



CRUISE STRATEGI FOR BERGEN

2016-2020

Bergen Reiselivslag, august 2016

visitBergen.com



Bergen er en av de største cruisedestinasjoner i Europa
– vi må planlegge for fremtiden

INNHALDSFORTEGNELSE

	Side
1. Forord	3
2. Sammendrag	3
3. Innledning	4
4. Cruise som en del av reiselivsstrategier	5
5. Aktørene i cruiseindustrien	5
6. Cruisemarkedet	6
7. Cruisetrafikken til Bergen	6
7.1 Anløp av cruiseskip	6
7.2 Cruisepassasjerer til Bergen	7
7.3 Cruisepassasjerer sommeren 2015	8
7.4 Geografisk fordeling av cruisepassasjerer til Bergen	9
7.5 Prognosene fremover	9
8. Markedsføring av Bergen som cruisehavn	10
9. Turistundersøkelse Cruise 2014	10
10. Verdiskapning og lønnsomhet	11
10.1 Cruisepassasjerenes forbruk i land	11
10.2 Avgifter, vederlag og gebyrer fra cruisetrafikken	11
10.3 Oversikt, forskjellige typer inntekter fra cruiseanløp til Bergen	12
10.4 Konkurransesvridning	12
11. Havne- og farvannsloven	13
12. Bærekraft, klima- og miljøperspektiver	13
12.1 ECA – Emission Control Areas	13
12.2 "People pollution"	14
13. Infrastruktur	14
13.1 Landstrøm	14
13.2 Snuhavn	14
13.3 Parkeringsforhold	15
13.4 SWOT analyse	15
14. Mål og strategier 2015-2020	16
14.1 Visjon	16
14.2 Hovedmål Cruise	16
15. Delmål miljø	16
15.1 Strategi miljø	16
15.2 Tiltak miljø	16
16. Delmål lønnsomhet	17
16.1 Strategi lønnsomhet	17
16.2 Tiltak lønnsomhet	17
17. Delmål marked	17
17.1 Strategi marked	17
17.2 Tiltak marked	18
18. Delmål produktutvikling	18
18.1 Strategi produktutvikling	18
18.2 Tiltak produktutvikling	18

1. FORORD

Bergen har sin felles strategi i "Strategisk Reiselivsplan for Bergen 2011-2015". Fra høsten 2016 vil vi starte opp arbeidet med å lage en ny strategiplan for økt vekst for Bergen for de neste 5 årene. En understrategi for segmentet cruise vil være en del av denne planen.

Styret i Bergen Reiselivslag tok vinteren 2014 initiativ til en diskusjon omkring hvordan cruise fungerer for Bergen som reisemål, og hvordan man i fremtiden skal forholde seg til, arbeide og tilrettelegge for utviklingen innen dette segmentet av turisme. Styret har bedt om at det legges frem et strateginotat for cruise, som skal være en understrategi til Strategisk Reiselivsplan for Bergen.

Bergen Reiselivslag sitt overordnede mål er å få flere tilreisende til å bo i Bergen slik at byens overnattingskapasitet utnyttes mest mulig. Derfor jobbes det hovedsakelig mot ferie/fritidsmarkedet og møte- og arrangementsmarkedet. Økt trafikk fra disse hovedgruppene er det som skaper best lønnsomhet for reiselivsnæringen da omsetning pr. gjest er høyest her.

Landbasert reiselivsomsetning som inkluderer overnatting, servering, transport og handel, er klart mest lønnsom. Fortsatt er det imidlertid slik at cruisetrafikken bidrar til lønnsomhet og verdiskapning for den landbaserte reiselivsnæringen, selv om lønnsomheten er lavere. Cruise er imidlertid en del av det store og helhetlige reiselivsbildet for Bergen. Cruise som ferieform er kommet for å bli og ihht prognoser som nylig er lagt frem, vil cruisetrafikken til Norge øke i årene fremover. I tillegg tilfører cruisetrafikken lokal lønnsomhet og verdiskapning i forhold til det offentlige og til en del andre leverandører av tjenester. I dag er det spesielt attraksjoner, opplevelsesbedrifter og handelsnæringen som har økonomisk nytte av cruisetrafikken, mens hotell- og restaurantnæringen i svært liten grad har nytte av denne.

En arbeidsgruppe har siden høsten 2014 diskutert grunnlag og premisser for fremtidig utvikling av Bergen som cruisedestinasjon. Medlemmene av arbeidsgruppen har vært Dag Djupesland, hotelldirektør Thon Gruppen, Kjetil Smørås, direktør Augustin Hotel og Grand Hotel Terminus, Steinar Kristoffersen, daglig leder Bergen Sentrum, Elin Sjødin Drange, næringssjef Bergen kommune og Eric Saudan, styreleder Bergen Reiselivslag og restauratør samt Ole Warberg, Reiselivsdirektør Bergen Reiselivslag. Bergen og Omland havnevesen var med i de innledende fasene av arbeidet og var representert ved Havneshjef Inge Tangerås og markedssjef Helen Hovland. Trond Amland, Amland Reiselivsutvikling har vært engasjert som ekstern prosessleder i arbeidet.

Det har vært viktig å ha en bredt anlagt diskusjon om hvordan cruise fungerer og påvirker Bergen som reisemål samt hvordan vi i fremtiden skal legge til rette for en balansert utvikling av cruise som

er bærekraftig og som gir positive effekter for den landbaserte reiselivsnæringen i Bergen.

Arbeidsgruppen har vært opptatt av at Bergen, som er Norges største cruisedestinasjon, må gå foran og gjøre viktige og fremtidsrettede valg. Det har vært et mål i arbeidet å gjøre verdivalg basert på grundige diskusjoner og med forankring i et mål om at kvalitet skal være mer styrende enn kvantitet. Bergen skal bl.a. gjennom denne strategien ivaretas som en "frisk by" og legge til rette for minst mulig slitasje og forurensing knyttet til cruisevirksomheten. Videre må reiselivsnæringens cruisestrategi også sees i relasjon til både nasjonal reiselivsstrategi og til andre strategier og føringer for utvikling av næringsvirksomhet og infrastruktur i Bergen.

2. SAMMENDRAG

Bergen ønsker å styrke sin posisjon som reiselivsdestinasjon i årene som kommer. Det er sannsynlig at etterspørsel etter cruise i våre farvann vil øke markant de neste 10-20 år. Det er derfor viktig at Bergen gjør tiltak allerede nå som får en langsiktig effekt og gir oss full råderett over hvordan vi ønsker å utvikle Bergen som reiselivsdestinasjon, også overfor cruise segmentet. All utvikling skal være bærekraftig, med fokus på miljø, lokalsamfunn og lønnsomhet.

Bergen skal gå foran og gjøre viktige og fremtidsrettede verdivalg basert på et mål om at kvalitet skal være mer styrende enn kvantitet. Bergen skal bl.a. gjennom cruisestrategien ivaretas som en "frisk by" og legge til rette for minst mulig slitasje og forurensing knyttet til cruisevirksomheten. Det blir viktig å fokusere på hvordan man kan utnytte cruiseturismen bedre slik at den i større grad kommer den landbaserte reiselivsnæringen til gode, unngår å utvikle negativt omdømme, bidrar til økt lokal verdiskapning og lønnsomhet, samt utvikles på en balansert og bærekraftig måte.

På enkelte dager får Bergen flere besøkende fra cruiseskip enn man har nødvendig infrastruktur til. Bergen skal være en foregangsby når det gjelder cruisetrafikk og gjennom en miljøbevisst strategi påvirke den nasjonale cruisestrategien i samme retning. Miljøbevissthet skal være en ledende verdi for Bergen som cruisehavn. Byen skal profileres i markedet som en destinasjon med høy standard og høye krav til kvalitet både på skip, havn og på land.

Lønnsomhet for de landbaserte virksomhetene skal være en viktigere målestokk enn volum. Flere reiselivsbedrifter i Bergen skal ha økonomisk utbytte av cruisetrafikken. Bergen skal bli snuavn nr. 1 i Norge og gjennom denne posisjonen ta ut en større økonomisk positiv effekt for den landbaserte reiselivsnæringen. Antall anløp og passasjerer pr. dag skal så langt som mulig tilpasses øvrig infrastruktur og kapasitet i byen. Infrastruktur både i havnen og i byen for øvrig skal tilrettelegges og tilpasses det volum av fremtidig cruisetrafikk man har satt som mål å ta i mot.

Cruise som ferieform har globalt sett vokst kraftig de senere årene. I 2015 ble det registrert 1 738 cruiseanløp i Norge, fordelt på 36 havner. Disse anløpene resulterte i ca. 510 000 cruisepassasjerer til Norge som representerte ca. 2,5 mill. dagsbesøkende. Det meste av cruisetrafikken til Norge kommer i perioden mai -september.

Bergen er Norges største cruisehavn målt i antall anløp og antall passasjerer, og har de senere årene opplevd en stor vekst. I 2000 var det 174 cruiseanløp til Bergen og i 2015 var det 276 anløp. Bergen hadde i 2015 en markedsandel på 16 % av alle cruiseanløp til Norge. De fleste anløpsdagene i hovedsesongen er det 1, 2 eller 3 cruiseskip i havn samtidig. Antall dagspassasjerer var i år 2000 ca. 100 000, mens det i 2015 var 431 000. Bergen hadde i 2015 en markedsandel på 17 % av alle cruisepassasjerer (dagsbesøkende) som kom til Norge. Trafikken varierer stort i sommersesongen, fra 200 til vel 11 000 cruisepassasjerer pr. dag. I gjennomsnitt er det ca. 4 300 cruisepassasjerer i Bergen hver dag i sommersesongen.

Landbasert reiselivsomsetning som inkluderer overnatting, servering, transport og handel er klart mest lønnsom. Fortsatt er det imidlertid slik at cruisetrafikken bidrar til lønnsomhet og verdiskaping for den landbaserte reiselivsnæringen, selv om lønnsomheten er lavere her. Det er spesielt attraksjoner, opplevelsesbedrifter og handelsnæringen som har økonomisk nytte av cruise- trafikken. Basert på et gjennomsnittsforbruk på 860 kroner pr. dagsbesøk i land er cruiseturistenes forbruk i Bergen som tilfaller lokalt næringsliv/ reiseliv estimert til ca. 381 mill. kroner i 2014. Samlet omsetning og avgiftsinnkreving knyttet til cruiseanløp i Bergen utgjør vel 535 mill. kr.

3. INNLEDNING

Cruise som ferieform har globalt sett vokst kraftig de senere årene. Cruiseturismen har hatt stor vekst i Europa og i Norge, og en rekke reisemål i Norge benyttes for cruiseanløp. Cruiseturismen i Norge har vokst omtrent i samme takt som i Europa ellers. Antall cruiseturister til Norge har økt fra ca. 200 000 til omlag 510 000 de siste 15 årene. Til sammen ca. 40 havner/reisemål i Norge er aktivt involvert i å tiltrekke seg cruiseturisme. Norge er nå på listen over de 10 mest besøkte cruisedestinasjonene i Europa.

En slik vekst og et slikt volum skaper nye muligheter for økt lønnsomhet og lokal verdiskaping i den landbaserte reiselivsnæringen. Samtidig skaper dette store utfordringer som krever nye og bedre løsninger knyttet til bl.a. infrastruktur, logistikk, miljø og fysisk tilrettelegging.

Et cruise er en feriereise ombord i et (vanligvis) større, ikke-rutegående passasjerskip som seiler en fastlagt rute med innlagte besøk i minimum 3 havner og som ikke er lastebærende. Et cruise kan starte og slutte i samme havn eller starte og slutte i

forskjellige havner. Passasjerene bor ombord i skipet og tilbys aktiviteter, underholdning og muligheter til å kjøpe utflukter og turer i land i de havnene skipet anløper.

Cruiseindustrien består av en rekke aktører både nasjonalt og internasjonalt, som til sammen utgjør verdikjeden. Grovt sett kan man dele disse inn i rederier, havner, cruiseoperatører, attraksjons- og opplevelsesbedrifter, butikker, transportselskap, guideformidling, restauranter og hotell. I tillegg kommer organisasjonsapparatet omkring som hovedsakelig ivaretar markedsføring, kompetanseutvikling, samarbeidsstrukturer og infrastruktur.

De senere årene har det kommet en stor kapasitetsøkning i den internasjonale cruiseflåten. I dag er det 47 cruiseskip som er under bygging eller som er kontrahert rundt om i verden. Innen 2018 vil det bli levert 29 nye cruiseskip i tillegg til ytterligere 12 skip som leveres etter 2018. 20 av disse skipene har en størrelse på over 100 000 BTN og med et gjennomsnittlig passasjertall på 4 000 pax. Det betyr at omlag 150 000 nye sengeplasser kommer på markedet de nærmeste årene, en økning på 25 %. Den store kapasitetsøkningen med flere og større cruiseskip har også ført til at rederiene søker mot nye markeder og nye segmenter for å selge cruise i betydelig større volum enn tidligere. I 2014 ble cruisekapasiteten i Europa redusert med 11 % sammenlignet med 2013. Denne kapasiteten ble flyttet til Asia og Karibia. Cruiserederiene vurderer spesielt Kina som et nytt, stort marked for de kommende årene.

Man finner i dag et stort spekter av cruiseprodukt og prisklasser, fra de eksklusive og dyre cruisene til billige cruisepakker der rederiene henvender seg til nye målgrupper som bl.a. familier og andre segmenter med lavere betalingsvilje og kjøpekraft. Dette påvirker omsetningen pr. gjest i land ved at de bruker mindre penger i snitt enn hva en cruise gjest gjorde for 5-10 år siden.

Videre ser man at en stor del av verdiskapingen knyttet til cruise skjer hos rederiet eller hos cruiseoperatøren i stedet for hos de landbaserte reiselivsleverandørene. Dette skjer bl.a. fordi rederiene øker prisen for turer og utflukter betydelig ut til cruise gjestene, og sitter igjen med det meste av fortjenesten, mens lokale leverandører blir presset til å senke prisene og dermed også egen lønnsomhet.

Strategien til de fleste rederiene er å få gjestene ombord og i større grad enn tidligere øke omsetningen fra hver enkelt passasjer gjennom aktiviteter og ulike tilbud ombord i skipet, og ikke minst fra salg av ekskursjoner og andre landbaserte aktiviteter når skipet er i havn.

I tiden fremover blir det derfor viktig å fokusere på hvordan man kan utnytte cruiseturismen bedre slik at den i større grad kommer den landbaserte reiselivsnæringen til gode, bidrar til økt lokal verdiskaping og lønnsomhet og samtidig utvikles på en

balansert og bærekraftig måte. I den forbindelse er det tre sentrale spørsmål som må tillegges stor vekt i en cruisestrategi for Bergen.

- Hvordan kan man legge til rette for økt verdiskaping og lønnsomhet for den landbaserte reiselivsnæringen i Bergen?
- Hvordan kan man legge til rette for en mest mulig miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig utvikling av cruiseturismen, og hvilke konsekvenser innebærer dette?
- Hva trenger Bergen av tilrettelegging og utvikling av infrastruktur som støtter opp om målet om økt lønnsomhet og en bærekraftig utvikling?

4. CRUISE SOM EN DEL AV REISELIVSTRATEGIER

Cruise er en del av den nasjonale reiselivsstrategien. Her pekes det bl.a. på at "produkt- og opplevelsesutvikling er viktig for å kunne legge tilrette for økt verdiskaping på land som følge av cruiseturismen".

Cruise Norway AS sin visjon er å "bidra til at Norge blir kjent som verdens beste naturbaserte Cruisedestinasjon". Selskapets strategi er å arbeide innenfor fire strategiske områder der markedsføring er det viktigste. Cruise Norway AS skal være næringens felles redskap for markedsføring av cruisedestinasjonen Norge og salgsvirksomheten skal bidra til å skape økt aktivitet, flere cruiseanløp og cruisegjester til Norge i definerte målgrupper med høy kjøpekraft. Selskapets kontoradresse er i Bergen og majoriteten av aksjeeiere er knyttet til cruisenæringen i Vestlandsregionen.

Bergen Havn har cruise som et av sine viktige forretningsområder, og cruise omhandles i strategier på områder som utvikling av landstrøm, miljøtiltak og utbygging av terminaler. Bergen Havn er også i dag den viktigste operative aktøren i arbeidet med å markedsføre **Bergen som cruisehavn** og er samtidig medlem i Cruise Europe, en organisasjon som bl.a. promoterer en rekke europeiske cruise-havner mot internasjonale cruiserederier.

Bergen kommune i samarbeid med Maritim Forum Bergensregionen utarbeidet høsten 2013 en egen Sjøtransportstrategi. Hovedstrategien i planen som omhandler cruise er at Bergen kommune bør jobbe for at Bergen får status som snuhavn for cruise – for å øke verdiskapingen tilknyttet cruisenæringen. Sjøtransportstrategien slår videre fast at det er nødvendig å sikre at Bergen sentrum forblir logistikk- knutepunktet for cruise, men samtidig satser på miljøvennlige løsninger som landstrøm ved landligge samt fornyelse av kaifasiliteter. I planen pekes det på at det er et stort potensiale for snu-havnaktiviteter i Bergen havn, og at det i den sammenheng er viktig at Bergen utvikler Skoltegrunnskaaien som et effektivt og moderne mottakssenter for cruisetrafikk. Konkret peker planen på tiltak som å legge til rette for et bedre mottakssenter ved Skoltegrunnskaaien, sikre at

cruiseskip kan anløpe bysentrum, aktivt fronte Bergen som en miljøhavn for cruisetrafikk og bidra til at det utvikles ytterligere turistattraksjoner for å spre trafikken og unngå køer.

I Sjøtransportplanen vises det også til Nasjonal Transportplan 2010-2019 der det bl.a. er lagt frem forslag om ny seilingsled inn til Bergen. Dette vil kunne få betydning for økt cruisetrafikk da utviklingen går mot stadig større og høyere skip. En ny seilingsled inn til Bergen vil gi mulighet for at stort sett alle cruiseskip som seiler i dag kan gå inn til Bergen, i motsetning til nå hvor det er noen begrensninger mht skipets størrelse.

Vestlandsrådet vedtok i november 2014 at det skal utarbeides en felles cruisestrategi for de fire Vestland fylkene. Dette arbeidet starter opp våren 2015 der de fire fylkeskommunene sammen med næringen har utarbeidet forslag til felles strategier for hvordan man skal møte og styre utviklingen av cruise til Vestlandet, slik at cruiseturismen utvikles på en økonomisk og miljømessig bærekraftig måte som skaper økt landbasert verdiskaping og lønnsomhet. Forslag til "Cruisestrategi for Vestlandet" skal behandles politisk høsten 2016.

5. AKTØRENE I CRUISEINDUSTRIEN

Det er en rekke aktører som samlet utgjør det totale cruiseproduktet. De viktigste er ;

- **Destinasjon.** Aktiviteter, opplevelser, attraksjoner, severdigheter, butikker, busselskaper, taxi, guideformidling/guidere, utfluktstilbud, infrastruktur, servering og overnatting (ved snuhavn).
- **Havn.** Kaiplass, terminaler, leveranser til skip, sikkerhetstilbud og tjenester (ISPS-reglene).
- **Cruiseagenter.** Fungerer som bindeledd mellom rederi/skip og havn/destinasjon. Såkalte shore ex-agenter. Står for opplegg og gjennomføring av landarrangementer. Selger bl.a. utflukter og sightseeingturer på vegne av rederiene. Har kontakt med havn, los og krever inn avgifter.
- **Skipsagenter.** Formidler varer og tjenester til cruiseskip som leveres av lokale leverandører.
- **Rederier.** 3 store grupperinger, hver med en rekke rederier under forskjellige varemerker.
- **Salgsledd.** Reisebyråer, egne call-centre og Internett.
- **Destinasjonsselskaper.** Markedsføring av destinasjonen, tilrettelegging av informasjon, opplevelsestilbud og infrastruktur.
- **Regionale cruisenettverk.** Landsdeler eller regioner som går sammen om felles markedsføring og produktutvikling av en region eller landsdel.
- **Innovasjon Norge.** Bruker lite ressurser på markedsføring av Norge som cruisedestinasjon, men har de siste tre årene hatt en egen cruisekoordinator med hovedansvar for utvikling av tilbudet til passasjerene når de er i land. Kompetanseutvikling og produktutvikling.

6. CRUISEMARKEDET

Et cruise til Norge er i stor grad basert på naturopplevelser i Vestlandsfjordene eller i Nord-Norge. Ca. 80 % av cruisemarkedet er ukescruise, og det er i dette markedet veksten har vært størst. Bergen er den største destinasjonen i Norge og i Fjord Norge regionen målt både i antall cruiseanløp og antall passasjerer.

Antall cruisepassasjerer utgjorde på verdensbasis 22,3 mill. i 2015. Dette er en økning fra 9,7 mill. passasjerer i 2000. Tallet forventes å være 23 mill. passasjerer i 2016. Veksten i cruisetrafikken er i stor grad kommet i det europeiske markedet der Tyskland og Storbritannia er de største enkelt markedene. I tillegg har det også vært en betydelig vekst i markeder som Frankrike, Spania og Italia.

Rederienes kriterier for valg av anløpshavner kan deles inn i 7 hovedfaktorer;

- Kjent havn/destinasjon
- Unikt opplevelsestilbud
- Bredt tilbud av opplevels- og utfluktsmuligheter
- Miljø og sikkerhet
- Havnens infrastruktur
- Muligheter for fremtidig vekst
- Logistikk og økonomihensyn

I 2009 var det 1 572 cruiseanløp i Norge fordelt på til sammen 40 norske havner. Dette tallet økte til 2 187 anløp i 2013. I 2015 ble det registrert 1 741 cruiseanløp i Norge, fordelt på 40 havner. Disse anløpene resulterte i ca. 510 000 cruisepassasjerer til Norge som igjen representerte ca. 2,5 mill. dagsbesøkende, da cruiseskipene besøker flere havner/destinasjoner (i snitt 4 havneanløp pr. cruise). I gjennomsnitt hadde hvert cruiseskip ca. 1 440 passasjerer i 2014 mens dette tallet var ca. 700 i 2000. Så langt er 2013 toppåret mht antall cruiseanløp og passasjerer. Nedgangen fra 2013 til 2015 var på ca. 18 %. Iht prognosene for 2016 vil antall cruiseanløp til Norge øke til 1 762 anløp og til ca. 2,7 mill. dagsbesøkende (+8,6 %).

Det meste av cruisetrafikken til Norge kommer i høysesongen, det vil si i perioden mai - september. Sesongen har de senere årene blitt gradvis utvidet i begge ender slik at cruiseturismen i dag er nærmest en helårsaktivitet i Norge. I 2013 var det bare en måned uten cruiseanløp i Norge. Cruiseanløp utenom sesongen representerer riktignok bare 4 % av den totale cruisetrafikken, men andelen utenom den tradisjonelle sesongen er økende.

Bergen er den mest besøkte cruisehavnen i Norge og sammen med andre havner på Vestlandet står disse for ca. 66 % av alle cruiseanløp i Norge. I 2013 var Norge Europas 4. største cruisedestinasjon. I neste spalte vises en oversikt av fordelingen av cruiseanløp og cruisepassasjerer til de fire Vestlandsfylkene i 2015/2014 samt fordelingen av cruiseanløp og cruisepassasjerer i Hordaland i 2015/2014.

Cruiseanløp og cruisepassasjerer i fjordregionen

	Antall cruiseanløp		Antall cruisegjester	
	2014	2015	2014	2015
Møre og Romsdal	446	389	632 400	603 884
Hordaland	431	358	579 960	514 136
Sogn og Fjordane	260	242	329 680	332 647
Rogaland	169	164	270 500	279 256
TOTALT	1 306	1 153	1 812 550	1 729 923
Endring		- 153(- 11,6%)		- 82 627 (-4,5%)

Cruisetrafikk i fjordregionen 2014-2015, fordelt på de 4 Vestlandsfylkene.

I 2015 hadde de 17 cruisehavnene på Vestlandet tilsammen 1 153 cruiseanløp, en nedgang på 11,6 %. Dette utgjør 66 % av det totale antall cruiseanløp til Norge. Målt i antall cruisepassasjerer hadde Vestlandet vel 1,7 mill. dagsbesøkende, og dette utgjør 69 % av alle cruisepassasjerer som kommer til Norge. Nedgangen i antall passasjerer fra 2014 var 4,5 %.

Cruiseanløp og cruisepassasjerer i Hordaland

	Antall cruiseanløp		Antall cruisegjester	
	2014	2015	2014	2015
Bergen	323	276	442 759	429 504
Eidfjord	65	50	94 040	57 593
Ulvik	25	23	36 254	23 302
Rosendal	13	8	4 532	1 728
Jondal	1	2	109	1 097
Odda	2	0	1 268	0
TOTALT	429	357	578 962	513 224
Endring		- 72 (- 17%)		- 65 738 (-11%)

Cruisetrafikken i Hordaland i 2014 og 2015.

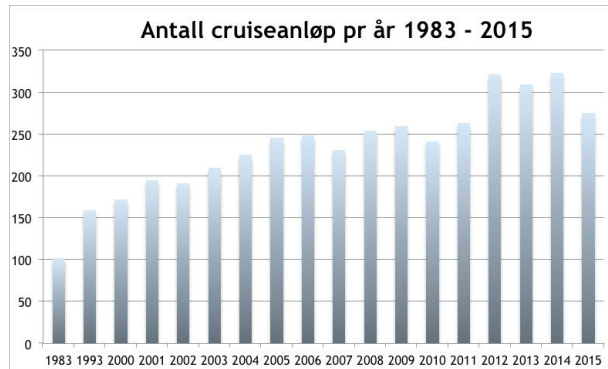
I Hordaland er det til sammen 6 havner/reisemål som benyttes for cruiseanløp, men mest konsentrert til 3 havner. **Bergen er desidert størst med 77 % av alle anløp i Hordaland**, mens Eidfjord og Ulvik har 21 %. I 2015 hadde Hordaland 357 cruiseanløp, en nedgang på 72 anløp fra 2014. Antall cruisepassasjerer var i 2015 ca. 513 000, en nedgang på ca. 66 000 passasjerer fra 2014. **Hordaland har ca. 21 % av alle cruiseanløp og 20 % av alle cruisepassasjerer i Norge.**

7. CRUISETRAFIKKEN TIL BERGEN

7.1 ANLØP AV CRUISESKIP

Bergen er Norges største cruisehavn målt i antall anløp og antall passasjerer, og har de senere årene opplevd en stor vekst i cruisetrafikken. **I 1983 hadde Bergen 102 cruiseanløp og i 1993 var tallet økt til 159. I 2000 var det 174 cruiseanløp til Bergen. Dette tallet økte i 2015 til 276 anløp.** Prognosen for 2016 er 297 anløp. I perioden 2000 til 2015 har antall cruiseanløp pr. år økt med 102 anløp. I samme periode har antall passasjerer pr. skip blitt doblet og sesongen har blitt betydelig utvidet. Bergen hadde i 2015 en markedsandel på 16 % av alle cruiseanløp til Norge.

Hovedsesongen (mai-september) utgjør 153 dager. Av disse var det cruiseanløp i Bergen i 125 dager, mens det var 28 dager i hovedsesongen med ingen cruiseanløp. Bergen har altså cruiseanløp i ca. 80 % av alle dager i hovedsesongen. 297 cruiseanløp (92 %) av totalt 324 anløp til Bergen i 2014 var i hovedsesongen, mens 27 anløp var i lavsesongen. Sesongen startet allerede 27. februar og siste anløp i 2014 var 8. november. Juli er den travleste måneden med 84 anløp (26 %).



Antall cruiseanløp til Bergen 1983-2015.

Antall cruiseanløp til Bergen havn varierer fra 0 til 6 skip pr. dag. I 2014 var det 2 dager med 6 cruiseskip i havn samtidig, og 8 dager med 5 skip. **De fleste anløpsdagerne i hovedsesongen er det 1, 2 eller 3 cruiseskip i havn samtidig.** Dette gjelder 69 % av alle cruiseanløpsdager til Bergen.

Antall anløp pr dag i 2014	0 pr. dag	1 pr. dag	2 pr. dag	3 pr. dag	4 pr. dag	5 pr. dag	6 pr. dag
Ant. dager	28	53	49	24	12	8	2

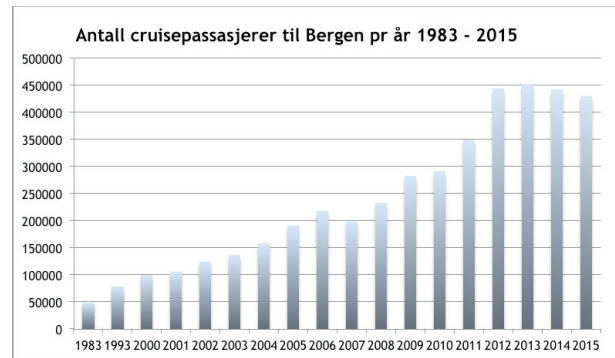
Fordelingen over antall cruiseanløp pr. dag til Bergen i 2014.

Kapasiteten i byen varierer også noe i forhold til årstidene. I lavsesongen vil det være god plass i byrommet til cruisepassasjerer da det er mindre landbasert turisttrafikk. Også juli måned er det noe mer plass da store deler av byens innbyggere er på ferie, selv om dette er toppmåneden for ferie/fritidstrafikken til Bergen. **Det er også viktig å poengtere at eventuelle begrensninger må knyttes til antall passasjerer og ikke antall skip da cruiseskipenes størrelse og passasjertall varierer betydelig.**

De fleste cruiseskip ligger til kai ved Skoltegrunnskaiaen og Bontelabo. Dette er i gåavstand til sentrum og krever god skilting og veiledning til cruisepassasjerer slik at det å gå til sentrum blir en del av opplevelsen, for eksempel gjennom en historisk rute. Det bør også være et mål at flest mulig skip legger til kai her, slik at man får minst mulig behov for shuttlebuss service fra Dokkerskjærskaien/ Jekteviken til sentrum. Det er imidlertid slik at de største skipene må legge til kai her pga skipets lengde og dybde.

7.2 CRUISEPASSASJERER TIL BERGEN

I 1983 hadde Bergen 48 000 cruisepassasjerer, i 1993 var tallet økt til 78 000. Antall cruisepassasjerer til Bergen var i år 2000 ca. 100 000, mens det i 2015 var 430 000. Trafikken har økt stort sett hvert eneste år og med en markant økning i 2012. Toppåret så langt var 2013 med 453 000 cruisepassasjerer. Prognosen for 2016 tilsier en økning til ca. 450 000 passasjerer. Bergen hadde i 2015 en markedsandel på 16 % av alle cruisepassasjerer (dagsbesøkende) som kom til Norge.



Antall cruisepassasjerer til Bergen 1983-2015.

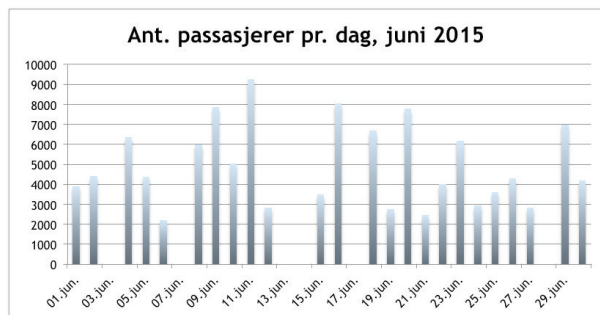
Antall cruisepassasjerer fordelt pr. dag i perioden juni-august 2015.

En analyse av trafikkfordelingen pr. dag i perioden juni-august 2015 viser at det var store forskjeller i antall passasjerer pr. dag. Trafikken varierte fra 212 passasjerer, som det laveste dagsbesøk og opp til 11 042 som det høyeste.

I disse tre månedene, som til sammen utgjør 92 dager, var det 13 dager uten noen cruiseanløp. Gjennomsnittlig antall passasjerer pr. dag i perioden, fordelt på 78 dager med anløp, er 4 364 passasjerer.

Gjennomsnittlig antall passasjerer pr. dag i juni var 4 941, i juli 4 855 og i august 3 395. Ser man på gjennomsnittstall, er dette trafikk som Bergen kan ta i mot og absorbere uten at det får store, negative følger for byens øvrige gjester og lokalbefolkning. Utfordringen i forhold til antall cruisepassasjerer pr. dag er den ujevne fordelingen med store variasjoner som skaper topper som er uheldig for byen. Noen dager hadde Bergen et meget høyt besøk, dvs opp mot 11 000 passasjerer, mens andre dager var det ingen cruisegjester i byen, eller kun et lavt antall.

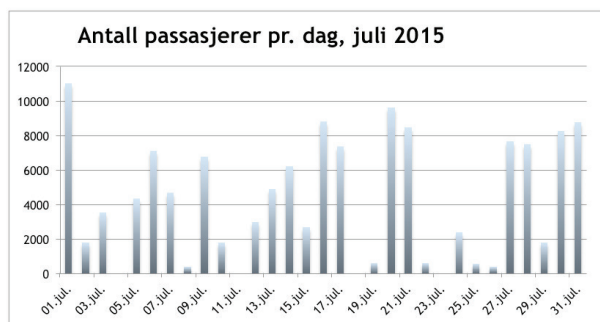
Nedenfor vises trafikken fordelt pr. dag i de tre mest travle månedene juni, juli og august 2015.



Antall passasjerer pr. dag i juni 2015.

Kommentar til cruisetrafikk juni;

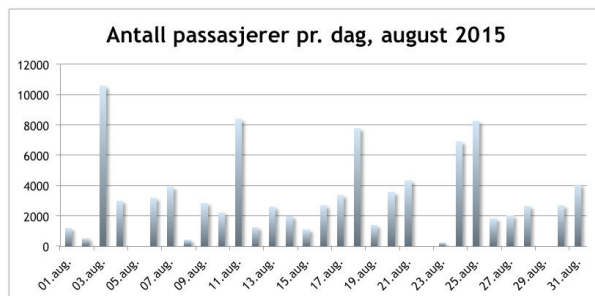
Cruisetrafikken i juni varierte mellom 2 199 og 9 255 passasjerer pr. dag. Det var 6 av 30 dager i juni som ikke hadde cruiseanløp. Antall cruisepassasjerer som kom til Bergen i juni 2015 var 118 590. Gjennomsnittlig antall cruisepassasjerer pr. dag fordelt på 24 anløpsdager var 4 941, og dersom vi fordeler antall cruisepassasjerer på antall tilgjengelige dager, dvs 30 dager, var gjennomsnittet 3 953 passasjerer pr. dag. Det var store variasjoner fra dag til dag i juni med ulik kapasitetsutnyttelse i havnen og i byen knyttet til cruisetrafikken.



Antall passasjerer pr. dag i juli 2015.

Kommentarer til cruisetrafikk juli;

Cruisetrafikken i juli varierte mellom 400 og 11 042 passasjerer. Også i juli var det store variasjoner fra dag til dag i antall passasjerer til Bergen. Det var 4 dager i juli som ikke hadde anløp. Antall cruisepassasjerer som kom til Bergen i juli 2015 var 131 102. Gjennomsnittlig antall cruisepassasjerer pr. dag fordelt på 27 anløpsdager var 4 855 passasjerer, og dersom vi fordeler antall cruisepassasjerer på antall tilgjengelige dager, dvs 31, var gjennomsnittet 4 229 passasjerer pr. dag. Trafikken i juli var mer ujevnt fordelt enn i juni. Maks. antall cruisepassasjerer pr. dag var høyere enn i juni, mens det var flere dager i juli med et lavt antall cruisepassasjerer.



Antall passasjerer pr. dag i august 2015.

Kommentarer til cruisetrafikk august;

Cruisetrafikken i august varierte mellom 212 og 10 618 passasjerer. Det var 3 dager i august som ikke hadde anløp. Antall cruisepassasjerer som kom til Bergen i august 2015 var 95 072. Gjennomsnittlig antall cruisepassasjerer pr. dag fordelt på 28 anløpsdager var 3 395 passasjerer og dersom vi fordeler antall cruisepassasjerer på antall tilgjengelige dager, dvs 31, var gjennomsnittet 3 067 passasjerer pr. dag. Trafikken i august var med unntak av 5 dager, jevnt fordelt. Maks. cruisepassasjerer pr. dag var høyere enn i juni, men lavere enn juli. Det var også en rekke dager i august med et lavt antall cruisepassasjerer i Bergen.

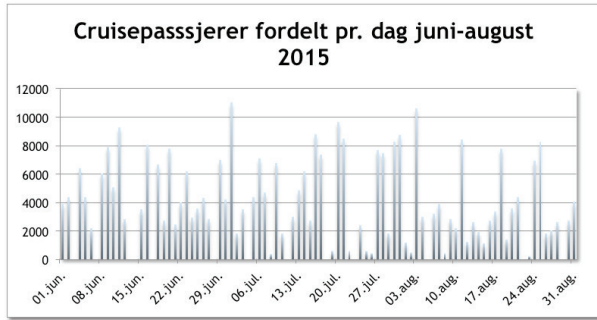
7.3 CRUISEPASSASJERER SOMMEREN 2015

Trafikken varierte mye fra dag til dag i sommer-sesongen, fra ca. 200 til vel 11 000 cruise-passasjerer pr. dag. Totalt i de tre sommermånedene var det ca. 345 000 cruisepassasjerer i Bergen. Dette utgjør 79 % av den totale cruisetrafikken til Bergen i 2015.

Det var 13 av 92 tilgjengelige dager i sommer-sesongen uten noen anløp. Snittallene for alle tre månedene er relativt lave. Utslagene med veldig stor trafikk kom på enkelte dager der det var opptil 11 000 cruisepassasjerer i Bergen på én dag. Dette er imidlertid unntakene. Gjennomsnittlig antall cruisepassasjerer pr. dag i sommersesongen var 4 364.

Dersom man setter en grense i form av maks. antall passasjerer pr. dag og samtidig klarer å fordele trafikken mer jevnt på de 92 dagene i sommersesongen, vil man kunne holde tilnærmet samme totaltrafikk som nå, men med mindre belastning for bysamfunnet, infrastrukturen og med en jevnere kapasitetsutnyttelse.

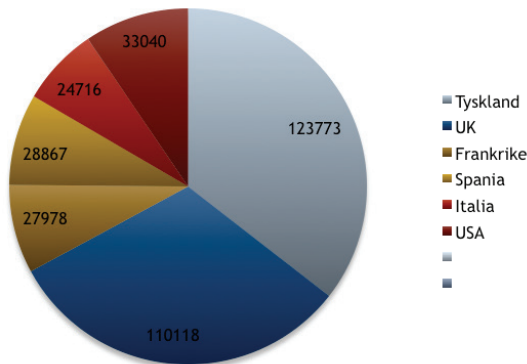
Det å få til en jevnere trafikk og jevnere kapasitetsutnyttelse gjennom hele sesongen vil gi en bedre situasjon for både cruisegjester, andre tilreisende, leverandører og tilbydere i reiselivsnæringen og for byens innbyggere. Trolig vil det også påvirke Bergens omdømme som reisemål i en positiv retning og dempe ned inntrykket av overfylte gater, køer og forurensning.



Antall passasjerer pr. dag i perioden juni-august 2015.

7.4 GEOGRAFISK FORDELING AV CRUISEPASSASJERER TIL BERGEN

Cruisepassasjerene til Bergen kommer hovedsakelig fra Europa. Det største geografiske markedet er Tyskland med 162 000 passasjerer og står for 37 % av cruisetrafikken. Deretter følger Storbritannia med 97 000 passasjerer og som utgjør 22 % av cruisetrafikken til Bergen. Frankrike følger deretter med 7% tett fulgt av Italia og USA, hver med 5 % av trafikken. Andelen av amerikanere og briter har de senere årene gradvis gått ned.



Geografisk fordeling av cruisepassasjerer til Bergen i 2015.

Nedfor følger en oppstilling som viser nasjonsfordelingen for hhv antall cruisepassasjerer og antall hotellovernattinger i Bergen i 2015.

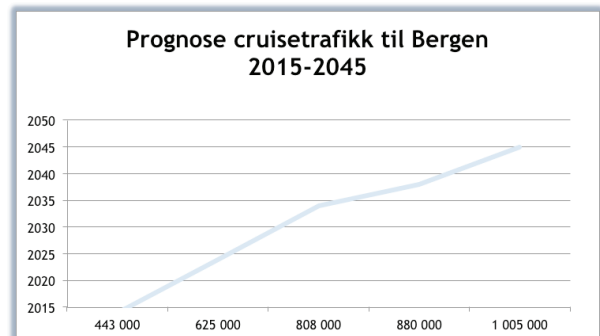
Nasjonalitet	Ant. cruisepassasjerer 2015	Ant. hotellgjestedøgn 2015
Tyskland	123 773	57 209
Storbritannia	110 118	72 196
Frankrike	27 978	29 877
Spania	28 867	39 697
Italia	24 716	20 007
USA	33 040	62 381

Nasjonalfordeling cruisepassasjerer og hotellgjestedøgn i Bergen 2015.

7.5 PROGNOSENE FREMOVER

Antall cruiseturister til Norge har økt fra ca. 200 000 til omlag 510 000 de siste 15 årene. Den gjennomsnittlige årlige veksten har vært 9 %, men veksten har vært ujevn og i årene 2014 og 2015 har det vært en nedgang fra toppåret 2013. For 2016 viser prognosene igjen en vekst der man nærmerer seg tallene for 2013. Cruiseturismen i Norge vokser omtrent i samme takt som i Europa ellers. Prognosene fremover viser en noe lavere vekst enn det man har hatt de siste 15 årene.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) publiserte våren 2015 en rapport som vurderte prognoser for utviklingen av cruisetrafikken til Norge fram til 2060. Her konkluderer man med at det fortsatt vil skje en vekst i cruisetrafikken til Norge, men med en lavere vekstrate enn hittil. TØI presenterte tre alternative vekstrater for perioden 2015-2060; Et "grunnestimat" med 2% årlig vekst, et "høyt estimat" med 3,5 % årlig vekst og et "lavt estimat" med 0,3 % årlig vekst. Det ble også presentert en "kombinasjon av høyt estimat og grunnestimat" for vekst i perioden 2015-2060 som bygger på at en mulig utvikling vil være 3,5 % vekst frem til 2028 og deretter en videre vekst på 2 % fra 2028-2060. Dette estimatet innebærer at man legger seg på omtrent samme vekstrate som UNWTO har lagt for vekst i internasjonal turisttrafikk. Basert på dette estimatet vil utviklingen i cruisetrafikk til Norge resultere i ca. 1,5 millioner cruiseturister til Norge i 2045 og om lag 2 millioner cruiseturister i 2060, fordelt på ca. 3 250 anløp til norske havner. Til sammenligning vil Norge ha ca. 550 000 cruiseturister og 1 768 anløp i norske havner i 2016.



Prognose for cruisetrafikken til Bergen 2015-2045.

Dersom vi forutsetter tilsvarende prognose for vekst i cruisetrafikken til Bergen som på landsbasis (+ 3,5 % årlig vekst frem til 2028 og deretter 2% årlig vekst), betyr dette at antall cruisepassasjerer til Bergen vil dobles fra ca. 450 000 passasjerer i 2016 til ca. 900 000 passasjerer i 2039. Antall cruisepassasjerer til Bergen vil videre passere 1 million i 2045.

TØI mener det er nødvendig å ta høyde for at cruisetrafikken vil fortsette å vokse og at man i løpet av 25-35 år vil kunne oppleve en dobling av antall cruiseturister til Norge. Samtidig er dette prognoser og mye kan endre seg i årene fremover. Det er likevel god grunn for å ha dette perspektivet om fortsatt vekst med i det videre arbeidet med hvordan Bergen

planlegger og legger til rette for en styrt utvikling av cruisetrafikken i et mer langsiktig perspektiv.

Dersom cruisetrafikken utvikler seg i tråd med TØI sine prognoser vil Bergen stå overfor store utfordringer og konsekvenser basert på den mottakskapasiteten byen har i dag, ut i fra eksisterende infrastruktur og ikke minst med hensyn til å kunne legge til rette for en bærekraftig utvikling av cruisetrafikken til Bergen. Utviklingen av Bergen som cruisedestinasjon er derfor i høyeste grad en bysak der Bergen må selv ha råderett og styring med hvordan byen skal nå de mål som settes, hvilke utviklingstiltak som må iverksettes mht infrastruktur og kapasitet og gjøres og hvilke rammer man vil legge til grunn for å få til en bærekraftig utvikling.

8. MARKEDSFØRING AV BERGEN SOM CRUISEHAVN

Markedsføring av norske havner og destinasjoner mot det internasjonale cruisemarkedet skjer gjennom Cruise Norway AS som er næringsens nasjonale fellesorgan for cruisemarkedsføring. I Bergen har man etablert cruisesamarbeidet Cruise Destinasjon Bergen. Dette er i utgangspunktet et markedsføringsprosjekt som skal promotere Bergen som cruisedestinasjon overfor målgrupper hos rederier, landoperatører og media. Bergen Havn er hovedaktør når det gjelder konkrete markedsaktiviteter, og finansierer i stor grad også markedsføringen av Bergen som cruisehavn. I tillegg til å stå for hovedarbeidet med markedsføringen av Bergen som cruisedestinasjon har Bergen Havn også engasjert seg i flere andre tiltak innenfor cruise. Fra 2016 innførte man differensierte havneavgifter som gir rabatt i forhold til skipets grad av miljøvennlighet, havnevesenet står for tilbudet med busstransport for cruisepassasjerer fra Jekteviken/Dokken inn til sentrum og det er blitt utarbeidet forslag til løsninger for ny passasjerterminal på Skoltegrunnskaaien. Bergen Havn planlegger også egen løsning for gråvann/svartvann på Skoltegrunnskaaien og har også involvert seg sterkt i arbeidet med å tilrettelegge for landstrøm, tilrettelegging for avfallshåndtering og spesiell tilrettelegging for skip som ønsker å benytte Bergen som snuavn. Bergen Reiselivslag utøver ulike utviklingsoppgaver og vertskapsoppgaver for de tilreisende. Sentralt her er å betjene alle henvendelser fra bl.a. cruisepassasjerer i Turistinformasjonen, hvor man motiverer til økt salg av landbaserte produkter.

9. TURISTUNDERSØKELSEN CRUISE 2014

Cruiseturistene skiller seg fra de landbaserte turistene på flere måter. De er eldre, bestiller reisen tidligere og de er svært fornøyd med oppholdet. Fjordene er den mest foretrukne aktiviteten blant cruiseturister til Norge. Cruiseturistene som er i Norge for å delta i

kulturelle aktiviteter har det høyeste forbruket. Sannsynligheten for at cruiseturistene vender tilbake på landbasert ferie er lav.

Sommeren 2014 gjennomførte Innovasjon Norge, som en del av den nasjonale turistundersøkelsen, en større analyse av turister som var på cruiseferie i Norge. Det ble gjennomført vel 1400 intervjuer med cruisepassasjerer fra 30 forskjellige skip og i 15 forskjellige havner etter at de hadde vært i land på de respektive destinasjonene. Dette er den nyeste undersøkelsen som foreligger vedrørende cruisetrafikkens økonomiske betydning og cruisepassasjerenes profil, forbruk, interessefelt og oppfatning av Norge som reisemål. Det er derfor naturlig å referere til denne undersøkelsen for å beskrive cruiseturisten og cruiseturismens økonomiske bidrag til norsk reiselivsnæring. Tall og fakta gjelder for alle havner og destinasjoner samlet, da det ikke har vært mulig å hente ut spesifikke tall for Bergen. Noen hovedkonklusjoner fra undersøkelsen;

- Sett i forhold til de landbaserte turistene kjennetegnes cruiseturistene ved at de er eldre, bestiller reisen langt tidligere og at det er flere førstegangsreisende enn det er blant de landbaserte turistene.
- Å oppleve fjordene er den mest foretrukne aktiviteten blant cruiseturistene. 8 av 10 cruiseturister oppgir fjordene som viktigste aktivitet, deretter følger å besøke historiske bygninger/steder, å oppleve naturen samt sightseeing.
- Cruiseturistene benytter seg av shopping i langt større grad enn landbaserte turister.
- Sør-europeiske cruiseturister er den gruppen som oftest har barn med i reisefølget. Det er meget uvanlig blant cruiseturister fra USA og Storbritannia.
- Antall dagsbesøk i land i løpet av et cruise er mellom 4 og 5. Cruiseturistene fra USA har flest dagsbesøk i land (5,5), mens tyskerne har færrest (4).
- De cruiseturistene som er i Norge for å gjøre kulturelle aktiviteter har det høyeste forbruket. Cruiseturistene med det laveste forbruket er de som oppgir at de ønsker å gjennomføre fysiske aktiviteter.
- Cruiseturistene er generelt meget fornøyd med feriereisen til Norge, noe mer tilfreds enn landbaserte turister, og de er i høy grad villig til å anbefale Norge som feriedestinasjon.
- Attraksjoner og severdigheter samt servicenivået er de viktigste driverne for høy tilfredshet blant cruiseturister.
- Cruiseturistene oppgir at de mest sannsynlig kommer tilbake til Norge for et nytt cruise dersom de vender tilbake. Sannsynligheten for at cruiseturistene vender tilbake på landbasert ferie er lav.

10. VERDISKAPING OG LØNNSOMHET

Cruiseanløp til norske havner medfører forskjellige typer inntekter som;

- Cruisepassasjerenes forbruk mens de er i land.
- Avgifter, vederlag og gebyrer som skipet betaler til havnen, losavgifter til Kystverket og NOx avgift til NOx fondet.
- Skipets kjøp av varer og tjenester fra lokale leverandører i havnen/reisemålet.

10.1 CRUISEPASSASJERENES FORBRUK I LAND.

Basert på gjennomsnittsforkonsumet på 860 kroner pr. dagsbesøk i land er cruiseturistenes forbruk i Bergen som tilfaller lokalt næringsliv/reiseliv estimert til ca. 381 millioner kroner i 2014. Attraksjoner, opplevelsesbedrifter, butikker og landoperatører er de gruppene av reiselivsbedrifter som har størst økonomisk glede og nytte av cruisetrafikken til Bergen.

Det har de siste 10-15 årene vært gjennomført flere undersøkelser og studier for å kartlegge den økonomiske verdiskapningen og lønnsomheten knyttet til cruisetrafikken til Norge. De fleste undersøkelsene har gitt ulike resultater og det er til dels stor uenighet i reiselivsnæringen om cruisetrafikkens økonomiske betydning i seg selv og sammenlignet med andre typer turisttrafikk til Norge. Bergen og Omland Havnevesen gjennomførte i 2007 en gjesteundersøkelse som konkluderte med at cruise gjestenes forbruk i land i Bergen i gjennomsnitt var 890 kroner pr. dag. Nærings- og Fiskeridepartementet gjennomførte i 2010 en undersøkelse som konkluderte med at cruise gjester i Norge hadde et gjennomsnittlig forbruk i land pr. dag på 550 kroner. En studie utført av Universitetet i Bergen i perioden 2010-2012 viser at cruiseturistene bruker minst penger av alle typer turister i Norge, og at cruise gjestenes gjennomsnittlige forbruk i land pr. dag er ca. 300 kroner. Turistundersøkelsen Cruise utført av Innovasjon Norge sommeren 2014 konkluderer med at cruiseturistens gjennomsnittlige forbruk pr. dag i land er 860 kroner.

Undersøkelse	Gj.snitt. forbruk i land pr. dag
Bergen og Omland Havnevesen (2007)	890.-
Nærings- og fiskeridepartementet (2010)	550.-
Universitetet i Bergen (2010-2012)	300.-
Innovasjon Norge (2014)	860.-

Oversikt over ulike undersøkelser vedr. økonomisk forbruk fra cruisepassasjerer.

Turistundersøkelsen Cruise 2014 kartla bl.a. cruiseturistenes forbruk. Cruiseturistenes forbruk deles inn i 4 hovedkategorier; selve cruiset, aktiviteter som kjøpes om bord der deler av beløpet tilfaller rederiet, aktiviteter som kjøpes om bord der deler av beløpet tilfaller norske operatører og bedrifter samt øvrig forbruk i land i form av varer og tjenester som ikke er forhåndsbetalt.

I følge Turistundersøkelsen Cruise har cruise-turistene i Norge et samlet forbruk på ca. 12,1 milliarder kroner hvorav ca. 2,3 milliarder estimeres å tilfalle norsk næringsliv/reiseliv. Resten av forbruket på 9,8 milliarder tilfaller rederiet, hovedsakelig som betaling for selve cruiset, måltider og reise til og fra startsted for cruiset.

De 2,3 milliardene som tilfaller norske aktører fordeler seg med 1,1 milliarder knyttet til salg av aktiviteter om bord hvor det antas at 50 % tilfaller norske aktører og videre 1,2 milliarder som er øvrig forbruk i land som ikke er forhåndskjøpt/bestilt. Dette er attraksjoner, aktiviteter, dagligvarer, shopping, restaurantbesøk, transport og øvrige tjenester.

En cruiseturist bruker i gjennomsnitt 3 945 kroner totalt mens de er på reisen, dvs midler som tilfaller norsk næringsliv. Dette tallet varierer med de forskjellige nasjonalitetene som kommer på cruise til Norge. De søreuropeiske cruiseturistene har det høyeste forbruket med 7 135 kroner, og britene har det laveste forbruket med 2 710 kroner.

Til sammenligning bruker en landbasert feriegjest 13 470 kroner på feriereisen. Dette skyldes først og fremst at prisen for overnatting er tatt med i beregningen for de landbaserte turistene, samtidig som prisen for selve cruiset er utelatt da det ikke tilfaller norsk reiseliv.

En cruiseturist bruker i gjennomsnitt 860 kroner pr. dagsbesøk i land. Det er store variasjoner i forbruket pr. dagsbesøk i land pr. person på tvers av land.

De søreuropeiske cruiseturistene har det høyeste forbruket med 1 460 kroner i snitt pr. dagsbesøk i land. Britene har det laveste forbruket med et gjennomsnitt på 605 kroner.

Ut i fra disse tallene vil det ha stor lokal økonomisk betydning for reiseliv og øvrig næringsliv i Bergen å ha flest mulig cruisepassasjerer med høyest mulig lokalt forbruk.

10.2 AVGIFTER, VEDERLAG OG GEBYRER FRA CRUISETRAFIKKEN

Bergen Havn krever årlig inn ca. 21 mill. kr. i anløpsavgift, kaivederlag, ISPS vederlag samt salg av renovasjon og andre tjenester knyttet til cruiseanløp til Bergen. Dette utgjorde ca. 16 % av deres totale omsetning i 2013.

Cruiserederiene betaler forskjellige typer avgifter og vederlag i forbindelse med anløp til norske havner. De vesentligste avgifts- og vederlagskategoriene er anløpsavgift, kaivederlag, ISPS gebyr og passasjervederlag. De lokale havnemyndighetene fastsetter selv pris og andre forretningsvilkår etter reglene i Havne- og farvannsloven.

Anløpsavgiften varierer fra havn til havn, men beregnes på bakgrunn av skipets bruttotonnasje. Et cruiseskip på 90 000 BT som lå i havn i Bergen

1 dag betalte ca. kr. 14 600 i anløpsavgift basert på gjeldende satser for Bergen Havn i 2015.

Kaivederlag betales av alle fartøyer som benytter offentlige kaier. Kaivederlagets størrelse fastsettes av det lokale havnestyret. Et cruiseskip på 90 000 BT som lå i havn i Bergen 1 dag vil i 2015 betalte ca. kr. 43 800 i kaiavgift basert på gjeldende satser for Bergen Havn i 2015.

Havne terminaler som har anløp av skip i internasjonal trafikk, herunder cruisetrafikk, skal være ISPS godkjent. Dette betyr avgrenset, inngjerdet og kontrollert område. ISPS gebyr innkreves som et beløp pr. passasjer for å dekke kostnader knyttet til drift, utbygging og sikring av offentlige havne terminaler. I Bergen er ISPS vederlaget på kr. 19 pr. passasjer for cruiseskip. Et cruiseskip på 90 000 BT vil ved anløp Bergen betale ca. kr. 47 500 i ISPS gebyr basert på at skipet er sertifisert for 2 500 passasjerer.

Foruten avgifter og gebyrer til de lokale havnemyndighetene betaler cruiserederiene også en del andre avgifter og gebyrer på nasjonalt basis. Dette er bl.a. losavgifter, sikkerhetsavgifter og NOX avgifter.

På nasjonalt plan er det beregnet at samlede avgifter, vederlag og gebyrer innbetalt i 2013 fra cruiseanløp til norske havner, Kystverket og til NOX fondet utgjorde ca. 286 mill. kroner.

Havne- og farvannsloven åpner opp for å kunne differensiere avgiftsnivået knyttet til for eksempel grad av miljøvennlige skip. Bergen Havn innførte fra 2016 avgiftsreduksjon til miljøvennlige skip. Basert på hvor høyt skipet scorer på den internasjonale miljøindeksen Environmental Shipping Index (ESI) kan cruiseskip oppnå 50 % rabatt på anløpsavgift og opptil 20 % på kaivederlag. I Stavanger har man innført tilsvarende ordning med en miljørabatt fom 2015 på anløpsavgiften. Med full score vil et cruiseskip kunne få redusert anløpsavgiften med opptil 30 %. For et cruiseskip på 100 000 BT vil dette utgjøre ca. 11 000 kr. i redusert avgift pr. anløp.

På Svalbard ble det i 2007 innført en miljøavgift på kr. 150 for alle tilreisende. Miljøavgiften inngår automatisk i prisen ved kjøp av fly- og cruisebilletter. Inntektene fra miljøavgiften tilfaller Svalbards miljøvernfond. Fondsmidlene brukes til å initiere og stimulere gode prosjekter og tiltak som har som formål å beskytte Svalbards naturmiljø.

På Bermuda innførte man tidlig på 2000 tallet en avgift for å redusere cruisetrafikken. Opprinnelig var avgiften på 63 dollar pr. lugar pr. natt, men avgiften ble senere redusert til mellom 10 og 14 dollar, avhengig av sesong. Bermuda har også en egen hotellavgift for landbasert reiseliv. Flere andre destinasjoner i Karibia har lignende ordninger I dag.

I Alaska innførte de lokale styresmaktene i 2009 en avgift på 50 dollar pr. cruisepassasjer pr. reise. Dette resulterte i at cruisetrafikken til delstaten gikk

ned med 17 %. Senere senket delstaten avgiften til 34 dollar pr person pr reise, men man praktiserer fortsatt dette systemet i dag. I tillegg har Alaska en sengeavgift på hotellovernattinger. Avgiften er ment å regulere nivået på cruisetrafikken samtidig som man sikrer en øremerket sum til lokale tiltak i regionen, finansiert av cruisepassasjerene.

10.3 EN OVERSIKT OVER FORSKJELLIG TYPER INNTEKTER SOM FØLGE AV CRUISEANLØP TIL BERGEN;

1) Individuelle cruisepassasjerers forbruk i land

- Arrangerte sightseeingturer for grupper (guideleie, bussleie, inngangspenger til attraksjoner)
- Salg av billetter til diverse attraksjoner etc om bord i skipet til passasjerer
- Shopping, kafe- og restaurantbesøk

Cruisepassasjerers forbruk i Bergen utgjør ca. 380 mill. kroner *

* Basert på IN sin Cruiseundersøkelse 2014

2) Havneavgifter

- Anløpsavgift, kaiavgift, ISPS avgift
- Havneavgifter i Bergen utgjør ca. 21 mill.kroner**

3) Losavgifter

Losavgifter til Kystverket utgjør ca. 19 mill. kroner (16% av totale losavgifter)

4) Avgift til Nox fondet

Nox avgift utgjør ca. 4 mill. (16 % av totale Nox avgifter fra cruise)

5) Skipets kjøp av varer og tjenester

- Skipets/rederiets kjøp av varer og tjenester fra lokale leverandører (bunkers, reparasjoner, proviant, renovasjon m.m.)

Skipets kjøp av varer og tjenester utgjør min. 110 mill. (Salg av bunkers utgjør ca. 100 mill.)

Samlet omsetning og avgiftsinnkreving knyttet til cruiseanløp I Bergen utgjør vel 535 mill. kr.

Utfordringen for reiselivet og næringslivet forøvrig i Bergen er å sikre at mest mulig av lønnsomheten og verdiskapingen skjer lokalt der dette er mulig. Det må søkes å bruke lokale leverandører så langt som mulig, og unngå å måtte hente inn utenbys guider, busser og andre leveranser pga. av for stort press og for liten kapasitet. Dette understreker igjen hvor viktig det er med en mest mulig jevn kapasitetsutnyttelse slik at man unngår dager med så mye cruisetrafikk som medfører at Bergen ikke kan levere de nødvendige tjenestene lokalt.

10.4 KONKURRANSEVRIDNING

Cruisenæringen har andre rammebetingelser for drift enn den landbaserte reiselivsnæringen. I en del tilfeller kan dette virke konkurransevridende og urimelig sett fra den landbaserte reiselivsnæringens side. En del innsatsfaktorer er vesentlig billigere

for cruiserederiene enn for f.eks. hoteller i Norge. Eksempler på dette er billigere arbeidskraft, rederiene bruker sjelden tarifflønn, de betaler ikke selskapsskatt til Norge, stordriftsfordeler i alle ledd, flyttbare installasjoner, mva-fritak på innkjøp og at de betaler ikke inn til felles markedsføring av Norge. Bl.a. pga disse forholdene hevder en del hoteller at cruise "stjeler" kunder fra hotellene ved hjelp av helt andre konkurransevilkår. Det finnes imidlertid ingen god dokumentasjon som viser i hvilken grad cruise er en reell konkurrent for de viktigste målgruppene som det landbaserte reiselivet har i dag, og som det satses på i internasjonal markedsføring av Norge.

11. HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

Havne- og farvannsloven pålegger bl.a. de enkelte havnene mottakplikt for fartøyer som vil anløpe havnen. Det er derfor vanskelig for Bergen Havn å si nei til cruiseskip som vil anløpe Bergen så sant der er kaiplass tilgjengelig. Antall skip som kan legge til kai samtidig i Bergen er ikke samsvarende med kapasiteten på annen reiselivsmessig infrastruktur i Bergen. Dette medfører at det i noen dager gjennom sesongen er for mange skip og passasjerer i Bergen på samme tid.

Kystverket har i et brev fra oktober 2014 redegjort for hvordan havner skal forholde seg til Havne- og farvannsloven i spørsmål knyttet til å begrense cruisetrafikken til havner. I brevet heter det bl.a.;

"Kommuner må selv avgjøre hvor mange anløp de ønsker å tilby i hver havn. Vi mener dette er en avgjørelse som må og kan tas uavhengig av regelen i havne- og farvannsloven §39. Kommunene har handlefrihet til å bestemme hvilket tilbud/tjenester den ønsker å tilby brukere av havnen og omfanget av disse. Dersom kommunen for eksempel ønsker å sette et øvre tak på hvor mange cruiseskip som får tilgang til havnen, for eksempel for å redusere biltrafikken i sentrum eller av andre grunner, så kan den gjøre det."

Sitatet fra Kystverkets brev kan utvilsomt oppfattes som en bekreftelse på at Bergen Havn har rett til å sette øvre grenser for hvor mange cruiseskip man vil tillate i havn til samme tid.

Havne- og farvannsloven er for tiden under revidering og det jobbes fra politisk hold med å påvirke lovtekst slik at loven i større grad enn i dag vil gi en lokal styringsrett for den enkelte havn. Bergen havn vil da i større grad enn i dag kunne si nei til skipsanløp dersom det vurderes at det allerede er fullt i havnen i forhold til den øvrige kapasiteten i Bergen, og i forhold til øvre grenser man eventuelt setter lokalt mht antall passasjerer pr. dag.

12. Bærekraft, klima og miljøperspektiver

I Bergen sto cruiseskipene i 2010 for 38 % av det totale NOx utslippet og 45 % av CO2 utslipp fra skip i havn.

Et bærekraftig reiseliv handler om å bevare natur, kultur og miljø, styrke de sosiale verdiene rundt reiseliv og reiselivets økonomiske levedyktighet. Knyttet til cruiseturisme handler dette om minst mulig utslipp, mest mulig miljøvennlig adferd på reisemålet, minst mulig konflikt med lokal-samfunnet og høyest mulig økonomisk verdiskaping lokalt. I arbeidet med å utvikle Bergen som et bærekraftig reisemål må en arbeide mellom disse tre dimensjonene da de griper inn og påvirker hverandre.

Cruiseturismen, i likhet med annen type turisme, påvirker lokal vann- og luftkvalitet, naturen og lokalsamfunnet. Grovt skissert er det følgende forurensingsproblemer knyttet opp mot cruiseturismen; Utslipp av NOx, SOx, CO2, partikler til luft og håndtering av avfall og avfallsvann, såkalt gråvann/svartvann. Bergen Havn arbeider for tiden med en egen miljøplan der cruisetrafikken er sentral, og hvor man ser på løsninger for å tilrettelegge for en enda mer bærekraftig utvikling.

I likhet med all annen skipsfart som ikke går i rutetrafikk til og fra Norge, betaler cruiseskipene inn NOx avgift til NOx-fondet. Denne ble innført i 2007. Alle som er avgiftspliktige for utslipp av NOx kan slutte seg til Miljøavtalen. Dette gjøres ved å undertegne en tilslutningserklæring som angir virksomhetens rettigheter overfor næringsorganisasjonene og NOx-fondet. Pr. januar 2016 var det 895 virksomheter som var tilsluttet Miljøavtalen.

De fleste cruiserederiene er medlem i NOx-fondet, og det samme gjelder for skipsagentene i Norge som håndterer anløp og innkreving av avgifter og vederlag i forbindelse med cruiseanløp. Dermed betaler de fleste cruiseskipene en avgift på kr. 4.- pr. kilo NOx-utslipp. Dersom cruiserederiene ikke er medlem i NOx-fondet og tilsluttet Miljøavtalen, må de betale en NOx-avgift på kr. 21.- pr. kilo NOx-utslipp.

Total innbetaling av NOx-avgift fra cruiseskip i 2013 er beregnet til ca. 25 mill. kroner. Dette er en avgift som betales inn til staten og ikke til de lokale havnene/destinasjonene som berøres av NOx-utslippene.

12.1 ECA (EMISSION CONTROL AREAS)

Dette er sjøområder som etter IMO-regelverket (International Maritime Organisation) har særskilte regler for utslipp av SO2 og NOx. I 2011 ble fire sjøområder definert som såkalte ECA's; Østersjøen, Nordsjøen og den engelske kanal, kysten langs USA og Canada samt Karibia. I disse sjøområdene er det satt krav om lavere svovelutslipp fra skip. I Nordsjøen gjelder kravet om lavere svovelutslipp fra skip fom

1. Januar 2015, og kravet gjelder i området syd for 62 breddegrad, dvs. syd for Ålesund. Dette betyr at fra 1. Januar 2015 ble det forbudt å seile sør for Ålesund med drivstoff som inneholder mer enn 0,1 % svovel. Grensen for svovelinnhold for dette området var frem til 31.12.2014 på maks. 1 %. De nye reglene resulterte i dyrere drivstoff når cruiseskipene skal seile sør for 62. breddegrad i forhold til å seile nord for 62. breddegrad. Samtidig vil dette også føre til betydelig lavere svovelutslipp fra cruiseskip i Sør-Norge og herunder Bergen.

12.2 "PEOPLE POLLUTION"

Et annet forhold knyttet til miljø er såkalt "people pollution". I dette ligger det at Bergen på enkelte dager får så mange besøkende at man ikke har nødvendig infrastruktur til å ta unna mengdene. Dette gir uønskede virkninger på lokalsamfunnet i form av f.eks. trengsel, køer og mange busser i sentrum på samme tid. Samtidig som det er mange cruisegjester i sentrum, er det også i de samme tidsperiodene mange andre kategorier tilreisende som overnatter i Bergen eller som er på dagstur til Bergen. Begrepet "people pollution" må derfor sees i en total sammenheng for Bergen der man vurderer eventuelle tiltak og begrensninger ut i fra et helhetlig perspektiv der man også tar med i vurderingen ulike former for landbasert turisme, både grupper og individuelle reisende. Et bærekraftig reiseliv skal også ta hensyn til lokal livskvalitet og sosiale verdier for lokalbefolkningen. For mange besøkende i Bergen til samme tid kan medføre at besøket kan oppleves som mindre positiv enn om det var mindre trengsel og køer. Dette kan igjen påvirke Bergen og bidra til et negativt omdømme for Bergen som reisemål.

Bergen har ikke innført klare regler eller retningslinjer for hvor mange cruisepassasjerer man skal ta i mot på en og samme dag. Antall cruisepassasjerer i Bergen varierer fra 200 til 11 000 pr. dag. Det var i 2015 10 dager med mer enn 8 000 passasjerer og 4 dager med mer enn 9 000 passasjerer. I sommersesongen 2015 var det i gjennomsnitt 4 334 cruisepassasjerer i Bergen hver dag. Spørsmålet om en øvre grense for antall passasjerer pr. dag er relevant for Bergen som Norges største cruisehavn. Dette spørsmålet må sees i relasjon til hvor mye Bergen "tåler" av cruisetrafikk på en dag. Hva er bærekraftig her? Videre må dette tallet eller grensen vurderes i forhold til den økningen man forventer iht prognosene fra TØI. Andre havner i Norge har innført lokale regler om maks antall passasjerer pr. dag, f.eks. har Eidfjord i Hardanger satt en øvre grense på 4 000 passasjerer pr.dag.

13. INFRASTRUKTUR

13.1 LANDSTRØM

I de senere årene har det vært mye fokus på tilrettelegging av landstrøm for å redusere bruken av cruiseskipenes egne hjelpemotorer mens de ligger ved kai. **Cruiseskipene bruker mye elektrisitet når de ligger ved kai. Et skip på 100 000 BT bruker ca. 10 000 kWh pr. time.** Samtidig er cruiseskipene ca. 80 % av tiden i sjøen, og landstrøm vil ikke ha noen effekt under seiling.

I følge Bellona bruker et cruiseskip ca. 30 tonn drivstoff pr dag når de ligger ved kai. Det tilsvarer utslippene til 13 000 biler. Hvert år slipper cruiseskipene i Oslo ifølge Bellona ut 12 000 tonn CO2 i Osloluftens mens de ligger til kai. Det tilsvarer nesten 7000 bilers årsutslipp, i tillegg til NOx, sot, støy og andre utslipp. Ettersom antall cruiseanløp til Bergen er høyere enn Oslo, vil størrelsene for tilsvarende utslipp i Bergen også være høyere. **I Bergen står cruiseskipene for ca. 3 % av byens sitt samlede, årlige utslipp av Nox, svovel og klimagasser.**

I Bergen kommune sin Sjøtransportstrategi 2013-2020 pekes det også på viktigheten av å tilrettelegge for landstrøm i Bergen havn. Bergen Havn har satt i gang et prosjekt der man prøver ut landstrøm til supplyskip. Det er foreløpig etablert ett punkt for levering av landstrøm i Bergen. Bergen Havn utreder imidlertid spørsmålet om landstrøm videre gjennom et pilotprosjekt. De store cruisehavnene i Norge er foreløpig avventende til å ta på seg store investeringer for å legge til rette for landstrøm til cruiseskip. Etablering av infrastruktur for levering av landstrøm til bl.a. cruiseskip ved havn i Bergen innebærer store investeringer. I Bergen har man beregnet kostnaden for å kunne levere landstrøm til 2 cruiseskip samtidig til ca. 170 mill. kroner.

Nye cruiseskip som kommer på markedet i dag og i årene fremover, er i stor grad skip som kan benytte naturgass, såkalte LNG skip. Bruk av avanserte resensystemer er også mer og mer utbredt i både nye cruiseskip og som en oppgradering av eksisterende cruiseskip. Bruk av LNG bidrar også til å redusere NOx utslippene betydelig.

13.2 SNUHAVN

Å være snuhavn ansees å være attraktivt fordi det gir destinasjonen mulighet til å få ut større effekt av cruiseskipanløp enn ved et vanlig dagsbesøk.

Bergen og noen andre norske havner har i enkelte tilfeller vært såkalt snuhavn for cruiseskip. Det vil si at cruiset starter og avslutter i en norsk havn. Det er to hovedtyper snuhavnsløp; Den ene typen kalles "Home port" hvor skipet starter og returnerer til samme havn for å bytte passasjerer, såkalt rundreise. Den andre typen kalles "open jaw" og her starter skipet i en havn og avslutter cruiset i en annen havn der de bytter passasjerer. Passasjerene som skal delta på cruiset kommer da til den destinasjonen hvor cruiset starter, enten på

egen hånd eller med charterfly. Når passasjerene kommer samlet med charterfly er det vanlig at de transporteres direkte fra flyplass til havnen og går ombord i skipet, og man følger et program lagt opp av rederiet. I de tilfeller hvor cruisepassasjerene kommer individuelt til Bergen for å starte et cruise, benytter de gjerne anledningen til å komme en dag eller to før cruiset starter eller bli igjen etter cruisesets slutt. Dette øker den lokale verdiskapningen ved at de bor på hotell, handler, spiser og benytter seg av lokale opplevelsese- og attraksjonstilbud.

Hurtigruten er et eksempel på hvordan man benytter seg av snuhavner i Norge. Her ankommer passasjerer til Bergen individuelt eller i grupper for å starte turen, samtidig som en rekke passasjerer går i land i Bergen etter avsluttet Hurtigrutetur. Mange av disse passasjerene oppholder seg i Bergen en eller flere dager før eller etter turen med Hurtigruten. Det er beregnet at Hurtigrutepassasjerer representerer ca. 60 000 hotellovernattinger i Bergen før eller etter reisen. I tillegg benytter de seg av restauranttilbud, attraksjoner, severdigheter og shoppingtilbudet i byen.

For valg av snuhavner er det i stor grad to primære krav rederiene stiller. Det bør være et stort regionalt kildemarked og flyplass med tilstrekkelig infrastruktur og stort internasjonalt rutenett. Foruten Oslo er det sannsynligvis Bergen som kan oppfylle disse kravene i Norge.

Utbyggingen av Flesland flyplass i 2017 vil i denne sammenheng kunne styrke Bergen som snuhavn. For å kunne operere som snuhavn, stilles det spesielle krav til havnen som bl.a. passasjerterminal-fasiliteter for håndtering av passasjerer for innsjekk ved avreise, bagasjebehandling samt nødvendige sikkerhetsforanstaltninger. Videre vektlegges forhold som stor busskapasitet for transport flyplass-havn, overnattingskapasitet og serveringstilbud samt gode tilbud på attraksjoner og aktiviteter.

Bergen har fått noe mer erfaring med å være snuhavn da Viking Cruise startet opp et cruiseprogram med Bergen som snuhavn fra 2015. Cruiseskipet "Viking Star" med plass til 930 passasjerer er det første i en serie av 4 skip som rederiet får levert de nærmeste årene. Skipene er registrert i NIS med Bergen som hjemmehavn. Det ble gjennomført 5 cruise i 2015 og 12 cruise i 2016 med start og slutt i Bergen. I tillegg har Bergen noen få andre cruise som starter og slutter i Bergen.

Bergen kommune har i sin Sjøtransportstrategi formulert en egen strategi på det å jobbe for at Bergen får snuhavnstatus. Dette for å øke den lokale verdiskapningen knyttet til cruiseanløp.

Bergen kommune peker i sin Sjøtransportstrategi også på betydningen av å få etablert et effektivt og moderne mottakssenter eller passasjerterminal på Skoltegrunnskaaien. Bergen Havn har allerede fått utarbeidet forslag til løsninger for en ny passasjerterminal på Skoltegrunnskaaien. Realisering av ny terminal vil styrke Bergens muligheter for å oppnå status som snuhavn.

13.3 PARKERINGSFORHOLD

Cruisetrafikken til Bergen medfører også utstrakt bruk av busser, både til transport av passasjerer til og fra Dokkerskjærskaien / Jekteviken i tillegg til sightseeing/turkjøring av cruisepassasjerer i Bergen sentrum. Dette kommer i tillegg til annen busstrafikk i sentrum som lokalbusser og turistbusser, bobiler og privatbiler. Bergen sentrum er til tider overbelastet med busser og biler, noe som medfører trafikale problemer, støy, forurensning og dårlig fremkommelighet for alle. Det har de senere årene vært utprøvd en ordning med at turbusser i sommersesongen kan parkere på deler av Festningskaaien mens passasjerene opplever Bergen sentrum til fots. Ordningen er ikke permanent og heller ikke fullstendig, men bør utvikles ytterligere da det er et stort behov for å redusere turbusskjøring i sentrum av Bergen.

13.4 SWOT ANALYSE

Styrker

- Bergens attraktivitet som reisemål med et variert tilbud på butikker, attraksjoner og opplevelser.
- Gåavstander i sentrum og til de fleste tilbud.
- Bergen kan ta i mot de fleste cruiseskip som seiler i dag, god havnemessig infrastruktur.
- Kjent destinasjon og havn.
- Positiv innstilling hos havne-myndigheter til å differensiere avgifter og til å vurdere landstrøm.
- Ny stor flyplassterminal på plass i 2017.
- Økt miljø- og lønnsomhets-fokusering i næringen.

Svakheter

- Cruise er det minst lønnsomme turistmarkedet for Bergen.
- Ujevn fordeling av trafikken gjennom sesongen.
- Opphoping av trafikk enkelte dager gir mye køer, trafikkaos og lokal forurensning.
- Cruiseturister legger for lite penger igjen i land.
- Ikke klare retningslinjer for hvor mange cruisepassasjerer Bergen skal ta imot pr. dag.
- Skilting fra kai til sentrum er mangelfull.
- Parkeringsforhold for busser er for dårlig og for få parkeringsplasser.
- For liten spredning av cruise-trafikken til flere aktører i bysentrum.

Muligheter

- Bergen kan bli en foregangsby innen cruise ved å tenke kvalitet og lønnsomhet foran kvantitet.
- Bygge en posisjon for Bergen som snuhavn og gjennom dette tilføre landbasert reiselivsnæring mer trafikk og økt lønnsomhet.
- Selektere og prioritere kjøpsterke målgrupper innen cruise.
- Øke trafikken i lavsesong.
- Ny seilingsled åpner opp for å ta inn de største skipene til Bergen
- Begrensninger i max trafikk pr. dag kan spre trafikken bedre.

Trusler

- For mye og for konsentrert trafikk kan gi mye ulemper for lokal-befolkning og annen turisttrafikk.
- Bergens omdømme som reisemål kan svekkes pga "overfylt og forurenset" by.
- Splittet næring med ulikt syn på cruiseturismen kan svekke samlet innsats og satsing på destinasjons-nivå.
- Manglende begrensinger i antall passasjerer pr. dag kan gi flere negative virkninger.
- Det kan gi uønskede virkninger for Bergen dersom man ikke har en klar strategi for å møte utviklingen i forhold til forventet vekst i cruisetrafikken.

14 MÅL OG STRATEGIER

14.1 VISJON

Bergensregionen skal være et ledende reisemål i Nord-Europa, tuftet på positive opplevelser og høy kvalitet for fastboende og besøkende og lønnsomhet innenfor næringen.

Ut i fra visjonen er det formulert strategiske plattformer som skal samle og styrke Bergens sin posisjon.

Bergen Reiselivslag sitt overordnede mål er å bidra til å øke antall tilreisende til Bergen og regionen, spesielt i kjøpesterke segmenter og i lavsesong.

Landbasert reiselivsvirksomhet som inkluderer overnatting, servering, transport og handel er klart mest lønnsom. Cruise er imidlertid en del av det store og helhetlige reiselivsbildet for Bergen. Cruise som ferieform er kommet for å bli og iht prognoser som er lagt frem av TØI vil cruisetrafikken til Norge øke i årene fremover. I den grad Bergen skal satse på cruise er det derfor viktig å satse på de segmenter og målgrupper som representerer størst kjøpekraft og som har høyest betalingsevne og vilje. På den måten vil cruise kunne bidra til å støtte opp omkring Strategisk Reiselivsplan for Bergen sitt overordnede mål om satsing i kjøpesterke segmenter og i lavsesong.

Det er viktig at Bergen gjør tiltak allerede nå som har et langsiktig perspektiv, gir effekt og gir oss som lokalsamfunn full råderett over hvordan vi ønsker å utvikle Bergen som reiselivsdestinasjon, også overfor cruise segmentet.

All utvikling skal være bærekraftig, med fokus på miljø, lokalsamfunn og lønnsomhet og må bygge opp under et helhetlig omdømme som er bra for Bergen. I denne sammenheng er det naturlig at det er en god balanse mellom antall cruisegjester som besøker Bergen og annen reiselivstrafikk som overnatter.

14.2 HOVEDMÅL CRUISE

Cruiseturismen er en del av reiselivsnæringen i Bergen som skal utvikles på en bærekraftig måte som tar nødvendig hensyn til miljø, lokalsamfunn og som skaper økt landbasert verdiskaping og lønnsomhet.

15. DELMÅL MILJØ

Bergen skal være en foregangsdestinasjon når det gjelder cruisetrafikk, som gjennom en aktiv og miljøbevisst strategi påvirker den nasjonale cruisestrategien i samme retning.

Det skal legges best mulig til rette for en bærekraftig utvikling av cruiseturismen gjennom å påvirke til målrettede miljøtiltak og regulering av forurensende aktiviteter fra cruiseskip. Miljøbevissthet skal være en ledende verdi for Bergen som cruisehavn.

15.1 STRATEGI MILJØ

Bergen må ha sin fulle råderett over hvordan man utvikler byen som reiselivsdestinasjon. Herunder må Bergen arbeide aktivt for at Havne- og farvannsloven gir hjemmel for lokale reguleringer og råderett mht hvordan man vil forvalte havnen i forhold til antall cruisepassasjerer byen skal ta i mot og i forhold til bruk av differensierte havneavgifter.

Definerings og realisering av aktuelle miljøtiltak er en felles oppgave for Bergen, både offentlige myndigheter og næringsaktører. Faglige vurderinger må legges til grunn for alle tiltak

Det må settes krav til at cruiseskip som skal anløpe Bergen kan dokumentere miljøvennlige løsninger mht utslipp og avfallshåndtering. Etablering av miljørabatter og incentividninger for miljøvennlige skip må det arbeides videre med.

15.2 TILTAK MILJØ

- Bergen og Omland Havnevesen har en aktiv og positiv plan for bærekraftige miljøtiltak. Herunder på emneområder som avfallshåndtering, gråvann / svartvann, ballastvann, luftutslipp, scrubber avfall, landstrøm, lng bunkring, støy fra strømgeneratorer, miljøsertifisering, transport til og fra kaianleggene, utforming av kaianlegg, tilrettelegging for snuavn og differensierte havneavgifter.
- Med utgangspunkt i trafikk tall og forventet etterspørsel de neste 5-15 årene, må det arbeides for at det vil settes en øvre grense for antall cruisegjester pr. dag. Kriterier som legges til grunn vil være en vurdering av hva som gir reiselivsdestinasjonen som helhet, bærekraftige forhold som miljø og hensyn til lokalsamfunn. Det må også tilstrebes en jevnere fordeling av trafikken per dag i høysesongen.

- Fortsette initiativet for å kunne tilby landstrøm til cruiseskip lokalt eller nasjonalt. Stortinget må anmodes om å fjerne energiavgift for landstrøm.
- Shuttlebuss trafikken fra cruiseanløp skal søkes redusert til et minimum og skal planlegges og gjennomføres slik at den sprer trafikken mest mulig gjennom flere av- og påstigningspunkter. Sirkelbuss og bruk av el. busser skal vurderes.
- Det må utredes om mulighetene for en fremtidig løsning som i større grad ivaretar miljøhensyn, for eksempel gjennom sykkelutleie på kai til cruisepassasjerene og økt tilrettelegging fra kai til sentrum for gående.
- Gode miljøtiltak som er innført i andre cruisehavner både nasjonalt og internasjonalt må studeres og "best practice" må kartlegges og innføres i Bergen der dette er formålstjenlig.
- Det må legges til rette for at cruisepassasjerer benytter større deler av sentrum for på den måten spre trafikken bedre, og gi flere lokale bedrifter mulighet til å dra økonomisk nytte av cruisetrafikken.
- Kommunisere gode miljøtiltak som Bergen kommune, Bergen Havn eller andre iverksetter og som har positiv miljøeffekt knyttet til cruiseturismen.
- Påvirke Kystverket og sentrale politikere i forbindelse med revidering av Havne- og farvannsloven slik at lovverket blant annet gir destinasjonen råderett over sin utvikling som cruisedestinasjon.

16. DELMÅL LØNNSOMHET

Lønnsomhet for de landbaserte virksomhetene skal være en viktigere målestokk enn volum. Flere reiselivsbedrifter i Bergen skal ha økonomisk utbytte av cruisetrafikken.

Bergen skal bli snuhavn nr. 1 i Norge og gjennom denne posisjonen ta ut en større økonomisk positiv effekt fra cruiseanløp for den landbaserte reiselivsnæringen, bl.a. gjennom flere hotell-overnattinger, restaurant, shopping og attraksjonsbesøk.

16.1 STRATEGI LØNNSOMHET

Det skal arbeides målrettet for å legge til rette for økt verdiskaping og lønnsomhet for den landbaserte reiselivsnæringen som følge av cruiseturisme. Dette skal gjøres gjennom en selektiv markedsføring mot kjøpesterke segmenter, lokal produktutvikling og betaling for bruk av fellesgoder og infrastruktur.

16.2 TILTAK LØNNSOMHET

- Utrede mulighetene og betingelser knyttet til at Bergen kan bli Norges ledende snuhavn for cruise for på den måten legge til rette for at landbasert reiselivsnæring får større positiv økonomisk effekt av cruiseturismen.
- Kartlegge den økonomiske mereffekten av at Bergen er snuhavn.
- Det skal arbeides bevisst mot å tiltrekke cruiseanløp fra rederier som har en passasjerstruktur med høy kjøpekraft.
- Det skal utredes nærmere hvorvidt det er mulig å få til en form for lokalt ilandstigningsbidrag, destinasjonsbidrag eller miljøavgift pr. cruisepassasjer. Dersom dette kan realiseres skal Bergen jobbe aktivt for at en slik ordning innføres på nasjonalt plan.
- Kartlegge den økonomiske effekten av cruiseturismen til Bergen og gjennomføre jevnlig målinger for å følge utviklingen.
- Sørgje for at cruiseturistene blir tilstrekkelig informert om de gode shoppingmulighetene i hele byens sentrum gjennom god informasjon om bord på skipet og ved ilandstigning.

17. DELMÅL MARKED

Antall anløp og passasjerer pr. dag skal så langt som mulig tilpasses øvrig infrastruktur, kapasitet i havneområdet og i henhold til målet om å skape en god balanse med andre målgrupper som besøker byen på samme tid.

Bergen skal profileres i markedet som en cruisedestinasjon med høy standard og høye krav til kvalitet både på skip, i havn og på land.

17.1 STRATEGI MARKED

Antall cruiseanløp til Bergen skal styres ut i fra de muligheter lovverket gir rom for, slik at man unngår dager med for mye trafikk og for stor belastning på byens infrastruktur og øvrige reiselivstilbud. Med utgangspunkt i trafikk tall og forventet etterspørsel de neste 5-15 årene, må det arbeides for at det vil settes en øvre grense for antall cruisegjester pr. dag. Kriterier som legges til grunn vil være en vurdering av hva som gagnar reiselivsdestinasjonen som helhet, byens omdømme og bærekraftige forhold som miljø og hensyn til lokalsamfunn.

Det skal arbeides bevisst med å strekke sesongen og for at en større andel av cruisetrafikken skjer i lavsesongen.

17.2 TILTAK MARKED

- Kartlegge rederier som har passasjerer med høy kjøpekraft og prioritere disse i markedsføringen av Bergen.
- Kartlegge rederier hvor man ser muligheter for å kunne få til flere anløp i lavsesong.
- Utarbeide en produktmanual for Bergen som presenterer mangfoldet av shopping og aktivitets- og opplevelsestilbud i land og gjennom bruk av denne, oppfordre cruiserederier og agenter til å benytte flere av de landbaserte tilbudene.
- Påvirke Cruise Norway til å fokusere mer på å prioritere cruisetrafikk i lavsesong og cruiseanløp med høy kjøpekraft.
- Være tilstede på de viktige fagmessene for å treffe de cruiserederiene Bergen ønsker å jobbe med ut i fra kriterier som lavsesongtrafikk, kjøpekraftig publikum og miljøvennlige skip.

- Seminar for alle relevante bedrifter og organisasjoner i Bergen der man redegjør for muligheter knyttet til cruiseanløp og oppfordre disse til å utvikle og tilrettelegge tilbud som cruisepassasjerer kan benytte seg av.
- Forsterke cruisenettverket Cruise Destinasjon Bergen for å stimulere til økt lønnsomhetstenking og produktutvikling. På sikt, vurdere å etablere et eget Vestlandsnettverk som kan påvirke nasjonal strategi innenfor cruise.
- Studietur for aktørene i næringen som ønsker å lære mer om hvordan de kan utvikle lønnsomme opplevelsesprodukter, miljøvennlige løsninger og god tilrettelegging av cruisetrafikk.

Styret,
Bergen Reiselivslag
August 2016

18. DELMÅL PRODUKTUTVIKLING

Infrastruktur både i havnen og i byen for øvrig skal tilrettelegges og tilpasses det volum av fremtidig cruisetrafikk man har satt som mål å ta i mot.

Gjennom god styring, tilrettelegge for bedre spredning av cruisepassasjerer slik at flere landbaserte virksomheter nyter godt av cruisetrafikken til Bergen.

18.1 STRATEGI PRODUKTUTVIKLING

Arbeide nært opp mot Bergen kommune og Bergen Havn sitt strategiske arbeid for havnen for å påvirke til en god utvikling av infrastruktur i trafikkterminaler og ankomstområder.

Stimulere næringen til utvikling av flere landbaserte tilbud slik at flere kan styrke sin lønnsomhet gjennom bl.a. cruisetrafikken til Bergen.

18.2 TILTAK PRODUKTUTVIKLING

- Utarbeide en skiltplan og enkle kart for cruisepassasjerer som bidrar til bedre spredning samt god og sikker ferdsel for cruisepassasjerer ved ankomst Bergen.
- Informere og presentere mangfoldet av attraksjoner, severdigheter og aktiviteter overfor rederier og landoperatører for å stimulere til bruke av flere tilbud, mindre konsentrasjon/køer og at flere nyter godt av cruisetrafikken til Bergen.
- Venteplass for busser som kjører inn i bykjernen må etableres som en permanent ordning i sommersesongen. Drift og finansiering av en slik ordning må utredes.



Bergen som Europeisk kulturby og verdensarvby skal skape opplevelser og kultur i fremste linje. Som innfallsport til de norske fjordene vil Bergensregionen være den ideelle kombinasjon av natur, kultur og byopplevelser. Uansett årstid.



BERGEN REISELIVSLAG · BERGEN TOURIST BOARD · visitBergen.com

Slottsgt. 3 – P.O. Box 4055 Sandviken – N-5835 Bergen, Norge

Tel.: (+47) 55 55 20 10 – Fax: (+47) 55 55 20 11 – mail@visitBergen.com