspassasjerar 2010-2015

I 2015 hadde dei 17 cruisehamnene i Vestlandsregionen 1 153 cruiseanløp, ein nedgang frå 1 306 anløp i 2014 (-11,6%). Dette utgjer 66% av samla tal på cruiseanløp til Noreg. Høgste tal cruiseanløp i Vestlandsregionen var i 2013 med 1 515 anløp

Målt i tal dagspassasjerar hadde regionen 1 730 000 i 2015, om lag 82 000 mindre enn i 2014 (- 4,5%). Tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen utgjer 69% av alle dagspassasjerar til Noreg i 2015. Høgste tal dagspassasjerar i Vestlandsregionen var i 2013 med 2 111 000.

Møre og Romsdal er det største cruisefylket med 389 anløp og 603 000 dagspassasjerar, medan Hordaland er nr. 2 i regionen med 358 cruiseanløp og 514 000 dagspassasjerar. Deretter følgjer Sogn og Fjordane og Rogaland. Begge desse fylka auka cruisetraffikken frå 2014 til 2015 målt i tal dagspassasjerar, medan Hordaland og Møre og Romsdal hadde ein nedgang frå 2014.

Samla tal cruisetrafikk i Vestlandsregionen 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Møre og Romsdal	446	389	632 400	603 884
Hordaland	431	358	579 960	514 136
Sogn og Fjordane	260	242	329 680	332 647
Rogaland	169	164	270 500	279 256
<b>Totalt</b>	<b>1 306</b>	<b>1 153</b>	<b>1 812 550</b>	<b>1 729 923</b>
Endring		-11,6%		-4,5%

Tabell 3 Samla cruisetrafikk i Vestlandsregionen fordelt på fylka, 2014-2015

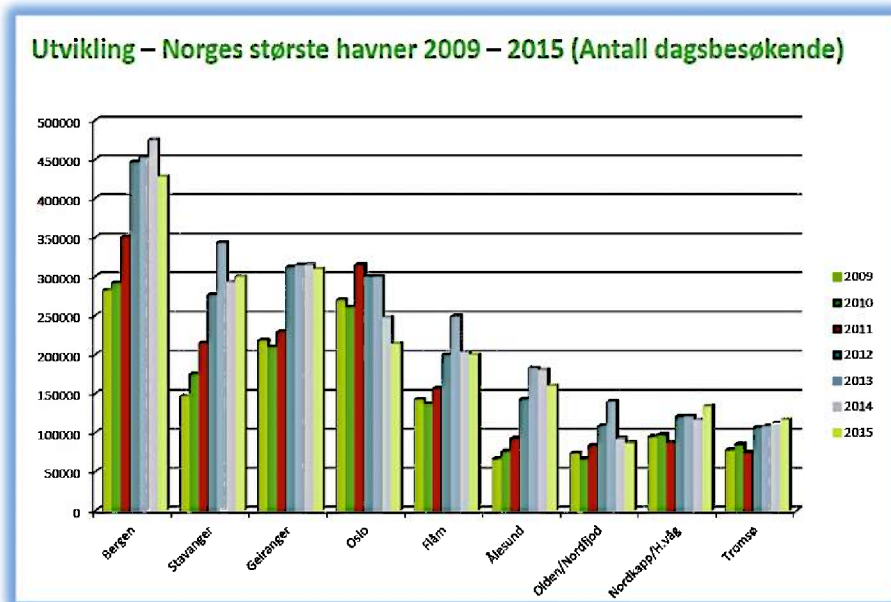
Rogaland er det minste cruisefylket i Vestlandsregionen med to cruisehamner. Stavanger har hatt ein sterk auke i cruisetrafikken de seinare åra og står for 90% av cruisetrafikken til fylket. Haugesund har etablert seg som cruisehamn etter å ha teke i mot dei første cruiseanløpa i 2013 og auka trafikken i 2015, mens tala for Stavanger viser ein liten nedgang. Trafikken til Rogaland auka frå 2014 til 2015 med om lag 9 000 dagspassasjerar. Rogaland hadde i 2015 ca. 9% av alle cruiseanløp i Noreg og om lag 11% av alle dagspassasjerar.

Hordaland hadde i 2015 til saman 358 anløp fordelt på 5 hamner/reisemål, og det meste av cruisetrafikken er knytt til 3 cruisehamner. Bergen er størst med om lag 84% av alle anløp i Hordaland. Bergen er også Noregs største cruisehamn og stod for 17% av alle dagspassasjerar til landet i 2015. Hordaland hadde ein nedgang i cruisetrafikken frå 2014 på 23 anløp og ein nedgang i tal dagspassasjerar på om lag 66 000 (-11%). Hordaland har 28,5% av alle cruiseanløp i Noreg og 20,5% av alle dagspassasjerar. Det er Bergen og Hardangerregionen som har alle cruiseanløp i Hordaland.

I Sogn og Fjordane er cruisetrafikken fordelt på 5 hamner, men med særskilte ulik fordeling. Flåm er størst med om lag 181 000 dagspassasjerar, noko som utgjør vel 50% av cruisetrafikken til fylket. Olden er nr. 2 med om lag 90 000 dagspassasjerar. Fylket hadde ei lita auke i tal dagspassasjerar frå 2014 på 1%, men ein nedgang på 18 cruiseanløp. Ser ein på Flåm var nedgangen frå 2014 på om lag 20 000 dagspassasjerar, og frå 2013 til 2015 var nedgangen på 50 000 dagspassasjerar. Nedgangen i Olden frå 2013 til 2015 var på om lag 41 000 dagspassasjerar, ein nedgang på 31%. Utviklinga i fylket dei 2 siste åra har vore nedgang i dei største hamnene og ein auke i dei mindre cruisehamnene i fylket.

Møre og Romsdal er det største av dei fire fjordfylka både i tal cruiseanløp og tal dagspassasjerar. 22% av alle cruiseanløp er i fylket og 24% av alle dagspassasjerar kjem til Møre og Romsdal. Cruisetrafikken er fordelt på 6 hamner i fylket der Geirangerfjorden (Geiranger og Hellesylt), er den klart leiande med 179 cruiseanløp i 2015. Her må det presiserast at Geirangerfjorden består av 2 hamner; Geiranger og Hellesylt. Av 179 anløp til Geiranger var 105 anløp også til Hellesylt. Trass i ein nedgang i Geirangerfjorden på 24 anløp frå 2014 til 2015 har tal dagspassasjerar auka med 9 000. Ålesund har ein nedgang på 22

anløp, men her viser også tal dagspassasjerar ein nedgang på 32 000. Samla for fylket viser tala ein nedgang på 59 anløp og 28 000 dagspassasjerar i 2015.



Tabell 4 Noregs største cruisehamner, tal dagspassasjerar

## 9.6 Fordeling av cruisetrafikken i Vestlandsregionen

Av dei 17 hamnene i Vestlandsregionen som tek i mot cruiseskip finn vi m.a. dei 4 største cruisehamnene i Noreg: Bergen, Geirangerfjorden (Geiranger og Hellesylt), Stavanger og Flåm. To av desse hamnene er store byar med stor kapasitet og infrastruktur, medan to av hamnene er mindre bygder der cruisetrafikken er betydeleg meir synleg, gjer større inngrep i lokalsamfunnet og belastar lokal infrastruktur meir enn i større hamner og reisemål.

Spesielt i desse hamnene med stor trafikk er det viktig at ein får til ei best mogleg spreing og fordeling av trafikken. Det gir redusert tal dagar med mange cruiseanløp og minskar tal cruisepassasjerar i land på same dag og i same tidsrom. Med spreing av trafikken kan ein her tenkje eg a) fordeling mellom cruisehamner, b) fordeling på ulike dagar i veka, c) spreing i løpet av døgeret som t.d. tidleg ankomst eller sein ankomst og d) spreing av passasjerane som går i land.

Når det gjeld Geirangerfjorden som består av Geiranger og Hellesylt spreier trafikken seg på desse to hamnene. Det normale er at når ein har eit cruiseanløp til Geiranger går om lag 30% av passasjerane i land i Hellesylt for å delta på ei utflukt og deretter gå om bord igjen i Geiranger. Med til dømes 3 000 passasjerar om bord i eit cruiseskip som går til Geiranger vil difor om lag 2 100 passasjerar gå i land i Geiranger, dei andre i går i land i Hellesylt. Når vi ser nærmare på cruisetrafikken til de fire største hamnene i dei travlaste månadene juli og august ser vi følgjande;

	Tal anløp juli-aug.	Maks. tal pass. pr. dag	Dagar utan anløp i juli-aug.	Spreiing ant. anløp pr. dag	Dagar med 1 anløp	Dagar med 2 anløp	Dagar med 3 anløp	Dagar med 4 anløp	Dagar med 5 anløp	Dagar m/ > 5 000 pass.
Bergen	93	11 042	7 av 62	0-6	24	12	6	8	6	17
Geirangerfjorden	93	6 850*	14 av 62	0-5	20	15	10	3	1	17*
Stavanger	71	9 093	22 av 62	0-4	21	12	6	2	0	14
Flåm	65	5 940	12 av 62	0-3	33	16	1	0	0	3

\* Talet er justert ned med 30% for anløp som inkluderer Hellesylt)

Tabell 5; Cruisetrafikken i dei 4 største hamnene i Vestlandsregionen, juli og august 2015

Bergen og Geirangerfjorden har like mange anløp i juli-august (93), medan Stavanger og Flåm har langt færre anløp i desse to månadene. Av dei 93 anløpa i Geirangerfjorden var 30 av desse berre til Geiranger medan 63 av anløpa vitja både Hellesylt og Geiranger. Det er stor skilnad på 93 anløp i Geirangerfjorden og i Bergen når ein tenkjer kapasitet i land, infrastruktur og verknad på lokalsamfunnet.

Bergen har det høgste maksimum-talet for passasjerar pr. dag med vel 11 000, medan Flåm har 5 940 som høgste dagtal. Stavanger har 9 000 cruisepassasjerar som maks. og Geirangerfjorden har 6 850 passasjerar pr. dag. Flåm har maks. 3 anløp på same dag, Stavanger har 4, Geiranger 5 og Bergen har opptil 6 anløp pr. dag.

Bergen har 17 dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar, Geiranger har 17 dagar med tilsvarande, medan Stavanger har 14 og Flåm har berre 3 dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar på same dag. Det er interessant å merke seg at ei bygd som Geiranger har like mange dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar som Bergen har i høgsesongen.

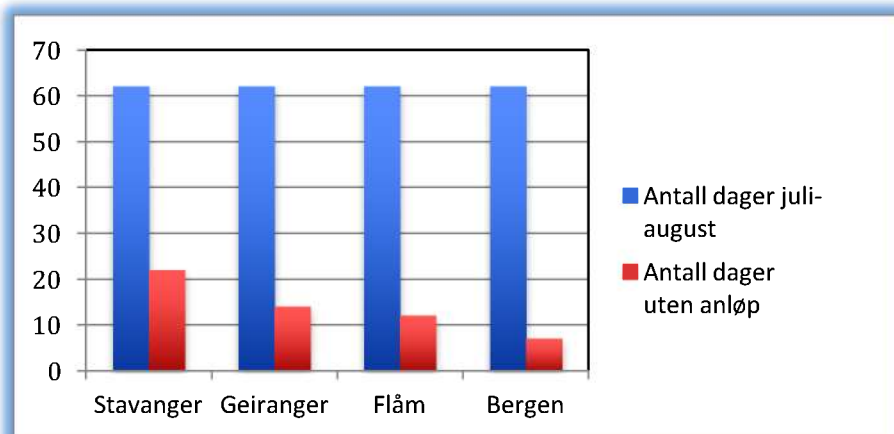
Tala frå Flåm visar at på 33 av alle dagar i juli-august har dei 1 anløp pr. dag (53%), 16 dagar (26%) har dei 2 anløp og berre 1 dag med 3 anløp. Det betyr at i 79% av alle dagar i juli-august har Flåm maks. 2 cruiseanløp pr. dag.

I Stavanger har dei 1 cruiseanløp i 21 av 62 dagar, dvs. i 34% av alle dagar. Byen har 2 anløp i 12 av 62 dagar (20%), 6 dagar med 3 anløp og 2 dagar med 4 anløp. Det betyr at i 54% av alle dagar i juli-august har Stavanger maks. 2 cruiseanløp pr. dag

Geiranger har 20 dagar med 1 anløp (32%), 15 dagar med 2 anløp (24%) og 10 dagar med 3 anløp (16%). Det betyr at Geiranger har 56% av alle dagar i juli og august med maks. 2 cruiseanløp.

Bergen har 24 av 62 dagar med 1 cruiseanløp (39%), 12 av 62 dagar med 2 anløp (19%), 6 dagar med 3 anløp og 8 dagar med 4 cruiseanløp. Det betyr at Bergen har 58% av alle dagar i juli og august med maks. 2 cruiseanløp.





Tbl. 6 Kapasitetsutnytting i høysesongen i fire Vestlandshamner 2015

Når ein ser på utnyttinga dei 62 dagane i desse to månadene er det Bergen som har fordelt trafikken over flest dagar og med berre 7 dagar utan anløp. Flåm har 12 dagar utan anløp, Geiranger 14 dagar og Stavanger 22 dagar utan anløp. Det betyr at i Stavanger er 35% av kapasiteten målt i ledige dagar ikkje nytta, i Geiranger 22%, i Flåm 19% og i Bergen er berre 11% av kapasiteten ikkje nytta.

Det er ulike årsaker til den ujamne spreinga av trafikken. Nokre hamner ligg slik i seglingsplanen at dei gjerne er første eller siste hamn på cruiset og dermed får dei ofte spesielle vekedagar med fleire cruiseanløp. Eit cruise som startar i Southampton ein søndag har gjerne Stavanger eller Bergen som fyrste hamn, og då blir det ofte måndagar som er framkomstdag i Noreg. Slike forhold er i stor grad styrt av reiarlaga og deira seglingsplanar. Cruise Norway har også utarbeidd eigne retningslinjer for korleis hamner og reisemål bør samarbeide med kvarandre og med andre hamner/reisemål slik at ein til dømes kan påverke seglingsruta m.o.t. dato for anløp og tidspunkt. Dei oppmodar også hamnene og reisemåla til saman å vurdere balansen mellom tal på passasjerar og kapasitet i reisemåla på eit gitt tidspunkt.

Dei ulike hamnene har ulik kapasitet og ulik praksis på korleis dei disponerer infrastrukturen, dvs. kaikapasitet. Her er det også noko ulik oppfatning om handlingsrommet til den einskilde hamna i forhold til Hamne- og farvasslova når det gjeld såkalla mottaksplikt. Nokre hamner meiner dei må seie ja til alle førespurnader så lenge det er ledig kaiplass medan andre hamner har sett ei grense på tal skip og/eller passasjerar dei vil ta i mot på ein og same dag. I nokre reisemål er også opptekne av å ha ledige dagar utan cruiseanløp og vil gjerne oppretthalde dette av omsyn til lokalsamfunnet. I ein uttale frå Justisdepartementets lovavdeling frå 2015 har departementet vurdert om hamneeigar med heimel i §39 i Hamne- og farvasslova kan avvise fartøy frå kai i periodar med dårleg luftkvalitet. Justisdepartementet kom til at lova kan gje heimel for dette, men det blei også uttykt ein grad av tvil.

Tala og den ulike praksisen tyder på at det er eit potensiale for ei betre spreiging av trafikken dersom ein legg felles retningslinjer til grunn for dette, og dersom hamnene samla har ein felles praksis og styring med trafikken. Alle hamner kan ikkje ha same maks-tal på passasjerar og anløp, men det er fullt mogleg at alle hamner har ein medveten haldning til

dette. Det kan setjast lokale avgrensingar på trafikken som står i forhold til hamna og reisemålet sin kapasitet og infrastruktur, og slik at ein også tek omsyn til lokalsamfunnet sitt behov og anna turisttrafikk som ein del av den heilskaplege vurderinga.

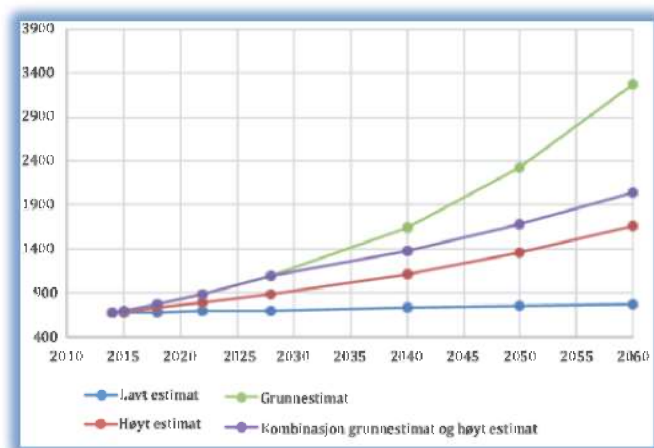
Avgrensa kapasitet for innkøst til dei mest trafikkerte cruisehamnene vil kunne vere ein flaskehals og ein regulerande faktor dersom ein har ein maks-grense for innkøst og passasjerar. Slike restriksjonar på trafikken kan få konsekvensar for andre mindre cruisehamner langs seglingsruta. Dersom ein ikkje får plass i t.d. Stavanger eller Bergen, kan ein oppleve at reiarlaga kansellerer heile cruiset, og vel andre konkurrerande destinasjonar. Det kan resultere i at ikkje berre Stavanger eller Bergen misser anløp, men også dei andre hamnene som var tenkt inn i seglingsruta. Slike konsekvensar må ein ta med i vurderinga og dette illustrerer igjen kor viktig det er med ein heilskapleg, koordinert og langsiktig plan for utvikling av cruiseverksemda i Vestlandsregionen.

## **10. PROGNOSE FOR 2016 OG FRAMOVER**

I følgje Cruise Norway AS sine prognosar for 2016 ventar ein at cruisetrafikken til Noreg vil auke med 8,7% målt i tal dagspassasjerar frå 2 490 000 i 2015 til 2 710 000 i 2016, ein auke på 220 000 dagspassasjerar. Tal cruiseanløp til Noreg forventar ein vil auke til 1 765 i 2016, ein auke på 1% frå 1 744 i 2015.

Det er venta at heile auken kjem på Vestlandet og i Trondheim. Ut i frå prognosane vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen auke med 12% til 1 972 000 i 2016 mot 1 730 000 i 2015. Tal cruiseanløp til Vestlandsregionen ventar ein vil auke i 2016 med 6,5% til 1 203 anløp, ein auke frå 1 153 i 2015.

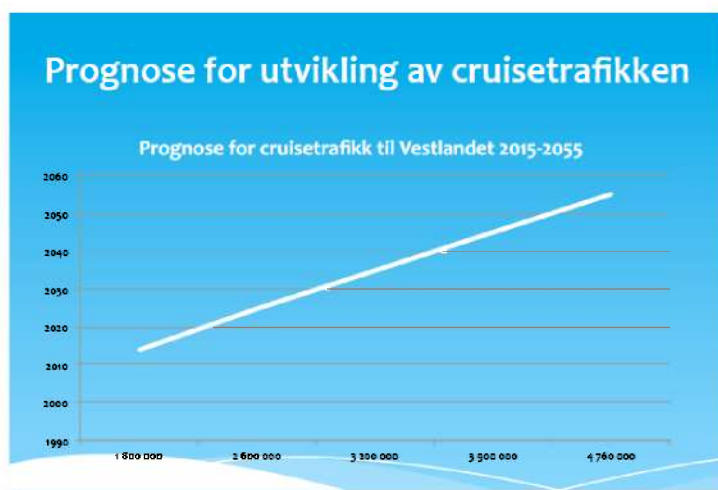
Transportøkonomisk Institutt (TØI) publiserte våren 2015 ein prognose på oppdrag frå Kystverket der ein såg på utviklinga av cruisetrafikken til Noreg fram til 2060. Her konkluderer dei med at det framleis vil skje ein vekst i cruisetrafikken til Noreg, men med ein lågare vekstrate enn det ein har hatt hittil. TØI presenterte 3 alternative estimat for vekst i perioden 2015-2060: eit "grunnestimat" med 2% årleg vekst, eit «høgt estimat» med 3,5 årleg vekst, eit «lågt estimat» som 0,3% årleg vekst. Det er også presentert ein kombinasjon av høgt estimat og grunnestimat for vekst i perioden 2015-2060 som inneber at ei mogeleg utvikling då vil vere 3,5% vekst fram til 2028 og ein vidare vekst på 2% frå 2028-2060. Det vil seie at ein ligg på om lagsame vekstratane som UNWTO i sine prognosar for internasjonal turisttrafikk og Peislys vekstratar for cruisetrafikk fram til 2028. Derifrå og fram til 2060 har TØI ein føresetnad om ein årleg vekstrate i tal cruiseturister til Noreg lik OECD sine prognosar for vekst i BNP per capita.



Tabell 7; TØI sine prognosar for cruisetrafikk til Noreg 2016-2060

Dersom ein legg prognosen med ein kombinasjon av høgt estimat og grunnestimat for vekst i periodane 2015-2060 til grunn vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen bli dobla frå om lag 1 800 000 i 2015 til 3 600 000 dagspassasjerar i 2041. I 2047 vil ein passere 4 millionar dagspassasjerar til regionen.

Legg ein grunnestimatet på 2% til grunn i heile perioden, vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen auke frå 1 800 000 i 2015 til 3 600 000 dagspassasjerar i 2050.



Tabell 8; Prognose for utvikling av cruisetrafikk til Vestlandet 2015-2060 basert på TØI sin kombinasjon av «høgt estimat» og «grunnestimat».

Dersom cruisetrafikken utviklar seg i samsvar med TØI sine prognosar står Vestlandsregionen framfor store utfordringar med den mottakskapasiteten ein har i dag, noverande infrastruktur og med omsyn til å kunne leggje til rette for ei berekraftig utvikling av cruisetrafikken. TØI meiner det er naudsynt å ta høgde for at cruisetrafikken vil halde fram å vekse og at ein i løpet av 25-35 års sikt vil kunne oppleve ei dobling av tal cruiseturistar til Noreg. Samstundes er dette prognosar og mykje kan endra seg i åra framover. Det er likevel grunn til å ha perspektivet om framhaldande vekst med i det vidare arbeidet med korleis ein skal planlegge for og styre utviklinga av cruisetrafikken til Vestlandsregionen i eit meir langsiktig perspektiv.

## 11. OMRÅDE FOR REGIONALE STRATEGIAR

Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulik karakter. Nokre problemstillingar kan best løysast lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Desse vil også kunne vere utgangspunkt for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetrafikken til regionen.

Vi drøftar her nokre viktige, strategiske område der ein på regionalt nivå, og saman med næringa kan utforme strategiar som støttar opp om dei overordna måla om ei berekraftig utvikling og auka lønsemd for den landbaserte reiselivsnæringa.

### 11.1 Berekraft

Det er eit klart mål om auka berekraft i norsk reiseliv. Eit berekraftig reiseliv handlar om å ta vare på natur, kultur og miljø, og å styrke dei sosiale verdiane rundt reiseliv og reiselivet si økonomiske levedyktigheit. Konkret meiner ein med dette minst mogleg utslepp, mest mogleg miljøvenleg åtferd på reisemålet, minst mogleg konflikt med lokalsamfunnet og størst mogleg økonomisk verdiskaping lokalt. I arbeidet for å bli berekraftige som region, hamn eller reisemål må ein fokusere og jobbe med alle desse tre dimensjonane då dei grip inn og påverkar kvarandre. Både nasjonalt og internasjonalt er det eit uttalt mål å erstatte fossil energibruk med fornybar energi.

Auka berekraft i reiselivet oppnår ein berre gjennom tiltak i den einskilde reiselivsbedrifta og i destinasjonar. Nedanfor er ei tiltaksliste som følgjer prinsipp og kriterium for eit berekraftig reiseliv. Lista er utarbeidd av Innovasjon Norge med utgangspunkt i UNWTO (World Tourism Organization) sine prinsipp for berekraftig reiseliv og kan også tene som nyttige retningslinjer for utviklinga av cruiseturismen til Vestlandsregionen. Desse prinsippa er også lagt til grunn for vidare utvikling av reiselivet på Vestlandet, jf. «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020».

#### Bevaring av natur, kultur og miljø

**1.Kulturell rikdom.** Å respektere, vidareutvikle og framheve den historiske kulturarven, lokalsamfunnet, autentiske kultur, tradisjonar og særpreg.

**2.Landskapet sin fysiske og visuelle integritet.** Å bevare og vidareutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapet sin fysiske og visuelle integritet ikkje vert degradert.

**3.Biologisk mangfald.** Å støtte bevaringa av naturområde, dyreliv og habitat, og minimere øydelegginga av desse.

**4.Reint miljø og ressurseffektivitet.** Å minimere reiselivsbedriftene og turistane si ureining av luft, vatn og land (inkludert støy), samt å minimere generering av avfall og forbruk av knappe og ikkje-fornybare ressursar frå desse.

## Styrking av sosiale verdiar

**5.Lokal livskvalitet og sosiale verdiar.** Å bevare og styrkje livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturar, tilgang til ressursar, fasilitetar og fellesgode for alle, samt unngå ei kvar form for sosial degradering og utnytting.

**6.Lokal kontroll og engasjement.** Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessentar m.o.t. planlegging, prosessar for avgjerder og utvikling av lokalt reiseliv.

**7.Jobbkvalitet for reiselivstilsette.** Å styrke kvaliteten på reiselivsjobbar (direkte og indirekte), inkludert lønsnivå og arbeidsforhold utan diskriminering ut frå kjønn, rase, funksjonshemmingar eller andre faktorar.

**8. Trivnad, tryggleik og opplevingskvalitet for gjestane.** Å sørge for trygge og tilfredsstillande opplevingar som gir meirsmak for alle turistar uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemmingar eller andre faktorar.

## Økonomisk levedyktigheit

**9.Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjonar gjennom lokal verdiskaping.** Å sikre levedyktigheita og konkurransedyktigheita til reiselivsdestinasjonar i eit langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivet si verdiskaping i lokalsamfunnet, inkludert kva turistane legg att av verdiar lokalt.

**10.Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter.** Å sikre levedyktigheita og konkurranseevna til reiselivsbedrifter i eit langsiktig perspektiv.

Reiselivsnæringa er oppteken av dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken til Noreg. Reiselivsnæringa, og med dette også cruisenæringa, påverkar lokal vass- og luftkvalitet, klima, natur og lokalsamfunn. Spørsmålet om i kva grad cruiseturismen til Noreg er berekraftig er sentralt i ein diskusjon som har spissa seg til den seinare tida. Reiselivsnæringa, som er ei næring med mange ulike aktørar, er usamde i spørsmålet. Diskusjonen der reiselivsnæringa, lokalsamfunn og miljøinteresser særleg tek del , er prega av mykje syensing og påstandar utan at det ligg føre god og objektiv dokumentasjon som byggjer på forskning. Dei fleste er likevel samde om at cruise ikkje er av dei mest berekraftige sektorane i norsk reiselivsnæring.

Ein ser no fleire døme på at dei store cruisereiarlaga formaliserar samarbeid med ulike miljøorganisasjonar og støttar arbeidet deira med kapital, men også med at dei set eigne mål for miljøarbeidet sitt der dei forpliktar seg til lågare utslepp, finansierer forskingsprosjekt, nyttar kortreist mat og leverandørar med miljøvenleg profil.

I Glacier Bay i Alaska har ein innført eit anbodsprinsipp som m.a. inneber at cruiseanløp blir lyst ut på anbod for ein 10-årsperiode. Dei reiarlaga som tilbyr den beste miljøpakken får tilslaget. Ein norsk variant av Alaska-modellen kan vere eit moglege pilotprosjekt for utprøving i eit avgrensa område.

## 11.2 Reinare skipsfart og energibruk

### 11.2.1 Landstraum

Skipstrafikk og med dette også cruisetrafikk står for ein betydeleg del av klimagassutsleppa og bidreg ofte til lokal luftureining og støy i område med trafikkerte hamner, sjølv om mesteparten av utsleppa frå cruiseskip skjer til sjøs. Landstraum er ein av fleire løysingar som kan redusere utsleppa frå skipstrafikken når dei ligg i hamn. Lokal og global ureining kan reduserast ved at skip koplar seg til det elektriske nettet på land og stansar motorar som forbrenn fossilt drivstoff. Skipa kan ha eit effektbruk som når opp mot fleire tusen kilowatt sjølv om dei ligg stille. Denne krafta vert tradisjonelt levert frå skipet sine eigne generatorar, som normalt vert drivne av dieselmotorar. Med å bruke landstraum kan cruiseskipa slå av generatorar og dieselmotorar som produserer straum til naudsynte funksjonar om bord medan skipet ligg i hamn. Dermed unngår ein heilt utslepp av NO<sub>x</sub>, svovel, sotpartiklar og CO<sub>2</sub>. I Bergen står cruisekipa for om lag 3% av byen sitt samla, årlege utslepp av NO<sub>x</sub>, svovel og klimagassar.

Eit EU-direktiv frå hausten 2014 forpliktar medlemslanda seg til å implementere alternativ infrastruktur slik som landstraum til skip. I EU sitt direktiv 2014/94/EU, artikkel 4 heiter det; *"Such shore-side electricity supply shall be installed as a priority in ports of the TEN-T-Care Network, and in other ports, by December 2025, unless there is no demand and the costs are disproportionate to the benefits, including environmental benefits"*. Noreg har enno ikkje gjort tilsvarende forplikningar, men Stortinget har bede Samferdselsdepartementet om å lage ein heilskapleg plan for auka bruk av landstraum i norske hamner. Denne planen skal m.a. seie noko om moglegheiter for finansiering og verkemiddel for å oppnå auka bruk av landstraum i norske hamner. I regjeringa sitt statsbudsjett for 2016 blei avgifta på elektrisk kraft som vert levert frå land til skip i næringsverksemd også omfatta av redusert el-takst og redusert til 0,48 øre per kWh medan den tidlegare var 14,15 øre per kWh. Dette omfattar også redusert el-takst for cruiseskip som nyttar landstraum. Den reduserte satsen for industri mv. samsvarar med minstesatsane i EU sitt energiskattedirektiv.

Det har vore noko uklårt om det eksisterer ein internasjonal standard for å nytta landstraum på cruiseskip. Ein internasjonal standard medverkar til å harmonisere landstraumstyret slik at ein unngår ulikskapar i systemkarakteristikkar, spenningar, pluggar og stikkontakter. Ved bruk av den internasjonale landstraumstandarden unngår ein problem med å kople til landstraum i ulike hamner. Fram til no har det vore ein amerikansk og ein europeisk standard slik at amerikanske cruiseskip ikkje har kunna nytte europeiske landstraumanlegg utan eigne, fordyrande konverteringsmodular. Dei store internasjonale standardiseringsorganisasjonane IEC, ISO og IEEE har teke denne utfordringa og jobbar med tre internasjonale standardar for landstraumtilkobling. IEC - International Electrotechnical Commission, leier arbeidet som omfattar både høgspenning, kommunikasjonsprotokoll og lågspenning. Det ligg no føre eit første standardiseringsutkast for tilslutnad til landstraum. Det vert også arbeidd med ein eigen standard for lågspent landstraum som er venta publisert i 2017. Internasjonale standardar for landstraum eksisterer og er under stadig revidering.

Då det er få landstraumanlegg i Europa, har amerikanske cruisereiarlag gjerne nytta skip utan mottak for landstraum i Europa og skip som kan ta i mot landstraum i USA, Canada og Alaska der ein krev at cruiseskip skal kunne nytte landstraum. Halve Hurtigruteflåten får i 2016 installert mottakssystem for landstraum og ber no norske hamner om å leggje till rette for å levere landstraum.

Dei store cruisehamnene er førebels avventande til å ta på seg store investeringar for å leggje til rette for landstraum. Dette har ulike årsaker. Det er i dag få cruiseskip som er bygde for å nytte landstraum, det er svært få hamner som tilbyr landstraum og ombygging av hamner til å kunne levere landstraum til cruiseskip er svært kostbart. I Bergen har ein førebels rekna kostnaden for å kunne levere landstraum til 2 cruiseskip samtidig til om lag 170 mill. kr. I Flåm har ein kostnadsrekna tilrettelegging for landstraum til om lag 65 mill. kr. og i Valldal i Tafjord v/Geirangerfjorden har ein nylig rekna seg fram til at det vil koste ca. 92 mill. kr dersom det skal etablerast straumtilkobling for landstraum for 1 cruiseskip. Dessutan vil det for ein del hamner vere behov for utbygging av kraftliner, annan infrastruktur som kan transportere straum fram til kai og skip og område på kaia til tekniske installasjonar. Dette er investeringar som kjem i tillegg, og som må takast med når ein skal vurdere kost/nytte-effekten av landstraum. Dersom ein skal kunne realisere landstraumanlegg så må dette truleg løftast av finansieringsordningar som t.d. Enova slik at ein hindrar auka belastning på lokale nettkundar og regionale nettselskap.

Cruiseskip krev kraftige forsyningsanlegg som igjen legg beslag på den til ein kvar tid tilgjengelege kapasiteten i forsyningslinene på land. Eit cruiseskip som ligg til kai kan t.d. trekkje 15 000 kW. Det vil si at skipet forbrukar like mykje energi på ein time som ein vanleg norsk husstand gjer på eit heilt år. Det er likevel ikkje det samla energibehovet som er avgrensande. I Noreg er det store mengder energi lagra i vassmagasin. Utfordringa er å få transportert denne energien fram til der behovet gjer seg gjeldande. Maksimal overføringsevne er flaskehalsen i dette biletet, og ikkje den totale mengda energi.

Landstraum er ofte nemnt som den beste løysinga på å redusere utslepp til luft frå cruiseskipa. Mange ser likevel ikkje det som sikkert at dette er den mest berekraftige løysinga knytt til cruiseskipa sitt miljøavtrykk. Cruiseskipa er om lag 60-80% av tida i sjøen, og landstraum vil ikkje ha noko effekt då. Vidare tek det tid å knytte seg på og av anlegga ved kai, og dette gjer at skipet må ha hjelpemotorane i gang 20-40% av tida ved kai. Cruisesesongen er 5-7 månader i Noreg, og dersom ein ikkje kan nytte landstraumanlegga til andre skip, vil dei vere ute av drift halve året.

### **11.2.2 LNG**

Mange hevdar at landstraum er ein "gamaldags" løysing og at såkalla LNG-skip er det som vil dominere den moderne cruiseflåten i åra framover. LNG – (Liquid Natural Gas) er naturgass som vert kjølt ned til -162 grader og dette reduserer volumet med 600 gonger. Bruk av LNG reduserer utslepp betydeleg; NO<sub>x</sub> vert redusert med 85%, der er ingen utslepp av svovel eller partiklar og klimautslepp vert også kraftig redusert. Skip som nyttar LNG treng heller ikkje skrubbarar for å reinse utslepp. Nye cruiseskip som vert leverte med LNG-drift kan segle inntil 16 dagar mellom kvar fylling, og LNG blir nytta både under segling og i hamn.

Nokre cruiseskip vert i dag bygde om for å kunne bruke både diesel og LNG, og nye skip som vert kontraherte i dag er i stor grad LNG-drivne. Til dømes har eit av dei store reiarlaga 4 skip under bygging for LNG-drift, og desse skal leverast i 2019 og 2020. Desse skipa vil ikkje etterspørje landsstraum, men heller moglegheiter for å få levert LNG. Nokre ferjesamband i Vestlandsregionen har i dag LNG-drivne skip og ferjene frå Vestlandet til Danmark er også LNG-drivne. Her kan det også vere nye moglegheiter for regionen dersom ein til dømes kan bli ein leverandør av LNG til cruiseskipa som kjem til Noreg. I dag finn ein tre mindre produksjonsanlegg for LNG i Vestlandsregionen, på Kollsnes, Karmøy og i Risavika.

MALS-teknologien (Mitsubishi Air Lubrications System) er ein ny teknologi på nye cruiseskip som også vert teken meir og meir i bruk. Her utnyttar ein luftbobler under skipet som medverkar til å redusere friksjon og dermed redusert bruk av drivstoff.

### 11.2.3 ECA

IMO –International Maritime Organisation har vedteke særskilde reglar for utslepp av SO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> i spesielle sjøområde som har fått nemninga *Emission Control Areas (ECA)*. I 2011 blei fire sjøområde definerte som såkalla ECA-område: Austersjøen, Nordsjøen og den engelske kanal og kysten langs USA og Karibia. I desse sjøområda er det sett krav til svovelutslepp frå skip. I Nordsjøen gjeld krav om lågare svovelutslepp frå skip f.o.m 1. januar 2015, og kravet gjeld syd for 62. breddegrad, dvs. syd for Ålesund. Dette inneber at det er forbode å segle sør for Ålesund med drivstoff som inneheld meir enn 0,1% svovel. Fram til 31.12.2014 var grensa for svovelinnhald på 1%. Dette har naturleg nok ført til at svovelutslepp frå cruiseskip i Sør-Noreg er betydeleg lågare no enn før 1.1.2015. Dei nye reglane er også meint å skulle gjelde i resten av Noreg f.o.m. 2020. Cruisereiarlaga har tilpassa seg dei nye reglane hovudsakleg gjennom å installere såkalla skrubbarar, eller reinseanlegg, om bord i skipa.

Denne ordninga har berre vore gjeldande i 1 år og det ligg ikkje føre tal som seier noko om korleis dei nye reglane har påverka utslepp frå cruiseskip i norsk farvatn. Nokre hamner nyttar også ECA-reglane som grunnlag for å vurdere kor miljøvenleg cruiseskipa er og for å gje rabatt på hamneavgifter.

Miljøspørsmål knytt til cruisenæringa har også mykje med fart, distanse og omfang å gjere. I dei seinare åra har dei fleste cruise blitt kortare slik at gjennomsnittleg varighet for eit cruise til Noreg er 4,5 dagar. Fleire cruiseskip har også redusert farten når dei seglar innanriks i fjordane, og dette resulterer i mindre skader frå bølger frå skip, mindre bruk av drivstoff og lågare utslepp. Ein ser også ein klår trend mot at nye cruiseskip vert utstyrte med LNG-anlegg, dvs. at ein nyttar flytande gass som drivstoff for å unngå utslepp. Generelt er cruisenæringa oppteken av nye teknologiske og meir miljøvenlege løysingar når nye skip vert bygde.

### 11.2.4 "People pollution"

Eit anna moment som også vert trekt fram er såkalla «people pollution». I dette legg ein at reisemål på einskilde dagar får så mange besøkande at ein ikkje har naudsynt infrastruktur til



å ta unna mengdene. Dette igjen gjev uønskte lokale verknader av for mange gjestar på ein stad, for mange bussar, mykje kø på attraksjonar og dagsutflukter. I tillegg svekkjer dette Vestlandsregionen sitt omdøme som reisemål. I denne regionen er dette relevant både i store og små hamner. Til dømes har Eidfjord sett ei grense på 4 000 cruise gjestar pr. dag, Flåm har ei grense på 5 000 cruise gjestar pr. dag medan Geiranger opererer med skipslengder i meter som grensemål, fastsett i samarbeid med Kystverket. I Bergen har ein ikkje klare grenser, men ein har som retningsline at det helst ikkje skal vere meir enn 4 cruiseskip i hamna kvar dag. Andre hamner ser ikkje dette som eit problem då dei har få cruiseanløp og med god spreiding på anløpa.

Problemet med for mange besøkande på same stad til same tid heng også tett saman med at ein del populære cruisehamner også er populære reisemål, til dømes Flåm og Geiranger samt kystbyane i heile Vestlandsregionen. Dette gjer at det ikkje er berre cruise gjestane som er besøkande, men også ulike former for landbasert turisme, både individuelle og grupper. Det er ikkje uvanleg at ei bygd som Flåm har 50 bussgrupper innom bygda per dag, samstundes med at det er 2 cruiseskip i hamna. Flåmsbana frakta 780 000 passasjerar i 2015 og av desse var 180 000 cruise gjestar. I Geiranger reknar ein at bygda årleg har 300 000 cruiseturistar på besøk og 500 000 andre turistar som kjem med bil eller buss.

Omgrepet "people pollution" må ein difor vurdere i ein total samanheng og sjå på situasjonen for reisemålet i ein heilskap, der cruiseturistane utgjer ei stor gruppe av totalen. Dette illustrerer også behovet for betre spreiding av cruisetrafikken slik at ein unngår for mange dagar med overfolka bygder og byar. Ei heilskapleg reisemål- planlegging kan vere eit verkemiddel for å styre trafikken slik at den i størst mogleg grad vert tilpassa lokal infrastruktur og tolegrenser som forsterkar eit berekraftig reiseliv. Med heile 17 hamner i Vestlandsregionen er det også gode moglegheiter for betre spreiding av trafikken.

Ein kan også tenkje seg at ein gjer objektive analyser for ein del utsette hamner der ein på regionalt nivå kjem med tilrådingar om grenser for anløp. Slike råd kan gjerast ved at ein ser på kva konsekvensar og effektar cruiseanløp har for bruk av infrastruktur på land i reisemåla og i nærliggjande distrikt. Eit anna verkemiddel kan t.d. vere eit "slot system" slik ein nyttar innan luftfart der ein styrer trafikken gjennom tildeling av tider og på det viset dirigerer og styrer trafikken i høve til ein heilskapleg plan. Eit anna alternativ kan vere ei form for prisdifferensiering med ei slags "rushtids-avgift" som også kan vere eit verkemiddel i å styre trafikken i tid.

### **11.3 Miljøforskning knytt til cruisetrafikk**

Ureiningsproblema knytt opp mot cruisenæringa handlar i stor grad om utslepp av NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, partiklar til luft og handtering av avfall og avfallsvatn.

Vestlandsforskning har i fleire prosjekt studert utslepp av CO<sub>2</sub> og energiforbruk av ulike transportmiddel ved ulike ferieformer. Ein konklusjon frå studiane er at cruiseturisme kjem ut med det høgaste CO<sub>2</sub> utsleppet per passasjerkilometer samanlikna med fly, bil og buss. Gjennomsnittleg utslepp knytt til framdrift for cruiseskip er 285 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer, medan utsleppet frå buss er 52 gram CO<sub>2</sub> per passasjerkilometer.

Det direkte energiforbruket frå cruiseskip er 5 gonger høgare enn for ei tilsvarande reise med personbil med 2 personar, og 8 gonger høgare enn tilsvarande reise med turistbuss.

Konklusjonen til Vestlandsforskning er at cruiseturisme gir det høgaste energiforbruket og utsleppet av CO<sub>2</sub> per personkilometer samanlikna med fly, bil og buss. Når det gjeld klimaeffekten konkluderer Vestlandsforskning med at turisme basert på buss og personbil gir ein klårt lågare klimaeffekt enn cruise for samanliknbare reiser. Vidare konkluderer dei med at cruiseturisme er den ferieforma som er mest problematisk ut frå berekraft- og klimaomsyn.

Studiane til Vestlandsforskning vart gjort i 2011 og må difor sjåast i lys av dette. Dei siste 5 åra har det skjedd mykje på teknologifronten og saman med nye restriksjonar som m.a. ECA er det grunn til å tru at forskingsresultata ville vore annleis i dag. Dette er også noko av problemet knytt til cruisedebatten; det at ein ikkje har ny forskning og data som gir ei rett og oppdatert omtale av situasjonen i dag. Dette gjer også sitt til at cruisedebatten blir upresis og basert på ulike data. Når ein ikkje er samde om kva som er den verkelege situasjonen i dag er det særst vanskeleg å bli samde om korleis ein skal utvikle cruiseturismen i framtida.

Datagrunnlaget til Vestlandsforskning er 5 år gammalt, dette er eit langt tidsrom når ein ser på dei teknologiforbetringane som har skjedd dei siste åra innafor cruiseindustrien, jf. ECA reglane og miljøforbetringar på ein del cruiseskip. Det gjer at det er behov for nye og oppdaterte fakta omkring utslepp og energiforbruk frå cruiseskip og andre transportmiddel knytt til feriereiser.

#### **11.4 Verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap og “Grøn Fjord 2020”**

“Verdsarv” eller Verdas kultur- og naturarvstader (UNESCO World Heritage Sites) er eit program i regi av UNESCO for å ta vare på eit utval natur- og kulturstader på jorda. Stadene er valde på grunn av si spesielle kulturelle eller naturhistoriske betyding for menneska. Stadene utgjer UNESCO si liste over verdas kultur- og naturarvstader, som også sett krav om at verdsarv område skal vernast. I følgje verdsarvkonvensjonen er medlemslanda forplikta til å ta vare på og beskytte verdsarvstadene.

Verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap består av Geirangerfjorden og Nærøyfjorden Verdsarvområde med omland. Fjordlandskapa er Noregs einaste reine *naturarvområde* på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv, og er samstundes eit av våre fremste reisemål innan cruisesektoren. Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv vart oppretta saman med Nærøyfjorden Verdsarvpark som den lokale/regionale oppfølginga av UNESCO-konvensjonen.

“Grøn Fjord 2020” er ei samarbeidsrørsle som arbeider for å ta vare på og utvikle verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland på ein miljø- og klimavenleg måte. Målet er å skape berekraftig utvikling ved å ta i bruk dei beste klima- og miljøvennlege løysingane for menneskeleg aktivitet i verdsarvområdet. “Grøn Fjord 2020” handlar om å gjere fjordarven til eit utstillingsvindaug for miljøvenleg teknologi. Prosjektet ønskjer å skape eit lite stykke

klimavenleg Noreg midt i fjordlandskapet, og vere eit grønt førebilete for resten av landet og verda.

Nærøyfjorden Verdsarvpark er etablert kring Nærøyfjordområdet og vart stifta i 2008 av Sogn og Fjordane fylkeskommune og kommunane Aurland, Lærdal, Vik og Voss. Deira fremste mål er m.a. å vere pådrivarar for ei natur- og kulturbasert samfunnsutvikling med forankring i verdsarvstatusen til Nærøyfjordområdet, og ta vare på og verne om verdsarvverdiane gjennom utvikling og bruk. Mellom anna jobbar dei no med eit forskings- og utviklingsprosjekt knytt til etablering av ein 1. generasjons besøksforvaltningsplan for Vestnorsk fjordlandskap.

Desse områda er særleg sårbare og her må det stillast spesielle krav till utviklinga slik at ein ikkje reduserer den unike posisjonen som desse områda har i internasjonal samanheng. Ein må ikkje kome i den situasjonen at ein misser status som Noregs einaste reine naturarvområde på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv.

## **11.5. VERDISKAPING OG LØNSEMD**

Ein rekkje granskingar og studiar på den økonomiske verdien av cruiseturisme har gitt ulike konklusjonar om kor mykje verdiskaping cruise tilfører den landbaserte reiselivsnæringa. Det er difor framleis stor usemje om verdiskapinga til cruise, men også verdiskapinga sett i forhold til annan type reisetrafikk.

Cruiseanløp til norske hamner gjev ulike typar inntekter;

- Cruisepassasjerane sitt forbruk under opphald i land.
- Avgifter, vederlag og gebyr som cruiseskip betalar til hamnene.
- Kjøp av varer og tenester som skipa gjer frå lokale leverandørar i hamna/på reisemålet.

### **11.5.1 Forbruk under opphald i land**

Sommaren 2014 gjennomførte Innovasjon Norge saman med SSB ein analyse av det økonomiske forbruket til cruiseturistar på cruiseferie i Noreg (Turistundersøkinga Cruise 2014). Dette er den nyaste cruisegranskinga som ligg føre der ein ser på cruisetrafikken si økonomiske betydning i Noreg. Det er difor naturleg å vise til denne undersøkinga når ein skal gjere greie for kor mykje cruisenæringa skapar av verdiar i Noreg.

Turistundersøkinga Cruise 2014 viser at cruiseturistar i Noreg har eit samla forbruk på om lag 12,1 milliardar kroner, og at om lag 2,3 milliardar kroner er direkte forbruk i Noreg. Det direkte forbruket er knytt til sal av aktivitetar om bord i cruiseskipa der ein reknar 50% av dette (1,15 milliardar) som omsetjing til norske verksemder. Vidare reknar ein 1,15 milliardar i omsetjing frå kjøp av aktivitetar, billetter til attraksjonar, daglegvarer, handel i butikkar, restaurantbesøk, transport i land m.m.

Ein cruiseturist brukar gjennomsnittleg 860 kroner i land kvar dag. Tilsvarande tal for landbaserte turistar var 1 285 kroner. Kor mykje ein cruiseturist brukar i land varierer mellom dei ulike nasjonalitetane. Cruiseturistar frå Sør-Europa brukar mest med eit gjennomsnittleg forbruk på 1 460 kroner pr. dag, medan britiske cruiseturistar har det lågaste gjennomsnittlege forbruket på 605 kroner pr. dag.

Cruiseturistane brukte i snitt totalt 3 945 kroner på heile turen. Tilsvarande tal for landbaserte ferieturistar var 13 470 kroner. Hovudårsaka til den store skilnaden er at den landbaserte turisten har eit betydeleg lengre opphald i Noreg enn cruiseturisten. I tillegg er prisen for overnatting teke med i utrekninga for dei landbaserte turistane medan prisen for cruiset ikkje er teke med i cruiseturisten sitt forbruk.

Utflukter i land er ei viktig inntektskjelde for cruisereiarlaga, men også for dei som organiserer desse turane. Det er eit fåtal av norske operatørar som organiserer slike turar i dag. Ein ser også at utanlandske selskap no flyttar seg over i denne marknaden med utanlandske guidar og utanlandske bussar. Operatørane vert i større grad pressa på marginar frå cruisereiarlaga. Dette presset vert vidareført på dei lokale leverandørane i land som også oppnår mindre marginar på det dei leverer. Pris på ein aktivitet i land vert gjerne to til tredobla i pris til kunden når den vert seld om bord frå cruisereiarlaget til cruisegjesten.

Dersom ein reknar eit gjennomsnittleg forbruk for kvar cruisepassasjer på 860 kroner i land pr. dag, kan ein anslå den totale økonomiske omsetjinga i land frå cruisepassasjerar til Vestlandet til å vere om lag 1,6 milliardar kroner.

Ei rekkje reiselivsverksemder, til dømes innkvarterings- og serveringsverksemder, hevdar at cruiseturismen ikkje medverkar til auka omsetjing og lønsemd, men heller representerer eit trugsmål mot verksemda deira. Nokre hotell, særleg i distrikta, hevdar at cruiseturismen overtek for den landbaserte turismen i større og større grad, og på den måten svekkjer trafikkgrunnlaget til distriktshotella og dermed også lønsemda deira. I tillegg hevdar dei at dette skjer på heilt ulike konkurransevilkår og på ein konkurransevidande måte.

Andre verksemder, særleg innan attraksjons- og opplevingssektoren, er tvert i mot tydelege på at cruiseturismen er særst viktig og avgjerande for deira verdiskaping og lønsemd. Også nokre hotell er positive til cruiseturismen fordi dei har ei plassering langs dei tradisjonelle rutene for utflukter i distrikta, og dermed får stor omsetjing frå cruisegrupper som har lunsj eller vert serverte på annan måte som en del av dagsturen.

Attraksjonar, opplevingsbedrifter, landoperatørar og til dels butikkar, er dei gruppene av reiselivsbedrifter som særleg har stor økonomisk glede av cruiseturismen. Når cruisegjestar går i land er det gjerne for å oppsøkje lokale attraksjonar og butikkar eller delta på ei utflukt. Fleire større attraksjonar og opplevingsbedrifter på Vestlandet har mellom 20-40 % av det totale besøket sitt frå cruisebåtane. Lokal verdiskaping er også i stor grad avhengig av infrastrukturen i den einskilde cruisehamna. Hos Norsk Fjordsenter i Geiranger er 75% av dei besøkande frå cruiseskip, medan Raumabanen har 50% av dei reisande i juni, juli og august frå cruiseskip og Flåmsbana om lag 1/3 av all trafikken frå cruiseskip.

Marknaden for cruise er styrt av cruisereiarlaga. Dei bestemmer kvar cruiseskipa skal segla. Produktet og produktutviklinga er i stor grad styrt av destinasjonane og hamnene i den grad dei ønskjer å utvikle produktet og vere attraktive for cruisereiarlaga. Prisen vert fastsett i kryssingspunktet mellom etterspurnad og tilbod. Så langt har dette i stor grad vore styrt av reiarlaga og operatørane. Noreg og Vestlandsregionen har vore ivrig på å tiltrekke seg flest moglege skip og passasjerar, og har tenkt volum i større grad enn auka omsetnad og verdiskaping frå dei cruisepassasjerane som kjem i land. Mange lokale leverandørar er mindre bedrifter som i møte med store, profesjonelle reiarlag eller agentar ikkje når frem i forhandlingar og såleis ikkje oppnår dei prisane dei bør ha. Dette kan skuldast manglande kunnskap, forståing av mekanismane og at dei ikkje er god nok i å prise tenestene rett. Betre samhandling mellom aktørar og betre forståing av mekanismane kan vere nyttig for å betre leverandørane si posisjon her. I tida framover er det viktig å fokusere meir på lønsemd og verdiskaping enn på volum og nye rekordar. Utfordringa er korleis ein kan få auka lokal lønsemd frå kvar enkelt cruiseturist som kjem til regionen, meir enn stadig å hente inn nye og fleire cruisegjestar.

Eit døme på dette kan vere eit mål om å skape ein meiomsetnad på kr. 50.- frå kvar dagspassasjer som kjem til Vestlandsregionen. Med ein prognose på 1 972 000 dagspassasjerar i 2016 vil dette utgjere ein meiomsetjing på 98,5 mill. kroner. Om ein gjer ein føresetnad om at dette er auka pris på tenester og produkt ein allereie sel i dag, vil dette ha stor innverknad både på lokal verdiskaping og lønsemd.

### **11.5.2 Avgifter, vederlag og gebyr**

Cruisereiarlaga betaler ulike avgifter og vederlag ved anløp til norske hamner. Dei vesentlegaste avgifts- og vederlagskategoriane er anløpsavgift, kaivederlag, ISPS-gebyr og passasjervederlag. I tillegg betalar cruisereiarlaga også ein del andre avgifter og gebyr på nasjonal basis som losavgifter, sikkerheitsavgifter og NOx avgifter.

Samla avgifter, vederlag og gebyr som blei betalt inn frå cruiseanløp i 2013 til norske hamner, Kystverket og til NOx fondet var om lag 286 mill. kroner. Legg ein til grunn at Vestlandsregionen har 66% av alle cruiseanløp i Noreg, betyr dette at det frå cruiseanløp i Vestlandsregionen årleg vert betalt inn om lag 190 mill. kroner i avgifter og vederlag m.m.

Kjøp av varer og tenester som skipa gjer frå lokale leverandørar i hamna/på reisemålet utgjer også betydelige beløp. Dette er til dømes kjøp av bunkers, proviant, reparasjonar, renovasjon m.m. I Bergen har ein rekna at kjøp av varer og tenester utgjer om lag 110 mill. kroner kvart år.

Fleire hamner har innført avgiftsreduksjon for miljøvenlege skip. Skip som skorar høgt på den internasjonale miljøindeksen Environmental Shipping Index (ESI) kan få opptil halv pris for anløpsavgift i Bergen hamn og i tillegg 20% rabatt på kaivederlag.

## 11.6 Snuhamn

Å vere snuhamn vil seie at eit cruise startar og avsluttar i ei norsk hamn. I ei snuhamn byter cruiseskipa passasjerar, og til tider også mannskap. Fleire norske hamner har i nokre tilfelle fungert som snuhamn for cruiseskip. Ei rekkje av cruisepassasjerane som startar og avsluttar cruiset i ei norsk hamn nyttar gjerne høvet til å bli ein dag eller to ekstra. Dette aukar den lokale verdiskapinga då dei ofte bur på hotell, handlar, nyttar restaurantar og lokale opplevings- og attraksjonstilbod.

Det er to hovudtypar for snuhamn-anløp. Den eine kallar ein "Home port" der skipet startar og avsluttar cruiset i same hamn for deretter å byte passasjerar. Her kjem ofte passasjerane individuelt med fly til den staden cruiset startar. Den andre hovudtypen snuhamn er når skipet startar eit cruise i ei hamn og avsluttar cruiset i ei anna hamn der dei så byter passasjerar. I slike tilfelle kjem passasjerane ofte samla med charterfly og vert transporterte direkte om bord i skipet. Slike snuhamn-anløp gir difor ikkje same positive effekt i land som den fyrste kategorien. Det er den fyrste typen snuhamn det er mest attraktivt å satse på.

Når reiarlaga skal satse på ei hamn som snuhamn stiller dei fleire krav. Det må m.a. vere ein flyplass i nærleiken med god nok infrastruktur og eit stort internasjonalt rutenett. Ein stiller også krav til hamna m.o.t. standard og kapasitet på passasjerterminalar, overnattingskapasitet, serveringstilbod og om hamna har gode tilbod på attraksjonar og opplevingar. Det å vere snuhamn handlar difor om meir enn gode hamnefasilitetar. Dette handlar om reisemålet si heilskaplege infrastruktur, attraktivitet og evne til å handtere slike operasjonar.

Fleire hamner i Vestlandsregionen og nokre hamner elles i landet gjer framstøytar mot reiarlaga for å bli vurderte som snuhamn. I fleire tilfelle har også nokre av hamnene i Noreg vore nytta som snuhamn, både med start og slutt av cruiset i same hamn, men også av den andre typen.

## 11.7 Destinasjonsbidrag

Det har frå fleire hald vore lansert forslag om å innføre ei form for *destinasjonsbidrag* som ei form for passasjeravgift frå kvar cruisegjest. Eit destinasjonsbidrag kan samanliknast med ordninga *kurtax* eller *citytax* som fleire land og byar har innført som ei avgift alle tilreisande må betale. Eit anna døme på avgift i reiselivet flyseteavgifta som Stortinget har vedteke og som er planlagt innført frå 1. april 2016. Dette er ei avgift som skal leggjast til alle flyavgangar frå norske lufthamner med ein sats på kr. 80 pr. passasjer, og som er rekna å gi staten 2 milliardar kroner i inntekt pr. år.

Nokre meiner ein at ei slik avgift skal krevjast inn lokalt og øyremerkast dei reisemåla som krev inn avgifta slik at dei kan nytte denne til lokal utvikling av reisemålet. Nokre meiner at dette kan vere ein regional avgift medan andre meiner dette bør vere ei nasjonal ordning.

Ei eiga avgift frå cruisepassasjerar kan vere eit tiltak for å regulere trafikken samstundes som cruisenæringa gjennom ei avgift bidreg særskilt til å betale for bruken av fellesgoda og for

bruk av naturen. Samstundes er det også slik at ingen andre deler av reisetrafikken til Noreg betalar særskilt for bruk av naturen eller andre fellesgoder ut over det at dei betalar MVA. Landbasert reiselivstrafikk betalar avgifter for tenester kjøpt i Noreg, og det gjer til dels cruisenæringa også. Cruisepassasjerar som handlar og kjøper tenester i land betaler meirverdiavgift på stor sett alle tenester, og cruisenæringa betalar på nasjonal basis omlag 286 millionar i offentlege avgifter for bruk av tenester i hamner, losavgifter m.m. Truleg vil ein med ei særskilt cruiseavgift også oppnå at tal billege cruise går ned, og ein får ein større del betalingsdyktige passasjerar. Fleire attraksjonar og opplevingsverksemdar i Vestlandsregionen har ein stor del av inntekta si frå cruisetrafikk. Eit destinasjonsbidrag som resulterer i ein nedgang i cruisetrafikken vil kunne gje økonomiske problem for desse verksemdene. Eit sentralt spørsmål vil vere om ein skal innføre ei eiga avgift for cruisepassasjerar eller om ein heller bør sjå på ein såkalla "kurtax" eller turistavgift for alle typar tilreisande til Noreg. Spørsmålet om ei eiga cruiseavgift reiser fleire spørsmål som eventuelt må avklarast, som t.d. om dette er lovleg og om det er diskriminerande og urettvist i forhold til andre typar turistar, og om den er i strid med EØS-reglane. Noreg innførte t.d. ein flyseteavgift på midten av 1990-talet som blei fjerna i 2001.

Bruk av avgifter er heller ikkje ei heilt ny problemstilling innanfor cruise. I 2007 innførte Noreg som einaste land i verda den såkalla NOx-avgifta. Avgifta omfattar også cruiseskip som vitjar meir enn 1 hamn i Noreg. Dei fleste cruiseskipa er medlem i NOx-fondet og betalar kr. 4 pr. kilo NOx-utslepp. Det er rekna ut at i 2013 betalte cruisereiarlaga om lag 25 mill. kr. i avgift til NOx-fondet. Før avgifta vart innført i 2007 var det stor redsle for at denne særnorske skatten ville føre til at færre cruiseskip la turane til Noreg. Erfaringane så langt viser at innføringa av NOx-avgifta ikkje har redusert talet på cruiseskip som kjem til Noreg.

På Svalbard blei det også i 2007 innført ei miljøavgift på kr. 150 for alle tilreisande. Miljøavgifter er inkludert i prisen når ein kjøper ein flybillett eller eit cruise. Inntektene frå miljøavgifta tilkjem Svalbard sitt miljøfond, og vert nytta til å setje i verk gode prosjekt og tiltak med føremål å verne naturmiljøet på Svalbard.

Om ein innfører eit tilsvarande destinasjonsbidrag på dei 600 000 cruise gjestane som kjem til Norge kvart år og føreset ein nedgang på 20% i cruisetrafikken som følgje av avgifta på 150 kr, vil eit destinasjonsbidrag gje ei ekstra inntekt på 72 mill. kroner kvart år.

På Bermuda brukte ein avgift som verkemiddel for å redusere cruisetrafikken. Då avgifta vart introdusert tidleg på 2000-talet, var denne på 63 dollar per lugar pr. natt, men er no på 10-14 dollar, avhengig av sesong. Bermuda har også ei eiga hotellavgift for landbasert reiseliv. Fleire andre destinasjonar i Karibia har liknande ordningar.

I Alaska innførte dei lokale styresmaktane i 2009 ei avgift på 50 dollar per passasjer per reise. Dette resulterte i at cruisetrafikken til delstaten gjekk ned med 17 %. Dette var også samanfallande med den internasjonale finanskrisa, noko som kan ha hatt innverknad på tala. Seinare sette dei avgifta noko ned til 34 dollar per person per reise, men praktiserer framleis dette systemet i dag. I tillegg har Alaska ei sengeavgift på hotellovernattingar. Avgifta er meint å regulere nivået på cruisetrafikken samstundes som ein sikrar eit øyremerka beløp til lokale tiltak i regionen, finansiert av cruisepassasjerane. Vi finn også ein del døme på

friviljuge ordningar mellom hamner og reiarlag, der ordninga fungerer slik at miljøvenlege skip får lågare hamneavgift.

### **11.8 Omgrepa verdiskaping og lønsemd**

Lønsemd og verdiskaping vert brukt om ein annan i diskusjonar omkring cruisetrafikken. Ein har også vore svært oppteken av å måle trafikken i tal anløp og dagspassasjerar og ikkje i lønsemd og verdiskaping.

For å kunne vere mest mogeleg presis og konkret i utgreiinga av den økonomiske verknaden av cruisetrafikken til Vestlandsregionen, vil det vere viktig å skildre næringa med økonomiske storleikar som verdiskaping og lønsemd. Med verdiskaping meiner ein summen av ei verksemd sitt økonomiske resultat og lønskostnadar. Dette er den verdiskapinga bedrifta bidreg med når ein kalkulerer med at lønningar vert betalte til lokal arbeidskraft. Verdiskaping handlar difor om det økonomiske bidraget til samfunnet medan lønsemd seier noko om den einskilde verksemda sitt økonomiske resultat. Begge desse omgrepa er meir talande enn tal anløp og tal dagspassasjerar.

Når ein skal legge opp ein strategi for dei neste 5-6 åra vil det vere vesentleg at det vert utarbeidd ein såkalla *nullpunkt-analyse* som gjev eit bilete av no-situasjonen med utgangspunkt i verdiskaping og lønsemd. Dette finst det ikkje god nok dokumentasjon på i dag.

### **11.9 Infrastruktur**

Med infrastruktur i cruisesamanheng meiner ein først og fremst dei tilhøva som må vere lagt til rette for å kunne ta i mot cruiseanløp. Ikkje alle hamner har tilpassa kai, og i desse hamnene vert det nytta tenderbåtar mellom cruiseskip og land. Ei cruisehamn må også kunne tilby tryggleik i høve til ISPS-forskrifter, effektiv passasjerhandtering og dei tenestene skipa treng medan dei er i hamn. Vidare må det vere tilgjengeleg ein infrastruktur som gjer at cruisepassasjerane kan ha nytte av eit besøk i land som til dømes eit attraktivt sentrum, attraksjonar, sjåverdigheter, butikkar og tilbod om attraktive utflukter. Ei utbygging av hamnekapasitet må skje i eit heilskapleg perspektiv og må vurderast i forhold til den landbaserte infrastrukturen og dei avgrensingar denne set.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreining av trafikk, meir miljøvenlege tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ansvaret for produktutvikling ligg i dag i hovudsak hos den einskilde verksemda. Reiselivsorganisasjonane har ikkje ansvar for produktutviklinga, men kan gi råd og innspel om kva som er viktig i forhold til å utvikle dei rette og bestseljande produkta og tenestene. Den einskilde bedrifta har i liten grad ressursar og kompetanse til eiga produktutvikling, og er i stor grad avhengig av offentleg medfinansiering og samarbeid med andre om produktutvikling.



Produktutvikling som kan bidra til sesongutviding, som kan vere med å spreie trafikken til fleire og tiltak som har ein berekraftig profil må prioriterast. Lokal infrastruktur og tenester som til dømes skilting, offentlege toalett, bussar, lokale og kvalifiserte guidar, elektriske tenderbåtar, sykkelutleige i land, "grøne turar" m.m. er også viktig. Ein kan vurdere om det skal setjast krav til reiarlaga og operatørane om at det skal nyttast lokalt autoriserte guidar. I dag er tilgangen på kvalifiserte guidar ein stor flaskehals i fleire destinasjonar, noko som også avgrensar cruisetrafikken i einskilde hamner. Nokre stader bør ein også vurdere om ein skal skape nye ikon (attraksjonar) som kan vere med å spreie trafikken slik at fleire får økonomisk nytte av cruisetrafikken og slik at ein unngår "people pollution".

## 12. SUKSESSFaktorAR

Fleire aktørar i næringa peikar på manglande samarbeid. Ein saknar betre samarbeid og kommunikasjon mellom næringa og det offentlege, ein peikar på manglande samarbeid mellom ulike offentlege instansar og ein meiner det i fleire høve er for dårleg samarbeid mellom dei lokale hamnene, destinasjonsselskap, lokale leverandørar og operatørar.

Dei offentlege instansane bør også kunne samordna seg betre i heile regionen i spørsmål knytt til ferjedrift, vegstandardar, opne vegar, billeteringssystem, takstar, bussmateriell m.m. Særleg samferdslesektoren og reiselivssektoren bør samarbeide betre.

I nokre tilfelle meiner ein at hamnene har for mykje styring med kor mykje cruisetrafikk ein skal akseptere i hamna, at hamnene ikkje i stor nok grad ser på den heilskaplege kapasiteten i reisemålet og at dei ikkje tek omsyn til infrastrukturen og kva som er berekraftig for reisemålet. Dermed får ein i nokre tilfelle ein ubalanse mellom kor mange cruisepassasjerar eit reisemål kan ta i mot og tal cruisepassasjerar som faktisk kjem i land.

Skal ein få til sesongutviding og cruisetrafikk på heilårsbasis må regionen vere attraktiv og tilgjengeleg heile året. Nokre cruisedestinasjonar er betre rusta til å ta i mot cruiseanløp om vinteren og i skuldresesongen enn andre. For å få til dette treng ein betre regionalt samarbeid, betre samarbeid mellom det offentlege og næringa og auka forståing for reiselivsnæringa sine behov for å kunne levere eit konkurransedyktig landprodukt til cruisenæringa, også utanom sommarsesongen.

Spreiing av trafikken i tid og stad er særst viktig i tida framover. Her har både hamnene, reiarlaga men også dei norske landoperatørane ei viktig rolle. Gjennom utarbeiding og planlegging av landprogram kan landoperatørane styre trafikken i stor grad og såleis medverke til betre spreiiing og mindre opphoping av folk (people pollution). Hamnene har stort handlingsrom der ein kan nytte andre tider på døgeret og t.d. tilby tidleg anløp eller seint anløp for å spreie trafikken. Her bør hamnene sjå forvaltning av hamna i eit heilskapleg perspektiv der det er reisemålet sin samla kapasitet som må vere retningsgivande, og ikkje tal meter med kai plass.

Ei avgift eller eit destinasjonsbidrag kan vere eit verkemiddel for å regulere cruisetrafikken og bør i tilfelle vere ei nasjonal ordning for å unngå at det blir konkurransevridande i forhold til andre regionar i landet. Ei nasjonal ordning med ei fellesgode-finansiering bør kanskje

også omfatte heile reiselivsnæringa. Begge alternativa bør greiast ut der ein ser på mogelege, nasjonale løysingar og kva konsekvensar ei slik ordning vil ha. Her kan Vestlandsregionen gå føre og ta initiativ til ei nasjonal utgreiing i denne saka og kan også vere eit forsøksområde for ein slik ordning då 70% av all cruisetrafikk skjer nettopp i denne regionen.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreiding av trafikk, meir miljøvenlege tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ein strategi for Vestlandsregionen kan leggje til rette for produktutvikling gjennom eit målretta, regionalt reiselivsprogram. Her bør ein prioritere utvikling av landbaserte produkt som ikkje berre cruisepassasjerar kan ha nytte av, men som også kan seljast til andre typar tilreisande.

Vestlandsregionen kan ha stor økonomisk nytte av at fleire cruisereiarlag vel hamner i regionen som snuhamner, då dette gjev positive ringverknader både for den hamna/reisemålet der cruiset startar og for andre reisemål i regionen. På det viset skaper og sikrar ein lokale arbeidsplassar og får ein ut større økonomisk effekt frå cruiseskipanløp samanlikna med eit vanleg dagsbesøk. Spørsmålet om kor ein skal satse på snuhamn bør difor vere eit overordna ansvar for reisemålet, for kommunar eller som eit samla ansvar for heile Vestlandsregionen.

Skal Vestlandsregionen utviklast for ytterlegare cruiseturisme, må det planleggast for dette. Ringverknadene på land av auka cruiseturisme er store og sjølv om prognosane er usikre, er det mykje som talar for ein auke i cruisetrafikken som kanskje kan gje ei dobling av trafikken om 25-30 år. Uansett om det skjer ein vekst i cruisetrafikken eller om ein vil dempe veksten er det behov for ei heilskapleg, koordinert og langsiktig planlegging. Utbyggingar og forbetringar av cruiserelatert infrastruktur som hamner, terminalar, veg- og flyplasskapasitet tek fleire år å planleggje og byggje ut.

### 13. SWOT-analyse

<b>Sterke sider</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fjordane er det mest ettertrakta reisemålet i Norge.</li><li>• 17 hamner som kan ta i mot cruiseskip med stor variasjon av tilbod i land.</li><li>• Kjende byar og reisemål med lang erfaring og kunnskap om cruise.</li><li>• Fleire innfallsporter til regionen med tanke på utvikling av snuhamn trafikk.</li><li>• Cruise gir god lønsemd til ein del landbaserte reiselivsbedrifter som m.a. museum, aktivitets- og attraksjonsbedrifter, butikkar, transport og restaurantar.</li><li>• Stort potensial for betre lønsemd og lokal verdiskaping.</li></ul>	<b>Svake sider</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ujamn fordeling av trafikken i sesongen og på årsbasis.</li><li>• Ujamn fordeling av trafikken på dei 17 hamnene i regionen.</li><li>• For låg lønsemd/verdiskaping frå cruise for ein del landbaserte reiselivsaktørar.</li><li>• Opphoping, køar og for mange cruise gjestar samstundes i nokre cruisehamner.</li><li>• For dårleg kunnskap om verknader og effektar frå cruisetrafikken.</li><li>• For lite fokus på lønsemd samanlikna med volum blant nokre aktørar i næringa.</li><li>• Aktørane i verdikjeda har for dårleg kunnskap om kvarandre.</li></ul>
<b>Moglegheiter</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Større fokus på kvalitet enn kvantitet kan gi auka lønsemd og verdiskaping for næringa.</li><li>• Auka trafikk utanom høgsesongen og sesongutviding.</li><li>• Betre spreing av cruisetrafikken med lokale avgrensingar i overbelasta hamner.</li><li>• Skape meir snuhamntrafikk gjennom ein eller fleire av kystbyane.</li><li>• Stimulere til produktutvikling for å skape nye opplevingar og legge grunnlag for at fleire tener på cruise.</li><li>• Betre infrastruktur og betre samarbeid i regionen opnar for meir trafikk utanom sesongen.</li><li>• Nye forretningsområde kan utviklas der regionen kan bli leverandør til cruiseindustrien.</li><li>• Cruiseanløp er føreseielege og gir god moglegheit for god planlegging, logistikk og utnytting av lokale ressursar.</li><li>• Digital infrastruktur gjer det lettare for cruise gjestar å tinge direkte hos lokale leverandørar.</li></ul>	<b>Trugsmål</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• For mykje cruisetrafikk kan gje store ulemper for lokalbefolkninga .</li><li>• Vestlandsregionen sitt omdømme som naturbasert reisemål kan svekkas med rykte som overfylt og ureina område.</li><li>• Uvilje mot å setje lokale avgrensingar i trafikken kan gi fleire negative verknader i nokre hamner.</li><li>• Strid mellom land- og sjøbasert reiselivsnæring er uheldig for ei samla utvikling av reiselivsnæringa i regionen.</li><li>• Ureining frå utslepp til sjø og luft kan påverke det totale reiselivsproduktet og svekke Fjord Norge som reisemål.</li></ul>

## 14. MÅL OG STRATEGIAR 2016 – 2020

### Visjon

*”Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar».*

### Hovudmål Cruise

**Cruiseturismen i Vestlandsregionen skal utviklast som en del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen.**

#### **Delmål, verdiskaping**

- Auka landbasert, lokal verdiskaping knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen.
- Auka marknadsdel av dei mest kjøpesterke og betalingdyktige cruisegjestene.
- Fleire heilårlege arbeidsplassar i regionen knytt til cruiseturismen.
- Utvide talet på lokale bedrifter som har økonomisk nytte av cruisetrafikken.
- Identifisere og utvikle nye næringar knytt til cruisetrafikken i regionen.
- Fleire cruiseanløp utanfor sommarsesongen der det ligg til rette for dette.

#### **Strategiar, verdiskaping**

- Arbeide for at ei nasjonal ordning med ei fellesgode-finansiering frå heile reiselivsnæringa inkludert cruise vert greidd ut. **(R)**
- Arbeide for fleire snuhamnanløp i Vestlandsregionen. **(R)**
- Utarbeide ein nullpunktanalyse der ein greier ut verdiskapinga og lønsemda knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen. **(R)**
- Greie ut moglegheitene og potensialet for etablering av eit regionalt anlegg som kan forsyne cruiseskip og anna skipsfart med LNG eller andre framtdsretta drivstoffalternativ. **(R)**

#### **Delmål, miljø og klima**

- Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.
- Cruiseturismen i regionen skal utviklast i samsvar med UNWTO sine 10 prinsipp for berekraftig reiseliv.
- Betre spreining av trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.
- Få fram betre og meir oppdatert datagrunnlag og kunnskap om dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken, både regionalt og nasjonalt.
- Leggje til rette for at cruiseturistane i størst mogleg grad tek i bruk miljøvenlege transportformer i hamner og på reisemål.

### **Strategiar, miljø og klima**

- Profilere Vestlandsregionen som ein miljøbevisst cruisedestinasjon med høge krav i alle ledd der kvalitet vert prioritert føre kvantitet. **(R)**
- Utarbeide eit program med tilrådingar og retningsliner for miljøfremjande tiltak som styrkjer cruisetrafikken som ein berekraftig del av reiselivsnæringa i regionen. **(R)**
- Greie ut om ein skal leggje til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk i regionen. **(R,N)**
- Påverke det nasjonale arbeidet for ei berekraftig utvikling av cruiseturismen i Noreg. **(R)**
- Greie ut om moglegheitene og behov for et regionalt mottak for avfall frå cruiseskip. **(R)**
- Utarbeide ein konsekvensanalyse om moglegheitene for å innføre ei nasjonal miljøavgift. **(R,N)**
- Stimulere til at fleire reisemål og bedrifter blir miljøsertifiserte gjennom ulike miljømerkingar. **(R)**
- Kartlegge og hente kunnskap frå "best practice"-reisemål som har lukkast med ei berekraftig utvikling. **(R)**

### **Delmål produktutvikling**

- Auka konkurransekraft og attraktivitet i den mest kjøpesterke og lønsame delen av cruisemarknaden.
- Betre infrastruktur i regionen slik at næringa kan ta ut potensialet.
- Utvikling av cruise skal inngå som ein del av den samla reisemålsutviklinga i Vestlandsregionen der hamner, destinasjonsselskap og det offentlege samarbeider og legg til rette for ei berekraftig utvikling.
- Auka kompetanse og kunnskap om marknad, produktutvikling og berekraftig utvikling.
- Fleire heilårstilbod i regionen som også cruisetrafikken kan dra nytte av.

### **Strategiar, produktutvikling**

- Utvikle ein modell for heilskapleg reisemålsutvikling av infrastruktur og marknadstilpassa produktutvikling. **(R)**
- Stimulere til utvikling av "grøne" reiselivsbedrifter basert på marknadskunnskap, kompetanse og lønsemd. **(R)**
- Få synleggjort dei moglegheiter for stønad som er tilgjengeleg for destinasjonar, bedrifter og andre leverandører i utvikling av produkt og kompetanse. **(R)**
- Vidareutvikle eksisterande og utvikle nye, berekraftige attraksjonar, aktivitetar og opplevingar. **(R)**
- Arbeide for at det vert etablert ein nasjonal standard eller sertifiseringsordning for utdanning av guidar i Noreg der ein set krav til lokalkunnskap. **(R,N)**

#### **Generelle mål**

- Arbeide for at det vert utforma ein nasjonal strategi for cruiseturisme i Noreg .
- Betre samarbeid mellom aktørar i cruisenæringa i heile regionen.
- Sikre god beredskap for å takle uønskte hendingar knytt til cruisetrafikken i regionen.

#### **Generelle strategiar**

- Skape ei felles forståing og praksis knytt til Hamne- og farvasslova. **(R)**
- Etablere eit regionalt nettverksamarbeid i Vestlandsregionen der både fylke, kommunar, hamner, destinasjonsselskap og næringa deltek. **(R)**
- Koordinere dei ulike fagfelta i kvar fylkeskommune internt og etablere eit tettare Vestlandssamarbeid for å styrke ei felles, regional oppfølging av mål og strategiar.**(R)**
- Vurdere den nord-norske modellen for eit regionalt cruisesamarbeid.**(R)**

Dei ulike strategiane er merka med R og/eller N for å vise om det er mest naturleg at det er eit regionalt (R) eller nasjonalt (N) ansvar å omsetje strategien i konkrete tiltak.

Vedlegg;

Cruisetraffikk til Rogaland 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Stavanger	159	145	262 500	252 000
Haugesund	10	19	8 000	27 256
<b>Totalt</b>	<b>169</b>	<b>165</b>	<b>270 500</b>	<b>279 256</b>
<b>Endring</b>		-4 (-2%)		+ 8 756 (+ 3%)

Cruisetraffikk til Hordaland 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Bergen	323	276	442 759	430 603
Eidfjord	65	50	94 040	57 593
Ulvik	25	23	36 254	23 302
Rosendal	13	7	4 532	1 541
Jondal	1	2	109	1 097
Odda	2	0	1 268	0
Stord	2	0	1 000	
<b>Totalt</b>	<b>431</b>	<b>358</b>	<b>579 962</b>	<b>514 136</b>
<b>Endring</b>		-71 (-17%)		- 64 826 (-11%)

Cruisetraffikk til Sogn og Fjordane 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Flåm/Aurland	149	132	203 882	181 196
Olden	72	55	92 865	88 738
Skjolden	21	21	25 319	37 687
Vik	14	18	6 000	18 077
Gudvangen	0	16	0	6 949
Florø	4	0	1 618	0
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>242</b>	<b>329 684</b>	<b>332 647</b>
<b>Endring</b>		- 18 (-7%)		+ 2 963 (+1%)

Cruisetraffikk til Møre og Romsdal				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Geirangerfjorden	203	179	301 174	310 000
Ålesund	129	107	175 901	143 485
Molde/Åndalsnes	93	74	142 589	129 424
Kristiansund	21	27	12 743	21 080

<b>Totalt</b>	<b>446</b>	<b>387</b>	<b>632 407</b>	<b>603 989</b>
<b>Endring</b>		-59 (-13%)		28 418 (-4,5%)