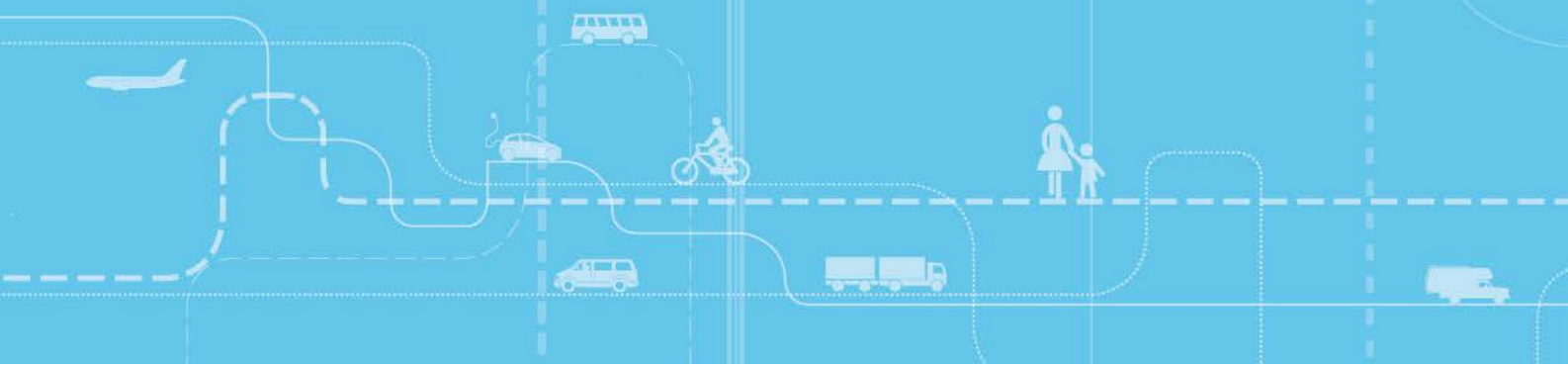


# Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser fram til 2060





# Cruisetraffikk til norske havner – Oversikt, historie og prognoser fram til 2060

Petter Dybedal, Eivind Farstad, Per-Erik Winther, Iratxe Landa-Mata

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

**Tittel:** Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser fram til 2060

**Forfattere:** Petter Dybedal  
Eivind Farstad  
Per-Erik Winther  
Iratxe Landa-Mata

**Dato:** 01.2015

**TØI rapport:** 1388/2015

**Sider** 57

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1147-7

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Kystverket

**Prosjekt:** 4133 - Prognoser for cruisetraffikk til norske havner

**Prosjektleder:** Petter Dybedal

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Emneord:** Cruise  
Prognoser  
Reiseliv

**Title:** Cruise passenger traffic to Norway – history and forecasts until 2060

**Author(s):** Petter Dybedal  
Eivind Farstad  
Per-Erik Winther  
Iratxe Landa-Mata

**Date:** 01.2015

**TØI report:** 1388/2015

**Pages** 57

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1147-7

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** The Norwegian Coastal Administration

**Project:** 4133 - Prognoser for cruisetraffikk til norske havner

**Project manager:** Petter Dybedal

**Quality manager:** Frode Longva

**Key words:** Cruise  
Forecasts  
Tourism

#### **Sammendrag:**

Antall cruiseturister i Norge har økt fra ca 200 000 til nær 700 000 de siste 15 årene, antall anløp økte fra ca 1 200 til 2 000 og antall passasjerer per skip ble omtrent fordoblet. Cruiseturismen i Norge vokser omtrent i samme takt som i Europa ellers. Prognosene i rapporten (2014 – 2060) forutsetter en reduksjon i forhold til historiske årlige vekstrater, og gis i tre alternativer: Henholdsvis 0,3 prosent, 2 prosent og 3,5 prosent årlig gjennomsnittlig vekst. Vekstratene baserer seg i hovedsak på prognoser fra UNWTO (internasjonal turisme til 2030), cruisebransjen (prognoser 2030) og OECD (BNP per capita til 2060). 3,5 prosent årlig vekst til 2028 og 2 prosent 2028 – 2060 gir om lag 2 millioner cruiseturister i 2060 og om lag 3 250 anløp i norske cruisehavner.

#### **Summary:**

The number of cruise tourists arriving in Norway has increased from 200 000 to nearly 700 000 the last 15 years, while number of ship calls in Norwegian ports increased from 1 200 to 1 500, and number of passengers per ship was doubled. The forecasts in this report (2014 – 2060) imply an anticipated fall in growth rates. Three scenarios are presented, with annual growth rates 0.3, 2.0 and 3.5 percent, respectively, in number of cruise tourists. International tourism forecasts from UNWTO (2030), GNP forecasts from OECD (2060) and cruise tourism forecasts from Seatrade Communications LTD (2030) provide the basis for these rates. An annual growth rate of 3.5 percent 2014-2028 and 2 percent 2028-2060 implies 2 million cruise tourists in Norway in 2060 and 3 250 ship calls.

Language of report: Norwegian

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

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

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Cruiseturismen i Norge har vært gjennom en sterk vekstperiode de siste 15 årene. Selv om det er tegn til stagnasjon ved inngangen til 2015, kan man forvente et økende press på norske havner med hensyn til å ta i mot cruiseskip.

Denne rapporten er laget på oppdrag for Kystverket, og belyser ulike sider ved cruisetrafikken. Hovedtemaet er den historiske utviklingen av trafikken og utarbeidelse av prognoser for framtidig antall cruiseturister og antall anløp, men rapporten tar også opp temaer som kriterier for valg av anløpshavner, rammebetingelser for cruisetrafikken og organisatoriske forhold i produksjonen av cruiseopplevelser.

Petter Dybedal (TØI) har vært leder for prosjektet. Rapporten er skrevet av Dybedal, sammen med Per-Erik Winther (tidligere Horwath Consulting AS), Eivind Farstad (TØI) og Iratxe Landa Mata (TØI). Tove Ekstrøm har bearbeidet tekst, tabeller og figurer i rapporten, mens avdelingsleder Frode Longva (TØI) har vært ansvarlig for kvalitets sikring.

TØIs kontaktpersoner i prosjektet har vært Cedric Baum og Claus Kamstrup i Kystverket.

Oslo, januar 2015  
Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og problemstilling .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Oversikt over cruisesektoren i Norge .....</b>	<b>2</b>
2.1	Hva er cruise? .....	2
2.2	Cruiseprodukter der norske destinasjoner inngår .....	2
2.2.1	Kort historisk oversikt .....	2
2.2.2	Cruise til Nord-Europa .....	2
2.2.3	Cruise til Norge .....	3
2.2.4	Andre cruisetyper .....	3
2.2.5	Kort om sesongutvikling .....	4
2.3	Cruisekartet – oversikt over cruiseaktørene og deres roller .....	4
2.3.1	Innledning .....	4
2.3.2	Destinasjon/havn .....	4
2.3.3	Mellomledd .....	5
2.3.4	Rederier .....	6
2.3.5	Salgsledd .....	6
2.4	Viktige organisasjoner .....	7
<b>3</b>	<b>Historisk utvikling i cruisetraffikken i Norge .....</b>	<b>8</b>
3.1	Datagrunnlag .....	8
3.2	Oversikt antall anløp og antall passasjerer .....	9
3.2.1	Antall cruisehavner .....	9
3.2.2	Anløp .....	9
3.2.3	Antall cruiseturister 1995-2014 .....	10
3.2.4	Antall havnebesøk for cruiseturister .....	11
3.3	Fordeling av anløp og passasjerer på cruisehavner .....	12
3.3.1	Havneanløp – de viktigste havnene .....	12
3.3.2	Utvikling i de enkelte landsdeler .....	12
3.3.3	Byhavner og andre havner .....	13
3.4	Cruiseskipenes størrelse øker .....	17
3.5	Passasjerenes nasjonalitetsfordeling - kildemarkeder .....	18
3.6	Cruiseutviklingen i Europa og globalt .....	20
3.6.1	Utvikling kildemarkeder .....	20
3.6.2	Utvikling reisemål .....	21
<b>4</b>	<b>Kriterier for valg av anløpshavner .....</b>	<b>23</b>
4.1	Kriterier ved valg av transithavn .....	23
4.1.1	Innledning .....	23
4.1.2	De syv kriteriene .....	24
4.1.3	Generelt om cruisekai og alternative løsninger .....	26
4.2	Kriterier snuhavn .....	26
4.3	Utvikling og potensiale snuhavner .....	27
4.3.1	Dagens situasjon i Norge .....	27

4.3.2	Potensiale og utvikling.....	27
<b>5</b>	<b>Utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken.....</b>	<b>29</b>
5.1	Innledning.....	29
5.2	Avgifter i Norge.....	29
5.2.1	Samlede avgifter.....	29
5.2.2	Havneavgifter.....	30
5.2.3	Avgifter til Kystverket .....	30
5.2.4	Nox-avgifter .....	30
5.2.5	Miljørabatter i avgifter (ESI).....	30
5.3	Miljøkrav – Emission Controlled Area .....	31
5.4	Infrastruktur .....	32
5.4.1	Kaier som begrensning.....	32
5.5	Markedsbearbeiding/tilrettelegging.....	34
5.5.1	Cruise i norsk reiselivsstrategi.....	34
5.5.2	Markedsføring.....	34
5.5.3	Oppsummering markedsføring.....	35
<b>6</b>	<b>Prognoser – grunnlag og metode.....</b>	<b>36</b>
6.1	Innledning.....	36
6.2	Usikker markedsutvikling på kort sikt.....	36
6.3	Utgangspunkt og metode for prognoser 2018 - 2060.....	37
6.3.1	Utgangspunkt: antall cruiseturister.....	37
6.3.2	Sentrale bærebjelker/premisser .....	37
6.3.3	Hovedtrekk i metode .....	38
6.4	Nærmere om faktorene bak vekstindeksene .....	41
<b>7</b>	<b>Prognoser - resultater .....</b>	<b>43</b>
7.1	Prognoserresultater i tre hovedscenarier .....	43
7.2	Traffikkutvikling på kort sikt (2018 - 2022).....	45
7.3	Antall anløp i prognosealternativene .....	45
	Referanser.....	47
	Vedlegg 1 Faktorer og indikatorer i prognosemodellen .....	48
	Vedlegg 2: Cruisekartet (generell versjon) .....	56
	Vedlegg 3: Cruisekart «destinasjon Andeby».....	57



Sammendrag:

# Cruisetraffikk til norske havner – Oversikt, historie og prognoser fram til 2060

TØI rapport 1388/2015

Forfatter(e): Petter Dybedal, Eivind Farstad, Per-Erik Winther, Iratxe Landa-Mata  
Oslo 2015, 57 sider

*Antall cruiseturister i Norge har økt fra ca 200 000 til nær 700 000 de siste 15 årene. Antall anløp økte fra ca 1 200 til 2 000 og antall passasjerer per skip ble omtrent fordoblet. Cruiseturismen i Norge vokser omtrent i samme takt som i Europa ellers.*

*For antall cruiseturister er den gjennomsnittlige årlige veksten nær 9 prosent, men veksten har vært ujevn og det er tegn på stagnasjon i 2014 og 2015. Prognosene i rapporten forutsetter en reduksjon i de årlige vekstrater, og gis i tre alternativer: Henholdsvis 0,3 prosent, 2 prosent og 3,5 prosent årlig vekst 2014 - 2060. En kombinasjon av 3,5 prosent årlig vekst til 2028 og 2 prosent 2028 – 2060 gir om lag 2 millioner cruiseturister i 2060 og om lag 3250 anløp i norske cruisehavner.*

Denne rapporten er laget på oppdrag fra Kystverket. Hovedformålet er å utarbeide prognoser for cruisetraffikk til norske havner og mellom norske havner fram til 2060.

Rapporten omfatter også oversikter over aktørene i cruisemarkedet, det norske cruiseproduktet og den historiske utviklingen i cruisetraffikken frem til i dag. Den drøfter også utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken, samt cruiserederienes kriterier for valg av anløpshavner og snuhavner i Norge.

Det er altså snakk om prognoser på nokså lang sikt – med stor grad av usikkerhet. Rapporten inkluderer en gjennomgang av de underliggende faktorene bak utvikling i cruisetraffikken samt de faktorene som bidrar til usikkerhet ved prognosene.

## Historisk utvikling i cruisetraffikken i Norge

Et cruise skal ha minimum tre ulike anløpssteder og ikke ha kommersiell last. Cruise kan både starte og slutte i samme havn (rundtur) eller starte og slutte i forskjellige havner. Hurtigruten og annen rutegående transport (for eksempel fergene mellom Norge og utlandet) er ikke cruise (selv om begrepet «cruise» ofte benyttes markedsmessig).

Grunnlagsmaterialet for cruisestatistikk er oppgaver fra de enkelte havnene over antall anløp og antall passasjerer. Markedsføringselskapet Cruise Norway lager på

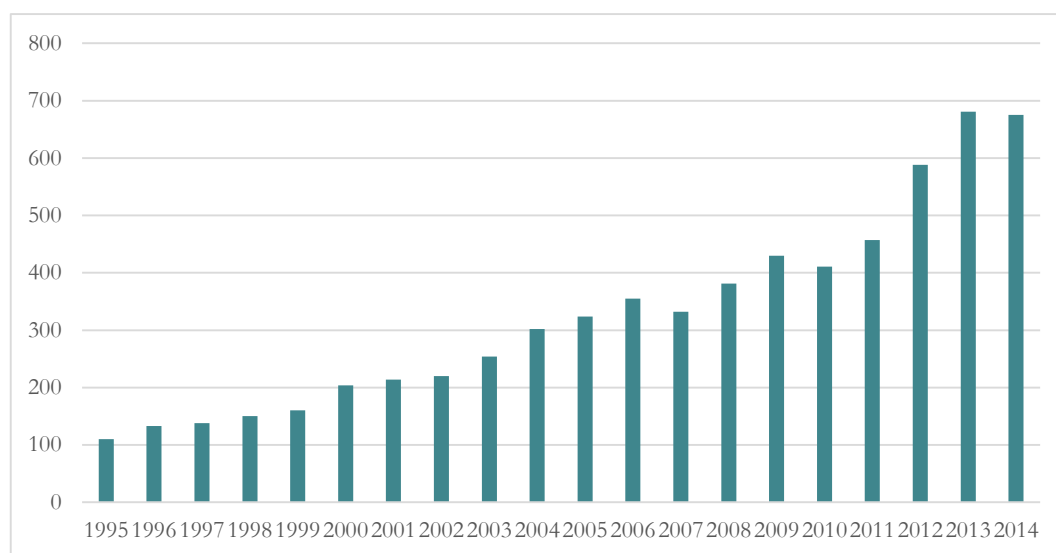
grunnlag av dette årlige statistikker over antall anløp (fra og med 1993) og antall passasjerer i hver havn (fra og med 2006).

Det var i 1993 cruiseanløp til i alt 29 enkelthavner, inkludert Spitsbergen. I 2006 var antallet 30, mens det i 2013 og 2014 var 37 havner med minst ett cruiseanløp.

Samlet antall anløp i norske cruisehavner lå relativt stabilt på ca. 1 000 fra 1993 fram mot årtusenskiftet. Fra 1999 til 2005 økte antall anløp fra ca. 1 000 til 1 500, men det var en relativt svak utvikling fram til knapt 1 600 i 2011. Deretter skjedde det et kraftig hopp opp til 1 963 anløp i 2012 og 2 070 i 2013. I 2014 gikk antallet anløp noe ned, til 2018.

Antall cruisepassasjerbesøk i norske havner økte fra ca. 1,2 millioner i 2006 til nær 3 millioner i 2013, noe som innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst på 14 prosent. Antallet havnebesøk gikk imidlertid ned til ca 2,7 millioner i 2014.

Antall cruiseturister i Norge (beregnet av TØI) økte fra 110 000 i 1995 til 355 000 i 2006 (figur 1). Det gir en årlig vekstrate på 11,3 prosent fra 1995 til 2006.



Kilde: Transportøkonomisk institutt

Figur 1 Beregnet antall cruiseturister til Norge 1995-2014. 1000 turister.

Fra 2006 til 2011 økte antall cruiseturister ca. fem prosent årlig i gjennomsnitt. Fra 2011 til 2013 økte antall passasjerer med nesten 50 prosent, fra 457 000 til 681 000, mens det var en svak nedgang i 2014.

Ser vi på perioden 2000 til 2014, finner vi en årlig vekstrate på 8,9 prosent i antall cruiseturister. Gjennomsnittlig årlig vekst i antall anløp i Norge var betydelig lavere, 3,8 prosent i perioden 2000 – 2014.

Dette henger sammen med at mye av veksten i antall cruiseturister skyldes økt antall passasjerer per cruise. Fra 2000 til 2014 økte antall passasjerer per cruise årlig med 5,4 prosent, fra knapt 700 i 2000 til om lag 1 440 i 2014.

### Fordeling regionalt

Den viktigste cruisehavnene målt etter antall anløp og antall cruiseturister har i alle år vært Bergen (323 anløp og 443 000 cruisepassasjerer i 2014). Blant de åtte havnene som hadde mer enn 100 anløp i 2014 finner vi fire andre byer – Stavanger (159),

Oslo (129), Ålesund (129) og Tromsø (109). De tre øvrige er Geiranger (203), Flåm/Aurland (149) og Nordkapp (104).

Vestlandske reisemål dominerer cruisetraffikken i Norge. Nær halvparten av alle cruiseanløpshavner i 2014 (18 av 37) sogner til Vestlandet. Vestlandets havner økte sin andel av cruiseanløp fra 57 prosent i 1993 til 65,5 prosent i 2014. Fra 2006 til 2014 økte vestlandshavnene sin andel av passasjerer fra 60 til 68 prosent.

Tilsvarende har Nord-Norges andel av anløp sunket fra 32 til 21 prosent fra 1993 til 2014, mens andelen av passasjerer (fra 2006) har vært relativt stabil rundt 15 prosent. Oslos andel av anløp var stigende fram til 2006, men har siden da sunket fra 10,4 til 6,5 prosent. Andelen passasjerer sank fra 17 til 9 prosent fra 2006 til 2014.

### **Nasjonsfordeling**

Veksten i cruisetraffikken er kommet i det europeiske markedet. Tyskland og Storbritannia er de klart viktigste nasjonene (henholdsvis 28 og 26 prosent av trafikken i 2012), men det har også vært betydelig vekst fra Frankrike, Spania og Italia.

Trafikken fra USA (som utgjorde en tredel av alle cruiseturister i 2000) har ikke økt de siste 14 årene, og utgjorde i 2014 knapt 10 prosent. Trafikk fra potensielt store markeder i Asia og Russland øker stadig, men er fortsatt relativt marginal.

## **Global utvikling**

Antall cruisepassasjerer utgjorde på verdensbasis 21,3 millioner i 2013, mens antallet var 9,7 millioner i 2000. De fleste cruiseturistene (uavhengig av reisemål) kommer fra Nord-Amerika, 55 prosent i 2013. 30 prosent kommer fra Europa og 15 prosent fra øvrige verdensdeler.

Fra 2000 til 2013 har antallet cruisepassasjerer vokst langt mer blant europeere (årlig vekst 9 prosent) enn blant nordamerikanere (årlig vekst 4,2 prosent). Antallet cruisereisende har for øvrig økt raskest relativt sett blant bosatte utenfor Europa og Nord-Amerika.

Karibiske cruise sin andel (målt ved antall overnattinger på cruise) sank fra 48 prosent i 2003 til 36 prosent i 2013, men antall cruiseovernattinger økte likevel i Karibien med ca 40 prosent fra 2003 til 2013. I Nord-Europa ble cruisetraffikken tredoblet fra 2003 til 2013, den ble nesten tredoblet i Middelhavet, mens den ble firedoblet i «resten av verden».

## **Kriterier for valg av anløpshavner**

Ruteplanlegging for større rederier med flere skip er initialt en prosess hvor skipenes plassering (deployment) gjennom året avgjøres gjennom vurdering av momenter som region, hjemmehavn (snuhavn), cruiselengder, aktuelle havner/destinasjoner, kostnadsbildet, sikkerhetsmomenter osv. Parallelt med (eller i etterkant av) denne prosessen, vurderer rederiene alternative cruiseruter og hvilke anløpshavner som skal inngå i hvert cruise. Kriteriene som påvirker avgjørelsen om anløpshavner kan grovt deles inn i syv hovedfaktorer: Kjent navn, unikt besøksmål, utflukter og

aktivitetsmuligheter i land, miljø- og sikkerhetsforhold, havnens beskaffenhet, muligheter for framtidig vekst på besøksmålet og logistikk/økonomihensyn.

Selv om besøksmålet er tilstrekkelig bra på de seks første kriteriene, vil forhold knyttet til logistikk og økonomi til syvende og sist være avgjørende. Bruk av avanserte regnemodeller er etter hvert blitt vanlig for å vurdere kriterier knyttet til selve produktet, til infrastrukturen osv. mot krav til kostnadseffektivitet og inntektsmuligheter.

For valg av snuhavner i stor målestokk er det to primære krav, stort regionalt kildemarked og flyplass med tilstrekkelig infrastruktur og stort internasjonalt rutenett.

Snuhavnanløp har ikke vært så vanlig i Norge så langt. Den eneste byen i Norge som tilfredsstillter kravene til flyplass, ruteflyforbindelser og et nært kildemarked per i dag er Oslo. Charterbaserte snuhavnopplegg i Nord-Norge vil imidlertid kunne ha et potensiale for ukescruise fra kontinentet til (for eksempel) Nordkapp, og omvendt, med passasjerbytte underveis. En aktør (Pullmantour Cruises) satser for eksempel på et slikt opplegg i 2015, med passasjerbytter i Lakseelv og Bodø.

## **Prognoser for cruisetraffikken til Norge**

Denne rapporten presenterer både kortsiktige og langsiktige prognoser, for årene 2018, 2022, 2028, 2040, 2050 og 2060.

Hovedvariabelen i prognosene vil være antall cruiseturister. Det er denne størrelsen som mest presist uttrykker etterspørselen, og vi beregner årlige framtidige vekstrater for antall cruiseturister. Den andre variabelen vi ønsker å beregne årlige vekstrater for, er antall cruiseanløp per år i norske havner.

Når det gjelder anvendelse av de beregnede vekstratene, tar vi utgangspunkt i antallet cruiseturister (med minst ett besøk i norske havner) og antallet anløp i 2014 i norske cruisehavner. Det vil si 675 000 cruiseturister og 2018 anløp.

Tilfanget av langsiktige prognoser for utvikling i økonomi, turisme og cruiseturisme internasjonalt er relativt begrenset. I våre prognoseberegninger er det i hovedsak tre bærebjelker i form av langsiktige prognoser som inngår som sentrale referanserammer:

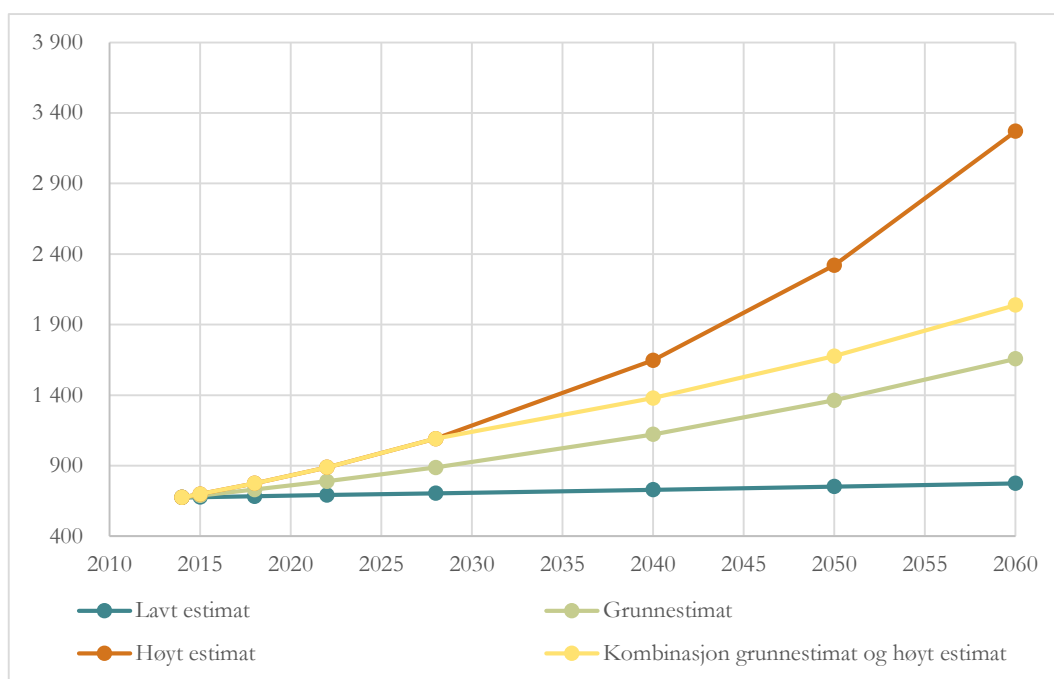
1. OECDs beregninger av årlig vekst i BNP per capita i OECD-området og de såkalte BRICS-landene fram til 2060 på omkring 2 prosent.
2. Beregninger av internasjonal cruiseutvikling gjort av Tony Peisley (2014) for Seatrade Communications Ltd, som gir på 3,4 prosent fram til 2024 og en vekstrate på 4,3 prosent fra 2024 til 2030.
3. United Nations World Tourism Organisation (UNWTO) – prognoser for internasjonale turistankomster mot 2030. Antallet internasjonale ankomster forventes å øke med 3,3 prosent per år mellom 2010 og 2030. Veksten vil gradvis avta, fra 3,8 prosent i dag til 2,9 prosent årlig vekst i 2030.

Det er på grunnlag av disse prognosene beregnet utvikling i tre scenarier i perioden 2015-2060 for antall cruisepassasjer til Norge: Et «grunneestimert» (scenario 1), som gir 1,97 prosent årlig vekstrate, et «høyt estimert» med årlig vekstrate 3,49 prosent og et «lavt estimert» som forutsetter en årlig vekst på 0,3 prosent. Utvikling i antall cruiseturister til Norge er vist i figur 1.

Grunnestimatet gir ca 1,12 million cruiseturister i 2040 og ca 1,66 millioner i 2060. «Høyt estimat» gir om lag 1,1 millioner cruiseturister i 2028, 1,65 millioner i 2040 og nær 3,3 millioner i 2060. «Lavt estimat» gir en økning på ca 100 000 cruiseturister fram til 2060.

Det er også presentert en kombinasjon av grunnestimatet (scenario 1) og høyt estimat (scenario 2), som gir en årlig veksttakt på 3,5 prosent fram til 2028, og en årlig veksttakt på 2 prosent fra 2028 til 2060. Det vil si at vi ligger omtrent på vekstratene i UNWTOs prognoser for internasjonal turisttrafikk og Peislys vekstrater for cruisetraffikk fram til 2028. Derfra til 2060 forutsetter vi en årlig vekstrate i antall cruiseturister i Norge lik OECDs prognoser for vekst i BNP per capita.

Denne kombinasjonen av vekstrater innebærer at man når 1,5 millioner cruiseturister i 2045 og om lag 2 millioner cruiseturister i 2060.



Figur 2 Prognoser for cruisetraffikk til Norge i tre scenarier samt for kombinasjon av scenario 1 og scenario 2. 1000 cruisepassasjerer.

### Trafikkutvikling på kort sikt (2018 - 2022)

Prognoseresultatene i grunnestimatet og i høyt estimat viser et antall cruisepassasjerer på mellom 730 000 og 775 000 i 2018, og mellom knapt 800 000 og knapt 900 000 i 2022.

Vi tror at høyt estimat representerer maksimal forventet trafikk også på kort sikt. Forventet nedgang i 2015 og sannsynligvis lav vekst i 2016 (ut fra anmeldte skipsanløp) er forventet å bli avløst av flere år med høy vekst, men neppe så høy vekst at antallet cruiseturister passerer 775 000 i 2018 eller 900 000 i 2022.

### Antall anløp i prognosealternativene

Tallgrunnlaget fra havnene og Cruise Norway viser at det var 2 018 cruiseanløp i norske havner i 2014. Antall cruiseanløp i norske havner er sterkt korrelert med antall cruisepassasjerer, men observert årlig vekstrate er lavere – 3,8 mot 8,9 prosent per år. I perioden 2000 – 2014 økte antall anløp med omtrent antall cruiseturister en årlig

gjennomsnittlig vekstrate på 8,9 prosent, mens antall anløp økte med 3,8 prosent per år. Dersom vi forutsetter at antall anløp øker i samme relative takt (i forhold til økningen i antall cruiseturister), får vi en utvikling som vist i tabell 1.

Utviklingen i antall cruiseanløp henger imidlertid også sammen med utviklingen i gjennomsnittlig antall passasjerer om bord i cruiseskipene og antall anløp per cruise. Tallene for antall passasjerer per cruise i tabell 1 er endogent bestemt, det vil si at de følger automatisk av resultatene for beregning av antall anløp og antall cruiseturister, når vi gjør den antakelsen at antall havneanløp per cruise holdes konstant (4,24 i 2014).

Tabell 1 Estimert antall cruiseanløp i norske havner og antall passasjerer per cruise 2018 – 2060 etter tre ulike scenarier og kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat.

År	Antall anløp				Antall passasjerer per cruise			
	Lavt estimat	Grunnestimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat	Lavt estimat	Grunnestimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat
2014	2018	2018	2018	2018	1418	1418	1418	1418
2018	2028	2087	2141	2141	1428	1483	1533	1533
2022	2039	2158	2271	2271	1438	1550	1658	1658
2028	2054	2269	2482	2482	1452	1657	1864	1864
2040	2086	2509	2964	2745	1482	1894	2355	2130
2050	2113	2729	3437	2985	1508	2118	2863	2381
2060	2140	2967	3985	3246	1534	2367	3479	2661

Under forutsetningene om sammenhengen mellom vekstrate for cruiseturister og vekstrate for antall anløp og konstant antall anløp per cruise, finner vi følgende om antall anløp i framtida:

- I lavt estimat (S3), med svært lav vekst i passasjertall, får vi en svak økning i antall anløp.
- I grunnestimatet (S1) vil antall anløp passere 2 500 omtrent i 2040 og øke til i underkant av 3 000 i 2060.
- I høyt estimat (S2) vil antall anløp passere 3 000 omtrent i 2040, og øke til nær 4 000 i 2060.
- I kombinasjonen av grunnestimatet og høyt estimat vil man passere 2 500 anløp i 2030 og nå om lag 3 250 anløp i 2060.

Tallene for antall anløp framkommer altså uten at det er lagt inn noen restriksjoner på antallet passasjerer per cruise i framtida. Anløpstallene er relativt følsomme for endringer i forutsetningene om skipsstørrelse, færre passasjerer per skip gir nødvendigvis flere anløp for en bestemt mengde cruiseturister.

Sannsynligvis vil vi innen overskuelig framtid se at gjennomsnittsstørrelsen konvergerer mot 2000 passasjerer. Dersom vi legger dette til grunn i grunnestimatet, ville antall anløp være ca 3 500 i 2060 i stedet for litt under 3 000. Dersom vi i høyt estimatet la til grunn en maksimumsgrense på 2 500 passasjerer, ville man nådd 3 900 anløp i 2050 og 5 500 anløp i 2060.

Dersom man legger til grunn maksimalt 2 000 passasjerer i gjennomsnitt i det kombinerte alternativet, ville man nådd 3 500 anløp i 2050 og ca 4 300 i 2060.

### **Regnearkmodell**

Prognosene er forankret i en regnearkmodell basert på et sett av antatte hovedfaktorer som det er sannsynlig vil påvirke veksten i cruisetraffikken fram mot 2060. Hver hovedfaktor er tilordnet en bestemt vekt, og er videre delt opp i sub-indikatorer. Sub-indikatorene er tilordnet en sannsynlighet for å inntreffe og en betydningsparameter som uttrykker antatt grad av påvirkningskraft på cruisetraffikken og retning (positiv/negativ). For gitte verdier av sannsynligheter, verdi på betydningsfaktorer og hovedfaktorens vekt, gir modellen bestemte vekstindekser.

I grunnversjonen av modellen er sannsynligheter og betydningsfaktorer kalibrert mot de tre scenariene, det vil si at den gir vekstindekser tilsvarende de årlige vekstratene i de tre scenariene.

Andre mulige scenarier vil framkomme dersom man varierer verdiene på antatte sannsynligheter, betydningsparametere eller faktorvekter. Modellens hovedfunksjon er således å være et instrument for å studere hvordan endringer i forutsetninger bak prognosene vil slå ut på forventet årlig vekst i cruisetraffikken.





---

**Summary:**

# **Cruise passenger traffic to Norway – history and forecasts until 2060**

TØI Report 1388/2015

Author(s): Petter Dybedal, Eivind Farstad, Per-Erik Winter, Iratxe Landa-Mata  
Oslo 2015, 57 pages Norwegian language

---

*The number of cruise visitors in Norway have increased from about 200,000 to almost 700,000 the last 15 years. The number of cruise ship port calls have gone up from approximately 1200 to 2000, and the number of passengers per ship has nearly doubled in the same time period. The cruise tourism in Norway is growing at about the same rate as in other cruise destination areas in Europe.*

*The growth rate for number of visitors has been averaging about nine per cent per year; but the growth rate has been unstable, and there are signs of stagnation in 2014 and 2015. The prognoses in the report are based on an assumption of future reduction in annual growth rates, and are depicted in three alternatives: 0.3 per cent, 2.0 per cent, and 3.5 per cent annual growth, respectively. A combination of 3.5 per cent annual growth up until 2028, and then 2.0 per cent in 2028 – 2060, yields an estimate of about two million cruise visitors in 2060, and around 3250 port calls in Norwegian cruise ports.*

This report is prepared upon request by Kystverket (the Norwegian Coastal Administration). The main purpose is to work out prognoses for the cruise ship traffic to Norwegian ports until 2060.

The report also contains an overview of the main actors in the cruise market, the “Norwegian cruise product” and the historical development until present day. It also discusses some challenges connected to the operating premises for the cruise sector in Norway, and the cruise operators’ criteria for choice of port-of-call and turnaround ports

Prognoses dealing with such a long time frame as in this case – is undoubtedly linked to a large degree of uncertainty. The report also includes a discussion of the underlying factors of the cruise traffic, as well as the factors that contribute to the uncertainty of the prognoses.

## **Historical development of the cruise ship traffic in Norway**

By definition, a cruise should have at least three different port-of-calls, and not carry commercial freight. A cruise voyage can start and end in the same port (return voyage), or start and end in different ports. The Hurtigruten line (Norwegian Coastal Line) and other scheduled maritime transport (such as ferries to and from Norway) are not defined as cruises, even though is often referred to as such in marketing.

The port statistics from the various ports comprise the base data for cruise traffic statistics in terms of number of passengers and port calls. Based on the port statistics, the marketing organization Cruise Norway produces annual national

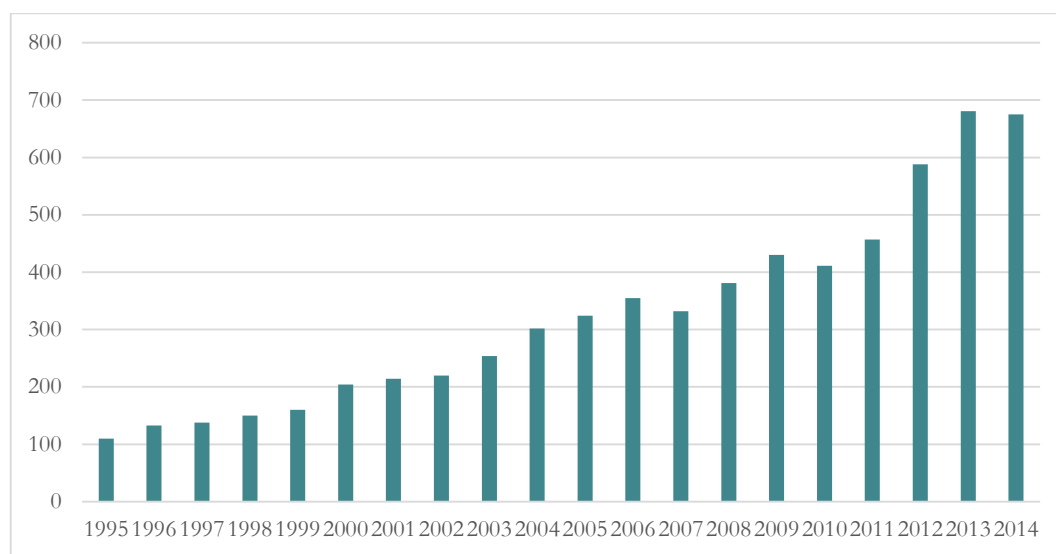
statistics on port calls (since 1993) and passenger arrivals in each cruise port (since 2006).

In 1993 cruise ships called at 29 different Norwegian ports, including Spitsbergen. In 2006 the number was 30, while in 2013 and 2014 37 ports recorded at least one cruise ship arrival.

The number of ship calls for all ports was quite stable at about 1000 from 1993 up to the turn of the millennium. From 1999 until 2005 the annual number of arrivals increased from about 1000 to 1500, followed by a relatively weak growth to nearly 1600 arrivals in 2011. Thereafter, there was a sharp increase up to 1963 arrivals in 2012 and 2070 in 2013. Then in 2014, the number went down somewhat, to 2018 cruise ship calls in total.

The total number of cruise passenger arrivals in Norwegian ports increased from about 1.2 million in 2006 to almost three million in 2013, which equals an annual growth of 14 per cent. However, the number of passenger port visits went down to 2.7 million in 2014.

The number of cruise tourists visiting Norway increased from 110,000 in 1995 to 355,000 in 2006 (figure 1). That equals an annual growth rate of 11.3 per cent from 1995 to 2006.



Source: Institute of Transport Economics

Figure 1 Calculated number of cruise visitors to Norway 1995-2014. 1000 visitors.

From 2006 to 2011 the number of cruise tourists grew with about five per cent annually. From 2011 to 2013 the number of passenger went up with nearly 50 per cent, from 457,000 to 681,000, while there was a small decrease in 2014.

Between 2000 and 2014, there was an annual growth rate of 8.9 per cent in the number of cruise visitors. Average annual growth in the number of ship port arrivals in Norway was considerably lower, 3.8 per cent between 2000 and 2014.

Much of the growth in the number of cruise visitors is due to an increase in the average number of visitors per ship. From 2000 to 2014 the average number of

visitors per ship went up by 5.4 per cent annually, from about 700 in 2000 to 1,400 in 2014.

### **Regional distribution**

Bergen has been the most important cruise port (measured by the number of ship calls) for a number of years (323 ship calls and 443,000 cruise passengers in 2014). Among the eight ports that had more than 100 ship calls in 2014 were four other cities – Stavanger (159), Oslo (129), Ålesund (129), and Tromsø (109). The remaining three were rural destinations Geiranger (203), Flåm /Aurland (149), and North Cape (104).

West Coast destinations dominate in terms of cruise ship port calls in Norway. Almost half of all cruise ports in 2014 (18 of 37) are located on the West Coast. The West Coast harbours increased their share of cruise ship calls from 57 per cent in 1993 to 65.5 per cent in 2014. From 2006 to 2014 the West Coast ports increased their share of passenger visits from 60 to 68 per cent.

Accordingly, the share of cruise ship port calls in Northern Norway went down from 32 to 21 per cent from 1993 to 2014, while the share of cruise passengers (from 2006) has been relatively stable around 15 per cent. Oslo's share of ship calls was growing until 2006, but has since then decreased from 10.4 per cent to 6.5 per cent. The share of passenger visits went down from 17 to nine per cent from 2006 to 2014.

### **Distribution of nationalities**

The growth in the cruise traffic has mainly come from the European market. Germany and Great Britain are by far the most important markets, generating 28 and 26 per cent of passenger visits respectively in 2012. There has also been considerable growth in visitors from France, Spain and Italy. The group of “Other countries” is also dominated by other European nations.

The number of visitors from USA (whom accounted for one third of visitors in 2000), has not been growing for the past 14 years, and equalled just short of 10 per cent in 2014. Visits from potentially large markets in Asia and Russia continues to grow, but are still marginal in terms of share of visitors.

## **Global cruise development**

The global number of cruise passengers was 21.3 million in 2013, while the world total was 9.7 million in 2000. The biggest share of cruise passengers (regardless of destination) comes from North America, 55 per cent in 2013. About 30 per cent come from Europe, and 15 per cent from other continents.

From 2000 to 2013, the number of European cruise passengers has grown considerably faster (nine per cent annually) than passengers from North America (annual growth of 4.2 per cent). Relatively speaking though, the number of visitors from other continents than Europe and North America has grown the fastest.

Caribbean cruises' share (measured by number of berth nights) fell from 48 per cent in 2003 to 36 per cent in 2013. In Northern Europe the cruise traffic tripled from 2003 to 2013, it almost tripled in the Mediterranean, while it quadrupled in the “rest of the world”.

## **Criteria for choice of port-of-call**

Itinerary planning for larger cruise operators with several ships is initially a process where the ships' placement (deployment) throughout the year is decided through a judgement of various aspects, such as region, home port (turn-around port), cruise duration, feasible destinations, the cost of operations, safety and security issues, and so on. Parallel to (or after) this process the cruise operators consider alternative cruise itineraries and which ports-of-call to be included in each cruise. The criteria that influence the choice of ports-off-call can broadly speaking be divided into seven main factors: Well-known destination name, uniqueness of the destination, excursions and activity possibilities on-shore, environmental and security issues, the level of standard of the ports, prospects of future growth, and logistics and economical (profit) concerns.

Even if the destination is deemed sufficient with regards to the six first criteria, matters related to logistics and profitability will be decisive at the end of the day. Use of advanced calculation models have become common in order to evaluate criteria connected the product itself, to the infrastructure, etc. versus demands of cost efficiency and profitability.

For choice of turn-around ports at a larger scale, there are two main demands that need to be satisfied: a substantial regional source market, and an airport with sufficient infrastructure and a wide international flight network.

Turn-around ports have yet not become common in Norway so far. Oslo is the only port that satisfies the demands of airport, flight connections, and a nearby source market, as of today. Charter flight-based turn-around arrangements in Northern Norway will however have a potential for week-long cruises from the European continent to (for instance) North Cape, and opposite, with passenger exchange underway. One operator (Pullmantour Cruises) is for instance launching such an arrangement in 2015, with passenger exchange in Lakselv and Bodø.

## **Prognoses for the cruise traffic to Norway**

In this report both short-term and long-terms prognoses are presented, i.e., for the following years: 2018, 2022, 2028, 2040, 2050 and 2060.

The main variable in the prognoses will be the number of cruise visitors. This is the measure that most precisely expresses the market demand, and we are calculating annual growth rates for the number of cruise visitors. The other variable we seek to calculate annual growth rates for, is the number of ship calls in Norwegian ports.

With respect to application of the calculated growth rates, we are using the number of cruise visitors (with at least one visit in Norwegian ports) and the number of port calls in 2014 as the starting point. That is, 675.000 visitors and 2018 port calls.

The availability of long-term prognoses regarding the development of world economy, tourism, and cruise tourism is rather limited. In our prognosis calculations there are mainly three fundamentals in the form of long-term prognoses, which are used as reference frames:

1. OECD's estimates of annual growth in GDP per capita in the OECD-area, along with the so-called BRICS countries, of about two per cent up until 2060.

2. Estimates of international cruise traffic development made by Tony Peisley (2014) for Seatrade Communications Ltd., which yields an annual growth rate of 3.4 per cent up until 2024 and a growth rate of 4.3 per cent from 2024 until 2030.
3. United Nations World Tourism Organisation (UNWTO) – prognoses for international tourist arrivals up until 2030. The number of international arrivals is expected to increase by 3.3 per cent per year between 2010 and 2030. The growth will gradually decline, from 3.8 per cent today to 2.9 per cent annual growth by 2030.

Based on these prognoses the projected development in three scenarios has been calculated for the time period 2015-2060 for the number of cruise visitors to Norway: One “base-level” scenario which yields an annual growth rate of 1.97 per cent; one “high-estimate” scenario with an annual growth rate of 3.49 per cent; and a “low-estimate” scenario based on an annual growth rate of just 0.3 per cent. The estimated development in the number of visitors is shown in Figure 2.

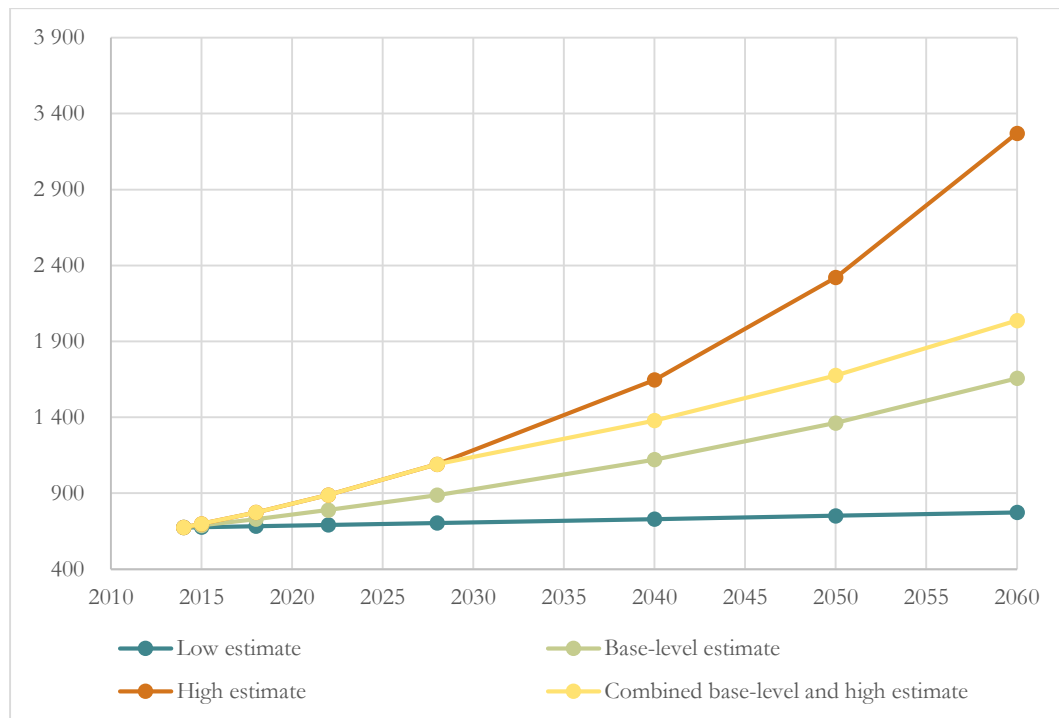


Figure 2 Prognoses for cruise visitor traffic in three scenarios, and the combination of scenario 1 and scenario 2. 1000 cruise visitors.

The base estimate yields about 1.12 million cruise visitors in 2040 and about 1.66 million in 2060. The high estimate yields around 1.1 million cruise visitors in 2028, 1.65 million in 2040 and 3.3 million in 2060; while the low estimate yields an increase of approximately 100.000 cruise visitors up until 2060.

A combination of the base estimate scenario and the high estimate scenario is also presented, which assumes an annual growth rate of 3.5 per cent up until 2028, and then an annual growth rate of 2.0 percent from 2028 to 2060. That corresponds approximately to the annual growth rates in UNWTO’s prognoses for international tourism traffic and Peisley’s growth rates for cruise traffic up until 2028. From then

on until 2060 we assume an annual growth rate in Norway to equal OECD’s prognoses for growth in GDP per capita.

This combination of growth rates means that Norway will reach 1.5 million cruise visitors in 2045, and around two million cruise visitors in 2060.

### Short-term cruise traffic development (2018-2022)

The prognoses in the base estimate and the high estimate show a number of cruise visitors between 730.000 and 775.000 in 2018, and between 800.000 and 900.000 in 2022.

We believe the high estimate represents maximum expected traffic also considering a short-term horizon. An expected downturn in 2015 and probable slow growth in 2016 (based on scheduled cruise ship calls) is expected to be followed by several years of high growth, but the visitor number is not considered likely to surpass 775.000 in 2018 or 900.000 in 2022.

### The number of port calls in the prognoses alternatives

The cruise traffic data from the ports and from Cruise Norway show that there were 2018 cruise arrivals in Norwegian ports in 2014. The number of cruise ship port calls is highly correlated with the number of cruise visitors, but the observed growth rate is lower – 3.8 per cent vs. 8.9 per cent per year. If we assume that the number of port calls increases in the same relative pace (in relation to the growth in cruise visitors), we will get a development as shown in table 1.

The development in the number of port calls is, however, also connected to the development in the average number of passengers aboard the cruise ships and the number of port visits per ship per cruise. The number of passengers per cruise in table 1 is endogenously determined, that is, they will follow automatically from the calculations of the number of port calls and number of cruise visitors, when we make the assumption that the number of port visits per cruise is held constant (average of 4.24 in 2014).

*Table 1 Estimated number of cruise ship port calls in Norwegian ports and the number of passengers per cruise 2018- 2060, in three different scenarios and a combination of the base estimate and the high estimate.*

Year	Number of port calls				Number of passengers per cruise			
	Low estimate	Base estimate	High estimate	Combination of base estimate & high estimate	Low estimate	Base estimate	High estimate	Combination of base estimate & high estimate
2014	2018	2018	2018	2018	1418	1418	1418	1418
2018	2028	2087	2141	2141	1428	1483	1533	1533
2022	2039	2158	2271	2271	1438	1550	1658	1658
2028	2054	2269	2482	2482	1452	1657	1864	1864
2040	2086	2509	2964	2745	1482	1894	2355	2130
2050	2113	2729	3437	2985	1508	2118	2863	2381
2060	2140	2967	3985	3246	1534	2367	3479	2661

Given the assumptions of a connection between the growth rate for cruise visitors and the growth rate for number of cruise ship port calls, and a constant number of port calls per cruise, we find the following features regarding the number of port calls in the future in Norwegian ports:

- In the low estimate alternative (S3), with a very low growth rate for the number of passengers, we will get a very slight increase in the number of port calls.
- In the base estimate (S1), the number of port calls will surpass 2500 in around 2040, and increase to almost 3000 in 2060.
- In the high estimate (S2), the number of port calls will surpass 3000 around 2040, and then increase to almost 4000 in 2060.
- In the combination of the base and the high estimate, the number of port calls will surpass 2500 ships in 2030 and reach 3250 in 2060.

There are no restrictions added in terms of the number of passengers per ship in the future in the estimations for the number of port calls. The port calls numbers are relatively sensitive to changes in the assumptions of ship size/passenger capacity; fewer passenger per ship yields consequently more port calls for a given number of cruise visitors.

Most likely, we will probably experience that within the foreseeable future, that the average ship size will converge at 2000 passengers. If we assume that in the base estimate, the number of port calls would be ca. 3500 instead of just under 3000. If one in the high estimate assumes a maximum limit at 2500 passengers, one would have reached 3900 port calls in 2050 and 5500 calls in 2060.

Moreover, if one assumes a maximum of 2000 passengers on average in the combined alternative, one would have reached 3500 port calls in 2050, and ca. 4300 in 2060.

### **Spread-sheet model**

The prognoses are anchored in a spread-sheet model based on a set of assumed main factors deemed likely to influence the growth in the cruise ship traffic up until 2060. Each main factor is given a certain weight parameter, and is furthermore divided into sub-indicators. The sub-indicators are given a certain probability that they (the event/condition) will materialise, and an impact parameter that expresses the assumed impact on the cruise ship traffic, and the direction (i.e., positive or negative). For given values of probabilities, the value assigned the impact parameters, and the main factor weights, the model yields certain growth indexes.

In the base version of the model, probability and impact parameters are calibrated against the three scenarios, that means that the model yields growth indexes corresponding to the annual growth rates in the three scenarios.

Other possible scenarios will appear if one varies the values of the assumed probabilities, impact parameters, or factor weights. The model's main function is thus to act as an instrument to study how changes in the assumptions behind the prognoses will influence the expected annual growth rates in the cruise ship traffic.





# 1 Bakgrunn og problemstilling

Denne rapporten er laget med bakgrunn i en utlysning fra Kystverket (datert 5. september 2014), hvor det ble angitt at man ønsket bistand med å utarbeide en prognose for cruisetraffikk til norske havner og mellom norske havner. Prognosene skal brukes til analyser og utredninger av fremtidig cruisetraffikk til og fra Norge samt mellom norske havner.

Oppdragets innhold – det man ønsket besvart – var nærmere spesifisert i følgende punkter:

1. Trafikkprognose for tidsintervallene 2018, 2022, 2028, 2040, 2050, 2060
2. Historisk utvikling i cruisetraffikken frem til i dag.
3. Hvilke cruiseprodukter selges, der norske destinasjoner inngår?
4. Presentere trender, reisemønstre og andre faktorer som påvirker cruisetraffikken til Nord-Europa og Norge i fremtiden.
5. Gi en kort innføring i utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken.
6. Kartlegge cruiserederienes kriterier for valg av anløpshavner og snuhavner i Norge.

Det er altså snakk om nokså lang sikt – med stor grad av usikkerhet i tallfesting av cruisetraffikken. På denne bakgrunn vektlegges en gjennomgang av de underliggende faktorene bak utvikling i cruisetraffikken samt de faktorene som bidrar til usikkerhet ved prognosene.

I denne rapporten er resultatene presentert i en litt annen rekkefølge. Prognosedelen, inkludert gjennomgang av trender og påvirkende faktorer, er lagt til slutt (kapittel 6).

Vi ser først på cruisesektoren i Norge generelt (kapittel 2), deretter gjennomgår den historiske utviklingen fram til i dag (kapittel 3), kriteriene for valg av havner (kapittel 4) og utfordringer knyttet til rammebetingelser (kapittel 5).

Metoder og grunnlag for prognosene er presentert i kapittel 6, mens resultatene er samlet i kapittel 7.

## 2 Oversikt over cruisesektoren i Norge

### 2.1 Hva er cruise?

For å skille mellom cruise og annen passasjertransport kan man spesifisere at cruise skal ha minimum tre ulike anløpssteder, ikke være rutegående og ikke ha kommersiell last. Cruise kan både starte og slutte i samme havn (rundtur) eller starte og slutte i forskjellige havner. Hurtigruten og annen rutegående transport (for eksempel fergene mellom Norge og utlandet) er etter denne definisjonen ikke cruise (selv om begrepet «cruise» ofte benyttes markedsmessig). Super Yachts er skip med 12 eller færre passasjerer som seiler etter eget internasjonalt regelverk.

I dette kapitlet gis en kort oversikt over hovedtrekkene i de norske cruiseproduktene og de ulike aktørene i cruiseproduksjonen og deres roller.

En mer inngående kvantitativ beskrivelse av trafikkutviklingen er gitt i kapittel 3.

### 2.2 Cruiseprodukter der norske destinasjoner inngår

#### 2.2.1 Kort historisk oversikt

De første cruiseskipene kom til Norge og særlig Vestlandet på slutten av 1800-tallet. Etter hvert «gikk cruiseturistene også i land» - i den forstand at cruiseturismen fungerte som en slags visningstur<sup>1</sup>. Mange fikk lyst på en nærmere opplevelse av det de så fra skipet. Slik sett har cruiseturismen bidratt til å starte utviklingen av Norge som feriereisemål.

Keiser Wilhelms private cruisereiser til Vestlandet i mange år på rad frem til første verdenskrig, bidro til betydelig interesse for cruisereiser til Norge.

Etter andre verdenskrig ble cruisevirksomheten etter hvert startet opp igjen. Et viktig marked for Norge da var norsk-amerikanere og cruisetilbudet var preget av denne målgruppen (typisk norsk mat etc.). Da dette markedet stagnerte, så flere norske rederier muligheter i Karibien. Dette ble starten på den moderne internasjonale cruiseindustrien med betydelig vekst både gjennom antall skip, størrelse og innhold på skipene.

#### 2.2.2 Cruise til Nord-Europa

Utviklingen i Nord-Europa har delvis vært styrt av spesielle reisemål,

---

<sup>1</sup> Slik er det også i dag. I spørreundersøkelser om passasjertilfredshet svarer en høy andel at de ønsker å komme tilbake. I 2011 ble dette målt i en TØI-undersøkelse. Turister til Norge ble bl.a. spurt om de hadde vært her på cruise tidligere. De som hadde det stod for ca. 731' overnattinger dette året (herav ca. 534' kommersielle, eller 5 prosent av de kommersielle sommerovernattingene).

- St. Petersburg som høydepunkt (og «innerst i butikken») for cruise i Baltikum,
- Vestlandsfjordene og
- Nordkapp for cruise til Norge.

Baltiske cruise har primært vært basert på stopp i hovedstedene i Østersjøen og Skandinavia, med Oslo som norsk havn (men i mindre grad benyttet enn de andre nordiske hovedstedene). I dag har også Kristiansand og Stavanger kommet inn. Hjemmehavner for disse cruisene har først og fremst vært Southampton, Amsterdam og København. Etter hvert er flere steder kommet til. Baltiske cruise er i stor grad basert på kultur- og byopplevelser.

Et annet poeng er også at baltiske cruise «effektivt» gir besøk i mange land/hovedsteder.

### 2.2.3 Cruise til Norge

Mens baltiske cruise i stor grad er basert på kulturopplevelser, er cruise til Norge i større grad basert på naturopplevelser i Vestlandsfjordene eller Nord-Norge.

Med start fra hjemmehavner i Europa krever et cruise til Europas nordligste punkt to uker. *Nordkappcruise* har gjerne ca. 10 anløp der de fleste er innom Bergen, fjorder og Tromsø på veien til/fra Honningsvåg. Sesongen har vært relativt kort – primært juni og juli knyttet til midnattssol (feriemåneden i Europa er først og fremst august). Antallet skip årlig har ligget lenge på ca. 100, mens passasjerøkningen er kommet gjennom større skip.

De seneste årene har enkelte rederier hatt noen nord-norske *vintercruise* med Alta som nordligste anløp. Formålet er Nordlys- og andre vinteropplevelser.

Fra 2015 kommer Nordkappcruise<sup>2</sup> basert på *turnaround* og bytte av passasjerer både i Bodø og Lakselv. Cruisene er innom Murmansk for å tilfredsstille krav om besøk i minst to land for å regnes som skip i internasjonal fart<sup>3</sup>.

Et *cruise til Vestlandsfjordene* kan gjennomføres på en uke fra Europa. Ca. 80 prosent av cruisemarkedet er ukescruise, og veksten i dette markedet er betydelig. Bergen og Stavanger og de største fjorddestinasjonene har hatt betydelig økning i trafikken – både i antall skip og passasjerer.

### 2.2.4 Andre cruisetyper

Det er også *Svalbard/Arktiske cruise*. De kan være med vanlige cruiseskip eller mindre ekspedisjonsskip. Start er av og til i Tromsø, men oftest i Longyearbyen. Ekspedisjonsskipene besøker av og til Grønland og Nord-Rusland.

En annen utvikling de siste årene er kortere *Skagerakcruise* på 3-5 dager. De starter gjerne i Hamburg eller Kiel og har anløp i Oslo og Skagerakområdet.

*Skagen* (Danmark) åpner fra 2015 en ny cruisekai som kan ta i mot skip opp til 300 meters lengde, det vil i praksis si alle cruiseskip som i dag anløper norske havner. Dette er viktig også for Norge med tanke på Norgescruise som trenger en utenlandsk havn for å tilpasse seg ovennevnte regler om internasjonal skipstrafikk. Det er relativt

---

<sup>2</sup> Pullmantour, Spania

<sup>3</sup> Dette innebærer at man er fritatt for merverdiavgift, skjenkeavgifter med mer for både innkjøp til skipet og for produksjonen av cruisetjenesten, servering til passasjerer etc.

kort seilingsavvik til Skagen (mindre enn Århus og Gøteborg). Eksempelvis vil dette kunne være modellen for skip på Norgescruise som snur i Oslo.

## 2.2.5 Kort om sesongutvikling

Historisk har cruise til Norge primært vært en sommeraktivitet. Med en utvikling av stadig større og teknisk bedre skip er det mulig å seile i selv urolig vintervær uten særlig ubehag for passasjerene.

De siste 10 årene har sesongforlengelsen økt år for år, og nå er det knapt noen måned det ikke er cruiseskip i Norge. Det store markedet er naturligvis knyttet opp til den europeiske ferisesongen som for mange land er august. Samtidig er andelen eldre i Europa stadig høyere («eldrebølgen» med tid og økonomi til å reise). For Norge merkes dette gjennom

- Lengere og «flater» sommersesong
- Flere relativt korte cruise (4-5 dager) i Skagerak/nordsjøområdet i skuldervesonger
- Julecruise i Nordsjøområdet (i 2014 hadde Oslo cruiseskipsbesøk på selve julaften)
- Vintercruise til Nord-Norge for Nordlys og andre vinteropplevelser

## 2.3 Cruisekartet – oversikt over cruiseaktørene og deres roller

### 2.3.1 Innledning

Cruisevirksomhet er en del av reiseliv, men opererer (og opereres) til dels forskjellig fra annen virksomhet innen reiseliv. Slik sett bør det betraktes som en egen bransje, selv om det naturligvis er viktige forbindelseslinjer til øvrig reiseliv. Det kan være nyttig å systematisere de viktigste aktørene på et stilisert kart tilpasset cruise – Cruisekartet, jfr. vedlegg 2 og 3<sup>4</sup>.

Cruisekartet kan brukes som et verktøy for analyseformål og markedsføringsveivalg. I vedlegg 2 vises en generell versjon. I følgende avsnitt er de ulike aktørene som fremstilles på kartet og deres rolle kort beskrevet.

Kartet i vedlegg 3 illustrer viktige «verdistrømmer» (primært her informasjon) mellom aktørene på kartet.

### 2.3.2 Destinasjon/havn

#### Opplevelser i land

Passasjerenes hovedformål med et cruise er opplevelser – i land og ombord. I land kan disse være relaterte til natur, kultur, historie, fornøyelse og shopping.

Opplevelsene kan nåes enten gjennom organiserte utflukter eller ved at passasjerene er i land på egen hånd.

De organiserte tilbudene produseres gjerne av turoperatører (i cruiseterminologi shore-ex-agenter) etter avtale med rederiet. Utfluktstilbud kalles gjerne “shore

---

<sup>4</sup> Per-Erik Winther/Horwath Consulting

excursions”. Transportlogistikk og gode fremmedspråklige guider er viktig for opplevelsen. Vanligvis drar mellom 40 og 60 prosent på organiserte utflukter. Utfluktene utgjør en viktig del av inntektsgrunnlaget for rederiene.

Som det fremgår foretas en stor del av opplevelsene på egenhånd. Dette tilbudet må også tilrettelegges. Som regel er en meget høy andel av passasjerene på besøk for første gang og har et betydelig informasjonsbehov.

Lett tilgjengelig nettbasert informasjon gjør det enklere for passasjerene å orientere seg. Dette fører til at deltakelsen på organiserte utflukter går ned.

Tilrettelegging fra destinasjonens side kan ha stor betydning for de økonomiske resultatene fra et cruisebesøk for destinasjonen - og ikke bare for dette besøket. Tilfredse passasjerer kan bety gjenkjøp - både at rederiet kommer tilbake med nye anløp, og at passasjerene kommer tilbake senere som vanlige turister.

### **Basisbehov, varer og tjenester**

Både skip, mannskap og passasjerer har behov for varer og tjenester. Dette varierer gjerne mellom anløp på større og mindre steder.

Det dreier seg om kaiplass og enkelte leveranser til skipet (eksempelvis vann og tilfeldig nødvendig supplering). Videre leveres nødvendig, lovpålagt sikkerhetstilbud og tjenester (etter ISPS-reglene).

Drivstoffleveranser og strøm (unntatt evt. landstrøm) til skipet eller proviant (mat og drikke) er sjelden for mindre havner. Lokal (”kortreist”) mat/spesialiteter kan være aktuelt.

Offiserer og mannskap er viktig. Offiserenes inntrykk og opplevelser betyr mye for gjenkjøp. Egne opplevelses- og andre tilbud til mannskapet kan være aktuelt, ofte har ca. 1/3 av mannskapet anledning til å gå i land.

### **2.3.3 Mellomledd**

I avsnitt 2.4 er beskrevet noen norske og internasjonale organisasjoner av betydning for norsk cruisevirksomhet. Nedenfor gis en kort beskrivelse av norske mellomledd/organisasjoner med betydning for cruise.

#### **Innovasjon Norge**

Innovasjon Norge er markedsføringsorganet for norsk turismesatsing i utlandet. I enkelte markeder deltar Innovasjon Norges utenlandskontorer i cruiseprosjekter.

#### **Destinasjonsselskaper**

Disse er som regel engasjert i opplevelsestilbudet på landsiden. Noen har medarbeidere som har spesiell cruisekompetanse for markedsføringsarbeid. De fleste destinasjonsselskapene har små ressurser. Det pågår p.t. en utrednings- og utviklingsprosess for reiselivsorganisasjoner som del av regjeringens reiselivsstrategi.

#### **Nettverk**

Cruisenæringen er på mange måter et eget fagfelt parallelt til reiseliv for øvrig. Felles berøringspunkter er opplevelser i land.

Derfor har mange steder som satser på cruiseturisme etablert nettverksorganisasjoner som forener reiselivs- og cruisevirksomheters interesser for satsing mot samme mål.

#### **Cruiseagenter**

Cruiseagentene fungerer som bindeledd mellom rederi/skip og havn/destinasjon.

Cruiseagentene kan grovt deles i tre, men noen selskaper (f.eks. European Cruise Services) har flere arbeidsområder:

*Skipsagent* (ordner varer, utstyr til skipet m.m.) er som regel også *handling agent* (kontakt med havn, los, avgifter m.m.)

*Shore-ex-agenten* er en turoperatør med cruise som spesialområde. Agenten står for opplegg og gjennomføring av utflukter i land, det vil si organisering av transport, guiding, bespisning, program (attraksjonsbesøk eller andre opplevelser/aktiviteter), etc.

### 2.3.4 Rederier

Markedet globalt domineres av de tre store selskapene Carnival Corporation (blant annet rederiene Aida, Costa, P & O Cruises, Princess Cruises, Cunard Line, Holland America Line), Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL, som også omfatter Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises og Pullmantour Cruises m fl.) og Star Cruises (dominerende på asiatiske destinasjoner) med nærmere 75 prosent markedsandel (50 prosent i Europa). De to førstnevnte opererer altså med rederier under mange forskjellige varemerker. Det er disse rederiene man vanligvis har kontakt med for innsalg av eget tilbud. Rederivaremerkene har ofte en nasjonal forankring (eksempelvis AIDA, Tyskland, og Costa, Italia). Ofte er det tilsvarende overvekt av passasjerer fra de samme nasjonene.

Rederiene gjør relativt grundige vurderinger av alle anløp. Derfor blir også løpende kontakt med offiserer og mannskap en del av markedsføringen. Hotellavdelingen om bord informerer passasjerene om mulighetene på anløpsstedet og selger utflukter.

Passasjerene blir i etterkant av anløpet spurt om de er tilfredse med det som er viktige sider ved besøket. Stedets ”skår” vil bli sammenlignet med andre havner i Norge og teller for rederiets gjenkjøp.

### 2.3.5 Salgsledd

#### Reisebyråer

Som kjent har tradisjonelle reisebyråers rolle som salgsledd blitt mindre i takt med vesentlig økt bruk av internett til både informasjons- og bestillingsformål. Også salg av cruise er i raskt økende grad blitt overtatt av internettbaserte byråer.

Men reisebyråbildet er imidlertid meget spesielt når det gjelder cruise. Dette har sammenheng med at cruise har mange førstegangsreisende som krever spesiell rådgivning. Videre er det et sammensatt produkt som ofte krever både transport til/fra start-/slutthavn, hotellopphold før/etter cruiset og matching av riktig cruisetype til riktig segment.

Cruiserederiene samarbeider gjerne med utvalgte reisebyråer i de ulike markedene.

#### Internett

Rederienes andel av direkte bestillinger både via egne call-sentere og via nett øker. Alle rederiene har egne internettsider ofte på flere språk, og flertallet også mulighet for direkte booking gjennom disse. Noen rederier velger likevel bevisst ikke å gjøre egne internettsider som direkte bookingkanal, men henviser heller til utvalgte lokale reisebyråer som har spesialkompetanse på produktet.

For destinasjoner/havner i dag som for øvrig reiseliv, er å ha egne, gode internettsider viktig markedsføringsaktivitet.

I tillegg til informasjon om hva destinasjonen har å by på opplevelsesmessig trenger skipet og rederiene også faktaopplysninger om havnen.

## 2.4 Viktige organisasjoner

**CLIA Europe**<sup>5</sup> (tidligere kjent som European Cruise Council (ECC)) er en medlemsorganisasjon som representerer rederiene som seiler på cruise i Middelhavet, Nord-Europa, langs Atlanterhavskysten og de britiske øyer. Organisasjonen består av ca. 30 cruiserederier og 34 assosierte medlemmer som cruisenettverk, havner, cruiseterminaler, agenter med flere.

**Cruise Europe** (CE) samler medlemshavner fra Gibraltar og nordover i Europa til samarbeid. Organisasjonen er et verdifullt nettverk som har vokst fra 19 til over 100 medlemshavner i 2013. 23 norske havner deltar i dette samarbeidet. Aktiv deltakelse i et slikt nettverk kan være verdifullt for cruisesatsingen, fordi det gir gode muligheter til kompetanseheving og profilering.

**Cruise Baltic** (CB) er en markedsføringsorganisasjon for havner i Baltikum. Oslo, Arendal og Kristiansand er norske deltakere.

**Innovasjon Norge** (IN) er ansvarlig for markedsføringen av Norge som reisemål. IN bruker små ressurser på markedsføring av Norge som cruisedestinasjon, men fra høsten 2012 har IN hatt en cruisekoordinator med hovedansvar for utvikling av tilbudet til passasjerene når de er i land. Fra 2015 settes det også i gang et snuhavnprosjekt. Innovasjon Norges fylkeskontorer er ikke engasjert i direkte markedsbearbeiding, men følger opp cruise på lignende måte som annet reiseliv som næringsutvikler med eksempelvis kompetanse og utviklingstiltak.

**Cruise Norway** (CN) er et aksjeselskap med i overkant av 50 aksjonærer som havner (ca. 45 prosent havne-eid), destinasjonsselskaper, attraksjoner og andre leverandører. Aksjene er ikke jevnt fordelt. Hovedformålet til selskapet er å markedsføre Norge som cruisedestinasjon, samt danne grunnlag for den enkelte aksjonærs eller samarbeidspartners markedsføring av sitt produkt og på den måten øke antall anløp og passasjerer for aksjonærene.

**Nettverk.** Samarbeid gjennom cruisenettverk er vanlig både regionalt og på destinasjoner. Rederiene oppmuntrer til dette, fordi de føler at dette gir større trygghet for en profesjonell håndtering av cruiseanløp. Det finnes cruisenettverk på flere destinasjoner i Norge og også et regionalt for Nord-Norge og Svalbard (CNNS).

---

<sup>5</sup> CLIA - Cruise Lines International Association - er verdensomspennende.

## **3 Historisk utvikling i cruisetraffikken i Norge**

### **3.1 Datagrunnlag**

Primærkildene for cruisetraffikktall er oppgaver fra hvert enkelt havnedistrikt, som gir informasjon om anløp, skip, passasjertall etc. Markedsførings-selskapet Cruise Norway – som eies av blant annet cruisehavnene i Norge – bearbeider dette til årlige statistikker over antall anløp og antall passasjerer om bord på skipene for hver cruisehavn.

Cruise Norway's tall for anløp i de enkelte havner går tilbake til 1993, mens det gis oppgaver over passasjertallet i hver havn først fra og med 2006. Tall for 2014 er ajourført per 1. desember 2014.

Cruise Norway's materiale gir ikke tall for antall cruiseturister og antall ulike cruise som anløper Norge hvert år. Transportøkonomisk institutt har fra 1995 til og med 2013 samlet inn passasjertall for skip som anløper Oslo og skip som anløper Bergen, og på grunnlag av disse, samt anslag på antall cruise som verken anløper Oslo eller Bergen, beregnet antall cruiseturister som kommer til Norge hvert år (se for eksempel Rideng og Farstad 2011). Tallene fra Oslo og Bergen er også lagt til grunn for å beregne cruiseturistenes fordeling på nasjonalitet.

Når det gjelder 2014 har TØI i forbindelse med dette oppdraget for Kystverket gått gjennom alle anløp i de 12 største cruisehavnene dette året. Vi har registrert antall passasjerer som er oppgitt av de respektive havnene, og beregnet antall cruiseturer med minst ett anløp i Norge (det vil si i minst en av de 12 havnene) og totalt antall cruiseturister. Denne gjennomgangen gir ikke totalt antall anløp eller totalt antall passasjerbesøk i norske cruisehavner, her er det fortsatt Cruise Norway's materiale som er grunnlaget.

Når det gjelder antall passasjerer for hver anløp, er det ulik praksis i de enkelte havnene. Noen få havner (Bergen og Oslo) oppgir konsekvent faktisk antall passasjerer, mens de øvrige havner oppgir maksimalt antall passasjerer på hvert skip (kapasitet), eller faktisk passasjertall for noen skip og maksimumstall for de øvrige.

Cruise Norway's oppgaver over antall passasjerer til sammen i alle havnene gir følgelig noe for høye tall, men gir sannsynligvis sammenliknbare tall fra år til år.



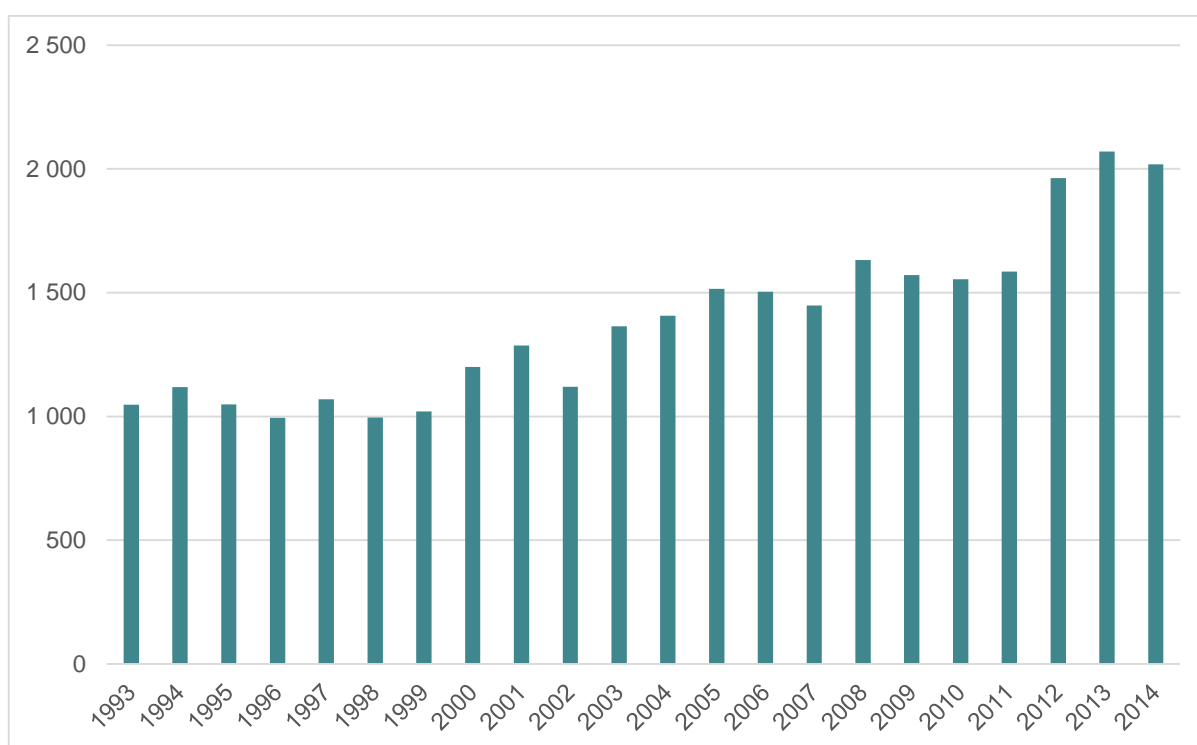
## 3.2 Oversikt antall anløp og antall passasjerer

### 3.2.1 Antall cruisehavner

I følge Cruise Norway's statistikker var det i 1993 cruiseanløp til i alt 29 havner, inkludert Spitsbergen. I 2006 var antallet 30, mens det i 2013 og 2014 var 37 havner<sup>6</sup> med minst ett cruiseanløp.

### 3.2.2 Anløp

Samlet antall anløp i norske cruisehavner lå relativt stabilt på ca. 1 000 fra 1993 fram til årtusensskiftet. Fra 1999 til 2005 økte antall anløp fra ca. 1 000 til 1 500, deretter var det en relativt svak utvikling fram til knapt 1 600 i 2011. Deretter skjedde det et kraftig hopp opp til 1 963 anløp i 2012 og 2 070 i 2013<sup>7</sup>. I 2014 gikk antallet anløp noe ned, til 2018<sup>8</sup>.



Kilde: Cruise Norway.

Figur 1 Antall cruiseanløp i norske havner 1993-2014.

Merk at «antall anløp» omfatter alle anløp hvert skip gjør på hver enkelt rundreise. Gjennomsnittlig antall anløp i Norge per cruise har de senere årene ligget på ca 4,4.

<sup>6</sup> Antall havner refererer seg her til enkelthavner, det vil si at det kan være flere havner innen enkelte havnedistrikt. Eksempelvis er Molde og Åndalsnes regnet som to havner, likeledes Flåm og Gudvangen. Derimot er anløp i Hellesylt regnet sammen med Geiranger (se fotnote 5).

<sup>7</sup> Anløp i Hellesylt figurerer i Cruise Norway sine oversikter kun i årene 2010-2013. I våre tall er anløp i Hellesylt regnet inn som del av anløp i Geiranger. Det var 95 anløp i Hellesylt i 2010 og 117 i 2013.

<sup>8</sup> Cruise Norway's tall sier 2000 anløp i 2014, her er imidlertid ikke Gudvangens 18 anløp regnet med.

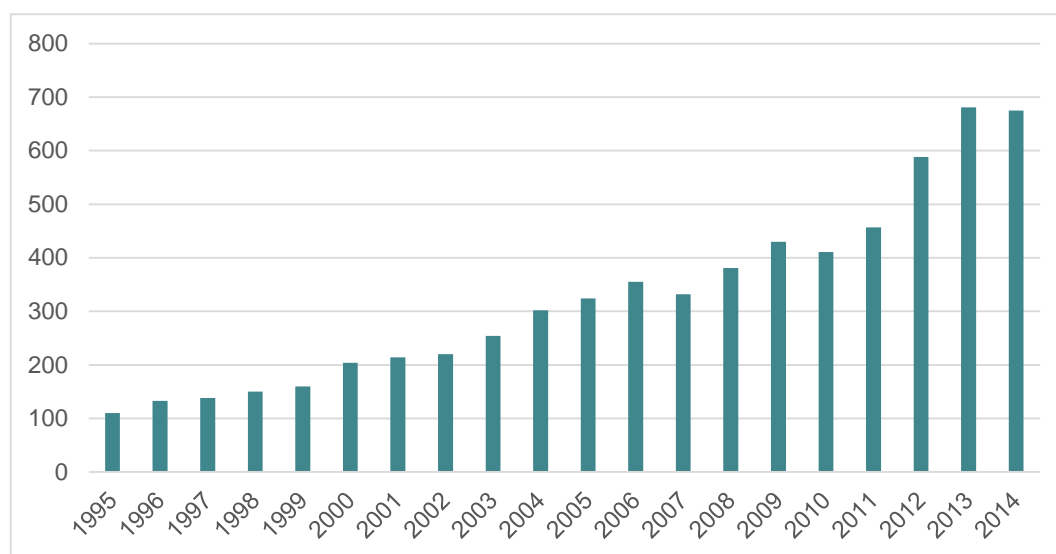
### 3.2.3 Antall cruiseturister 1995-2014

TØIs tall for totalt antall cruiseturister som besøker Norge hvert år er fram til og med 2012 beregnet ved å sjekke antall passasjerer på (i) skip som anløper Oslo men ikke Bergen, (ii) skip som anløper Bergen men ikke Oslo, samt (iii) på cruise som anløper begge byene. Det er dessuten gjort enkle anslag på hvor mange cruiseturister som har vært kun i Nord-Norge og på andre cruisereiser som ikke anløper Oslo eller Bergen. Resultatene er vist i figur 2.

Beregnet antall cruisepassasjerer økte fra 110 000 i 1995 til 355 000 i 2006. Det gir en årlig vekstrate på 11,3 prosent fra 1995 til 2006.

Fra 2006 til 2011 økte antall cruiseturister fra 355 000 til 457 000. Her hadde man to år med nedgang (2007 og 2010) og tre år med vekst, til sammen ga dette en gjennomsnittlig årlig vekst på ca. fem prosent. Fra 2011 til 2012 økte antall passasjerer med hele 28 prosent, til 588 000. Gitt at alle passasjerer hadde like mange landbesøk i 2013, finner vi et totalt cruiseturistantall på 681 000.

For 2014 har vi gjort nye beregninger av antall cruiseturister som besøker minst en norsk havn. Veksten i antall passasjerer ved andre vestlandshavner de senere årene (Stavanger, Ålesund, Molde, Eidfjord, Flåm, Skjolden, Olden, samt i Kristiansand) tilsier at det er forbundet med økende usikkerhet å beregne antallet cruiseturister (som i foregående år) med hovedvekt på anløpstallene i Oslo og Bergen (se for øvrig kapittel 3.3 om utviklingen i de enkelte havner).



Kilde: Transportøkonomisk institutt

Figur 2 Beregnet antall cruiseturister til Norge 1995-2014. 1000 turister.

Beregningene for 2014 er gjort ved å registrere alle cruiseanløp i 2014 – basert på havnenes anløpslister – i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Eidfjord, Bergen, Aurland/Flåm, Geiranger, Ålesund, Molde, Åndalsnes, Tromsø og Nordkapp. Det kan være noen få skip som ikke har anløpt noen av disse havnene, men det vil i så fall være svært få.

Bergen havn er den eneste av de havnene vi har undersøkt som både oppgir antall passasjerer om bord på hvert anløpt skip og skipets kapasitet (max antall pax). Oslo

oppgir faktisk antall passasjerer, mens de øvrige havnenes anløpslister oppgir enten «max antall pax», eller de opererer ikke med passasjertall på anløpslistene.

Totalt er det registrert 476 ulike cruiseturer som omfatter minst ett anløp i norsk havn, herav 323 cruise med anløp i Bergen. Dette innebærer at hver tur omfatter i gjennomsnitt 4,24 anløp i norske havner. Trekker vi ut alle anløp i Oslo (129), blir gjennomsnittlig antall anløp 5,2.

For de 323 anløpene i Bergen finner vi et forholdstall på 0,933 mellom oppgitt antall passasjerer og oppgitt kapasitet for hvert skip, det vil si en kapasitetsutnyttelse på 93,3 prosent. Anvender vi dette tallet på de 153 cruisene som ikke anløper Bergen, får vi et passasjertall på 232 000 på disse. Medregnet Bergens 442 000 passasjerer, får vi et samlet tall på 674 000 cruiseturister i Norge i 2014.

Disse beregningene, inkludert innsamling av anløpslister, er såpass omfattende at vi ikke har gjennomført dem for 2013.

### 3.2.4 Antall havnebesøk for cruiseturister

Cruise Norway har videre på grunnlag av oppgaver fra havnene beregnet antall passasjerer samlet som har besøkt norske havner (uten nødvendigvis å ha gått i land)<sup>9</sup>. Pålitelige og sammenliknbare tall for antall passasjerer som besøker hver havn eksisterer imidlertid kun fra og med 2006 i Cruise Norway sine beregninger (tabell 3.1).

Tabell 3.1 Antall cruisepassasjerer samlet i norske havner 2006-2013. 1000 passasjerer.

	Antall pax (1000)	Antall havneanløp per cruise
2006	1180	3,3
2007	1257	3,8
2008	1470	3,9
2009	1715	4,0
2010	1820	4,4
2011	2051	4,5
2012	2571	4,4
2013	2976	n.a.
2014	2700	4,2

Kilde: Cruise Norway/TØI

Økningen fra ca. 1,2 millioner til nær 3 millioner havnebesøk innebærer en samlet vekst på ca. 150 prosent, eller en gjennomsnittlig årlig vekst på 14 prosent. Veksten har vært klart høyere enn veksten i antall cruiseturister i samme periode, noe som henger sammen med at antallet havner i Norge hvert cruise i gjennomsnitt anløper øker fra år til år. Økningen i antall norske havner per tur henger igjen sammen med at antallet cruiseanløp på Vestlandet har økt langt raskere enn antall anløp i Oslo (som ofte er baltiske cruise med kun ett anløp i Norge), se for øvrig kapittel 2.4.

<sup>9</sup> Totalt antall havnebesøk, det vil si at hver cruiseturist telles hver gang skipet besøker en havn

Tall fra Cruise Norway per 1. desember 2014 viser en nedgang i antall havnebesøk på ca. 275 000 havnebesøk (ned 9,7 prosent).

### 3.3 Fordeling av anløp og passasjerer på cruisehavner

#### 3.3.1 Havneanløp – de viktigste havnene

Tabell 3.2 gir en oversikt over de viktigste havnene etter antall anløp. Blant de 10 viktigste i 2013 finner vi fem byer (Bergen, Stavanger, Oslo, Ålesund og Tromsø), fire områder på Vestlandet (Geiranger, Flåm, Olden og Eidfjord), samt Nordkapp.

Tabell 3.2 Norske cruisehavner etter antall anløp 1993 – 2013.

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012	2013	2014
Bergen	159	155	152	138	195	210	246	231	260	264	322	311	323
Geiranger	104	106	107	115	131	150	165	144	169	156	202	199	203
Stavanger	21	27	32	28	45	39	35	56	99	132	165	196	159
Aurland/Flåm	66	67	73	62	102	112	131	128	123	128	151	170	149
Oslo	61	58	81	123	115	111	144	138	150	174	166	158	129
Ålesund	24	32	31	29	43	55	57	68	73	87	114	121	129
Tromsø	82	81	76	72	93	85	95	89	89	84	108	103	109
Nordkapp	98	98	97	82	110	88	106	100	104	80	112	98	104
Olden/Nordfjord	42	46	48	32	40	61	59	45	76	69	81	93	72
Eidfjord	20	15	13	20	19	26	28	52	33	40	54	72	65
Sum	677	685	710	701	893	937	1066	1051	1176	1214	1475	1521	1442
Andel prosent	64,7	65,3	66,4	68,7	69,4	68,7	70,3	72,6	74,9	76,5	75,1	73,5	71,5
Andre havner	370	364	360	319	394	427	450	397	395	372	488	549	576
Andel prosent	35,3	34,7	33,6	31,3	30,6	31,3	29,7	27,4	25,1	23,5	24,9	26,5	28,5
Sum	1047	1049	1070	1020	1287	1364	1516	1448	1571	1586	1963	2070	2018

Kilde: Cruise Norway

Tabellen gir tall spesifikt for de 10 havnene som hadde flest anløp i 2013. Blant disse er det Bergen, Oslo, Tromsø og Geiranger, Flåm og Nordkapp som har vært blant de ti største i alle år siden 1993. Andre havner som har vært innom topp 10 listen er Lofoten (1993 – 2012), Molde (1993-1999), Trondheim (1993-2001) og Gudvangen (1998-2006). Stavanger kom med på listen fra og med 2007, Ålesund fra og med 2005, mens Eidfjord var inne på listen første gang i 2013.

Utviklingen i de enkelte havnene vil bli nærmere belyst nedenfor i regionale beskrivelser.

#### 3.3.2 Utvikling i de enkelte landsdeler

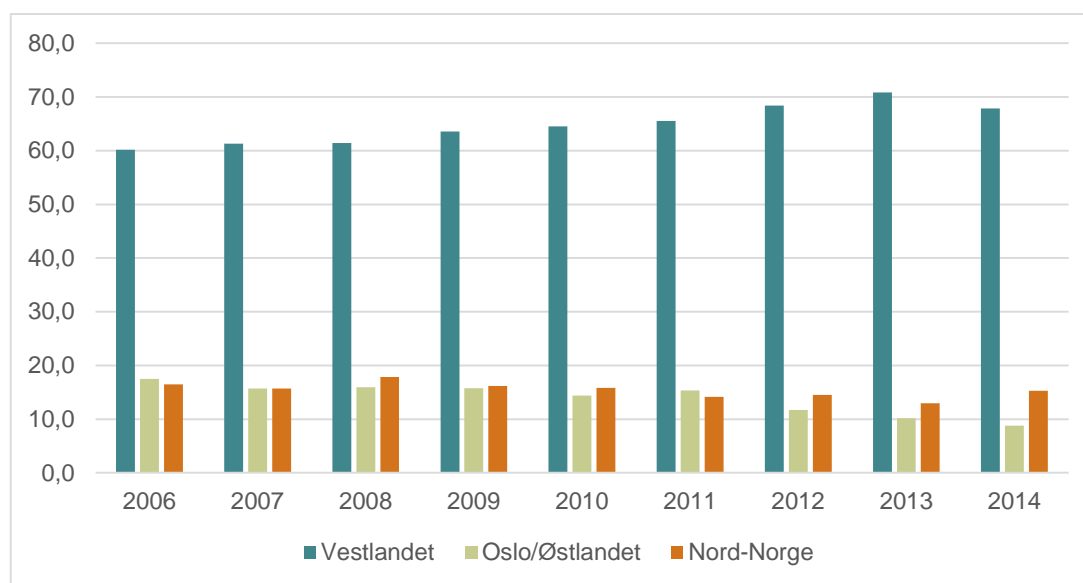
Vestlandske reisemål dominerer cruisetraffikken i Norge. Nær halvparten av alle cruiseanløpshavner i 2014 (18 av 37) sogner til Vestlandet. I 1993 var 15 av 29 havner med minst ett cruiseanløp vestlandske, mens i 2006 lå 14 av 30 på Vestlandet.

Målt i antall anløp har Vestlandets havner økt sin andel fra 57 prosent i 1993 til 65,5 prosent i 2014 (tabell 3.3). Tilsvarende har Nord-Norges andel sunket fra 32 til 21 prosent<sup>10</sup>. Oslos andel var stigende fram til 2006, men har siden da sunket fra 10,4 til 6,5 prosent av anløpene.

Tabell 3.3 Anløp av cruiseskip etter landsdel. Prosent.

	1993	1996	2000	2004	2006	2008	2010	2012	2013	2014
Vestlandet	57,0	59,6	60,2	60,8	64,0	62,6	62,7	64,5	67,3	65,5
Oslo/Østlandet	5,9	7,9	9,3	8,1	10,4	9,1	9,7	8,7	8,0	6,5
Nord-Norge/Svalbard	31,9	28,2	25,4	25,4	21,3	24,3	22,5	21,2	19,3	21,0
Trøndelag	4,0	3,3	3,1	3,5	2,6	2,9	3,3	2,9	2,4	2,9
Sørlandet	1,2	1,0	2,0	2,2	1,7	1,1	1,7	2,7	3,0	4,0
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Vestlandets andel av havnebesøkende passasjerer har økt fra 60 prosent i 2006 til 71 prosent i 2013, men gått ned igjen til 68 prosent i 2014 (figur 3.3). Oslos andel har sunket fra 17 prosent i 2006 til litt under 9 prosent, mens Nord-Norges andel av passasjerbesøk har vært relativt stabil de siste årene rundt 15 prosent.



Figur 3 Andel av passasjerer (sum over alle havner) etter landsdel. Prosent.

### 3.3.3 Byhavner og andre havner

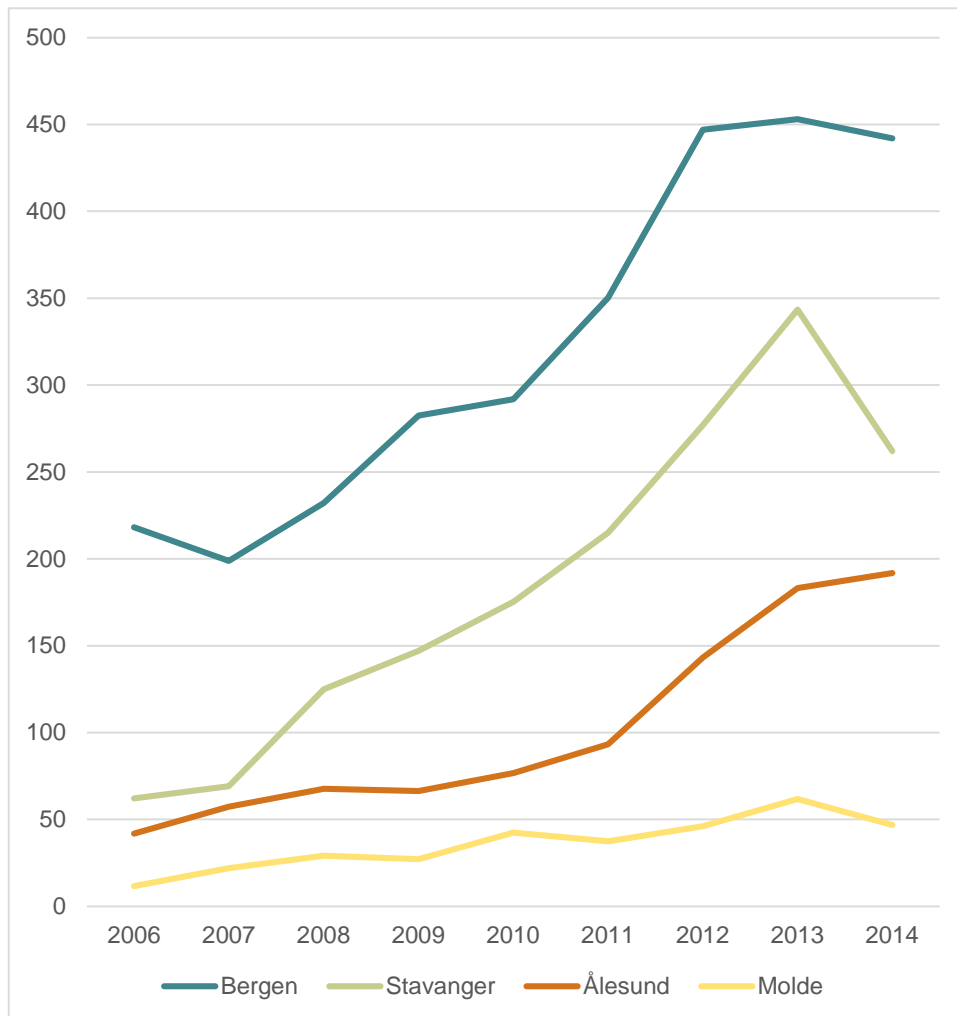
#### Vestlandet

Trafikken på Vestlandet fordeler seg nokså likt mellom byene og havnene utenom byene – ca. 50/50 i 2013 og ellers litt opp og ned omkring 50 prosent mellom 2006 og 2012. Bergen er den dominerende havnen med rundt 450 000 besøkende, mens

<sup>10</sup> Nordkapp er reisemålet for de aller fleste Nord-Norge cruise. Dette krever to-ukers cruise, mens markedsutviklingen i perioden har gått mot ukescruise.

Stavanger vokste klart mest i antall passasjerer fra 2006 til 2013. Også Ålesund begynner å bli en stor cruisehavn, med 192 000 passasjerer i 2013 (figur 4).

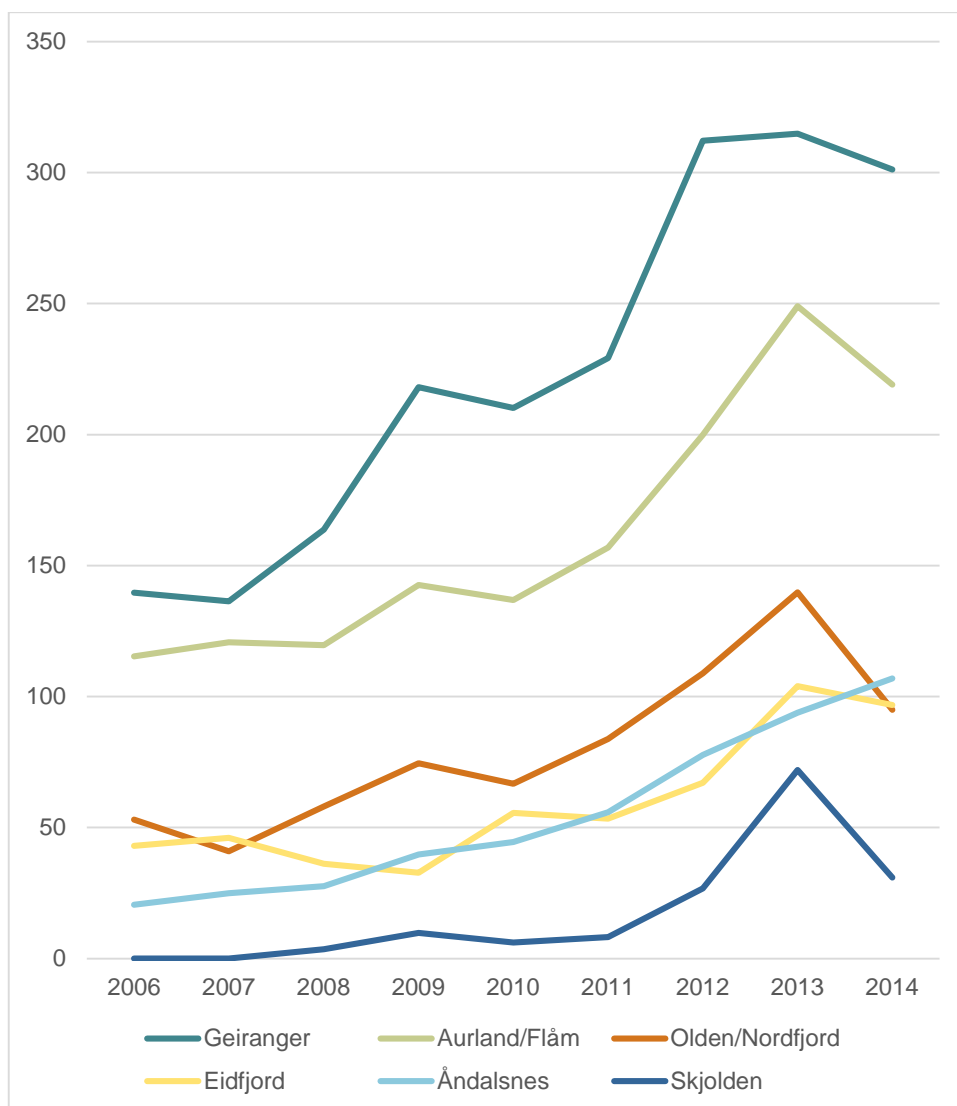
Fra 2012 til 2013 økte Stavanger og Ålesund passasjerantallet mye, mens trafikken i Bergen stagnerte. Fra 2013 til 2014 gikk passasjertallet kraftig ned igjen i Stavanger, mens antallet i Bergen gikk noe ned og antallet i Ålesund noe opp. Samlet gikk passasjertallet i de tre byene pluss Molde ned fra 1041 000 til 943 000.



Figur 4 Utvikling i antall passasjerer for byhavner på Vestlandet 2006-2014. 1000 pax.

Passasjertallet i havnene utenom byene har vist en jevn og rask vekst fram til 2013, bortsett fra en nedgang i 2010 (figur 5). Geiranger er det besøksmålet som trekker flest cruiseturister, men fra 2012 til 2013 stagnerte trafikken i Geiranger, mens den fortsatte å øke ganske raskt i de øvrige havnene. Fra 2013 til 2014 ser det imidlertid ut til at trafikken har stabilisert seg i Geiranger, mens den går kraftig ned i de andre havnene. Unntaket er Åndalsnes, som hadde en stigning også i 2014.

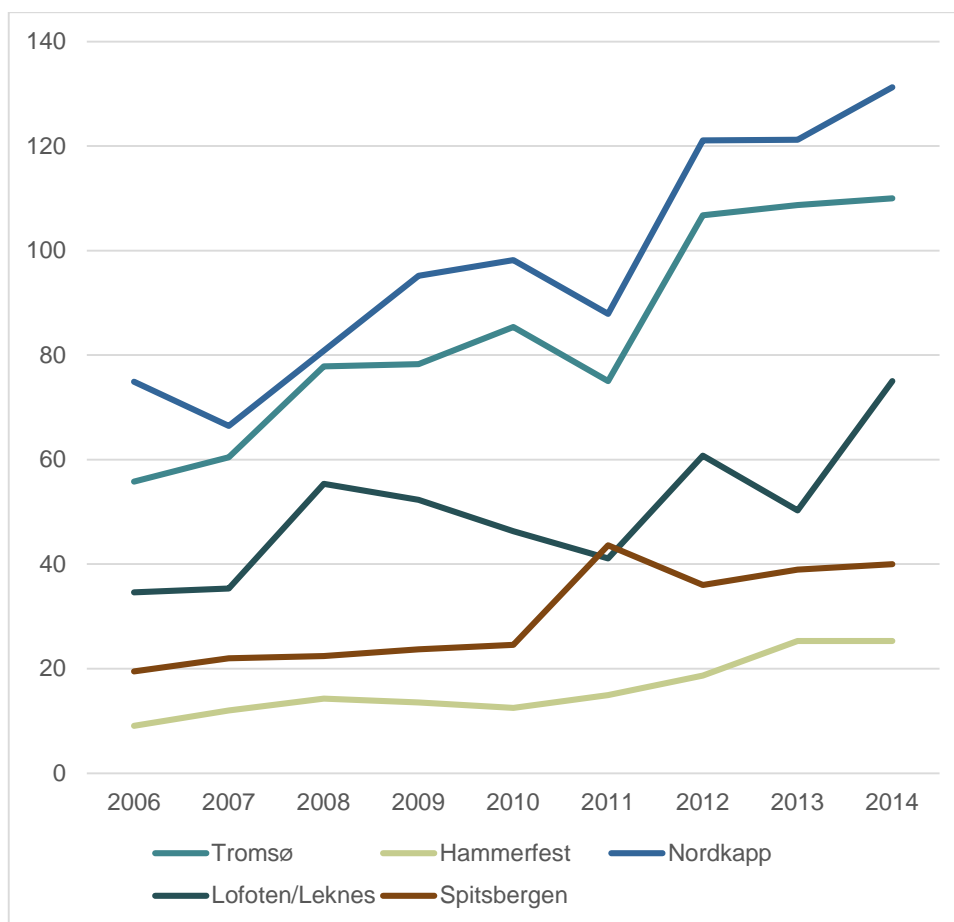
For de seks havnene Geiranger, Flåm, Olden, Åndalsnes, Eidfjord og Skjolden gikk trafikken opp fra 793 000 passasjerer i 2012 til 973 000 passasjerer i 2013, men gikk ned igjen til 793 000 fra 2013 til 2014.



Figur 5 Utvikling i antall passasjerer for distrikthavner på Vestlandet 2006-2014. 1000 pax.

## Nord-Norge

Tromsø er den eneste byhavnen av en viss størrelse i cruisesammenheng i Nord-Norge. Det er en viss trafikk i Hammerfest og i Alta, men lite i byer som Bodø, Narvik og Harstad.



Figur 6 Utvikling i antall passasjerer for havner i Nord-Norge samt på Svalbard 2006-2014. 1000 pax.

Nordkapp og Tromsø har hatt noenlunde parallell utvikling, med nedgang i 2011 og deretter sterk stigning til 2012. Trafikken har fortsatt å øke fram til 2014, men mest på Nordkapp. Leknes har hatt en noe mer ujevn utvikling, med markert vekst i enkelte år, mens Spitsbergen ser ut til å ha stabilisert seg på om lag 40 000 passasjerer.

### Oslo og Kristiansand

Oslo har som cruisehavn hatt en relativt mye svakere utvikling enn f.eks. Vestlandshavnene (figur 7). Etter raskt vekst i perioden 2007-2011, vil man i 2014 være nede på samme nivå som i 2008, ca. 230 000 passasjerer.

Kristiansand er den eneste cruisehavnen av noe størrelse mellom Oslo og Stavanger. Antall passasjerer har vokst jevnt og trutt fra 2010 til 2014.

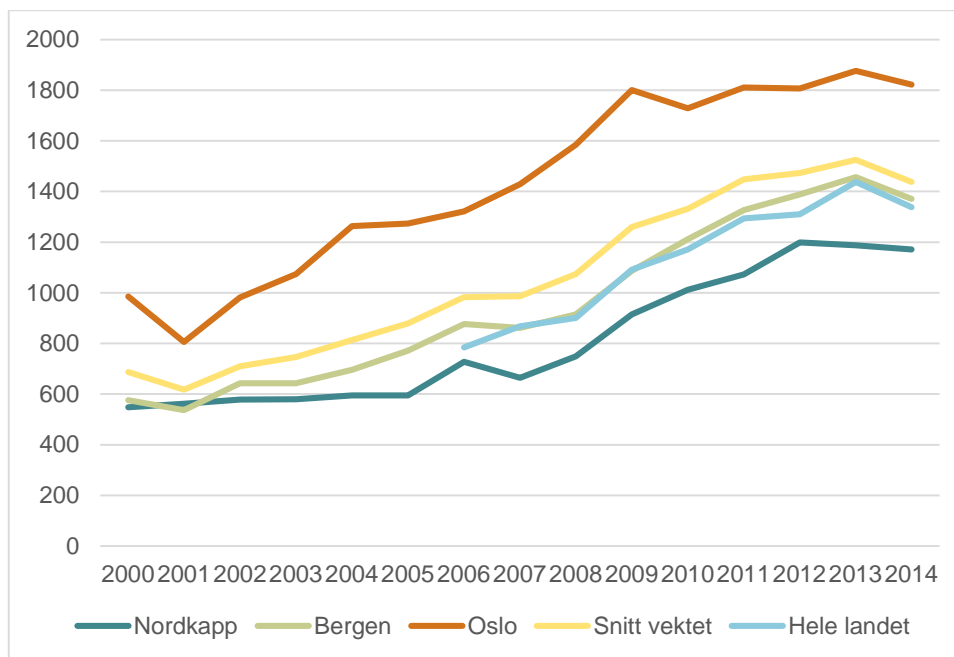




Figur 7 Utvikling i antall passasjerer for Oslo og Kristiansand 2006-2014. 1000 pax.

### 3.4 Cruiseskipenes størrelse øker

Et typisk utviklingstrekk i cruiseferien er at skipene blir stadig større. I gjennomsnitt har skipene vært størst (målt i passasjerkapasitet) i Oslo, her er skipsstørrelsen omtrent fordoblet fra 2000 til 2013 (figur 8). Skipsstørrelsen i Bergen har relativt sett økt mer enn i Oslo, men besøkes av mindre skip enn i Oslo. På Nordkappcruise har skipsstørrelsen blitt omtrent fordoblet fra 2005 til 2013. Oslos høyere gjennomsnittsstørrelse henger dels sammen med at Oslo inngår i baltiske cruise, hvor det anvendes flere store skip enn i fjordcruise og Nordkappcruise. Samtidig har Oslo også høyere gjennomsnitt enn Baltikum, delvis fordi Baltikum har besøk av mange litt mindre skip som kan seile Kielerkanalen framfor å seile rundt Jylland og (eventuelt) innlemme Oslo i seilingsplanen.



Figur 8 Gjennomsnittlig antall passasjerer per anløp. Nordkapp, Bergen, Oslo, samt vektet snitt av disse 2000 – 2014. Hele landet 2006 – 2014.

I figur 8 har vi også lagt inn et veid gjennomsnitt av skipsstørrelsen de tre stedene. Denne linjen viser en utvikling fra om lag 700 passasjerer i 2000 til ca. 1 500 i 2013.

Gjennomsnitt for hele landet (alle anløpte cruisehavner) kan beregnes ut fra Cruise Norway's tall for antall passasjerer og antall anløp fra og med 2006. Gjennomsnittlig antall passasjerer per skip ligger noe lavere enn snittet for Oslo, Bergen og Nordkapp (figur 8).

De største skipene som anløper Oslo i 2014 har plass til om lag 3 600 passasjerer. På vestlandscruise (Bergen, Flåm, Geiranger, Ålesund) hadde de største skipene plass til 3800 passasjerer, mens Nordkapp besøkes i 2014 av skip med opptil 3 000 passasjerer.

Antall passasjerer totalt har gått mye ned i 2014 (9,3 prosent), mens antall passasjerer per anløp har gått ned ca 6 prosent fra 2013 til 2014. Dette kan både skyldes at skipsstørrelsen kan ha gått noe ned, og at belegget om bord i skipene kan ha vært lavere.

### 3.5 Passasjerenes nasjonalitetsfordeling - kildemarkeder

TØI har på grunnlag av anløpsdata fra havnene beregnet nasjonalitetsfordeling fra og med 2000 til og med 2012 (tabell 3.4).

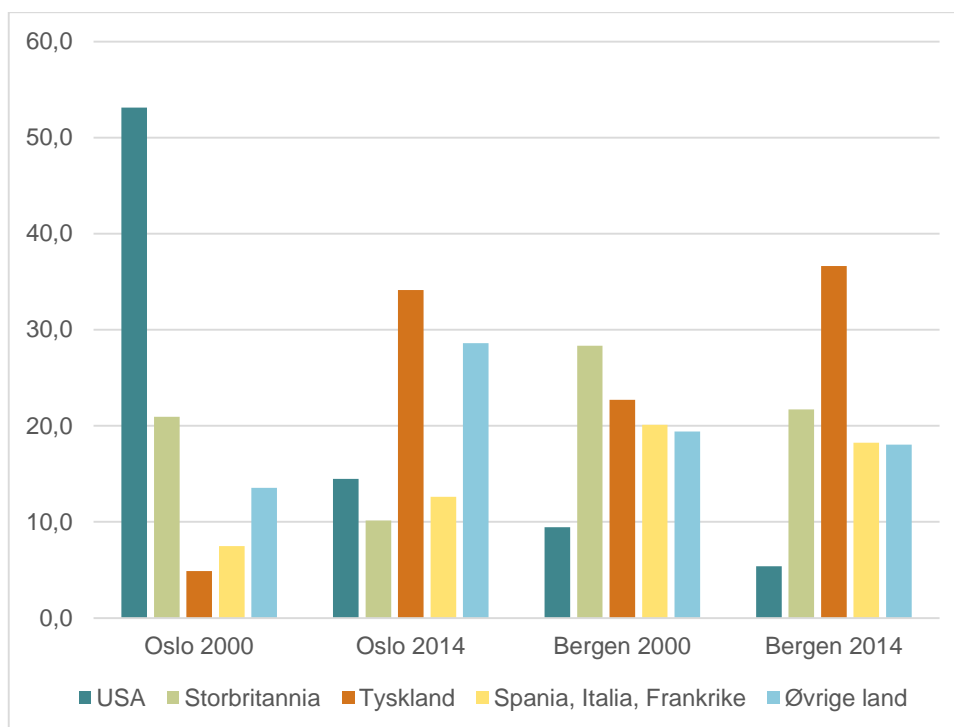
Tabell 3.4 Antall cruiseturister etter bostedsland 2000 – 2012.

Bostedsland	Antall cruiseturister (1000) <sup>11</sup>												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tyskland	28	28	48	55	71	89	96	82	95	116	142	151	164
Storbritannia	51	53	61	75	84	90	97	96	115	118	98	112	154
USA	67	58	43	57	57	61	60	46	45	50	47	46	57
Italia	10	8	17	13	23	20	23	25	25	34	28	29	34
Spania	6	6	9	11	14	14	17	23	28	31	25	27	45
Nederland	0	0	0	0	0	4	4	5	8	14	11	18	22
Frankrike	13	12	9	13	13	8	10	11	11	13	11	15	22
Øvrige land	34	33	24	26	35	38	48	44	54	54	49	59	90
Totalt	208	197	210	250	297	324	355	332	381	430	411	457	588

Selv om nasjonsfordelingene fram til 2006 er basert på besøkende i Oslo og Bergen, gis det en rimelig god beskrivelse av utviklingen mht. hvor cruiseturistene kommer fra, fordi nesten alle cruiseskipene (antatt 90 prosent) var innom minst en av disse havnene..

Tabellen viser at veksten er kommet i det europeiske markedet, mens trafikken fra USA ikke har økt i perioden. Tyskland og Storbritannia er de klart viktigste nasjonene, men det har også vært betydelig vekst fra Frankrike, Spania og Italia. Gruppen «øvrige land» er også dominert av europeere. Trafikk fra potensielt store markeder i Asia og Russland har også økt, men er fortsatt relativt marginal.

<sup>11</sup> "Antall cruiseturister" for årene 2000 -2006 er antall cruisepassasjerer på skip som har besøkt enten Oslo, Bergen eller eventuelt begge disse havner. For årene 2007-2012 betyr antall cruiseturister de som har besøkt én eller flere norske havner.



Figur 9. Markedsandeler utvalgte land for cruiseturister i Bergen og Oslo 2000 og 2014

I figur 9 vises hvordan de viktigste nasjonalitetene fordeler seg i henholdsvis Oslo og Bergen.

I 2000 var sammensetningen av cruiseturistene i Oslo og Bergen temmelig ulik. Amerikanerne utgjorde over 50 prosent i Oslo, men bare ni prosent i Bergen. Tyske cruiseturister utgjorde 23 prosent i Bergen, men bare fem prosent i Oslo.

I Oslo har andelen tyske turister økt fra fem prosent i 2000 til 34 prosent i 2014. Andelen fra Frankrike, Spania og Italia har også økt (fra 7,5 til 12,5 prosent), mens andelen fra andre land har økt fra 13,5 til 28,5 prosent. Andelen briter er blitt halvert, fra 21 til 10 prosent. Mye av økningen i Oslo kommer gjennom stor økning fra andre land, samtidig som antall nasjoner som besøker Oslo på cruise har vokst fra under 100 til 140.

Utviklingen i Bergen har vært mindre dramatisk. Amerikanernes andel har også her gått ned, og utgjorde kun fem prosent i 2014. Britenes andel har også gått ned, fra 28 til 22 prosent, mens tyskerne har økt sin andel fra 23,5 til 36,5 prosent. Andelen turister fra middelhavsområdet og fra «øvrige land» er omtrent uendret (svak nedgang).

## 3.6 Cruiseutviklingen i Europa og globalt

### 3.6.1 Utvikling kildemarkeder

Tilgjengelige tall fra CLIA (Cruise Lines International Association) viser utvikling siden årtusenskiftet i antall cruisepassasjerer etter bostedsregion, og utvikling i cruisetraffikkens omfang målt ved antall gjestedøgn («bed days») i de ulike cruiseområdene.

Antall cruisepassasjerer utgjorde på verdensbasis ca. 21 millioner i 2013. De fleste cruiseturistene (uavhengig av reisemål) kommer fra Nord-Amerika, 55 prosent i 2013. 30 prosent kommer fra Europa og 15 prosent fra øvrige verdensdeler.

Fra 2000 til 2013 har antallet cruisepassasjerer vokst langt mer blant europeere (årlig vekst 9 prosent) enn blant nordamerikanere, som hadde en gjennomsnittlig vekst på 4,2 prosent per år (tabell 3.5). Antallet cruisereisende har for øvrig økt raskest blant bosatte utenfor Europa og Nord-Amerika. Den årlige gjennomsnittlige veksten i antall cruisereisende var på hele 15 prosent i perioden 2008-2013, noe som gir en fordobling fra 1,5 millioner til litt over tre millioner cruisepassasjerer.

Tabell 3.5 Antall cruisepassasjerer globalt etter bostedsregion 2000 – 2013. Millioner passasjerer og årlige vekstrater (prosent).

	Nord-Amerika	Europa	Resten av verden	Totalt	Norge (antall cruiseturister)
2000	6,88	2,07	0,78	9,73	0,20
2003	8,23	2,71	1,08	12,02	0,25
2008	10,29	4,47	1,54	16,30	0,38
2013	11,82	6,40	3,09	21,31	0,68
Årlig vekst 2000 - 2008	5,4	10,2	9,0	6,7	8,5
Årlig vekst 2008 - 2013	2,9	7,5	15,0	5,5	12,0
Årlig vekst 2000 - 2013	4,2	9,0	11,0	6,2	9,8

Kilde : CLIA

I høyre kolonne i tabell 3.5 har vi tatt med antallet cruiseturister i Norge. Veksten her har vært på omtrent 10 prosent årlig fra 2000 til 2013, litt høyere enn veksten i antall cruiseturister bosatt i Europa.

### 3.6.2 Utvikling reisemål

Fordeling av etterspørselen etter hvor reisene foretas er vist i tabell 3.6. De ca. 21 millionene cruiseturister verden over tilbrakte i alt 134,5 millioner overnattinger på cruiseskip, det vil si i underkant av en uke per turist.

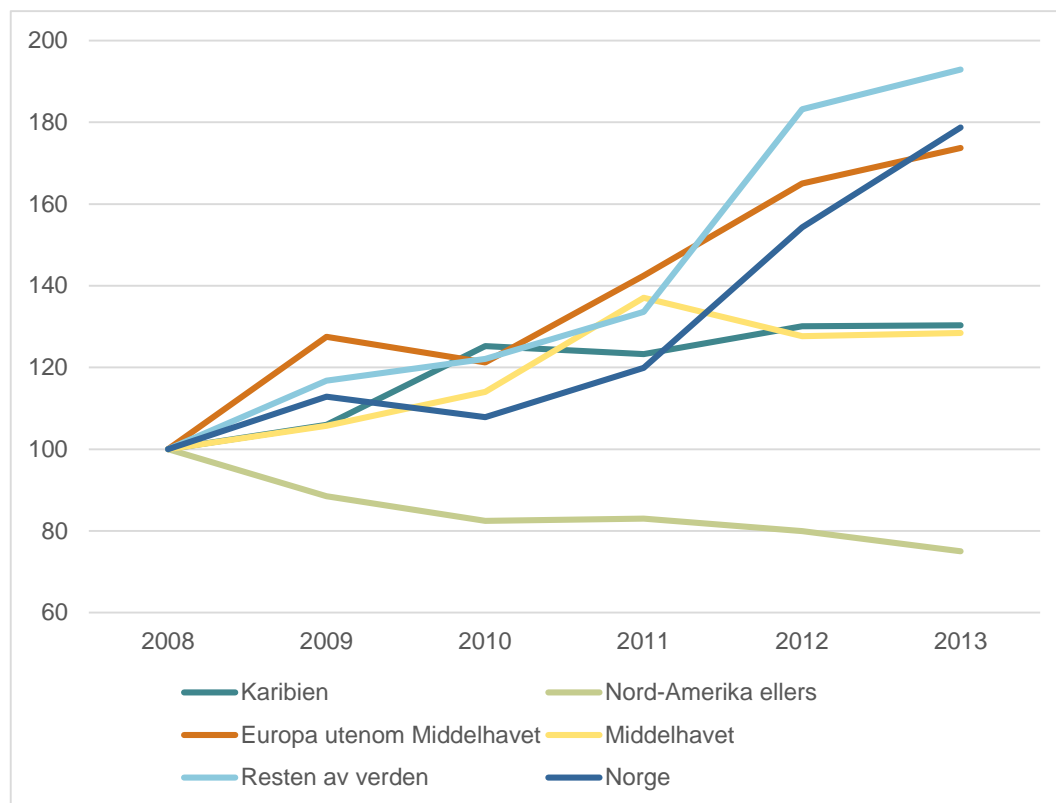
Tabell 3.6 Antall cruiseovernattinger 2003 – 2013, etter reiseområde. Millioner overnattinger og prosentvise andeler. Kilde: CLIA

	Millioner overnattinger			Prosentandel		
	2003	2008	2013	2003	2008	2013
Kariben	35,1	36,9	48,1	48	35	36
Nord-Amerika ellers	14,4	20,0	15,0	20	19	11
Europa utenom Middelhavet	4,5	8,0	13,9	6	8	10
Middelhavet	13,7	27,8	35,7	19	27	27
Resten av verden	5,3	11,3	21,8	7	11	16
Total	73,0	104	134,5	100	100	100

Andelen karibiske cruise sank fra 48 prosent i 2003 til 35 prosent i 2008, men denne andelen holdt seg fram til 2013. Antall overnattinger økte likevel i Karibien med ca. 40 prosent fra 2008 til 2013. I Nord-Europa ble cruisetraffikken tredoblet fra 2003 til 2013, den ble nesten tredoblet i Middelhavet, mens den ble firedoblet i «resten av verden».

I figur 10 er den relative utviklingen i cruisetraffikken vist for perioden 2008 – 2013.

Trafikken i Norge, målt i antall cruiseturister, følger omtrent samme relative utvikling som antallet cruise gjestedøgn i Nord-Europa. Det vil si at utviklingen i baltiske og norske cruise er omtrent den samme målt i prosentvis vekst.



Figur 10. Relativ utvikling i antall cruise gjestedøgn etter region 2008-2013. 2008 = 100.

## 4 Kriterier for valg av anløpshavner

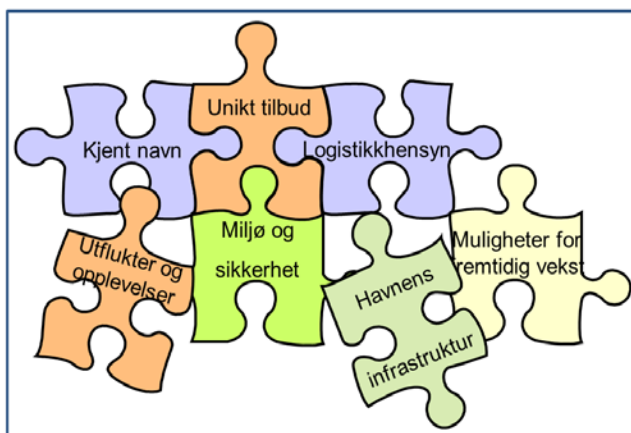
### 4.1 Kriterier ved valg av transitthavn<sup>12</sup>

#### 4.1.1 Innledning

Vanligvis er første steg i en ruteplanlegging for større rederier med flere skip en prosess hvor skipenes plassering (deployment) gjennom året avgjøres. Dette kan være halvannet til to år før cruiset. Prosessen kan være en rundgang med vurdering av momenter som region, hjemmehavn (snuhavn), cruiselengder, aktuelle havner/destinasjoner, kostnadsbildet, sikkerhetsmomenter (safety/security).

Parallelt med (eller i etterkant av) avgjørelsen om skipsplassering innenfor en region, vurderer rederiene hvilke anløpshavner som skal være del av cruisereiseruten (itinerary), som kan være en av flere reiseruter. For havner og destinasjoner som satser på cruise, er det viktig å være kjent med hvilke kriterier som vektlegges av rederiene ved valg av anløpssted.

Kriteriene som påvirker avgjørelsen om anløpshavner kan grovt deles inn i syv hovedfaktorer<sup>13</sup>. Disse er fremstilt i figur 11. Ved vurdering av anløpshavn analyseres i hvilken grad den aktuelle havnen (eller regionen) oppfyller hvert kriterium.



Figur 11 Kriterier ved valg av anløpshavn

For hvert av de syv kriteriene gir vi en kort, generell kommentar. For et konkret reisemål/havn vil det naturligvis være nødvendig å gjennomgå kriteriene i detalj for å kartlegge status, sterke og svake sider ved havnen – normalt planlegge utbedring av de svake sidene (i den grad de ikke er «naturgitte»).

<sup>12</sup> Stopp i en seilingsrute – vanligvis 3 til 8 timer dagtid for utfluktsmulighet. Noen ganger også lengere over natten.

<sup>13</sup> Kilde: Horwath Consulting AS. Basert på et av de kjente rederienes opplegg. De fleste har lignende utvalgsprosedyrer.

## 4.1.2 De syv kriteriene

### Kriterium 1: Kjent navn

Det er i overkant av 40 cruisehavner i Norge og ytterligere kanskje over 30 havner i Baltikum/Nordsjøen som er med i vurderingen for rutene til et skip med plassering (deployment) i Nord-Europa. Det er altså stor konkurranse mellom havnene for å komme med i et cruise på en uke eller 10 dager

Når et rederi i programmet presenterer 5-8 reisemål for et cruise, er det ønskelig at alle eller de fleste av disse er kjent og representerer noe positivt ("..oi, der skulle jeg gjerne ha vært"), som bidrar til at turen selges.

Kjent navn er en utfordring for alle norske destinasjoner – selv for Oslo og Bergen. Også kunnskapen om landet Norge er begrenset i store deler av verden. Likevel er Norge med sin lange kystlinje og mange aktive cruisehavner, relativt godt kjent blant de fleste utenlandske rederiene.

For de fleste vil det derfor være nødvendig å spille på det de måtte ha som kan knyttes til kjente navnebegrep, eksempelvis «fjord» eller reisemål «North Cape» (eks Nordkapp for cruise til Honningsvåg og utnytte nabobeligheten til Europas nordligste punkt).

### Kriterium 2: Unikt tilbud

Med et lite kjent destinasjonsnavn er det ønskelig å ha et unikt opplevelsestilbud i forhold til konkurrentene. Et tydelig USP ("*unique selling point*") vil bidra til å gjøre destinasjonen attraktiv og gi et fortrinn ved ruteplanlegging. Flåm med Flåmsbana<sup>14</sup> - er i stor grad slik sett unikt og sammen med beliggenhet i spektakulær «fjord» et stort reisemål.

### Kriterium 3: Bredt tilbud av opplevels- og utfluktsmuligheter

De fleste havner har verken kjente navn eller unike tilbud (i hvert fall ikke, hvis det ikke er snakk om smale markedssegmenter). Derfor er et bredt tilbud, helst også «ekte» og forskjellig fra konkurrerende havner, nødvendig for de fleste for å lykkes.

I reiselivssammenheng er det fire opplevelsesområder å ta hensyn til: Natur, kultur, fornøyer og shopping. Det vil være natur- og kulturopplevelser som er de mest naturlige satsingsområder. Fornøyer vil sannsynligvis være vanskelig å få til annet enn i forbindelse/som ledd i kulturopplevelsen («edutainment»).

En annen dimensjon i dette er graden av deltakelse i aktiviteter. Det er en klar trend mot større aktivitetsgrad. Større bredde i cruisemarkedet - flere segmenter, yngre cruiseturister og "repeaters"<sup>15</sup>, gjør det viktigere med et variert opplevelsestilbud – gjerne også med aktivitetspreget innhold.

Ulike skip kan kreve ulike tilbud for et vellykket besøk. Tid på anløpsstedet har også betydning for tilrettelegging av utfluktstilbudet.

Store skip gir større mulighet for tilbydere. Der finnes sannsynligvis interesserte til selv smale, men uvanlige tematiserte opplevelser. Slik kan mange lokale aktivitetstilbydere få glede av cruiseanløp.

---

<sup>14</sup> Cruiseturistene utgjør imidlertid ikke mer enn en knapp tredjedel av passasjergrunnlaget (selv om mange mediaoppslag siste året gir inntrykk av noe annet).

<sup>15</sup> Gjenkjøpere



I motsatt retning trekker at kanskje 90 prosent ikke har vært i Norge eller på stedet før og derfor vil prioritere de mest kjente attraksjonene (for eksempel Holmenkollen, Vikingskipmuseet, Flåmsbanen, Fløibanen).

#### **Kriterium 4: Miljø og sikkerhet**

Rederiene ønsker at havnen og destinasjonen for øvrig skal oppleves som vennlig, sikker og ren. På engelsk skiller det ofte på ”*security*” (sikkerhet) og ”*safety*” (trygghet). Vanligvis oppleves Norge og norske destinasjoner som sikre og trygge. Tenderanløp<sup>16</sup> oppleves oftest som mindre sikre (og dermed mindre attraktive) enn anløp hvor skipet ligger til kai.

Sikkerhet forblir et viktig område, og det finnes spesielle sikkerhetsregler for tilgjengelighet for utenforstående til cruiseskipet ved kai<sup>17</sup>.

Miljø og sikkerhet er forhold den enkelte havn må legge til rette for med basis i tilgjengelig eller planlagt infrastruktur i havnen.

Miljø er blitt stadig viktigere og en rekke forhold kan bli vurdert (eks landstrøm, søppel/søppelsortering, levering grå/sort vann etc.). Noen havner (eks. Oslo) rabatterer havneavgiften basert på skipets miljøstandard (etter klassifisering i Environmental Ship Index).

#### **Kriterium 5: Havnens infrastruktur**

Rederiene er opptatt av effektiv passasjerhåndtering ved av- og ombordstigning. Dette er naturligvis vesentlig mer effektivt ved en dypvannskai og foldekai, enn ved ankring og ilandføring ved tenderbåter.

En kailøsning er attraktivt for både rederi og destinasjon:

- Flere går i land (større forbruk, bedre opplevelser)
- Lengre tid i land (flere på utflukt/ lengre utflukter, større forbruk)

Erfaringsmessig fører kaitilbud til vesentlig flere anløp. I dag vil det være nærmest umulig å innarbeide seg som cruisehavn uten å kunne tilby en tilfredsstillende kai.

Videre vil forhold på landsiden telle (eks., cruiseinformasjon, ISPS-gjerder/kontrollmuligheter, turistinformasjon, parkeringsarealer/tilgjengelighet for busser, gangavstand til sentrum osv.).

#### **Kriterium 6: Muligheter for fremtidig vekst**

Planlegging for vekst er nødvendig for de fleste som satser på cruise. Rederier planlegger på lang sikt og ønsker å innarbeide nye havner i reiseruten over flere år. Dette innebærer at det bør være ekspansjonsmuligheter i både størrelse og kapasitet, særlig for havner som man gjerne vil inkludere (eks. Bergen for fjordcruise. Slik sett kan Bergens kapasitet berøre andre destinasjoner).

#### **Kriterium 7: Logistikk og økonomihensyn**

Selv om havnen tilfredsstillende kriteriene 1-6 ovenfor, er det likevel ikke sikkert at man anses som aktuell anløpshavn for de ulike cruisene. Ytterligere forhold både innen logistikk og økonomi må også være på plass:

Destinasjonen må passe inn i seilingsprogrammet. I denne sammenheng tas hensyn til mest mulig effektiv ruteplanlegging for at hele rundturen skal ”gå opp” på en

---

<sup>16</sup> Ankring og ilandsetting med båt.

<sup>17</sup> De såkalte IMO-reglene (ISPS) ble iverksatt 1/7-2004

økonomisk forsvarlig måte. Rederier er opptatt av å finne mest mulig kostnadseffektive løsninger.

Med dyrere drivstoff, ECA-regler og endringer i passasjerforbruk har økonomiske vurderinger kommet sterkere inn ved beslutning om anløpssteder. Grovt forklart – bare på noen år har rederiene gått fra å bruke passasjer tilfredshet (og kart + knappenåler med plasthode) og planleggerens kompetanse, til å benytte avanserte regnemodeller der mange parametere gir grunnlag for vurderingene.

Noen av cruisene seiler som spesielle temacruise, hvor rederiet vil se etter destinasjoner som passer til akkurat dette temaet. Dette vil naturligvis påvirke valg av destinasjoner.

### 4.1.3 Generelt om cruisekai og alternative løsninger

Foldekai, en type flytebrygge utviklet i Norge, SeaWalk, er kommet på markedet de aller siste år. Denne typen er installert i Geiranger og Skjolden. Her ligger skipet på sjøen med forankring i bøye og SeaWalk, mens foldekaia fører til land. Passasjerene spaserer på foldekaia til forankringspunktet i land. Når kaia ikke er i bruk, kan den ligge sammenfoldet langs land (ev. åpen for publikum til fiske etc.).

I Lakselv (fra 2015) skal en modifisert utgave benyttes, fordi som snuhavn kreves håndtering av flere tusen kolli bagasje. Dette er løst med en bredere kai med «spor» i midten til ATV med bagasjetilhengere.

Normalt stilles krav til kai for at skip vil anløpe en destinasjon, men det finnes unntak. Geiranger har vært en av Norges største cruisehavner uten kai. Det pussige nå er at i andre driftsår har kun ca. 40 prosent av skipene valgt foldekai. Det sies at dette skyldes kostnaden med anløp kai vs. tendring (altså ikke at de ikke stoler på foldekailøsningen).

Tendring er mindre gunstig for destinasjonen, både fordi færre går i land og fordi tendring tar tid og gir mindre tid i land. Dette fører til at besøket gir mindre økonomisk effekt enn med kai.

Olden har kai, men har hatt behov for tendring også på grunn av mange parallelle anløp. Utover Geiranger og Olden foretas tendring i svært liten målestokk.

## 4.2 Kriterier snuhavn

Det er to hovedtyper snuhavn anløp;

- «Home port», hvor skipet starter og returnerer til samme havn for å bytte passasjerer (gjør en rundreise). Da er vanligvis et lokalt/regionalt kildemarked viktig (stort marked nær snuhavnen) eller spesielt gode flyforbindelser til destinasjonen.
- Den andre typen kalles «open jaw» - her starter skipet i en havn og ender i en annen der de bytter passasjerer<sup>18</sup>. Dette betyr vanligvis at passasjerene minst må fly enten til eller fra start/endedestinasjonen (mer om dette i avsnitt 4.3 nedenfor).

---

<sup>18</sup> Pullmantours til Lakselv i 2015 er eksempel på begge disse varianter.

I tillegg har noen rederier på rundturer begynt med «part turnaround». Dvs. at skipet bytter et mindre antall passasjerer i flere havner enn «home port». Dette gir muligheter til effektivt å utnytte mindre kildemarkeder.

For snuanløp kommer andre vurderinger inn i tillegg til transittpunktene. For snuhavnbesøk i stor målestokk er det to primære krav

- Stort regionalt kildemarked
- Flyplass med stort internasjonalt rutenett

Snuhavnanløp stiller også en del andre krav, primært knyttet til logistikk og service:

- Terminal for håndtering av inn/utsjekk, tollklaring, bagasjehåndtering etc. Helst bør denne være permanent, men teltløsninger benyttes også
- Stor busskapasitet for transport flyplass-havn
- Overnattingskapasitet og serveringstilbud
- Godt tilbud attraksjoner/aktiviteter
- Flyplass som kan ta ned de største (wide body) flyene.

## 4.3 Utvikling og potensiale snuhavner

### 4.3.1 Dagens situasjon i Norge

Snuhavnanløp har ikke vært så vanlig i Norge så langt. Oslo har hatt opptil 11 anløp i sesongen med bytte av passasjerer av store skip. Dette har vært RCCLs satsing på Skandinavia som kildemarked fra 2007.

I tillegg har Trondheim hatt Pullmantours snuanløp basert på charter fra Spania i 2013 og 14. Ellers har det vært noen spredte anløp i Bergen, samt i Tromsø for ekspedisjonsskip til Svalbard. Videre har det vært noen såkalte part turnaround (bytte av et mindre antall passasjerer, gjerne 2-400).

I 2014 var det snuhavnaløp i Oslo for kun et stort skip og to små skip, samt ett part turnaround-anløp.

### 4.3.2 Potensiale og utvikling

Den eneste byen i Norge som tilfredsstiller kravene om både svært gode ruteflyforbindelser og et nært kildemarked per i dag er Oslo.

Det vil naturligvis være mulig for andre steder med flyplass med lang nok rullebane<sup>19</sup> å kunne håndtere snuanløp basert på charterfly. Det er imidlertid grunn til å tro at omfanget av dette vil være begrenset. Det er heller ikke like økonomisk interessant, fordi en charterpassasjer gis liten tid til forbruk til/fra skip.

Derimot vil passasjerer som kommer med rutefly på egen hånd kunne bruke feriedager i Norge før/etter cruiset.

Det er grunn til å tro at Oslo har et betydelig potensiale. Stockholm har satset på snumarkedet og har i senere år ligget på rundt 40 snuanløp.<sup>20</sup> Oslo har nesten dobbelt så stort kildemarked i Norge som Stockholm i Sverige. Gardermoen har flere

<sup>19</sup> Sola, Flesland, Værnes, Bodø, Evenes, Lakselv

<sup>20</sup> I 2015 forventes 52 snuanløp med 150' pax. Stockholm regner at pax som snur legger igjen SEK 3000 (mot SEK 900 for transitanløp).

flyruter og passasjerer enn Arlanda. Hinder for å oppnå mange snuanløp i Oslo er markedsføringsressurser og avgiftssituasjonen for å seile inn/ut Oslofjorden.

For Lakselvsatsingen (2015) kommer et annet forhold også inn i bildet. Cruise fra de store kildemarkedene tar ca. en uke hver vei til Nordkapp som er det viktige reisemålet. 80 prosent av cruisemarkedet er ukescruise. Ved å bytte passasjer i Lakselv kommer Pullmantours inn i ukescruisemarkedet med Nordkappcruise. Slike charterbaserte snuhavnopplegg i Nord-Norge (Lakselv, Bodø, Evenes) vil kunne åpne for et nytt betydelig marked – *ukescruise* (til midnattssol) – med anløpsvirkninger langs hele kysten til Oslo.

## 5 utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken

### 5.1 Innledning

Med rammevilkår for cruisenæringen mener vi i denne sammenheng i hovedsak forhold knyttet til

- Offentlige brukeravgifter og andre avgifter
- Miljørelaterte rammebetingelser
- Muligheter og begrensninger knyttet til infrastruktur
- Markedsføring, tilrettelegging av tilbud

Med utfordringer mener vi her egenskaper ved disse rammevilkårene som kan påvirke konkurransen mellom cruisetraffikk i Norge og cruisetraffikk i andre områder, og/eller påvirke konkurransevilkårene mellom cruise og landbasert turisme i Norge.

Vi ser i denne sammenheng bort fra internasjonalt funderte økonomiske rammevilkår for internasjonal sjøfart (frihandel, lønns- og arbeidsvilkår). Disse påvirker åpenbart konkurranseforholdet mellom cruise og landbasert turisme, men anses ikke som relevante å drøfte i dette prosjektet.

### 5.2 Avgifter i Norge

#### 5.2.1 Samlede avgifter

I henhold til rapporten<sup>21</sup> «Oversikt over offentlige avgifter, vederlag og gebyrer generert av cruiseanløp til Norge i 2013», betalte cruiseskipene i alt 286 millioner kroner i 2013. Dette innebærer ca. kr 400 per cruiseturist til Norge i 2013, og om lag 600 000 kr per cruise til Norge, basert på gjennomsnittlig antall cruisepassasjerer per skip i 2013.

Tabell 5.1 Beregnede avgifter betalt av cruiseskip med anløp i Norge 2013

Type kostnad	Millioner NOK
Avgifter og vederlag norske havner	142
Avgifter Kystverket (lostjeneste, sikkerhetsavgifter)	119
Avgifter NOx-fondet	25
SUM	286

Kilde: Amland Reiselivsutvikling

<sup>21</sup> Laget av Amland Reiselivsutvikling for Innovasjon Norge, Cruise Norway og Cruise Europe (utgitt september 2014).

## 5.2.2 Havneavgifter

Havneavgiftene omfatter anløpsavgift, kaivederlag, sikkerhetsgebyr (ISPS) og kjøp av tjenester i havnene, og utgjør om lag halvparten av de totale avgiftene (142 millioner kroner). Dette er avgifter som i prinsippet skal dekke havnenes kostnader, det vil si avgifter etter selvkostprinsippet. Avgiftene er sannsynligvis høyere<sup>22</sup> enn i for eksempel baltiske land og middelhavsland, ut fra det generelle kostnadsnivået i Norge.

Avgiftene til havneselskapet vil naturlig variere noe fra havn til havn. Dette kan etter vår vurdering likevel ikke betraktes som en alvorlig vridning i konkurransevilkår.

## 5.2.3 Avgifter til Kystverket

Avgiftene til Kystverket består i hovedsak av losingsavgift (71 millioner kroner), losberedskapsavgift (40 millioner kroner), samt avgift for bruk av sikkerhetssentralene i Oslofjorden, Grenland, Rogaland og Hordaland. Beregningene fra Amland Reiselivsutvikling anslår at cruiseskip til Oslo betalte 4,9 millioner kroner i 2013 og cruiseskip til Stavanger 3,4 millioner kroner.

Losingsavgiften betales når det nyttes statslos og påløper ut fra skipsstørrelse og tids med los om bord. Losberedskapsavgiftene betales derimot kun etter skipsstørrelse og er uavhengig av antall havner som anløpes i Norge.

Denne avgiftsstrukturen innebærer at skip med kun ett anløp i Norge (f. eks. baltiske cruise med anløp Oslo) betaler mer per anløp enn skip på for eksempel Vestlandscruise.

## 5.2.4 Nox-avgifter

Cruiseskip betaler avgift per kilo utslipp i norsk farvann, det vil si forutsatt minst to anløp i Norge. Ved kun ett anløp betales ikke avgift. Medlemmer i det såkalte Nox-fondet (som de fleste cruiserederier er) betaler en rabattert avgift til NOx-fondet på ca. 4 kr per kilo utslipp. Til sammen utgjorde dette ca. 25 millioner kroner i 2013.

## 5.2.5 Miljørabatter i avgifter (ESI)

Environmental Ship Index (ESI) er et relativt nytt register i regi av International Maritime Organisation (IMO). De har laget en 100 pkts skala for miljøvennlighet skip basert på utslipp, bl.a. mengden av SO<sub>x</sub> (svoveloksid) og NO<sub>x</sub>(nitrogenoksid). I et høringsnotat<sup>23</sup> fra Kystverket for 2015 avgifter foreslår de 50 prosent rabatt på losberedskapsavgiften for skip med ESI over 50.

De skriver at skip som seiler kun på LNG (flytende naturgass) antas å havne på ESI-skala 90, og at de har estimert at 9 cruiseskip vil falle inn under ordningen i 2015.

I og med at ESI er basert på SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub> reduksjon, skulle en anta at alle cruiseskip etter ECA-reglene<sup>24</sup>, som nettopp gjelder disse utslipp, og har installert scrubber eller seiler med MGO (maritime gas oil) med 0,1 prosent svovelinnhold skulle nå ESI 50 og få rabatt på denne avgiften. Dette vil være viktig for havner med lang innseiling,

<sup>22</sup> Det er ikke foretatt noen innhenting av havnekostnadsdata fra andre land i dette prosjektet

<sup>23</sup> Høringsfrist 11/12-14.

<sup>24</sup> Se avsnitt 5.3

der denne avgiften betyr mye (som Oslo), forutsatt at dette blir en langsiktig og forutsigbar ordning.

Oslo Havn (OH)<sup>25</sup> og Kristiansand Havn har allerede innført en lignende ordning for kaiavgiften fra 2014, men det er foreløpig få skip med ESI-registrering

### 5.3 Miljøkrav – Emission Controlled Area

Som for andre kjøretøy med forbrenningsmotorer slipper cruiseskip ut

- CO<sub>2</sub> som er alvorlig som kilde til global oppvarming og
- NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> og partikler som kan skade omgivelsene lokalt

Det er gjort målinger i Norge og i havner med vesentlig flere anløp enn her, uten at faregrenser er nådd for utslipp fra cruiseskip. Av og til er utslipp synlig ved spesielle værforhold («varmelokk»), eller når skipet skifter fra hovedmotor til kald hjelpemotor (eller omvendt).

Når det gjelder utslipp til luft har krav til øvre grense for svovelinnhold i drivstoff (MGO) gradvis blitt redusert fra 1,5 prosent, til 0,1 prosent (2015) i forbindelse med ECA-regler (Emission Controlled Area). Dette gjelder for blant annet norskekysten sør for 62. breddegrad<sup>26</sup> (se kartet nedenfor).



Figur 12 Emission Control Area

ECA-kravene har vært kjent en stund, men rederiene har – antakelig av konkurransehensyn – vært tilbakeholdende med informasjon om hva de vil gjøre. Å seile fortsatt med tungolje er ikke noe reelt alternativ pga. høy avgift. Aktuelle tilpasninger kan være

<sup>25</sup> I Oslo: ESI 25-50 = 20 prosent rabatt, ESI 50+ = 40 prosent rabatt.

<sup>26</sup> Det vil si til Stad. Regelen skal gjelde for farvann nord for 62. breddegrad fra 2020

- Skifte til MGO med lavt svovelinnhold (ukjent ny, høyere pris pga. raffinerekapasitet). Ikke mange ser ut til å velge dette.
- Skifte til drift med LNG (flytende naturgass, som de nye Fjord Line-skipene) eller Metanol (ikke særlig tilgjengelig). Krever betydelig ombygging og stor plass, mest aktuelt for nybygg<sup>27</sup>.
- Installere rensaneanlegg («Scrubber» - ofte mulig i skorstein)<sup>28</sup>. Krever ombygging og skipet må midlertidig ut av drift. Skip er som regel booket opp for 1,5 til 2 år frem i tid. Det ser ut til at dette blir den vanligste løsningen.

Den geografiske avgrensningen som er gjort, innebærer en konkurransemessig ulempe for havner innenfor de markerte områdene fra den engelske kanal til Stad, samt i Baltikum, det vil si blant annet Nordsjøen og Østersjøen og Skagerak. Middelhavet er ikke underlagt samme restriksjoner.

Alternative tilpasninger kan være omlegging av cruiseturer, for eksempel flytte skip ut av ECA til f.eks. Middelhavet (største cruisemål i Europa) eller Asia (Kina og andre land betydelige vekstmarkeder). Man kan også unngå ECA foreløpig ved å seile vest for Skottland og starte cruise i Norge nord for Stad, for eksempel i Ålesund.

Noen ser ut til å gjøre slike tilpasninger, i hvert fall midlertidig.

ECA-reglene betyr også at deler av grunnlaget for å kreve at skipene benytter landstrøm<sup>29</sup> kan bli borte. For kai i eller nær boområder vil det stadig være aktuelt med hensyn til støy (det ser ut til at over-natten anløp blir stadig vanligere).

## 5.4 Infrastruktur

### 5.4.1 Kaier som begrensning

Norge har en svært lang og variert kystlinje. I dag er det ca. 40 steder som mottar cruiseanløp. Der er sikkert god plass til ytterligere 40 om behovet skulle komme, men tilstrekkelig og riktig kaikapasitet er en utfordring i flere havner.

#### Mange anløp samtidig

De fleste cruise er ukescruise som starter i weekender. Havner med ett døgn seilingsavstand fra de store hjemmehavnene på kontinentet eller i England (f. eks. Oslo og Stavanger), vil ha mange anløp rundt helgene og færre i midtuke.

Enkelte av de viktigste havnene har en nokså komprimert hovedsesong, for eksempel Nordkapp, Geiranger, Flåm, med begrensninger i antall skip som kan tas imot per dag.

Det foregår betydelige strukturelle endringer for sesong og seilingsmønster. August er feriemåneden i Europa og stadig måneden med flest besøk, men samtidig er cruisesesongen i løpet av 10 siste år strukket betydelig. For mange er det kanskje bare et par måneder som ikke har cruiseanløp. Vintercruise til Nord-Norge er i vekst. Det å ligge over natten (særlig i større byer) er blitt vanlig og påvirker behovet for

---

<sup>27</sup> AIDAs nyeste under bygging får både mulighet til LNG og MGO

<sup>28</sup> Eksosrøyken sprøytes med sjøvann i flere trinn. Svovel, partikler og olje skilles ut før rensed vann går tilbake på sjøen og avfallet tømmes på sludgetank og tas med til land.

<sup>29</sup> Relativt kostbare investeringer for havnen – fordrer svært mange anløp.



kaiplass. Et annet forhold er at skipene seiler saktere for å spare drivstoff, det vil si at man i løpet av et cruise kan ha kortere samlet seilingsdistanse og færre anløp.

### Tendring

Det er stadig noen av de viktigste anløpshavnene der det delvis tendres, for eksempel Geiranger, Flåm, Olden, Nordkapp. Ulempen med tendring er mindre økonomiske effekter, fordi færre går i land (ubekvemt), og de har mindre tid til disposisjon (tendring tar tid).

### Havner med spesielt store utfordringer

Per 2014 er bildet at 17 steder i Norge har over 30 anløp årlig og kun 8 har over 100 anløp. Tre av disse er spesielt interessante i kapasitetssammenheng

- Oslo som hovedstad, største by, potensiale for snuhavnanløp og ofte eneste norske anløpssted for baltiske cruise
- Bergen som *byen* i fjordområdet, Vestlandets hovedstad og største cruisehavn i Norge
- Nordkapp som Europas nordligste punkt (særlig viktig for sør-europeere) og midnattssol som viktig opplevelse.

Disse tre har alle en spesiell rolle i den forstand at, hvis ikke det er ledig kaiplass her, kan det i verste fall bety at skipet med deployment i Nord-Europa dropper cruiset til Norge.

Fjordbyutbyggingen har gjort at *Oslo* har færre kaier enn det prognosene<sup>30</sup> tilsier. Kritisk nå er at også Filipstad sannsynligvis mistes til Fjordbyutbygging. Det er av stor betydning for opplevelsen av Oslo (og de andre byene) at kaiplassene er sentrumsnære.

Bygging/løsning av cruiseterminal for snuhavnanløp er heller ikke vedtatt. Manglende utnyttelse av snuhavnpotensialet kan gi negative konsekvenser ikke bare for Oslo, men for havner langs hele kysten til Nordkapp. Kildemarkedets størrelse og god flytilgjengelighet gjennom mange direkte ruter til Gardermoen tilsier muligheter for å nå 40 slike anløp i løpet av få år<sup>31</sup>.

*Bergen* har syv kaier av ulik størrelse tilgjengelig og har ofte syv parallelle anløp. Bergen har vært et «must» for cruise til fjordene og Nordkapp. Utviklingen i antall anløp i andre byer tyder på at dette ikke er like absolutt lenger, noe som kan ha sammenheng med kapasitet. Det kan for øvrig også være at for rederier med stor andel gjenkjøpsspassasjerer (eksempelvis Fred. Olsen), kan Stavanger og Ålesund inngå som byalternativer.

*Nordkapp/Honningsvåg* har lenge ligget på rundt 100 anløp med passasjervekst gjennom større skip. Stagnasjon i anløp har sammenheng med at en seiling til Nordkapp krever to uker fra hjemmehavnene i Europa, mens det er ukescruise som er vekstmarkedet (ca. 80 prosent andel i dag). Dette vil kunne forandre seg med snuhavn(er) i nord. For eksempel kan bytte av passasjerer i Lakselv (ny cruisekai i 2015 og 10 minutter fra flyplassen) åpne opp for ukescruise, noe som åpner for nye markedsmuligheter for alle havnene langs norskekysten.

<sup>30</sup> Saksfremlegg «Nye kaier for cruise i Oslo» 3/7-14, vedlegg 3 «Cruiseanløp i Oslo – Prognose mot 2030» 24/3-14, OH, PBE, VO (for Byrådets bestilling til PBE 23/5-08 om «tilrettelegging for tilstrekkelig kaiplass og snuhavnfunksjoner for cruiseskipene som ønsker å anløpe Oslo».

<sup>31</sup> Stockholm med mindre kildemarked og færre flyruter har over 40 snuhavnanløp.

## 5.5 Markedsbearbeiding/tilrettelegging

### 5.5.1 Cruise i norsk reiselivsstrategi

I regjeringens reiselivsstrategi «Destinasjon Norge» fra 2012 omtales cruise i sammenheng med et tiltak i form av et cruiseprosjekt (i regi av Innovasjon Norge) som gjennomføres over minimum tre år fra og med 2012.

Prosjektet skal ikke fokusere på direkte salgsutløsende aktiviteter, det som prioriteres i strategien er utvikling av opplevelsestilbudet i land, bærekraftig utvikling, flere snuhavner, norsk mat og felles digitalt baserte markedsføringstiltak med rederiene.

Selv om cruiseturismen har sitt eget prosjekt i Innovasjon Norge, brukes det relativt lite offentlige midler på tiltak for felles markedsføring av Norge og norske havner som cruisemål. Et unntak i så måte er Cruise Norway, som stort sett får sine markedsføringsmidler fra havner og destinasjonsselskaper som er medlemmer i organisasjonen.

I avsnitt 2.2 foran har vi omtalt «Cruisekartet». Cruise er en del av norsk reiseliv, men bør betraktes og opereres som et eget fagområde. De er derfor en risiko både for at cruisefeltet ikke har nok forståelse eller får tilført ressurser for å kunne utvikle området. Dette punktet er kommet i skyggen av en markedsmessig betydelig vekst det siste 10-året. I et prognosearbeid er oppgaven her å vurdere om i hvilken grad norsk *markedsføring* av cruise vil bringe resultater videre.

Det er derfor nødvendig å ta en rask titt på denne markedsføringen.

### 5.5.2 Markedsføring

I moderne markedsføringsteori er det vanlig å del markedsføringsarbeidet i fire felt: **Markedsbearbeiding**, **Produktutvikling**, **Intern Markedsføring** og **Forvaltningsføring**.

#### **Produktutvikling og intern markedsføring**

Utvikling av opplevelsestilbud i land er sentralt i offentlig engasjement i cruise. Innovasjon Norges p.t. pålagte rolle nærmest begrenset til områdene *produktutvikling og internmarkedsføring* (kompetanse blant de norske aktørene), selv om det naturligvis ikke er lett å holde helt klare grenser mellom disse arbeidsområdene.

Opplevelsestilbudenes betydning for cruiseanløp er for øvrig også behandlet i denne rapportens kapittel 4 «Kriterier for valg av anløpshavner».

#### **Markedsbearbeiding**

Markedsføringsselskapet Cruise Norway AS (CN) ble stiftet som et rendyrket selskap for *markedsbearbeiding* på vegne av eierne (havner, destinasjonsselskaper, agenter og noen andre interessenter). Slik er det i stor grad fortsatt, selv om virksomheten etter hvert i større grad omfatter arbeid med rammebetingelser, statistikk og medieaktiviteter. Ressursene er imidlertid relativt begrensede (1,5 årsverk ansatt). Aksjeeierstrukturen vanskeliggjør en større offentlig satsing gjennom CN.

#### **Forvaltningsføring**

Forvaltningsføringen omfatter aktiviteter med formål å bedre rammebetingelsene for cruisenæringen i Norge («markedsføring mot forvaltningen»). CN har i liten grad ivarettatt dette formålet. NHO Reiseliv har heller ikke engasjert seg i cruise i særlig grad nasjonalt, men NHO N-Norge er sekretariat for markedsføringscruisenettverket for havnene i Nord-Norge og Svalbard (CNNS) gjennom nettverkets kjøp av et halvt årsverk fra kontoret i Tromsø.

### **5.5.3 Oppsummering markedsføring**

Utover det treårige Innovasjon Norge- prosjektet for produkt- og kompetanseutvikling er det altså kun CNs relativt begrensede virksomhet på markedsbearbeiding som er på overordnet norsk nivå.

Mange av de ca. 40 cruisehavnene i Norge (36 er medlemmer i Cruise Norway) bruker naturligvis ressurser. Det finnes eksempler på både betydelig og begrenset satsing fra havner, destinasjoner og nettverksselskap. Markedsbearbeidingen er i stor grad basert på B2B-prinsipper med langsiktig oppbygging av tillit og samarbeid med ansatte i rederiene. Dette kan være sårbart system ved personskifter.

Norges primære konkurrenter i cruisesammenheng er landene/havnene i Nord-Europa og spesielt Baltikum. Cruise Baltic (CB) har gjennom snart 10 år utviklet en sterk markedsføringsorganisasjon for 27 cruisehavner i 8 land<sup>32</sup>.

CB er, til tross for færre havner, betydelig større enn CN. Strukturen er også annerledes, med kun ca. tre havner per land, hvor gjerne hovedstaden er en stor cruisedestinasjon.

Med tanke på framtidig cruisevekst er det sannsynlig at Norge vil ha mindre ressurser markedsmessig enn de viktigste konkurrentene.

---

<sup>32</sup> Overlapping med Norge: Oslo, Kristiansand og Stavanger deltar også i CB.

## 6 Prognoser – grunnlag og metode

### 6.1 Innledning

Dette prosjektet skal presentere prognoser for årene 2018, 2022, 2028, 2040, 2050 og 2060.

For cruiseferien i Europa – også i Norge – har man i en rekke år kunnet observere en årlig vekst langt over normal økonomisk vekst fram til 2012, og deretter en relativt markert – men foreløpig kortvarig – stagnasjon. Dette innebærer flere utfordringer:

- Hvordan skal man håndtere den nåværende stagnasjonen i prognosene for 2018?
- Hva med den langsiktige trenden i observert utvikling – står vi overfor et klart brudd i en trendlinje, for eksempel en permanent utflating i veksttakt?
- Hva er normalt utgangspunkt/nivå å bygge videre på i modelleringen av den framtidige utviklingen på lang sikt?

En langsiktig prognose innebærer en relativt stabil trendlinje, mens den reelle utviklingen vil gå i bølger. Omfanget av cruisereiser vil dels følge kortsiktige svingninger i internasjonal økonomi, dels vil man kunne stå overfor egne såkalte «pig cycles» innen cruisenæringen. Disse skyldes forenklet sagt faseforskyvninger i tilbud i forhold til etterspørsel. For eksempel fall i tilbudt kapasitet etter et år med svake resultater, og økt kapasitet igjen når tilbudt kapasitet har vist seg å være for lav.

Dette innebærer igjen at vi lager prognoser for 2018 som ikke nødvendigvis vil ligge på den langsiktige prognoselinja. Her vil vi ta mer hensyn til antatte kortsiktige utviklingstrekk.

### 6.2 Usikker markedsutvikling på kort sikt

I Norge har den sterke veksten fram til 2012 – og dels til 2013 i enkelte havner – blitt avløst av relativt stor nedgang i antall anløp i 2014. Det har i 2014 vært klar nedgang i Oslo og i sentrale havner på Vestlandet som Stavanger, Aurland og Olden. I noen av vestlandshavnene har det vært vekst også i 2014 (Ålesund, Åndalsnes), mens det har vært en svak nedgang i Bergen og Geiranger. Beregnet antall cruiseturister viser imidlertid en svak nedgang ifra 2013 til 2014, jfr. kapittel 3.2.

I Nord-Norge har veksten flatet ut, mens cruisetraffikken i havner som Trondheim og Kristiansund vokste relativt mye også i 2014.

Data for innmeldte anløp i 2015 (Cruise Norway/Innovasjon Norge) viser en nedgang i antall anløp på ca 15 prosent i norske havner, mens økning i skipsstørrelse gjør at nedgangen i antall passasjerer er beregnet til fire prosent. Per desember 2014 er det for eksempel meldt inn ca. 260 anløp til Bergen i 2015, mens det var 323 anløp i 2014. Til Nordkapp havn er det foreløpig innmeldt 95 anløp, mot 104 anløp i 2014. Lister fra Oslo Havnevesen viser 113 anløp i 2015, mot 129 anløp i 2014.

Oslo har hatt stagnasjon og tilbakegang de tre siste årene, tilbakegangen (ut fra innmeldte anløp) fortsetter i 2015 og sannsynligvis i 2016. Det er også forventet nedgang på landsbasis, men ikke like kraftig som for Oslo.

Det kan være flere mulige årsaker til nedgangen i 2015, blant de viktigste er sannsynligvis

- usikkerhet og tilpassing til ECA-reglene og
- svak økonomi i sør-europeiske markeder og generell lav økonomisk vekst i Europa

Samtidig er det per 1. desember 2015 bestilt 29 nye skip med kapasitet for 92 000 pax for levering i årene 2015-2019 frem til 2020 (gjennomsnittsstørrelse 3172 pax). Dette gir en økning i kapasitet på ca. 14 prosent. Rederiene har erfaringsmessig vært dyktige til å fylle ny kapasitet, og det er en generell holdning at man tror tilbakegangen også nå er midlertidig. Bortsett fra et par skip i den største klassen – som bygges for karibisk cruiseferd – er dette skip som kan anvendes i cruiseferd på Norge. Rederiene driver imidlertid sin virksomhet over hele verden, og kontraheringene er primært et uttrykk for optimisme globalt sett. Markedsutviklingen avgjør i hvilken grad disse skipene også kommer til anvendelse i Norge.

## 6.3 Utgangspunkt og metode for prognoser 2018 - 2060

### 6.3.1 Utgangspunkt: antall cruiseturister

Hovedvariabelen i prognosene vil være antall cruiseturister. Det er denne størrelsen som mest presist uttrykker etterspørselen, og vi beregner årlige framtidige vekstrater for antall cruiseturister. Den andre variabelen vi ønsker å lage prognoser for, er antall cruiseanløp per år i norske havner.

Antall anløp er sterkt korrelert med antall cruiseturister (korrelasjonskoeffisient for årene 2000 – 2014 er lik 0,975). Antall anløp avhenger imidlertid også av utviklingen i antall passasjerer per skip og antall anløp per cruisereise.

Eksempelvis har antall cruiseturister vokst raskere enn antall anløp, dette henger sammen med at antall passasjerer per skip også øker.

Disse sammenhengene er nærmere drøftet i avsnitt 7.3, hvor vi presenterer prognoser for antall cruiseanløp.

Når det gjelder anvendelse av de beregnede vekstratene for å gi anslag på antall cruiseturister i framtida, tar vi utgangspunkt i tallet for 2014, som er det mest presise ut fra anvendte beregningsmetoder (se avsnitt 3.2.4). Det vil si 675 000 cruiseturister med minst ett besøk i norske havner.

### 6.3.2 Sentrale bærebjelker/premisser

Tilfanget av langsiktige prognoser for utvikling i økonomi, turisme og cruiseturisme internasjonalt er relativt begrenset. I våre prognoseberegninger er det i hovedsak tre bærebjelker i form av langsiktige prognoser som vil inngå som sentrale referanserammer:

- OECDs beregninger av årlig vekst i de enkelte lands økonomi<sup>33</sup>. Årlig projisert vekst i BNP per capita i OECD-området fram til 2060 er 1,7 prosent, og noe høyere i andre sannsynlige framtidige markeder (BRICS-landene<sup>34</sup> m.fl.). I sum finner vi en antatt årlig vekst i BNP per capita på omkring 2 prosent i OECD-området og BRICS-landene.
- Beregninger av internasjonal cruiseutvikling gjort av Tony Peisley (2014<sup>35</sup>) for Seatrade Communications Ltd. Årets rapport er den 11. utgaven av dette nokså omfattende verket (280 sider), og predikerer en vekst fra 21,3 millioner cruisepassasjerer i verden i 2013 til ca. 30 millioner cruisepassasjerer i 2024 og 40 millioner i 2030. Dette gir en årlig vekstrate på 3,4 prosent fram til 2024 og en vekstrate på 4,3 prosent fra 2024 til 2030. Veksten etter 2024 er i særlig grad knyttet til økonomien i Russland, China og India og forutsetter en framvekst av cruiseetterspørsel i takt med antatt økning i utgående turisme generelt i disse landene.
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO) – prognoser for internasjonale turistankomster mot 2030<sup>36</sup>. I følge disse prognosene vil antallet internasjonale ankomster (statsgrensekryssende reiser) øke i gjennomsnitt med 3,3 prosent per år mellom 2010 og 2030. Veksten vil gradvis avta, fra 3,8 prosent i dag til 2,9 prosent årlig vekst i 2030.

### 6.3.3 Hovedtrekk i metode

Cruisenæringen er en relativt «ung» næring under sterk utvikling de senere år i vår region i verden, og foreløpig ikke en mer «moden» næring som f. eks. charterturisme, eller deler av innenlands frakt- eller persontransport, hvor veksttrendene er mer forutsigbare. Det gjør at framskrivinger av historiske utviklingstrekk sannsynligvis vil gi temmelig usikre estimater på så lang sikt som vi har å gjøre med her.

Ved utarbeidelse av estimater ganske langt inn i fremtiden vil noen faktorer som ikke er gjeldende i dag (eller har liten betydning nå) kunne ha betydelig innvirkning på utviklingen av cruisetraffikken i Norge f. eks. 40-50 år frem i tid. I prognoseberegningene er det derfor tatt utgangspunkt i et sett av antatte hovedfaktorer som det er sannsynlig vil påvirke veksten i cruisetraffikken fram mot 2060.

Hver hovedfaktor utgjøres av et sett indikatorer, og hver indikator er delt opp i sub-indikatorer med antatt ulik grad av sannsynlighet for å inntreffe. Faktorene og indikatorene fremkommer som et resultat av gjennomgang av faglitteratur (for eksempel CLIA 2014, Winther 2013, Winther og Dybedal 2007, Peisly 2014), statistikk fra CLIA og Cruise Norway og diskusjoner i prosjektgruppen og med oppdragsgiver.

En oversikt over de sub-indikatorene, indikatorene og faktorene som inngår i prognosemodellen er beskrevet nærmere i vedlegg 1. Figur 13 gir en forenklet illustrasjon av momentene som inngår i prognosemodellen og sammenhengen mellom disse i utviklingen av tre ulike vekstscenarier.

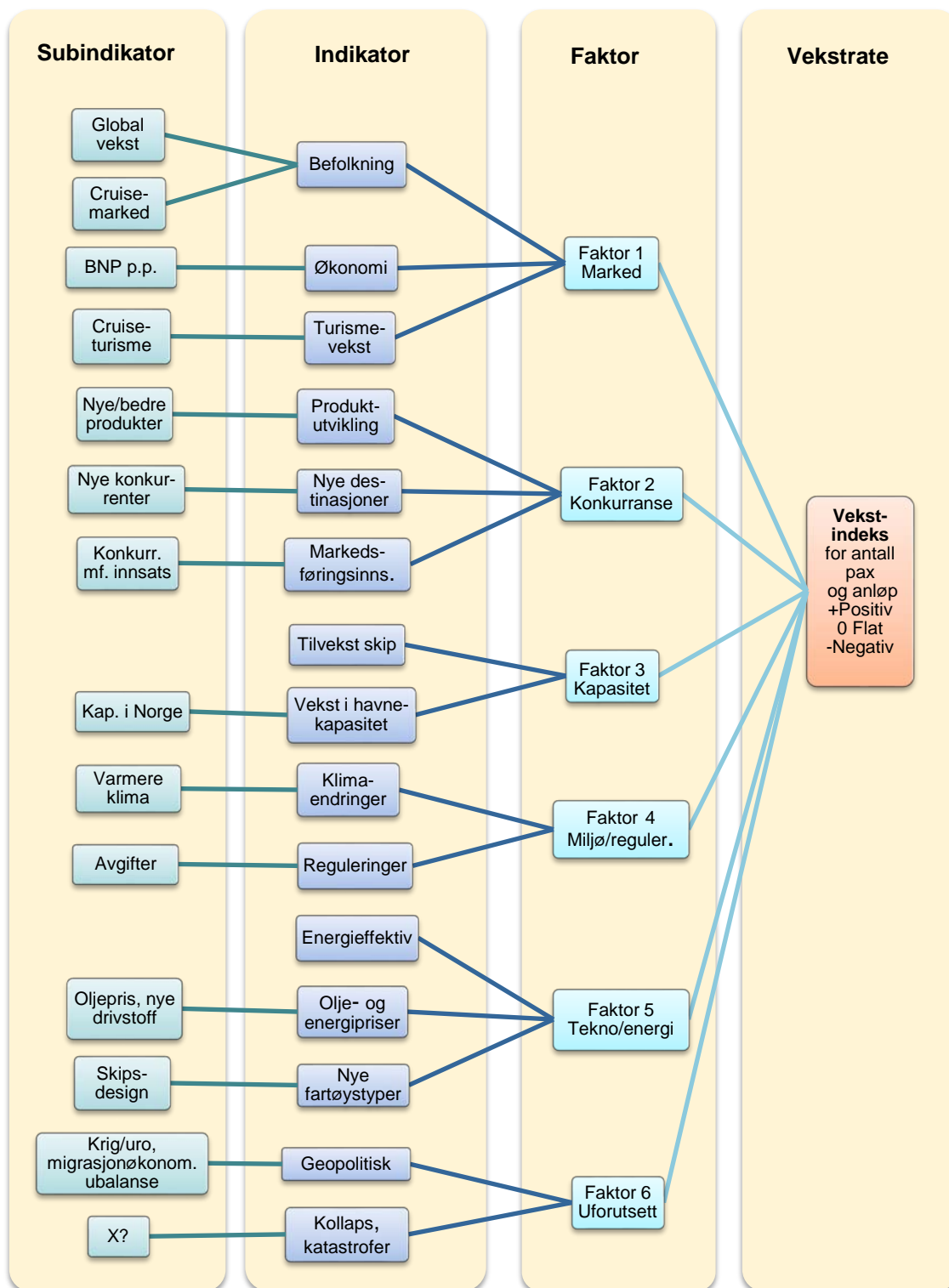
---

<sup>33</sup> OECD 2012

<sup>34</sup> Brasil, Russland, India, China, Sør-Afrika

<sup>35</sup> Tony Peisley 2014 Research Report Communications Ltd 2014.

<sup>36</sup> UNWT 2014



Figur 13 Prognose/ scenario-skjema (figuren gir ikke en fullstendig oversikt over alle sub-indikatorer, indikatorer og faktorer, se vedlegg 1 for mer detaljer).

Det er usikkerhet om sannsynligheten for at en gitt påvirkningsfaktor eller hendelse eller trend vil inntreffe, om den faktisk vil ha innvirkning på trafikken, og i hvilken grad. Videre vil noen av disse faktorene/indikatorene være viktigere enn andre, noen

vil antas å trekke i positiv retning, noen i negativ retning mht. vekst i cruisetraffikken. I prognosemodellen er hver sub-indikator tillagt

- a) en sannsynlighetsparameter som indikerer vår vurdering av sannsynligheten for at et gitt moment vil inntreffe og ha påvirkning på cruisetraffikken, og
- b) en betydningsparameter som kan illustrere det vi mener er graden av påvirkningskraft på cruisetraffikken og retning (positiv/negativ).

Alle sub-indikatorene er tillagt en betydningsparameter på en vurderingsskala fra -3 (max negativ påvirkning) til +3 (max positiv påvirkning) i grunnscenariet, avhengig av om det enkelte momentet antas å påvirke cruisetraffikken i enten positiv eller negativ retning, og i hvilken grad.

Produktet av sannsynligheten og påvirkningsgraden av hver sub-indikator summeres for hver indikator, og hver indikator vektet ut fra den antatte betydningen for cruisevekst i Norge. Summen av vektene innenfor hver faktor er lik 1. Hver av faktorene får dermed et virkningstall, og hver faktors virkningstall er vektet etter den antatte betydningen av hver faktor – også her er summen av vektene lik 1. Summen av de vektete faktorvirkningstallene gir det vi har kalt en vekstindeks, som altså er en vektet sum av alle indikatorers antatte betydning.

Vekstindeksen framkommer i en enkel regnearkmodell, og det beregnes en vekstindeks for tre ulike scenarier. Et «grunnestimert» (Scenario 1) gir det vi anser som den mest sannsynlige utviklingen, dette er i hovedsak basert på antatt vekst i BNP per capita i de ulike kildemarkedene.

Dette vil si at i grunnestimert (S1) har vi kalibrert betydningsparameterne for de ulike sub-indikatorene slik at vekstindeksen ligger nær opp til den årlige projiserte veksten i BNP per capita i OECD-området og BRICS-landene på ca. 2 prosent fram til 2060.

I scenario 2 og 3 framkommer vekstindekstall ut fra en hhv. mer positiv eller mer negativ utvikling enn estimert i grunnscenariet. Variasjonen her gjøres ved å justere betydningsparameterne i vurderingsskalaen hhv. opp eller ned med én enhet i forhold til verdiene vi har gitt de tilsvarende parameterne i grunnscenariet (Scenario 1, S1). Sannsynlighetsparametere og indikator- og faktorvekter er ellers identiske for alle tre scenario.

I scenariet «høyt estimert» (S2) har vi kalibrert modellen mot en vekst på 3,5 prosent ved å legge inn én enhet mer positive vurderinger (i betydningsparameter) på hver enkelt sub-indikator ift. S1 (unntatt befolkningsvekst), og det gjør at vekstindikatoren (=årlig prosentvis vekstrate) beregnes til 3,5.

I scenariet «lavt estimert» (S3) gis én enhet lavere verdi for alle betydningsparameterne, dette gir en årlig vekstrate på 0,3 prosent.

I andre tenkte scenarier kunne man ha variert betydningsparameterne i mer varierende grad opp eller ned og fått vekstindikatorer som stort sett ville ha ligget mellom lavt og høyt estimert i våre beregninger. Modellens hovedfunksjon er således å være et instrument for å studere hvordan endringer i forutsetninger bak prognosene ville slå ut på forventet årlig vekst i cruisetraffikken.

Oppsummeringsvis kommer vi fram til følgende:

Grunnestimert» (S 1) gir en utviklingsbane for cruisetraffikken til Norge vi anser som den mest sannsynlige (2 prosent årlig vekst), basert på OECDs tall for BNP-utvikling



per person i OECD-området og antatt utvikling i Brasil, Russland, India, Kina og Sør-Afrika.

«Høyt estimat» (S 2) gir en utviklingsbane (3,5 prosent årlig vekst) som oppstår hvis en rekke momenter får en mer positiv påvirkning på trafikken enn vi antar i grunnestimatet. Denne vekstraten samsvarer med Peislys beregninger av internasjonal cruiseutvikling mot 2024, men er lavere enn hans anslag på over 4 prosent etter 2024. Det er imidlertid høyere enn UNWTOs anslag for vekst i internasjonale turisme på 3,3 prosent årlig fram mot 2030.

Vi anser anslagene i S2 for å være relativt optimistiske, dvs. hvis markedet utvikler seg raskt som frem til i dag, og at ingen eller få negative momenter eller hendelser vil prege utviklingen fram mot 2060.

«Lavt estimat» (S 3) gir en relativt flat utviklingsbane (0,3 prosent årlig vekst), som oppstår om de samme momentene får en mer negativ og/eller mindre positiv innvirkning på etterspørselen etter cruisereiser enn antatt i scenario 1 og 2.

## 6.4 Nærmere om faktorene bak vekstindeksene

Hovedfaktorene som inngår i modellen er vist i tabellen nedenfor. Faktoren «Internasjonal markedsutvikling» (F1) er tillagt mest vekt, og bidrar med 35 prosent i modellen. Det er denne faktoren, som bl.a. består av indikatorer som økonomisk utvikling, befolkningsvekst, utvikling i turisme og i cruiseturisme, anser vi å ha klart mest betydning for cruisetraffikken til Norge og er derfor vektet tyngst i modellen. Konkurransesituasjonen er ansett som nest mest viktig, og bidrar med 20 prosent i modellen, mens faktoren «Kapasitet og infrastruktur» er ansett tredje mest viktig med 15 prosent bidrag. Faktorene 4-6 bidrar med 10 prosent hver.

Tabell 6.1: Faktorenes bidrag til vekstindeksen under tre ulike scenario.

Faktor	Faktorvekt	Scenario 1 faktorbidrag	Scenario 2 faktorbidrag	Scenario 3 faktorbidrag
Faktor 1) Internasjonal markedsutvikling	0,35	1,97	2,65	1,14
Faktor 2) Konkurransesituasjon	0,20	-0,14	0,15	-0,43
Faktor 3) Kapasitet og infrastruktur	0,15	0,24	0,42	0,07
Faktor 4) Miljø og reguleringsregime	0,10	0,04	0,16	-0,09
Faktor 5) Teknologi og energi	0,10	-0,01	0,12	-0,14
Faktor 6 (X) Uforutsette utviklingstrekk	0,10	-0,13	-0,01	-0,25
<b>Sum</b>	<b>1,00</b>	<b>1,97</b>	<b>3,49</b>	<b>0,30</b>

I grunnestimatet (S1, ser vi at F1 bidrar med 1,97 til vekstindeksen, altså dvs. at markedsutsiktene er ganske bra. «Konkurransesituasjon» (-0,14) trekker indeksen litt ned, mens kapasitetsøkning m.m. (F3) bidrar litt positivt (0,24). «Miljøendringer og reguleringer» (F4) bidrar i sum svakt positivt (0,04) i Norges favør, mens særlig økte energikostnader under F5 Teknologi og energi har antatt svak negativ effekt (-0,01). Den siste faktoren F6 (X) «Utforutsette utviklingstrekk» bidrar litt negativt, siden S1 forutsetter at minst én uheldig hendelse/utvikling (geopolitisk, ulykker/katastrofer med mer) vil inntreffe med betydelig negativ påvirkning på trafikken. I sum gir alle

faktorbidragene en vekstindeks på 1,97 for S1, som tilsvarer omtrent BNP per capita-veksten i de antatte hovedmarkedene for cruise til Norge i årene fremover.

I det mer «optimistiske» scenariet «høyt estimat» (S2), kan man se at F1 bidrar kraftigere til vekstindeksen med hele 2,65, dvs. at f. eks. den økonomiske utviklingen eller turismeveksten vil ha enda mer positiv effekt på cruisetraffikken enn vi har antatt i S1. Konkurransesituasjonen F2 har snudd fra å gi en svak negativ effekt i S1 (-0,14) til en svak positiv effekt i S2 (0,15), som f. eks. kan skyldes at flere nye destinasjoner eller konkurrentenes markedsføring eller produktutvikling får flere til å reise på cruise i verden generelt sett, og at Norge høster de positive ringvirkningene av det. Videre har også faktorbidraget i F5 endret fortegn, f. eks. ved at ny teknologi vil få driftskostnadene ned og at energipriser ikke vil øke like mye som antatt i S1. At uforutsette hendelser i F6, f. eks. at økonomiske kriser, ufred, ulykker, eller katastrofer bare vil ha en mild negativ effekt, følger av en mindre negativ vurdering av betydningsparameterne i F6 i Scenario 2. Vekstindeksen i S2 er beregnet til 3,49, som er på linje med de (relativt optimistiske) projeksjonene for utvikling av cruiseturisme i verden fra mot 2030 (jf. Peisley, 2014).

Til slutt ser man i det mer pessimistiske «lavt estimat» (S3) at markedsutviklingen i F1 (1,14) er positiv, men klar svakere enn i S1, og spesielt ift. S2.

Konkurransesituasjonen (-0,43) bidrar også klart negativt for trafikkutviklingen til Norge, f. eks. ved at nye aktører og de eksisterende konkurrentenes tilbud og markedsføring stjeler markedsandeler fra Norge som cruisedestinasjon. Videre gir f. eks. en negativ verdi for F5 miljø/reguleringer (-0,09) et mer pessimistisk vurdering av klimaendringer, reguleringer og avgifters betydning for norske farvann ift. andre seilingsruter enn i S1 eller S2. Konsekvensene av uheldige hendelser og utvikling i F6 er også vurdert sterkere negativt i S3 enn de to alternative scenariene. Vekstindeksen for S3 er beregnet til 0,3. Anvendes denne indeksen som tilsvarende vekstrate i prognosene gir det en nesten flat, men svakt positiv, utviklingsbane ift. dagens cruisetraffikk til Norge.

## 7 Prognoser - resultater

### 7.1 Prognoserresultater i tre hovedscenarier

Hovedvariabelen vi vil benytte i prognosene er antall cruiseturister til Norge. Det er også den variabelen som benyttes for cruiseprognoser og turismeprognoiser i verden ellers. Utgangspunktet er 675 000 passasjerer som vi har beregnet for 2014 (jf. avsnitt 3.2.4).

Vi vil her ta for oss utvikling i tre scenarier i perioden 2015-2060, som gir tall for antall cruisepassasjerer til Norge i et grunnestimat (Scenario 1), eller hhv. med lavere (Scenario 3) og høyere vekst (Scenario 2) enn i grunnestimatet.

Ca. to prosent årlig vekst i grunnestimatet (1,97) gir en vekst på 145 prosent i perioden fram til 2060, antallet passasjerer øker fra 675 000 i 2014 til mellom 1,6 og 1,7 millioner i 2060.

I «høyt estimat» (S2), med årlig vekstrate på 3,49 prosent, er økningen i perioden på hele 384 prosent, dvs. fra 675 000 cruiseturister i 2014 til 3,3 millioner i 2060.

I «lavt estimat» (S3) er årlig vekstrate 0,3 prosent. Samlet økning fram til 2060 er beskjedne 15 prosent, ca. 100 000 flere cruiseturister i 2060 enn i 2014.

Grunnscenariet angir et antall cruisepassasjerer på i underkant av 1,7 millioner i 2060, men spennet mellom scenario 3 og 2 i 2060 er på over 2,5 millioner passasjerer (henholdsvis 774 000 og 3,3 millioner passasjerer).

Tabell 7.1. Cruisepassasjerer til Norge i perioden 2014-2060, etter tre ulike scenarier og kombinasjon av scenariene 1 og 2. 1000 cruisepassasjerer.

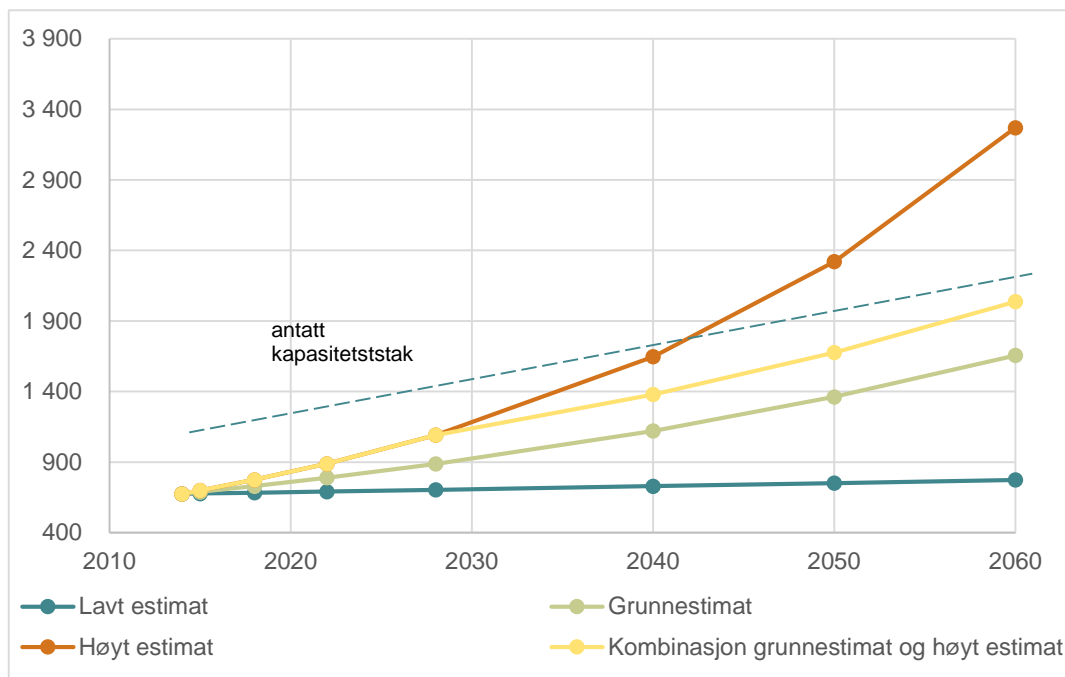
År	Lavt estimat	Grunnestimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat
2014	675	675	675	675
2015	677	688	699	699
2018	683	730	774	774
2022	691	789	888	888
2028	704	887	1 091	1 091
2040	729	1 121	1 647	1 379
2050	751	1 363	2 321	1 676
2060	774	1 657	3 270	2 038
Vekst 2014-2060	15 %	145 %	384 %	202 %

I høyre kolonne i tabell 7.1 har vi lagt inn en kombinasjon av grunnestimatet (scenario 1) og høyt estimat (scenario 2). Dette er laget ut fra følgende forutsetninger: Antall cruisepassasjerer følger en årlig veksttakt på 3,5 prosent fram til 2028, og en årlig veksttakt på 2 prosent fra 2028 til 2060. Det vil si at vi ligger omtrent på

vekstratene i UNWTOs prognoser for internasjonal turisttrafikk og Peislys vekstrater for cruisetraffikk fram til 2028. Derfra til 2060 forutsetter vi en årlig vekstrate i antall cruiseturister i Norge lik OECDs prognoser for vekst i BNP per capita i OECD-området og BRICS-landene.

Denne kombinasjonen av vekstrater innebærer at man når 1,5 millioner passasjerer i 2045 og om lag 2 millioner cruisepassasjerer i 2060.

Figur 14 viser prognoseintervallene grafisk fremstilt. Intervallet blir videre dess lenger ut i tid prognosen strekker seg, ulike vekstrater innebærer en eksponentiell utviklingsfaktor som gjør store utslag på lang sikt. Bredden på intervallet illustrerer også at usikkerheten øker dess lengre frem i tid man prognostiserer. Ca. 3,3 millioner er altså det teoretiske høyestimatet for antallet passasjerer i 2060, dvs. den teoretiske etterspørselen etter cruise til Norge målt i passasjerantall på dette tidspunktet. Imidlertid kan det tenkes at begrensinger i kapasitet i antall skip, havner/kaiplasser, tilbringertrafikk, eller reguleringer gjør at dette antallet ikke kan oppnås i praksis. Vi vet ikke hvor dette kapasitetstaket vil ligge til enhver tid i prognoseperioden, men har satt inn en blå stiplet linje i figuren – som angir en antatt kapasitet i 2015 på omtrent 1,1 millioner cruiseturister og et tak på ca. 2,1 millioner cruiseturister i 2060 – for å illustrere dette momentet. For eksempel kan en kraftig utbygging av havnekapasitet skifte denne linjen oppover på et gitt tidspunkt, eller så kan f. eks. en restriktiv regulering på antall skip langs norskekysten skifte linjen nedover. Linjen er sannsynligvis ikke lineær, men vil sannsynligvis ha en kurveform etter som disse faktorene endrer seg i tid. Vi har ikke tilstrekkelig informasjon p.t. for å beregne hvordan denne kurven vil se ut.



Figur 14 Prognoser for cruisetraffikk til Norge i tre scenarier samt for kombinasjon av scenario 1 og scenario 2. 1000 cruisepassasjerer.

## 7.2 Trafikkutvikling på kort sikt (2018 - 2022)

Prognoseresultatene i grunnestimatet og høyt estimat i forrige avsnitt viser et antall cruisepassasjerer på mellom 730 000 og 775 000 i 2018, og mellom knapt 800 000 og knapt 900 000 i 2022.

Vi tror at høyt estimat representerer maksimal forventet trafikk også på kort sikt. Lav vekst i 2015 og sannsynligvis 2016 er forventet å bli avløst av flere år med høy vekst, men neppe så høy vekst at antallet cruiseturister passerer 800 000 i 2018 eller 900 000 i 2022.

## 7.3 Antall anløp i prognosealternativene

Tallgrunnlaget fra havnene og Cruise Norway viser at det var 2 018 cruiseanløp i norske havner i 2014. Antall cruiseanløp i norske havner er sterkt korrelert med antall cruisepassasjerer – korrelasjonskoeffisienten (observasjoner 2000-2014) er 0,975. Årlige vekstrater er imidlertid ulike, i perioden 2000 – 2014 hadde antall cruiseturister en årlig gjennomsnittlig vekstrate på 8,9 prosent, mens antall anløp økte med 3,8 prosent per år.

Utviklingen i antall cruiseanløp vil imidlertid også henge sammen med utviklingen i gjennomsnittlig antall passasjerer om bord i cruiseskipene og antall anløp per cruise. Sammenhengen mellom disse variablene kan uttrykkes ved denne formelen:

$$(1) \quad \text{Antall anløp per år} = \frac{\text{gjennomsnittlig antall anløp per cruise}}{\text{gjennomsnittlig antall pax per cruise}} * \frac{\text{antall cruiseturister i året}}{\text{gjennomsnittlig antall pax per cruise}}$$

Formelen uttrykker at antallet anløp øker når antall cruiseturister og/eller antall anløp per cruise øker, og synker med økning i gjennomsnittlig antall passasjerer per cruise. Det siste leddet er for øvrig det samme som antall cruise i løpet av året.

Antall passasjerer per cruise er også relativt sterkt korrelert med antall cruiseturister (korrelasjonskoeffisient 2000 – 2014 er lik 0,93). Antall passasjerer per cruise hadde i perioden 2000 – 2014 en årlig gjennomsnittlig vekstrate på 5,4 prosent.

Antall anløp i norske havner per cruise økte fra 3,3 i 2006 til 4,4 2010, og lå stabilt på dette nivået fra 2010 til 2013. Disse tallene er imidlertid relativt unøyaktige, fordi de er basert på relativt enkle anslag på antall cruiseturister (jfr avsnitt 3.2.3). I 2014 – her er beregningene langt sikrere, jfr avsnitt 3.2.4 – ble antall anløp beregnet til 4,24.

Vi velger å gjøre den forenklingen at vi antar at dette tallet vil ligge fast i hele prognoseperioden. 4,24 anløp innebærer en hovedvekt av ukescruise. Synkende andel anløp av baltiske cruise (med kun ett eller to anløp i Norge) vil trekke antallet anløp per cruise i Norge opp, mens synkende andel cruise med varighet lenger enn 7 dager vil trekke antallet ned. Dersom utslippskrav og økte kostnader til drivstoff fører til lavere hastighet og dermed endret seilingsmønster, vil dette også kunne trekke antall anløp per cruise ned.

Ved å holde antall anløp per cruise konstant og korrelasjonen med antall cruiseturister nær 1, kan vi som en forenkling anta at årlig vekstrate for antall anløp er følgende enkle funksjon av vekstraten for antall cruiseturister:

$$(2) \quad \text{Årlig vekstrate antall anløp} = \frac{\text{Estimert vekstrate antall cruiseturister}}{\text{Observert vekstrate antall anløp 2000-2014}} * \frac{\text{Observert vekstrate antall cruiseturister 2000-2014}}{\text{Observert vekstrate antall anløp 2000-2014}}$$

Det siste leddet i formelen er lik 3,8 prosent / 8,9 prosent = 0,427

Under denne forutsetningen om sammenhengen mellom vekstrate for cruiseturister og vekstrate for antall anløp finner vi følgende om antall anløp i framtida:

- I lavt estimat (S3), med svært lav vekst i passasjertall, får en svak økning i antall anløp (tabell 7.2).
- I grunnestimatet (S1) vil antall anløp passere 2 500 omtrent i 2040 og øke til i underkant av 3 000 i 2060.
- I høyestimatet (S2) vil antall anløp passere 3 000 omtrent i 2040, og øke til nær 4 000 i 2060.
- I kombinasjonen av grunnestimatet og høyt estimat vil man passere 2 500 anløp i 2030 og nå om lag 3 250 anløp i 2060.

Tabell 7.2 Estimert antall cruiseanløp i norske havner og antall passasjerer per cruise 2018 – 2060 etter tre ulike scenarier og kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat.

År	Antall anløp				Antall passasjerer per cruise			
	Lavt estimat	Grunn-estimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat	Lavt estimat	Grunn-estimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat
2014	2018	2018	2018	2018	1418	1418	1418	1418
2018	2028	2087	2141	2141	1428	1483	1533	1533
2022	2039	2158	2271	2271	1438	1550	1658	1658
2028	2054	2269	2482	2482	1452	1657	1864	1864
2040	2086	2509	2964	2745	1482	1894	2355	2130
2050	2113	2729	3437	2985	1508	2118	2863	2381
2060	2140	2967	3985	3246	1534	2367	3479	2661

Antall passasjerer per cruise blir bestemt ut fra formel (1), når antall anløp er bestemt. Tallene for antall passasjerer per cruise i tabell 7.2 følger automatisk av resultatene for beregning av antall anløp, når antall cruiseturister og antall anløp per cruise er bestemt. Vekstraten (prosentvis endring per år) er høyere enn for antall anløp

Tallene for antall anløp framkommer altså uten at det er lagt inn noen restriksjoner på antallet passasjerer per cruise i framtida. Anløpstallene er relativt følsomme for endringer i forutsetningene om skipsstørrelse, færre passasjerer per skip gir nødvendigvis flere anløp for en bestemt mengde cruiseturister.

Sannsynligvis vil vi innen overskuelig framtid se at gjennomsnittstørrelsen konvergerer mot 2000 passasjerer. Dersom vi for eksempel legger til grunn et gjennomsnittstall på maksimalt 2 000 passasjerer i grunnestimatet, ville antall anløp være ca 3 500 i 2060 i stedet for litt under 3 000. Dersom vi i høyestimatet la til grunn en maksgrænse på 2 500 passasjerer, ville man nådd 3 900 anløp i 2050 og 5 500 anløp i 2060.

Dersom man legger til grunn maksimalt 2 000 passasjerer i gjennomsnitt i det kombinerte alternativet, ville man nådd 3 500 anløp i 2050 og ca 4 300 i 2060.

## Referanser

Amland, Trond 2014: *Oversikt over avgifter, vederlag og gebyrer generert av cruiseanløp til Norge i 2013*. Notat september 2014. Amaland Reiselivsutvikling.

CLIA Europe (Cruise Lines International Association Europe) 2014: *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. 2014 Edition.

Cruise Norway AS: Anløpstatistikk for norske cruisehavner 1995 – 2014. Bergen: cruise.norway.no

OECD 2012: *Looking to 2060: A Global Vision of Long-Term Growth*. OECD, November 2012

Peisly, Tony 2014: *End of the beginning of cruising – Cruise forecasts 2014 – 2034*. 11th edition. Seatrade Research Report Communications Ltd.

UNWTO 2014: *Tourism towards 2030. Tourism Highlights – 2014 Edition*. United Nations World Tourism Organisation.

Rideng, Arne, Eivind Farstad og Iratxe Landa Mata 2012: *Gjesteundersøkelsen 2011- Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge*. Rapport 1166/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Winther, Per-Erik 2014: *Prognoser for cruiseanløp Oslo 2030*. Notat februar 2014. Oslo Cruise Network

Winther, Per-Erik og Petter Dybedal 2006: *Analyse av cruiseturismens betydning for Oslo*. Oslo: Horwath Consulting AS.

## Vedlegg 1 Faktorer og indikatorer i prognosemodellen

### Faktor 1 Internasjonal markedsutvikling (vekt 35 prosent)

Økonomisk utvikling og befolkningsutvikling, utvikling i turisme generelt og i cruiseturisme spesielt er indikatorer vi anser som svært viktige for utviklingen i cruiseturisme til Norge i prognoseperioden. Det er også for disse faktorene det foreligger internasjonale prognoser. Vi har derfor vektet faktoren «internasjonal markedsutvikling» spesielt tungt i scenariomodellen.

#### Økonomisk utvikling (BNP og BNP/pr. person)

Økonomisk vekst og økende velstand vil kunne gi rom for at langt flere mennesker i verden kan dra på internasjonale feriereiser, og en viss andel av disse vil kunne velge cruise som ferieform. Det finnes gode prognoser for brutto nasjonalprodukt (BNP) i perioden fram mot 2060, og for BNP per person/innbygger, som vi vil anvende som uttrykk for denne indikatoren.

Sannsynligheten for økning i BNP i perioden fram mot 2060 er stor, men det er selvsagt muligheter for at man vil oppleve periodiske nedgangstider/resesjon i løpet av prognoseperioden, som vil påvirke veksten. Ifølge Regjeringens Perspektivmelding 2013<sup>37</sup> har OECD beregnet (hovedalternativet) at den gjennomsnittlige årlige vekten i BNP i vil verden ligge på 3,7 prosent i gjennomsnitt fram mot 2030, og så avta til 2,3 prosent i perioden 2030-2060.

Vekst i BNP for de viktigste markedene i dag er beregnet positiv, men ligger en del lavere enn for resten av verden. Vekst i BNP for Tyskland er beregnet av OECD til 1,3 og 1,0 prosent i hhv. 2011-2030 og 2030-2060, og tilsvarende 1,9 og 2,2 for Storbritannia, og 2,3 og 2,0 for USA. I Frankrike, Italia og Spania forventes årlige vekstrater på om lag 2,0 og 1,4 fram mot 2060. For BNP per person ligger de årlige vekstratene for Storbritannia på 1,6 prosent fram til 2060, for Tyskland 1,5 og USA 1,5 prosent, og de andre europeiske markedene mellom 1,4 og 1,6 prosent.

Veksten i OECD-landene er beregnet til 2,2 og 1,8 prosent årlig i hhv. 2011-2030 og 2030-2060, mens det i land utenom OECD forventes betydelig høyere årlig vekst (5,9 og 2,8 prosent i de to periodene). Mht. vekst i BNP per person er tallene for f. eks. BRICS-landene fram mot 2060 til dels høyere enn i de tradisjonelle cruisemarkedene; Brasil (2,6 prosent), Russland (2,3 prosent), India (4,4 prosent), Kina (4,2 prosent) og Sør-Afrika (2,0 prosent). I disse markedene, som kan blir viktige cruisemarkeder i fremtiden, er veksten rimelig sannsynlig positiv og i noen tilfeller dobbelt så høy eller mer enn de tradisjonelle markedene. Dette kan forventes å slå positivt ut for etterspørselen etter cruisereiser.

#### Befolkningsvekst

Befolkningsveksten i (primært) de viktigste cruisemarkedene vil ha betydning for utviklingen i cruisetraffikken, ganske enkelt fordi markedet av potensielle cruiseturister blir større.

Det er rimelig sikkert at det vil være en befolkningsvekst i verden i løpet av prognoseperioden, og at totalmarkedet derfor vil øke. Mer mennesker i verden vil

<sup>37</sup> Mld. St. 12. (2012-2013) 2013. Perspektivmeldingen. Det kongelige Finansdepartement: Oslo.



også øke etterspørselen etter reiser generelt, og også ferie- og fritidsreiser spesielt. Imidlertid vil en betydelig del av den globale befolkningsveksten komme i en del lavinntektsland og regioner som ikke er særlig relevante som cruisemarkeder for Norge, og derfor anser vi befolkningsveksten globalt bare som en svak positiv påvirkningskraft.

De viktigste kildemarkedene i dag er Tyskland, Storbritannia, USA, samt Italia, Spania, Nederland og Frankrike. Disse landene vil også sannsynligvis ha en befolkningsvekst i perioden, noe som vil kunne ha en positiv betydning for cruiseetterspørsel, særlig på kort til mellomlang sikt.

### **Utvikling i internasjonal turisme og turismen til Norge**

Kombinasjonen av økonomisk utvikling og økende antall personer med økonomisk evne til internasjonale reiser, vil være en driver for internasjonal turisme og derved også cruiseturismen. Totalt vil internasjonale turistankomster ifølge UNWTO øke med 3,3 prosent per år og nå 1,8 milliarder i 2030<sup>38</sup>. Det tilsier at turismeveksten globalt følger utviklingen i BNP ganske godt (3,3 vs. 3,7 prosent) fram til 2030. Vi kan anta at veksten i turisme vil følge BNP veksten noenlunde også i perioden 2030-2060, altså drøyt 2 prosent per år.

UNWTOs beregninger viser at veksten til Nord-Europa har ligget på 3,2 prosent i årlig i perioden 1995-2010. Prosjeksjonene viser en årlig vekst på 2,3 prosent i internasjonal turisme til Europa i perioden 2010-2030, og noe lavere til Vest-Europa og Nord-Europa (begge 1,8 prosent). Europa og Nord-Amerika regnes som relativt modne destinasjoner, og forventes å tape markedsandeler til Asia & Stillehavsregionen, Afrika og Sør-Amerika fram mot 2030. Imidlertid er det altså beregnet en underliggende vekst i turisme til Nord-Europa, som sannsynligvis vil påvirke cruiseturismen til regionen positivt. I følge TØIs berginger basert på den årlige Gjesteundersøkelsen har antall internasjonale ankomster til Norge økt med 66 prosent i perioden 2000-2011. Veksten i perioden 2007-2012 har ligget på ca. 3,7 prosent, altså omtrent som veksten i turismen ellers til Nord-Europa de senere år.

Det er også forventet at turismen til Norge vil fortsette å øke; med naturopplevelser som kjerneprodukt. Tilgjengeligheten med fly, bil, ferge (og cruise) har økt de siste årtier, noe som åpner opp for større markeder og billigere og enklere ankomst til Norge fra utlandet. Økninger i kostnadsnivå i Norge i forhold til i våre viktigste turismemarkeder kan imidlertid dempe noe av veksten.

### **Utvikling av cruiseturisme**

En av de aller viktigste indikatorene for utviklingen i cruiseturismen i Norge fram til 2060 er hvordan cruiseturismen har utviklet seg de seneste tiår internasjonalt og i Norge.

På verdensbasis har antall cruiseturister økt fra ca. 12,0 til 21,3 millioner passasjerer i perioden 2003 til 2013<sup>39</sup>, nær en fordobling på ti år.

Cruise som ferieform forventes fortsatt å utvikle seg raskt. De fire største rederiene i verden øker sin samlede kapasitet med nesten 20 prosent fram mot 2019.

Internasjonal cruiseekspert Tony Peisley<sup>40</sup> har estimert at et antall på 30 millioner passasjerer vil bli nådd innen ti år, og at 40 millioner er sannsynlig innen 2030 – men avhengig av utviklingen i de asiatiske markedene. Et mulig «skjær i sjøen» her er at

<sup>38</sup> UN World Tourism Organisation: Tourism Highlights. 2014 edition

<sup>39</sup> CLIA: «Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition»).

<sup>40</sup> Tony Peisley 2014: The end of the beginning for cruising -

lønnsomheten i bransjen har falt, pga. økende kostnader og at rederiene ikke har vært i stand til å øke prisene i samme takt, ifølge Peisley.

Cruiseturisme har blitt aktuell ferieform for økende deler av befolkningen i mange vestlige land ettersom tilbudet og kapasiteten har økt ganske kraftig de siste årtier og utviklingen mht. bl.a. pris og utvalg av reiseruter har vært gunstig i forhold til for eksempel charterreiser.

Andelen av befolkningen som har vært på cruise i de viktigste markedene er imidlertid fortsatt lav, og svært lav i potensielle markeder som for eksempel Øst-Europa og Asia. Andelen ligger fortsatt lavere i Europa enn i Nord-Amerika, og det er sannsynlig at også andelen i Europa (1,3 prosent) vil nærme seg nordamerikansk nivå (3,4 prosent) på lengre sikt.

Antall passasjerer i Europa har økt fra 2,6 millioner i 2003 til 6,4 millioner i 2013, en økning på 146 prosent. Fra 2011 til 2013 har antallet cruisepassasjerer fra de viktigste kildemarkedene i Europa for Norge (Storbritannia, Tyskland, Frankrike, Italia og Spania m. fl.) økt fra 6,1 til 6,4 millioner passasjerer, en økning på 5 prosent på tre år. I løpet av de tre foregående år var veksten høyere, hele 23 prosent. Veksten forventes å fortsette i årene fremover, og denne veksten vil naturligvis også ha stor betydning for cruiseturisme til Norge.

## **Faktor 2 Konkurransesituasjon (vekt 20 prosent)**

Cruiseproduktets evne til å konkurrere mot andre ferieformer – og mot annen type forbrukstilbud – vil selvsagt også ha betydning for cruisetraffikken til Norge frem mot 2060.

### **Produktutvikling – cruise**

Fra å være en ferieform typisk tilpasset eldre velstående amerikanere, er det nå et tilbud for et langt bredere lag av befolkningen. Det er nå en lang rekke cruisekonsepter verden rundt i ulike prisklasser og reiseruter, og av ulik lengde i antall dager. At cruiseproduktet utvikles og i tilstrekkelig grad fornyes er en forutsetning for videre vekst i cruisenæringen. Vi tror at slik produktutvikling vil fortsette, bl.a. siden de største rederiene satser på økning i kapasiteten, og at det vil virke positivt på veksten i trafikken. Jf. også kapittel 3.1 for en oversikt om cruiseproduktet.

Spørsmålet er om produktutviklingen for cruisereiser til Norge vil holde tritt med produktutviklingen på andre områder. Det vil være svært viktig for konkurransekraften til Norge som cruisedestinasjon. Det kan innebefatte nye eller forberede seilingsruter og destinasjoner i Norge, utvikling av i-land-tilbud og støttende infrastruktur. Vi antar at det er et betydelig potensiale for videre produktutvikling i Norge, som kan øke attraktiviteten, forbedre gjesteopplevelsen og skape gjenbesøk, men det er usikkert om de nødvendige ressursene og investeringene settes inn av rederiene og aktører i land. Det anses dermed bare moderat sannsynlig at produktutvikling i Norge vil bidra til å øke cruisetraffikken ift. andre destinasjoner.

### **Konkurransen fra andre destinasjoner**

Per i dag investeres det trolig relativt mer i cruiseutvikling andre steder enn i Norge, og vi tror denne tendensen vil fortsette. Det vil i så fall påvirke cruisetraffikken til Norge negativt.

Det er sannsynlig at nye destinasjoner vil komme til, f. eks. nærmere nye framvoksende markeder i andre verdensdeler enn Europa og Nord-Amerika, spesielt

i Asia. Det vil i så fall kunne slå negativt ut for trafikken til Europa og Norge. Vi anslår en moderat negativ effekt av utvikling av cruise i nye regioner og til nye destinasjoner.

Det er også sannsynlig at eksisterende destinasjoner i f. eks. Karibien og Middelhavet og andre steder i Europa (for eksempel i Baltikum, Russland, København, Stockholm etc.) vil tilpasse seg konkurransen og øke satsningen for å tiltrekke seg flere cruiseturister. Det kan øke konkurransen, men samtidig øke attraktiviteten på cruise som produkt, og gi muligheter for samarbeid for Norge som cruisereisemål. Vi tror også det vil slå moderat negativt ut i sum.

### **Andre ferieprodukter**

Det er også en stor mulighet for at andre deler av reiselivssektoren vil utvikle enda mer attraktive produkter og øke satsningen, som kan ta markedsandeler fra cruise som ferieform. Det øker i så fall konkurransen om turistene, og kan slå negativt ut for cruise generelt og til Norge spesielt.

Med en såpass lang tidshorison som vi har å gjøre med her, er det svært sannsynlig at det vil komme nye produkter på markedet som kan konkurrere med cruise. F. eks. kan ny transportteknologi gjøre rundreiser (som cruiseskipene i dag gjør) på land eller via fly raskere, enda mer komfortabelt, fleksibelt og billigere enn tradisjonelle cruisereiser kan tilby. I tillegg kan helt nye ferieformer vi ikke kjenner i dag komme til i fremtiden. Altså er det sannsynlig at konkurransen fra nye ferieformer vil øke, og det kan slå negativt ut for cruiseetterspørselen.

På samme måte er det sannsynlig at ferieformer som charter, storbyferier, natur-, opplevelse-, og aktivitetsferier, verden-rundt reiser/ekspedisjonsreiser, eller andre temareiser vil videreutvikles og satses på av reiselivsaktørene. Det vil øke konkurranseflaten mot cruise, men kan samtidig øke reiselysten generelt hos mange potensielt reisende, så det anses i sum bare å slå moderat negativt ut.

### **Markedsføringsinnsats**

Markedsføringen av cruise til Norge vil høyst sannsynlig gi en positiv effekt på etterspørselen. Utfordringen per i dag er at innsatsen for markedsføring av cruise til Norge ligger under nivået på konkurrerende destinasjoner, og det vil moderere den positive effekten betraktelig. Vi ser ikke klare tegn til at markedsføringsinnsatsen vil øke relativt sett i fremtiden, i alle fall på kort sikt. Altså modereres den positive effekten noe av relativt lavt satsningsnivå.

Konkurrerende destinasjoner bruker som nevnt relativt mer ressurser på markedsføring enn vi gjør i Norge, og det vil øke etterspørselen etter konkurrerende destinasjoner. Det vil i så fall slå negativt ut for etterspørselen etter cruise til Norge.

### **Pris**

Pris på cruiseproduktet vil selvsagt ha betydning for etterspørselen etter cruisereiser.

Relativt sett har prisen på cruise altså gått ned, blant annet pga. økt og mindre luksuspreget tilbud, større og mer kostandeffektive skip, mer effektiv distribusjon etc. Kapasiteten fortsetter å øke, så det kan redusere prisnivået ytterligere; men i motsatt retning trekker sannsynligvis økte miljøavgifter (ECA-regler) og restriksjoner som kan fordyre cruisedriften, f. eks. dyrere drivstoffavgifter, og muligens relativt dyrere tilbringertransport (flyreiser) i årene fremover. Vi tror likevel at prisnivået generelt sett fortsatt vil gå noe ned relativt sett og påvirke etterspørselen positivt.

Vi tror av sanne grunn som i punktet ovenfor at prisnivået på cruisereiser vil bevege seg noe ned også i forhold til generelt prisnivå pga. kapasitetsøkninger og effektiviseringer i sektoren. Det vil slå moderat positivt ut.

Kostnadsnivået i Norge kan slå negativt ut for cruise til Norge, selv om skipenes kjøp av varer og tjenester stort sett er uavhengig av prisnivået i Norge. Havne- og farledskostnader, samt kostnader for passasjerene på landbesøk, vil imidlertid være «norske» kostnader og sannsynligvis slå moderat negativt ut.

## **Faktor 3 Kapasitet og infrastruktur (vekt 15 prosent)**

### **Tilvekst av skip/senger/plasser globalt**

Som nevnt i avsnitt 6.2 er det bestillinger inne for 29 skip med kapasitet til 92 000 passasjerer til sammen fram mot 2020, dvs. en økning på 14 prosent i passasjerkapasitet. Det er usikkert hvor mye mer kapasitet som vil komme til etter det, men at det vil komme en ytterligere økning er sannsynlig. Det vil i så fall slå positivt ut for cruisetraffikken i verden, som igjen er positivt for cruisetraffikk til Norge, bl.a. siden noen flere skip vil bli satt i seling til Norge.

### **Havnekapasitet**

Det vil med stor sannsynlighet komme en betydelig økning i antall anløpshavner og/eller antall kaiplasser i utlandet. Det vil kunne gi mer konkurranse fra andre havner som kan tilby havnekapasitet for besøkende cruiseskip. Vi anser det som moderat negativt som påvirkningskraft.

Tendensen i Norge er at det kommer nye havner og at kaikapasiteten økes, samt at det er nye plasser i form av tendring og flytebrygger (SeaWalk). Ny kapasitet i Norge er klart positivt for trafikken, men at nødvending kapasitet vil komme i fremtiden er mer usikkert.

### **Skipsstørrelse (gjennomsnittlig pax per skip)**

Størrelsen på skipene i levering fram til 2020 er større enn gjennomsnittsstørrelsen i dag; 3172 pax på nye skip i bestilling er betydelig mer enn gjennomsnittsstørrelsen på skipene som besøker Norge i dag. Gjennomsnittet er nær 1900 pax i Oslo, og en del mindre på Vestlandet og i Nord-Norge. Økt størrelse kan innebære at en del havner i Norge i begrenset grad kan ta imot de største skipene, noe som kan gjøre at de velger andre havner i utlandet i stedet.

Det er også tenkelig at man får en motsatt trend («motkultur») senere i perioden, dvs. at man går fra større skip til mindre, f. eks. for å kunne nå flere eksotiske havner, øke fleksibiliteten og få flere, men rimeligere skip. Det kan i så fall slå negativt ut på passasjertallet, men bare moderat, siden det også kan åpne for flere anløp i flere norske havner

### **Seilingsmønster, tilbringersystemer etc.**

Etablering av flere snuhavner, og økning av antallet snuanløp, i norske havner vil være positivt for cruisetraffikken (se avsn. 5.3.5). Imidlertid er det en del begrensninger som gjør vi har satt relativt lav sannsynlighet for vekst i snuhavanløp.

Forbedring av tilbringersystemer (tilbringerinfrastruktur, som flyplasser, vei til havner etc.) vil kunne øke tilgjengeligheten for markedet mht. cruise som ferieform og få ned kostnadene. Det vil slå positivt ut på framtidig vekstrate.

## Faktor 4 Miljø og reguleringsregimer (vekt 10 prosent)

### Miljø og klimaendringer

Klimaforskningen peker på klimaendringer (jf. bl.a. Perspektivmeldingen, kap. 6), som må tas med i en vurdering av mulig utvikling i cruisetraffikken, som kan være sårbar for klimaendringer.

Projeksjonene peker på et varmere klima, mer nedbør, og mer ekstremvær (stormer, ekstremregn, flom og hetebølger). I Norge kan det skape problemer for cruiseferien, spesielt utenom sommersesong, med sterke stormer langs kysten, eller flom og skred som skaper problemer for landbesøk og ekskursionser.

Klimaendringer kan også slå positivt ut. F. eks. kan et mildere, mer behagelig klima deler av året gi muligheter for sesongutvidelse og bedre mottakskapasiteten i Nord-Europa og Norge. Et fremtidig isfritt Arktis, eller isfrie seilingsleder, kan gi nye seilingsmønstre hvor Norge kan bli utgangspunkt eller besøkssted på polarcruise i Arktis. Samtidig kan det gi ny tilgang til markeder i Asia og Russland.

Endring av klimaet kan gi en forskyving av cruisereisemønstre i form av «klimaflukt» fra for eksempel tropiske og subtropiske områder (som ved orkaner, ubehagelig varme, sykdomsutbredelse, etc.).

I sum kan klimaendringer gi en moderat positiv effekt for Norge.

### Reguleringsregime klima/utslipp

Omfanget av restriksjoner og klimarelaterte avgifter vil selvsagt ha en påvirkning på cruisetraffikken i form av kostnader og endringer i seilingsmønstre. Vi har omtalt dette tidligere i rapporten, se kapittel 5.

De omtalte ECA-reglene er i disfavør cruise til Norge (og Nord-Europa) så lenge reguleringene er strengere her enn andre steder, for eksempel i Middelhavet.

Skal man nå de globale målsettingene for å dempe effekten av klimaendringene, er det sannsynlig at reguleringsregimet må strammes til også i utlandet. Etterhvert vil det tvinges frem, og avgiftsbelastningen og restriksjonene vil øke også internasjonalt. Prisen på karbonutslipp må opp om man skal nå klimamålsettingene (jf. Perspektivmeldingen s.107-108) og det vil måtte øke avgiftsnivået på utslipp fra fossilt brennstoff betydelig fram mot 2050 og videre. Det vil øke driftskostnadene for rederiene, og vil på lenger sikt drive billettprisene opp. Det vil slå negativt ut for cruisetraffikken i verden, men kan modereres noe for Norge hvis ulikheter i reguleringsregime mellom Norge og andre land minsker.

## Faktor 5 Teknologi og energi (vekt 10 prosent)

Endringer i teknologi, energibruk og skipsdesign kan bidra til å få ned kostandene og bedre produktet for cruisenæringen, og øke sikkerhet, komfort og ellers bedre reiseopplevelsen for passasjerene. Det kan øke tilbudet av cruise, seilingsfrekvensen og få ned billettprisene, som vil være positivt for trafikken. Samtidig gir sannsynlig økte energikostnader (for drivstoff, landstrøm, tilbringer-flybilletter m.m.) et økt kostnadsnivå, som driver billettprisene oppover, og demper etterspørselen.

### Energieffektivitet og drivstoffteknologi

DNVs rapport «Shipping 2020», gir oversikt over trender, utviklingstrekk og

scenarier for utviklingen innen shipping og maritim sektor fram mot 2020, som kan gi noen indikasjoner i hvilken retning teknologiutviklingen går, og dermed mulige konsekvenser for cruisenæringen.

Det er ganske sannsynlig at mer effektive motorer, mer miljøvennlig drivstoff og renseteknologi, bedret skipsdesign, forbedrede navigasjonssystemer, etc. vil kunne få ned energiforbruket, redusere utslipp og annen forurensing, samt legge til rette for sikrere og mer optimale seilingsruter. Det vil få driftskostnadene ned, øke passasjerkomforten, og bedre tryggheten.

Nå mot slutten av 2014 har det vært et kraftig fall i oljeprisene. Imidlertid tilsier langtidssiktene at oljeprisen, og dermed de konvensjonelle drivstoffkostnadene, vil gå opp. IEA anslår en gradvis økning mot 125 dollar per fat frem mot 2035 (Perspektivmeldingen s. 35) i faste 2011-priser. Vi forventer altså ikke noen varig kostnadsreduksjon i form av billigere drivstoff.

Generelt vil vi anta at drivstoff- og energikostnadene vil øke relativt sett på grunn av økt energietterspørsel (1,25 prosent per år ifølge IEA, jf. Perspektivmeldingen s. 34) og økende mangel på energirelaterte ressurser i verden etter hvert som de beskattes hardere av en økende befolkning og med økende energiforbruk per person. Cruise til Norge og Nordområdene kan anses som relativt energikrevende, bl.a. til dels lange seilingsavvik, og forbruk til oppvarming etc. Mulige nye energiformer og mer effektiv energiproduksjon kan dempe denne effekten noe, men i utgangspunktet antar vi at energikostnaden vil øke generelt sett for cruisenæringen og tilbringertrafikken. Det vil etter hvert kunne øke billettprisene og dempe etterspørselen, altså en moderat negativ effekt på cruisetraffikken i sum.

## **Faktor X Uforutsigbare utviklingstrekk (vekt 10 prosent)**

### **Global utvikling**

Vi har valgt å kalle denne faktoren «Faktor X» fordi vi ikke vet sikkert hvilke typer utviklingstrekk denne faktoren vil bestå av. Faktor X dreier seg om mer eller mindre uforutsette hendelser, gjerne av negativ karakter, som kan oppstå i årene fram mot 2060. At en eller flere svært negative hendelser vil forekomme fram mot 2060, er ganske sannsynlig, vi vet bare ikke hva. Viktige enkelthendelser eller serier av hendelser kan øke uroen i turismemarkedet. Usikkerhet om framtidige hendelser er normalt dempende på privat forbruk, reisetilbøyelighet og turismeveksten generelt, så her dreier det seg om faktorer som i sum trekker i negativ retning.

### **Geopolitisk sikkerhetssituasjon**

Det har vært relativt god stabilitet i geopolitiske sikkerhetssituasjonen i forhold til de viktigste turisme- og cruisemarkedene de senere tiår. Det har gitt god grobunn for reiseaktivitet generelt og cruiseturisme spesielt. Hendelser som dem man har observert i Midtøsten eller Ukraina nylig, kan gi endringer i sikkerhetsbildet for cruiseturisme. F. eks. kan terroranslag eller militære angrep mot cruiseskip med mange omkomne «drepe» markedet for cruiseturisme i mange år fremover. En tenkbar konflikt mellom NATO og Russland kan raskt stoppe fremveksten av Russland og deler av Øst-Europa som kommende cruisemarked.

Et potensielt mulig statsammenbrudd, oppløsning av EU osv. vil også gjøre reiser og bevegelser over landegrensene mer vanskelig generelt. Alt dette trekker i potensielt negativ retning.

## **Migrasjon**

Det er sannsynlig at en migrasjon av folkemasser fra sør mot nord, eller fra øst mot vest i verden vil forekomme de neste 50 år, for eksempel som et resultat av sterk befolkningsvekst i lavinntektsland, mangel på ressurser, eller klimaendringer. Åpnere grenser og økt global mobilitet kan også fremskynde prosessen. Økonomiske og sosiale utfordringer i land som i dag utgjør viktige kildemarkeder, f. eks. i Europa og Nord-Europa, kan gi påvirke vekstratene i cruise negativt.

## **Verdensøkonomi og skift i økonomisk balanse**

Finanskrisen de senere år har bidratt til å dempe veksten i turismen. Foreløpig har Norge kommet ganske godt ut av det i forhold til andre land som har vært mer avhengig av kildeland som har vært hardt rammet. Men også Norge har merket nedgang i turismen fra land i Sør-Europa, og det gjelder også cruisepassasjertrafikken hit. En større global finanskriser i løpet av prognoseperioden kan ha betydelige negative konsekvenser, og sette utviklingen i cruise mange år tilbake om det inntreffer.

Migrasjon, befolkningsendringer, endringer i ressursituasjon, eller produktivitet etc. kan også få uante konsekvenser som vi ennå ikke vet omfanget av. Man kan f.eks. oppleve en endring i økonomisk balanse fra vest mot øst eller nord til sør i verden i løpet av de neste 50 år. Prosjeksjonene tilsier et skift av økonomisk aktivitet mot Asia, som kan være et stort potensielt cruisemarked i fremtiden. Det er ellers svært vanskelig å forutsi konsekvensene av en slik mulig utvikling, men kan gjøre de viktigste kildemarkedene for cruise i dag mindre betalingsdyktige for relativt dyre ferier som cruise.

## **Annet – ukjente faktorer**

Det er en rekke andre faktorer som kan påvirke cruisetraffikken i negativ retning. Vi vil bare omtale noen få her eksempelvis.

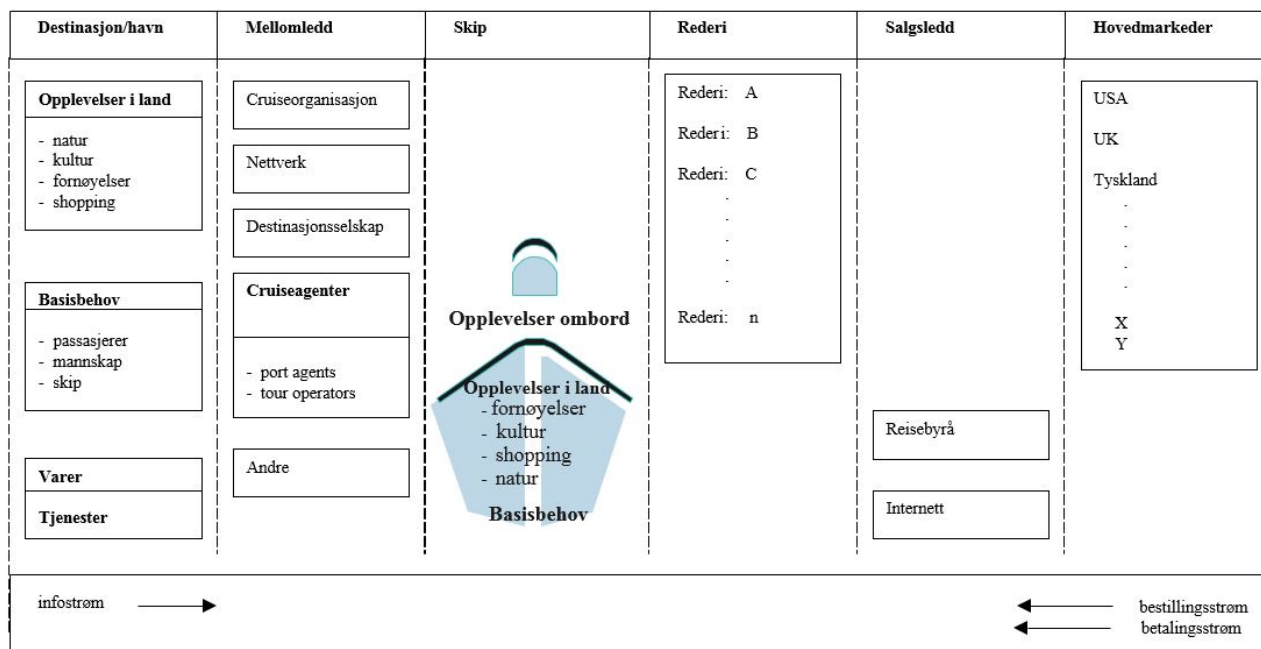
F. eks. kan et stort sammenbrudd i IKT-infrastruktur (internett, bookingsystemer, logistikk- og sikkerhetssystemer), eller i viktig transportinfrastruktur gjøre reisevirksomhet vanskeligere, og lamme cruisetraffikken i mange år om det skjer.

Cruisenæringen er ellers særlig utsatt f. eks. ved en mulig pandemi med storskala sykdomsutbrudd. Det samme er tilfellet ved store (f. eks. klimarelaterte) naturkatastrofer eller ulykker. Muligheten for slike hendelser er derfor lagt inn som en lavsannsynlig, men (om inntreffer) sterkt negativt påvirkende indikator.

## Vedlegg 2: Cruisekartet (generell versjon)

### Vedlegg 2

#### Cruisekartet – for markedsføringsveivalg



TØI rapport - Prognose cruisetraffikk norske havner - Kystverket nov 14

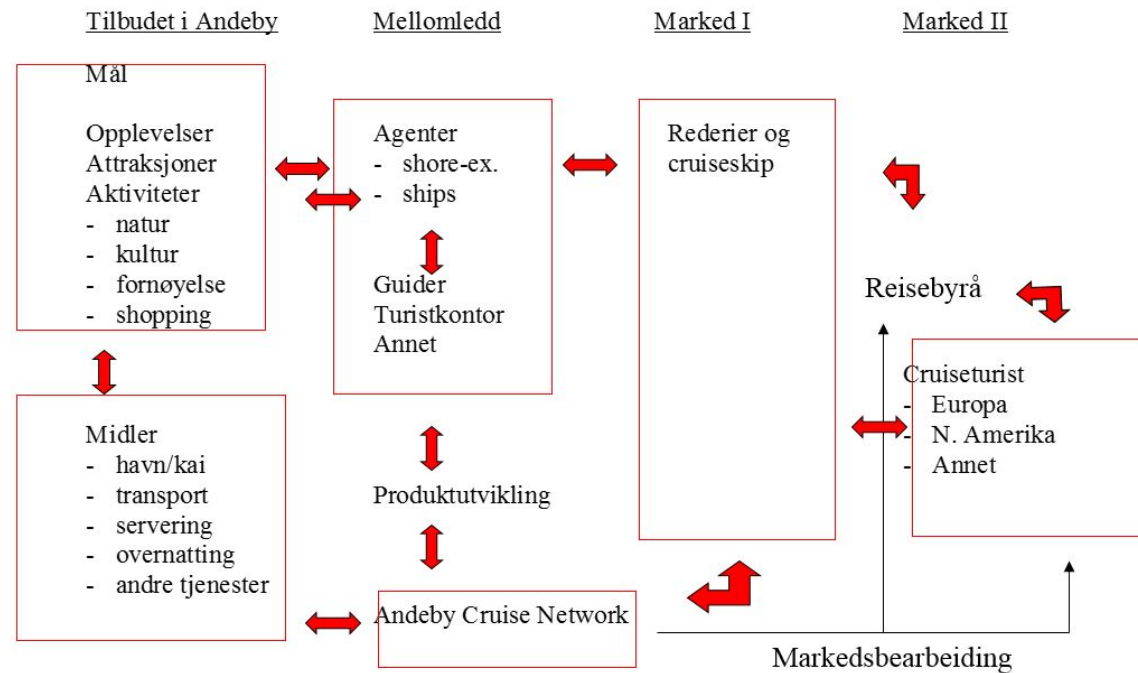


### Vedlegg 3: Cruisekart «destinasjon Andeby»

Vedlegg 3

#### Enkelt cruisekart Andeby som cruisedestinasjon

(Verdistrømmer: Informasjon →, bestilling ←, betaling ←)



Nov 2014

## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

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

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

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

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

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

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

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