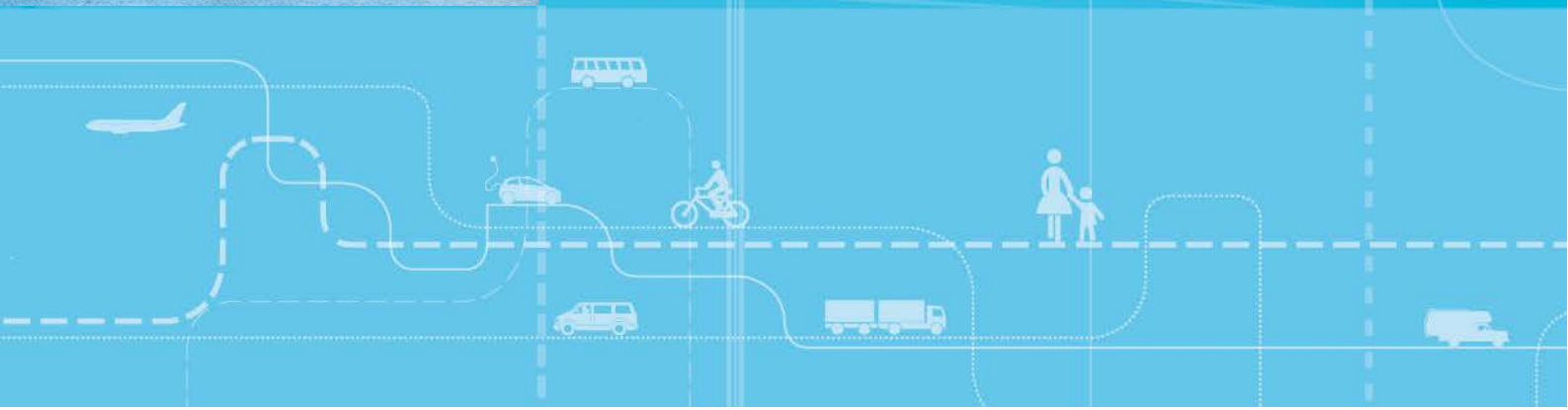


Cruisetraffikk til norske havner

Oversikt, historie og prognoser 2018-2060



Cruisetraffikk til norske havner

Oversikt, historie og prognoser 2018-2060

Petter Dybedal

Forsidebilde: Shutterstock

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 2018-2060

Forfatter: Petter Dybedal
Dato: 09.2018
TØI-rapport: 1651/2018
Sider: 36
ISSN elektronisk: 2535-5104
ISBN elektronisk: 978-82-480-2168-1
Finansieringskilde: Kystverket

Prosjekt: 4578 – Prognoser for cruisetraffikk til norske havner
Prosjektleder: Petter Dybedal
Kvalitetsansvarlig: Frants gundersen
Fagfelt: Regional utvikling og reiseliv
Emneord: Reiseliv
Cruise
Prognoser

Sammendrag:

Antall cruiseturister i Norge har økt fra ca. 100 000 til nær 800 000 de siste 25 årene. Antall anløp økte fra ca. 1 030 til 2 150. Cruiseturismen i Norge forutsettes å vokse omtrent i samme takt som i andre cruiseregioner, utenom Asia, hvor veksten for tiden er spesielt høy. Det forutsettes derfor en reduksjon i de årlige vekstratene for cruiseturister som ble anslått i tilsvarende rapport i 2015, fra henholdsvis 3,5 til 2,5 for «høyt estimat», og fra 2,0 til 1,5 for «grunnestimat». En kombinasjon av vekstratene i høyt estimat (2018 - 2028) og grunnestimatet (2028-2060) gir om lag 1,6 millioner cruiseturister i 2060 og om lag 2 600 anløp i norske cruisehavner. Prognoser er også utarbeidet på landsdelsnivå. Veksten i Norge vil i hovedsak rette seg mot havner på Vestlandet.

Title: Cruise passenger traffic to Norway - history and forecasts 2018-2060

Author: Petter Dybedal
Date: 09.2018
TØI Report: 1651/2018
Pages: 36
ISSN: 2535-5104
ISBN Electronic: 978-82-480-2168-1
Financed by: The Norwegian Coastal Administration

Project: 4578 – Forecasting cruise passenger traffic to Norway
Project Manager: Petter Dybedal
Quality Manager: Frants Gundersen
Research Area: Regional Development and Tourism
Keywords: Tourism
Cruise tourism
Forecasts

Summary:

The number of cruise tourists arriving in Norway has increased from 100 000 to nearly 800 000 the last 25 years, while the number of ship calls in Norwegian ports increased from 1 030 to 2 150. The forecasts in this report (2018–2060) imply an anticipated fall in growth rates. Three scenarios are presented, with annual growth rates 1.5 and 2.5 percent, respectively, in number of cruise tourists. An annual growth rate of 2.5 percent 2018-2028 and 1.5 percent 2028-2060 implies 1.6 million cruise tourists in Norway in 2060 and 2600 ship calls. Forecasts are also given on regional levels, predicting that most of the growth in cruise ship calls in Norway will appear in Western Norway ports.

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Cruiseturismen i Norge har hatt en sterk vekst de siste 25 årene. Etter en nedgang i 2015 og 2016, viser en solid oppgang i 2017 og 2018 at man fortsatt kan forvente et økende press på norske havner med hensyn til å ta imot cruiseskip.

Denne rapporten er laget på oppdrag for Kystverket, og er en oppdatering av tilsvarende rapport fra 2015. Hovedtemaer i den nye rapporten er den historiske utviklingen av trafikken og prognoser for framtidig antall cruiseturister og antall anløp. Petter Dybedal (TØI) har vært leder for prosjektet og har også skrevet rapporten. Trude Kvalsvik har bearbeidet tekst, tabeller og figurer i rapporten, mens forskningsleder Frants Gundersens (TØI) har vært ansvarlig for kvalitetssikring.

TØIs kontaktpersoner i prosjektet har vært Cedric Baum og Alexander Frostis i Kystverket.

Oslo, september 2018

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia Olsen
Arbeidsleder

Innhold

Sammendrag

1	Bakgrunn og problemstilling	1
1.1	Prognoser utarbeidet 2014	1
1.2	Oppdatering av prognoser	1
2	Kort oversikt over cruisesektoren.....	2
2.1	Hva er cruise?.....	2
2.2	Hovedtyper av cruise til Norge	2
2.3	Oversikt over cruiseaktørene og deres roller.....	3
3	Historisk utvikling i cruisetraffikken	6
3.1	Anløpsdata.....	6
3.2	Antall cruisehavner.....	6
3.3	Antall anløp 1993 - 2018	7
3.4	Cruiseskipenes størrelse.....	8
3.5	Antall cruisepassasjerer.....	8
3.6	Passasjerenes nasjonalitetsfordeling - kildemarkeder.....	11
3.7	Cruiseutviklingen i Europa og globalt.....	11
4	Utviklingen i de enkelte landsdeler	15
4.1	Havneanløp – de viktigste havnene	15
4.2	Vestlandet	16
4.3	Nord-Norge	18
4.4	Cruiseskipenes størrelse øker i alle områder.....	20
4.5	Cruisetraffikken til Svalbard	21
5	Prognoser for Norge totalt	23
5.1	Svingninger og trendlinjer	23
5.2	Prognoser basert på lineær vekst 2018-2060	24
5.3	Prognoser basert på vekstrater	25
5.4	Antall anløp i prognosealternativene	27
5.5	Betydningen av ulike restriksjoner	29
6	Regionale (landsdelsvise) prognoser	31
6.1	Metode og tilnærming.....	31
6.2	Hovedresultater	33
6.3	Nærmere om Svalbard	35
	Referanser	36

Sammendrag

Cruisetraffikk til norske havner - oversikt, utvikling og prognoser 2018-2060

TØI rapport 1651/2018
Forfatter: Petter Dybedal
Oslo 2018 36 sider

Antall cruiseturister i Norge er firedoblet på mindre enn 20 år, fra 200 000 i 2000 til tett oppunder 800 000 i 2018. Antall anløp økte relativt sett mindre – fra ca. 1 200 i 2000 til 2 150 i 2018 – fordi cruiseskipene blir større. Antall passasjerer det var plass til om bord per cruiseanløp i Norge økte fra 784 i 2006 til 1 661 i 2018. Utviklingen i antall cruiseturister og cruiseanløp har vist relativt store svingninger de siste årene. Fra 2014 til 2016 gikk antall passasjerer og anløp mye ned, for deretter å øke kraftig i 2017 og 2018.

Denne rapporten anslår lavere årlige vekstrater for antall cruiseturister i Norge fram til 2060 enn det som ble anslått i TØIs prognoserapport fra 2014. Hovedscenariet som presenteres nå er 2,5 prosent årlig vekst 2018-2028 og 1,5 prosent årlig vekst 2028-2060. Dette gir om lag 1,6 millioner cruiseturister og om lag 2 600 anløp i norske cruisehavner i 2060.

Dersom etterspørselen etter cruiseopplevelser i Norge følger samme geografiske utviklingsmønster som i de siste 20 årene, vil størstedelen av veksten i antall anløp i årene 2018-2060 komme i byhavner på Vestlandet. Det forventes en viss vekst på Sørlandet og i Trøndelag, stagnasjon eller svak vekst i Nord-Norge og fortsatt noe nedgang i Oslofjordområdet.

Denne rapporten er laget på oppdrag fra Kystverket. Hovedformålet er å utarbeide nye prognoser for cruisetraffikk – primært antall anløp av cruiseskip – i norske havner på kort og lang sikt (2022, 2028, 2040, 2050 og 2060). Rapporten er en oppdatering av TØIs forrige cruiseprognoser med basisår 2014 (Dybedal et. al. 2015), men omfatter i tillegg prognoser på landsdelsnivå.

Det er altså snakk om prognoser dels på nokså lang sikt – med stor grad av usikkerhet. Rapportens prognoser viser hva den framtidige etterspørselen kan bli, gitt at utviklingen i cruisetraffikken følger de samme trendene man har kunnet observere fra 1998 til 2018. Det tas i prognosene ikke høyde for usikkerhet i form av mulige hendelser som kan dreie utviklingen bort fra disse trendene. For eksempel forhold knyttet til politisk og økonomisk utvikling, mulige restriksjoner på cruisetraffikk eller endringer i cruiseturismens status og popularitet som ferieform. Slike faktorer drøftes i noen grad, men på mer generelt grunnlag.

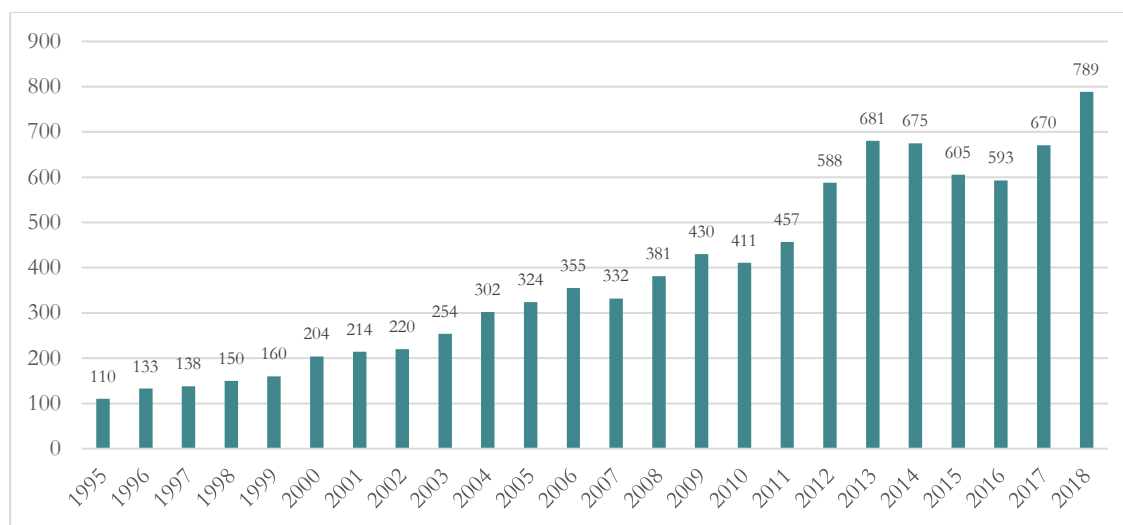
Historisk utvikling i cruisetraffikken i Norge

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 per definisjon ikke cruise, selv om begrepet «cruise» ofte benyttes også for denne type reiser.

Grunnlagsmaterialet for cruisestatistikk er oppgaver fra de enkelte havnene over antall anløp og antall passasjerer. Det var allerede i 1993 cruiseanløp til i alt 29 enkelthavner i Norge. I 2006 var antallet 30, mens det i 2013 var 37 havner og i 2018 39 havner med minst ett cruiseanløp (merk at noen havnedistrikter omfatter flere enkelthavner).

Antall cruiseturister har økt sterkt

Antall cruiseturister i Norge har doblet seg med jevne mellomrom; fra 110 000 i 1995 til ca. 200 000 i 2000, til drøyt 400 000 i 2009 og til et forventet antall på nær 800 000 i 2018 (figur S.1).



Kilde: Transportøkonomisk institutt

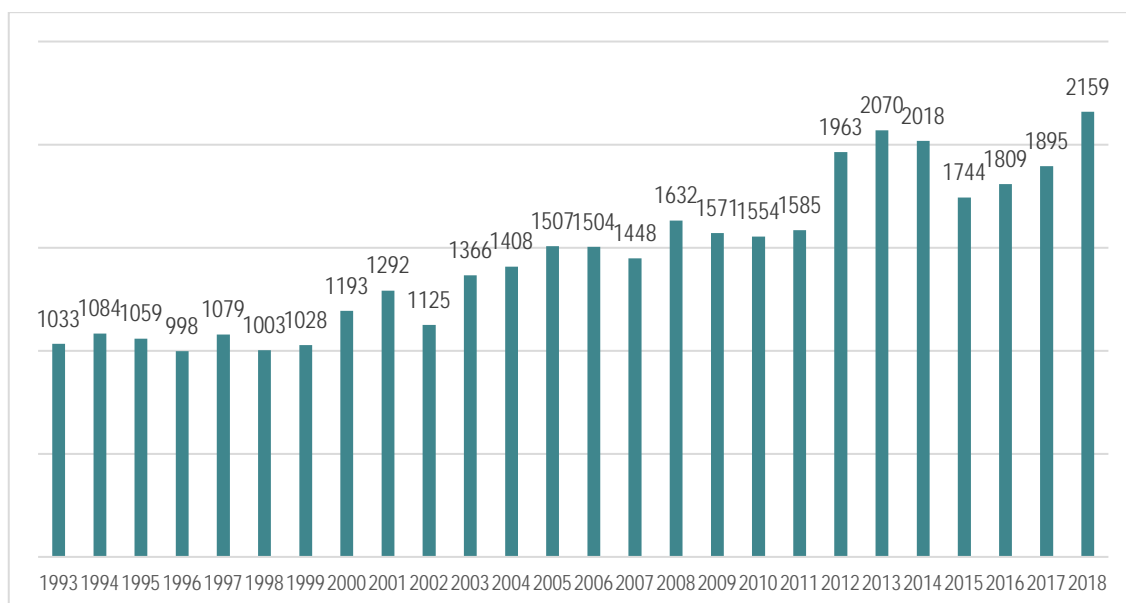
Figur S.1: Beregnet antall cruiseturister til Norge 1995-2018. 1000 turister.

Figuren viser også at utviklingen etter 2006 har skjedd i bølger, med både nedgang (2007, 2010, 2014-2016) og til dels kraftig oppgang i enkelte perioder (2007-2009, 2010-2013, 2016-2018). Blant annet med tanke på prognoser, er det viktig å merke seg at selv om antall cruiseturister fortsetter å øke, har årlige gjennomsnittlige vekstrater flatet en del ut. Årlig vekstrate (gjennomsnitt over perioden) var 11 prosent fra 1998 til 2006 og den var 9,7 prosent fra 2006 til 2013. I perioden 2013-2018 har årlig gjennomsnittlig vekst vært «bare» 2,7 prosent.

Antall anløp øker mindre

Gjennomsnittlig årlig vekst i antall anløp i Norge var betydelig lavere. Mens antallet cruiseturister firedoblet seg fra 2000 til 2018, økte antall anløp med om lag 80 prosent, det vil si mindre enn en fordobling (figur S.2).

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. Fra 2014 til 2016 gikk antallet anløp ganske kraftig ned igjen, for så først i 2018 å passere 2013-nivået.



Kilde: Cruise Norway og anløpslister fra havnevesenet i de enkelte havnedistriktene

Figur S.2: Antall cruiseanløp i norske havner 1993-2014.

Lavere vekst i antall anløp enn i antall cruiseturister skyldes at skipene blir større (plass til flere passasjerer), mens antall havneanløp per cruise har vært nokså stabilt (4-4,1) de senere årene. Passasjerkapasiteten per cruise med anløp i Norge økte fra 784 i 2006 til 1 310 i 2012, og fra 1 310 i 2012 til 1 661 i 2018.

Veksten i gjennomsnittlig størrelse skyldes dels at eldre skip erstattes av nye og større skip, og dels at nesten all ny kapasitet består av store (og stadig større) skip.

Fordeling regionalt

Vestlandske reisemål dominerer cruisetraffikken i Norge. Nær halvparten av alle cruiseanløpshavner i 2018 (19 av 39) ligger i ett av de fire vestlandsfylkene. Vestlandets havner økte sin andel av cruiseanløp fra 57,0 prosent i 1993 til 67,6 prosent i 2018 (tabell S.1). Nesten all tilvekst i antall anløp, 83 prosent de siste 10 årene og 98 prosent de siste fire årene har kommet i Vestlandshavnene. Tilveksten 2014-2018 har fortrinnsvis kommet i Ålesund, Stavanger, Haugesund og Molde.

Tabell S.1: Anløp av cruiseskip etter landsdel. Andel i prosent.

	Endring antall anløp									
	1993	2000	2004	2008	2012	2014	2016	2018	2008-2018	2014-2018
Vestlandet	57,0	60,2	60,8	62,6	64,5	65,5	67,6	67,6	438	137
Oslo/Østlandet	5,9	9,3	8,1	9,1	8,7	6,5	4,5	5,0	-43	-25
Nord-Norge	31,9	25,4	23,3	21,5	19,2	19,0	18,9	17,9	36	14
Svalbard			2,1	2,8	2,0	2,0	2,0	2,3	5	9
Trøndelag (Trondheim)	4,0	3,1	3,5	2,9	2,9	2,9	3,2	3,9	37	25
Sørlandet	1,2	2,0	2,2	1,1	2,7	4,0	3,9	3,3	53	-10
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	526	140

Kilde: Transportøkonomisk institutt

Tilsvarende har Nord-Norges andel av anløp sunket fra 32 til 18 prosent fra 1993 til 2014, mens Svalbard har en andel på et par prosent. Både Nord-Norge og Svalbard har hatt en netto tilvekst i antall anløp de siste årene.

Trondheim havn har en relativ stabil andel på 4 prosent og har økt antall anløp, spesielt de fire siste årene. På Sørlandet svinger det litt mer, det var en kraftig vekst fram til 2014, men antall anløp har de siste fire årene gått noe tilbake. Kristiansand er hovedhavnen, men det er økende antall anløp i Arendal og i Farsund/Lyngdal.

Oslos andel av anløp var på det høyeste (10,4 prosent) i 2006, men en betydelig nedgang i antall anløp de siste 10 årene har redusert andelen til 5 prosent.

Den viktigste cruisehavnen målt etter antall anløp og antall cruiseturister har i alle år vært Bergen (332 anløp i 2018). Blant de åtte havnene som hadde mer enn 100 anløp i 2018 finner vi fire andre byer – Stavanger (187), Ålesund (165), Tromsø (114) og Oslo (100). De tre øvrige er Geiranger (200), Flåm/Aurland (153) og Nordkapp (104).

Nasjonsfordeling/kildemarkeder

Etterspørselen etter cruiseopplevelser i Norge har kommet og kommer fortsatt i hovedsak fra Vest-Europa. Bildet i 2016 var at Tyskland og Storbritannia var de klart viktigste nasjonene (henholdsvis 31 og 21 prosent av trafikken). Ca. 100 000 cruiseturister (14 prosent) kom fra Frankrike, Spania eller Italia. Trafikken fra USA utgjorde en tredel av alle cruiseturister tilbake i 2000, men har siden gått ned i antall og dermed ned mye i andel. Et markert oppsving i 2016 ga USA en andel på 12,6 prosent.

De øvrige drøyt 20 prosentene av cruiseturistene kommer (2016) i hovedsak fra andre vesteuropeiske land enn dem som er nevnt ovenfor. Trafikk fra potensielt store markeder i Asia og Russland øker stadig, men er fortsatt relativt marginal.

Prognoser for cruisetraffikken til Norge

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

Selv om prognosene primært fokuserer på antall anløp, vil basisvariabelen i prognosene være antall cruiseturister. Det er denne størrelsen som er mest konsistent med de referanseprognosene for reiselivsetterspørsel vi benytter i beregningene. Vi beregner årlige framtidige vekstrater for antall cruiseturister og avleder antall cruiseanløp per år i norske havner av dette, under bibetingelser om utvikling i antall anløp per cruise og antall passasjerer per cruiseskip.

Langsiktige referanseprognoser for utvikling i økonomi, turisme og cruiseturisme internasjonalt er relativt begrenset, og følgende er lagt til grunn i våre beregninger:

- OECD-tall for årlig vekst i BNP per capita fram til 2060 på (ca. 2 prosent)
- Prognoser for internasjonal cruiseutvikling 2014-2034 fra CLIA/Seatrade Communications, som anslår 3,4 prosent passasjervekst globalt fram til 2024 og 4,3 prosent fra 2024 til 2034.
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO) prognoser for internasjonale turistankomster mot 2030 (3,3 prosent årlig vekst i snitt mellom 2010 og 2030, gradvis avtakende til 2,9 prosent i 2030).

Global cruiseutvikling og antatt vekstrate i Norge

Siden forrige prognoserapport fra TØI (basisår 2014), hvor TØI forutsatte at cruiseveksten i Norge fulgte utviklingen i resten av verden, har bildet endret seg mye. Antall cruisepassasjerer utgjorde på verdensbasis ca. 22 millioner i 2013, og 26,7 millioner i 2017 (opp 4,7 millioner), men veksten i antall cruisepassasjerer har hovedsakelig kommet i asiatiske farvann. Antall cruisepassasjerer her steg fra 1 million i 2014 til 4 millioner i 2017, mens veksten ellers i verden var på 1,7 millioner (2,6 prosent årlig).

Forventede årlige vekstrater i Norge må ses i relasjon til utviklingen utenom Asia, og settes derfor lavere enn i prognosene fra 2014. Vi har stipulert veksten til å kunne være henholdsvis 1,5 prosent (ned fra 2,0) per år i grunnestimatet og 2,5 prosent (ned fra 3,5) i «høyt estimat». Vi har, som i forrige rapport, også med et «lavt estimat», som forutsetter en årlig vekst på 0,3 prosent.

750 000 cruiseturister i basisåret

Det er på grunnlag av disse vekstratene beregnet utvikling i antall cruiseturister til Norge i perioden 2022-2060 (tabell S.2). Vekstratene er applikert på en basisårverdi for 2018 som er framkommet ved å anvende lineær regresjon for perioden 2008-2018. Denne basisårverdien er beregnet til 750 000 cruiseturister i 2018. Dette antallet er litt lavere enn det beregnede antallet cruiseturister i 2018 (789 000), men representerer den underliggende utviklingstrenden fra 2008 og framover.

Grunnestimatet gir ca. 1,04 millioner cruiseturister i 2040 og ca. 1,4 millioner i 2060. «Høyt estimat» gir om 960 000 cruiseturister i 2028, 1,29 millioner i 2040 og drøyt 2,1 millioner i 2060. «Lavt estimat» gir en økning på ca. 100 000 cruiseturister fram til 2060.

Tabell S.2: Prognoser for antall cruiseturister fra 2018 og fram til 2060 etter ulike forutsetninger om vekstrater. 1000 cruiseturister.

	2018	2022	2028	2040	2050	2060	Prosent vekst 2018-2060
Grunnestimat vekstrate 1,5 %	750	796	870	1041	1208	1402	86,9
Høyt estimat vekstrate 2,5 %	750	828	960	1291	1653	2116	182,1
Kombinasjon høyt estimat og grunnestimat	750	828	960	1171	1359	1577	110,2
Lavt estimat vekstrate 0,3 %	750	759	773	801	825	851	13,4
Lineart estimat (trendframskrivning)	750	892	1107	1535	1893	2250	300,0

Kilde: Transportøkonomisk institutt

Som hovedestimat har vi valgt en kombinasjon av grunnestimatet og høyt estimat (årlig vekstrate 2,5 prosent fram til 2028, og 1,5 prosent fra 2028 til 2060). Denne kombinasjonen av vekstrater innebærer at man når i underkant av 1,2 millioner cruiseturister i 2040 og nær 1,6 millioner cruiseturister i 2060.

Alle estimatene innebærer en lavere veksttakt etter 2018 enn den observerte veksttaket fram til 2018. Dersom vi framskriver utviklingen fra 2008 til 2018 lineært fram til 2060 (tabell S.2, nederste rad), får vi en klart raskere vekst (tredobling fra 2018 til 2060) enn også i «høyt estimat».

Antall anløp i prognosealternativene

Tallgrunnlaget fra havnene og Cruise Norway viser at det i alt er tilmeldt 2 159 cruiseanløp i norske havner i 2018. Antall cruiseanløp i norske havner er sterkt korrelert med antall cruisepassasjerer, men observert årlig vekstrate er omtrent en tredel av vekstraten for cruiseturister. Dette henger sammen med at cruiseskipenes passasjerkapasitet relativt sett vokser omtrent dobbelt så raskt som antall anløp.

Ved å forutsette samme forhold mellom vekstratene for henholdsvis passasjerkapasitet per skip (gjennomsnitt) og antall anløp, samt at antall anløp per cruise i norske havner holder seg på samme nivå (4,1 anløp per cruise), finner vi antatt utvikling i antall anløp i perioden 2018-2060 som vist i tabell S.3.

Tabell S.3: Estimert antall cruiseanløp i norske havner 2018-2060 i tre ulike scenarier for årlige vekstrater, samt i en kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat.

År	Lavt estimat	Grunnestimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunn-estimat og høyt estimat
2018 ¹	2031	2031	2031	2031
2022	2039	2072	2100	2100
2028	2051	2135	2207	2207
2040	2074	2267	2439	2359
2050	2097	2383	2650	2480
2060	2118	2505	2880	2607
Årlig vekstrate %	0,1	0,5	0,84	0,5 / 0,84

Kilde: Transportøkonomisk institutt

I grunnestimatet vil antall anløp nå omtrent 2 500 i 2060, mens vi med vekstraten tilsvarende «høyt estimat» finner at antall anløp vil passere 2 500 et par år etter 2040, og øke til nær 2 900 i 2060.

I kombinasjonen av grunnestimatet og høyt estimat vil man passere 2 500 anløp i 2052 og nå om lag 2 600 anløp i 2060. I lavt estimat, med svært lav vekst i passasjertall, får man en utviklingsbane hvor antall anløp ikke vil overstige det observerte nivået i 2018.

Tallene for antall anløp i tabell S.3 framkommer under forutsetning om at skipsstørrelsen (antallet passasjerer per cruise) vil fortsette å øke i samme takt (i forhold til økningen i antallet cruiseturister) som den har gjort til nå. Anløpstallene er relativt følsomme for endringer i forutsetningene om antall passasjerer per cruise. Dersom gjennomsnittsstørrelsen konvergerer mot for eksempel 2 000 passasjerer, vil antallet anløp i grunnestimatet måtte være 2 900 i 2060 i stedet for om lag 2 500.

Oversikt over kontraherte cruiseskip globalt de nærmeste årene viser imidlertid at skipsstørrelsen fortsetter å øke raskt. Mens snittstørrelsen på kontraherte skip i 2018 og 2019 (37 skip) er om lag 2 200 passasjerer, er snittstørrelsen hele 3 735 (32 skip) for perioden 2020-2026 (tall fra CLIA 2017 Industry Outlook).

¹ Oppgitt antall anløp i 2018 er ikke det faktiske, men det «skulle ha vært» når vi anvender lineær regresjon for utviklingen i antall anløp fram til 2018. Denne trendlinjen tilsier 2031 anløp i 2018, mens reelt tall var 2159.

Landsdelsvise prognoser for antall anløp

Et viktig premiss er at de regionale prognosene er konsistente med de nasjonale prognosene. Det vil si summen av de regionale prognosene på de ulike prognosetidspunktene må være lik de nasjonale prognosene.

Landsdelsvise prognoser handler altså om fordeling av den prognostiserte totale cruisetraffikken til Norge. Vi har som hovedløsning for dette fordelingsproblemet valgt å anvende lineær regresjon for beregning av trendlinjer for hver landsdel og forlengt disse til 2060. Ut fra denne trendlinjen beregnes så hver landsdels andel av anløpene i hvert av prognoseårene (tabell S.4, og andelene anvendes på de tre prognosealternativene «grunnestimat», «høyt estimat» og «kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat» (tabell S.5, S.6 og S.7).

For Vestlandet – som har om lag to tredeler av trafikken – har vi skilt mellom byhavner og øvrige havner (i tabellene kalt «landskapshavner»). Svalbardområdet er i disse beregningene i utgangspunktet slått sammen med Nord-Norge.

Tabell S.4: Fordeling av cruiseanløp på landsdeler 1998-2018 og prognoser for fordeling 2022-2060. Andeler i prosent.

	1998	2003	2008	2013	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	21,1	26,9	30,8	33,6	35,8	37,2	38,8	41,2	42,5	43,6
Vestlandet landskapshavner	36,2	34,3	33,0	32,1	31,4	30,9	30,4	29,6	29,1	28,8
Vestlandet samlet	57,3	61,2	63,8	65,7	67,2	68,1	69,2	70,8	71,7	72,4
Oslo/Østlandet	11,5	9,5	8,2	7,2	6,5	6,0	5,4	4,6	4,2	3,8
Nord-Norge og Svalbard	26,7	24,2	22,5	21,2	20,3	19,7	19,0	17,9	17,3	16,9
Trøndelag	3,1	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	2,9	2,9
Sørlandet	1,3	2,0	2,5	2,8	3,1	3,2	3,4	3,7	3,9	4,0
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Transportøkonomisk institutt

Vestlandets andel av cruise fortsetter å øke, men andelen flater ut. Byhavnene fortsetter å øke andelen på bekostning av landskapshavnene som Geiranger, Flåm, Olden osv. Det er først og fremst Oslo-området og Nord-Norge som taper andeler.

Tabell S.5: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «kombinasjon grunnestimat og høyt estimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	780	856	971	1055	1136
Vestlandet landskapshavner	650	649	670	698	723	751
Vestlandet	1391	1429	1527	1669	1778	1887
Oslo/Østlandet	134	126	120	109	103	99
Nord-Norge og Svalbard	421	414	419	423	430	440
Trøndelag	62	62	65	69	72	76
Sørlandet	64	68	76	88	97	105
Totalt	2031	2100	2207	2359	2480	2607

Kilde: Transportøkonomisk institutt

I dette scenariet (2,5 prosent årlig vekst i antall cruiseturister til Norge 2018-2028 og 1,5 prosent årlig vekst 2028-2060) vil mesteparten av veksten (86 prosent) i antall anløp komme på Vestlandet. Etterspørselsveksten forventes å rette seg først og fremst mot

byhavnene (tabell S.6). Vi får relativt sett (men ikke absolutt sett) stor vekst i Sørlandshavnene og dels i Trondheim, mens vi får en svak vekst i Nord-Norge og nedgang i Oslofjordområdet.

I prognosealternativet «grunnestimat», som er basert på en fast årlig vekstrate på 1,5 prosent i antall cruiseturister til Norge, får vi omtrent samme bilde som i «kombinasjon grunnestimat og høyt estimat».

Tabell S.6: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «grunnestimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	770	829	933	1014	1092
Vestlandet landskaphavner	650	641	648	671	695	722
Vestlandet totalt	1391	1410	1477	1604	1708	1813
Oslo/Østlandet	134	125	116	105	99	95
Nord-Norge og Svalbard	421	408	405	407	413	423
Trøndelag	62	62	63	67	70	73
Sørlandet	64	67	74	85	93	101
Totalt	2031	2072	2135	2267	2383	2505

Kilde: Transportøkonomisk institutt

I prognosealternativet «høyt estimat» (tabell S.7), som er basert på en fast årlig vekstrate på 2,5 prosent i antall cruiseturister til Norge, er veksten i antall anløp såpass høy at det blir vekst også i Nord-Norge/Svalbard selv om andelen er synkende.

Tabell S.7: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «høyt estimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	780	856	1004	1127	1255
Vestlandet landskaphavner	650	649	670	722	772	829
Vestlandet	1391	1429	1527	1726	1900	2084
Oslo/Østlandet	134	126	120	113	110	109
Nord-Norge og Svalbard	421	414	419	438	460	486
Trøndelag	62	62	65	72	77	84
Sørlandet	64	68	76	91	103	116
Totalt	2031	2100	2207	2439	2650	2880

Kilde: Transportøkonomisk institutt

Merk at alle regioner vil få vekst i antall cruiseturister i alle tre scenariene. Den implisitt forutsatte veksten i skipsstørrelse kombinert med fallende andel anløp gjør at regioner som Nord-Norge og Osloområdet får henholdsvis svak vekst og nedgang i antall anløp.

I presentasjonen av landsdelsprognosene er Svalbard slått sammen med Nord-Norge. Mye tyder på at utviklingen kan bli ganske lik i begge områder, bortsett fra at veksten forventes å komme i Nord-Norge i «høyt estimat». Det vil si at anløp av oversjøiske cruiseskip til Longyearbyen forventes å holde seg på 50-60 per år.

Longyearbyen havn forventer at framtidig cruisetraffikk til Svalbard ikke vil omfatte flere oversjøiske cruiseskip enn det er per i dag – men større skip. Man forventer for øvrig at ekspedisjonsskipsektoren – det vil si mindre skip med base på Svalbard – vil utvikle seg i retning av flere, større og mer eksklusive ekspedisjonsskip.

Forutsetninger og alternative utviklingstrekk

Metoden basert på lineære trendforlengelser innebærer en ganske streng forutsetning, nemlig at fordelingen av anløp på landsdeler fortsetter å utvikle seg slik den har gjort til nå. Dette forutsetter igjen at man ikke får noen geografiske fordelingsvirkninger av for eksempel utvikling av nye former for cruise og nye typer reisemålsopplevelser, og også at ikke mulige framtidige kapasitetsproblemer og anløpsrestriksjoner påvirker den geografiske fordelingen.

Vi har i denne rapporten valgt å fokusere på hvordan etterspørselen etter cruiseopplevelser i Norge vil se ut i framtida dersom hovedtrekkene i observert utvikling fram til nå ikke endrer seg. Vi har følgelig heller ikke drøftet alternative utviklingsbaner basert på endringer i de forutsetningene som er lagt til grunn.

1 Bakgrunn og problemstilling

1.1 Prognoser utarbeidet 2014

Cruiseprognosene fra 2014 ble laget med bakgrunn i en utlysning fra Kystverket (datert 5. september 2014). Prognosene skulle anvendes i analyser og utredninger av fremtidig cruisetraffikk til og fra Norge samt mellom norske havner.

Prognosene ble presentert i TØI-rapport 1388/2015 (Dybedal, Farstad, Winther og Landa Mata 2015) og dekket følgende problemstillinger/oppgaver:

1. Trafikkprognose for tidsintervallene 2018, 2022, 2028, 2040, 2050, 2060
2. Historisk utvikling i cruisetraffikken frem til og med 2014.
3. Hvilke cruiseprodukter selges, der norske destinasjoner inngår?
4. Oversikt over trender, reisemønstre og andre faktorer som påvirker cruisetraffikken til Nord-Europa og Norge i fremtiden.
5. Kort oversikt over utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken.
6. Kartlegging av cruisereidernes kriterier for valg av anløpshavner og snuhavner i Norge.

De mest langsiktige prognosene (2040, 2050, 2060) innebar relativt stor grad av usikkerhet mht tallfesting, og rapporten omfattet også en gjennomgang av de underliggende faktorene bak utvikling i cruisetraffikken samt de faktorene som bidrar til usikkerhet ved prognosene.

1.2 Oppdatering av prognoser

I denne nye rapporten er den historiske oversikten (observert utvikling) oppdatert med tall for anløp i norske havner 2015-2017, samt med tall for anmeldte skip for 2018. Erfaringen viser at det er relativt lite avvik mellom anmeldte skip og faktiske anløp, slik at vi betrakter 2018-tallene som faktiske anløp.

Trafikkprognoser for tidsintervallene 2022, 2028, 2040, 2050, 2060 er beregnet med utgangspunkt i den utvidete tidsserien for anløp (1993-2018) og nye tall fra internasjonale framskrivninger av turisme (UNWTO) og cruise (CLIA, m fl). Det legges ekstra vekt på å analysere endringer i spredningen av anløp på de enkelte havnene.

Oppdateringene følger malen fra 2015-rapporten, med fire ulike estimerer/scenarier, men det gis også en fordeling av prognosene på geografiske områder (landsdeler og Svalbard).

Når det gjelder oppdatering av 2015-rapportens øvrige kapitler;

- Kap 2 Oversikt over cruisesektoren i Norge
- Kap 4 Kriterier for valg av anløpshavner

vil vi begrense oss til å gjengi hovedtrekk og oppdatere tekst og beskrivelser med det som måtte være av lett tilgjengelig ny informasjon fra norske og internasjonale kilder. Det vil si at hovedfokus i ny rapport vil være på historisk (kvantitativ) utvikling og prognoser.

Kapittel 5 Utfordringer knyttet til rammevilkår for cruisetraffikken er ikke oppdatert i denne rapporten.

2 Kort oversikt over cruisesektoren

2.1 Hva er cruise?

Cruiseferd skiller seg fra annen passasjertransport ved at det skal være minimum tre ulike anløpssteder, og ved at den ikke skal være rutegående og ikke føre 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 om slike reiser.

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

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

2.2 Hovedtyper av cruise til Norge

Hovedtyngden av cruise i Norge omfatter cruise til Vestlandet og til Nord-Norge. Baltiske cruise har primært vært basert på stopp i hovedstedene i Østersjøen og Skandinavia, med Oslo som norsk havn. Oslo benyttes i mindre grad enn tidligere som tilleggsreisemål for Vestlandscruise, og antall anløp totalt i Oslo har gått ned fra ca. 150-170 (fram til 2013) til ca. 100 per år.

Mens baltiske cruise er basert på kulturopplevelser i byer, er cruise til Norge i større grad basert på naturopplevelser i Vestlandsfjordene eller Nord-Norge. Anløp i byer er likevel også viktig på disse cruisene. Bergen er klart hyppigst besøk (332 anløp i 2018, om lag to tredeler av alle cruise til Norge per år), men Stavanger, Ålesund, Trondheim og Tromsø er også viktige besøksmål. Også andre byer har økende trafikk (Kristiansand, Haugesund, Molde, Kristiansund).

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.

Med start fra hjemmehavner i Europa krever et cruise til Europas nordligste punkt normalt minimum 10 dager. De fleste *Nordkappcruise* har anløp i Bergen, i en eller flere Vestlandsfjorder, samt Tromsø på veien til/fra Honningsvåg. Sesongen har vært relativt kort – primært juni og juli (80 prosent av anløpene) knyttet til midnattssol, mens feriemåneden i Europa fortsatt først og fremst er august. Antallet skipsanløp årlig har ligget lenge på ca. 100.

Forsøk med Nordkappcruise² basert på *turnaround* og bytte av passasjerer i Bodø og Lakselv ble startet i 2015, men har ikke blitt utviklet videre.

Andre cruisetyper

Svalbard/ arktiske cruise omfatter både vanlige cruiseskip og mindre ekspedisjonsskip. Cruiseskip er ofte innom Tromsø (noen benytter Tromsø som snuhavn) eller andre anløpssteder i Nord-Norge, mens ekspedisjonsskip normalt har base i Longyearbyen.

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.

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. Økende andel pensjonister i Europa og kapasitetsproblemer i enkelte havner (for eksempel Bergen, Geiranger) bidrar også til at sesonglengden øker år for år. Det store markedet er fortsatt knyttet opp til den europeiske ferisesesongen som i hovedsak er ca. 15. juli – 10. september, men vi ser også følgende utviklingstrekk:

- Lengre og «flatere» sommersesong
- Flere relativt korte cruise (3-5 dager) i Skagerak/Nordsjøområdet i skuldresesonger
- Julecruise i Nordsjøområdet
- Vintercruise til Nord-Norge for nordlys og andre vinteropplevelser

2.3 Oversikt over cruiseaktørene og deres roller

Cruisevirksomhet er en del av reiselivet, men opererer (og opereres) til dels forskjellig fra annen virksomhet innen reiselivet. Slik sett bør det betraktes som en egen bransje, selv om det naturligvis er viktige forbindelseslinjer til øvrig reiseliv.

2.3.1 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 nås 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 excursions”. Transportlogistikk og gode fremmedspråklige guider er viktig for opplevelsen. Andelen som drar på organiserte utflukter ble i 2015-rapporten anslått til mellom 40 og 60 prosent. Utfluktene utgjør en viktig del av inntektsgrunnlaget for rederiene, men man ser også en utvikling hvor stadig flere cruisepassasjerer bestiller landopplevelser på egen hånd gjennom f.eks. internett. Lett tilgjengelig nettbasert informasjon gjør det enklere for passasjerene å orientere seg.

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

² Pullmantour, Spania

kan bety gjenkjøp – både at rederiet kommer tilbake med nye anløp, og at passasjerene kommer tilbake senere som vanlige turister.

2.3.2 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.

Tjenestene dreier seg i hovedsak dreier om kai plass og enkelte leveranser til skipet (eksempelvis vann og tilfeldig nødvendig supplering). Videre leveres nødvendig, lovpålagt sikkerhetstilbud og tjenester (etter ISPS-reglene).

Drivstoffleveranser eller proviant (mat og drikke) gjøres sjelden i norske havner, dette skjer i eller via frihavnene på kontinentet. Strømleveranser er miljømessig av stor betydning, men såkalt landstrøm krever investeringer som per i dag er forbeholdt de største byene.

2.3.3 Rederier

Markedet globalt domineres av selskapene Carnival Corporation (blant annet rederiene Aida, Costa, P & O Cruises, Princess Cruises, Cunard Line, Holland America Line) og Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL, som også omfatter Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises og Pullmantour Cruises m fl.). Disse hadde til sammen 65 prosent markedsandel globalt i 2015. Bak disse følger Norwegian Cruise Line (8 prosent av cruisemarkedet globalt) og MSC (Mediterranean Shipping Company ca. 6 prosent). Per 2018 har sannsynligvis Hong Kong-baserte Star Cruises, som er dominerende på asiatiske destinasjoner, passert NCL og MSC.

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 løpende relativt grundige vurderinger av alle anløp, inkludert tilfredshetsundersøkelser blant passasjerene. Hotellavdelingen om bord informerer passasjerene om mulighetene på anløpsstedet og selger utflukter.

2.3.4 Mellomledd

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.

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. Det finnes cruisenettsverk på flere destinasjoner i Norge og også et regionalt for Nord-Norge og Svalbard (CNNS).

Cruiseagenter

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

2.3.5 Andre viktige aktører

CLIA Europe³, tidligere 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) har mer enn 100 medlemshavner (2018, eksakt tall ikke oppgitt) i fire regioner; Østersjøen (Baltic), Norge, Island og Færøyene samt Storbritannia, Irland og «Atlantic Europe». Det er også en rekke agenter (shipping, cruise handling, shore ex) som er assosierte medlemmer. 23 norske havner deltar i dette samarbeidet. Organisasjonen gir oversikter, nyheter etc om destinasjoner, og har også en håndbok om medlemshavnene, og deltakelse i nettverket gir gode muligheter til kompetanseheving og profilering.

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

Cruise Norway (CN) er et aksjeselskap med i overkant av 50 aksjonærer, som er 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.

³ CLIA - Cruise Lines International Association - er tilsvarende verdensomspennende organisasjon.

3 Historisk utvikling i cruisetraffikken

3.1 Anløpsdata

Primærkildene for cruisetraffikktall er oppgaver fra hvert enkelt havnedistrikt over 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 Norways 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. Passasjertallet som oppgis er nesten uten unntak skipets kapasitet, det vil si maksimalt antall passasjerer skipet kan ha per tur. Kun Bergen havnevesen oppgir både maksimalt og faktisk antall passasjerer.

Disse statistikkene har enkelte hull. Noen havner mangler i oppstillingene, og i enkelte havnedistrikter er tallene for flere havner slått sammen for enkelte år (for eksempel Romsdal havnevesen med havnene Molde, Åndalsnes og Eresfjord).

Cruise Norway presenterer også oversikt over alle anløp i de fleste havner etter dato («cruisekalenderen»). Her oppgis ikke skipenes navn eller annen skipsidentifikasjon, noe vi trenger for å blant annet få oversikt over seilingsmønster for de enkelte cruise.

Vi har derfor hentet inn anløpslister fra hver enkelt havn for 2017 og 2018, og for noen havner også hentet inn tall for 2015 og 2016.

3.2 Antall cruisehavner

I følge Cruise Norways statistikker var det i 1993 cruiseanløp til i alt 29 havner, inkludert Spitsbergen. I 2006 var antallet 30, mens det i 2014 var 36 havner og i 2018, 39 havner⁴ med minst ett cruiseanløp.

I alt er det 43 havner som har hatt cruiseanløp minst en gang i perioden 2010 – 2017. 15 av disse får færre enn 10 anløp i 2018 (tabell 3.1). Fire havner har per dato ikke tilmeldte anløp i 2018.

Havner som kun har hurtigruteanløp er ikke regnet med. Selv om hurtigruta også tilbyr et cruiseprodukt, regnes den per definisjon ikke som cruise, men som rutegående trafikk.

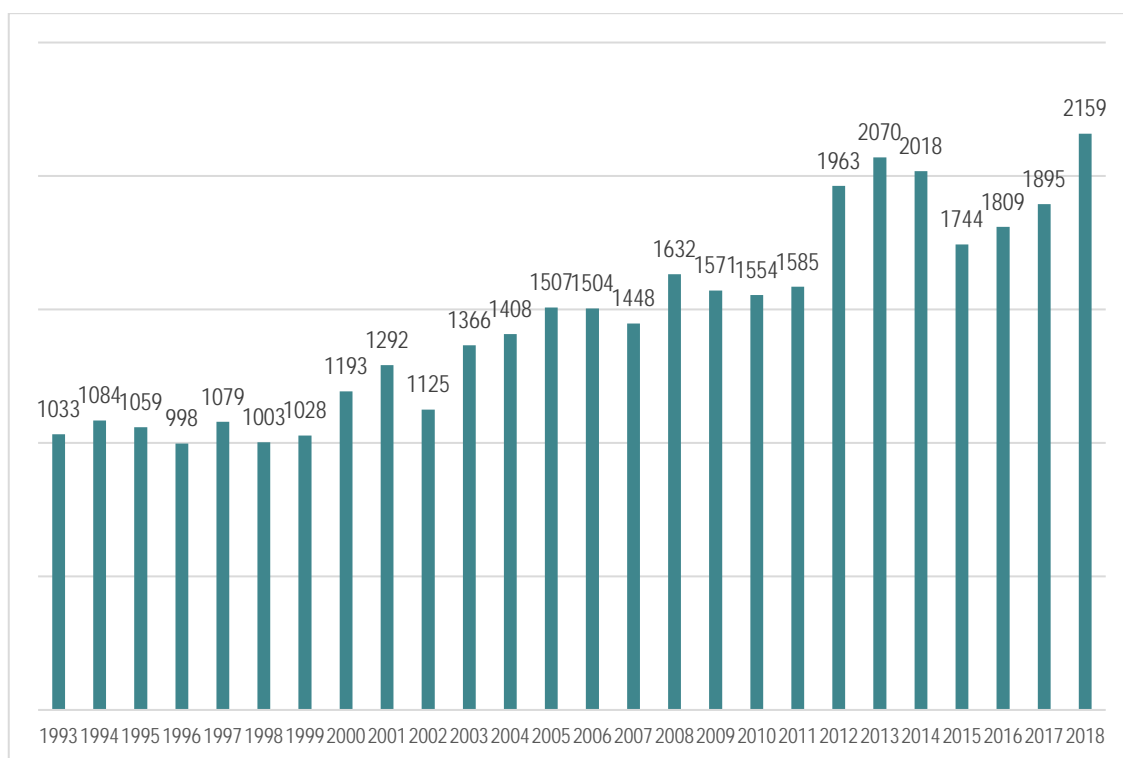
⁴ Antall havner refererer seg her til enkelthavner, det vil si at det kan være flere havner innen enkelte havnedistrikt. Eksempelvis er Molde, Åndalsnes og Eresfjord regnet som tre havner, likeledes Flåm og Gudvangen og Geiranger/Hellesylt.

Tabell 3.1: Antall cruisehavner i Norge 2018, etter antall anløp.

Antall anløp 2018	Antall havner
100 eller flere anløp	8
50 – 99 anløp	7
20 – 49 anløp	4
10 – 19 anløp	9
1 – 9 anløp	11
ingen anløp 2018	4
Sum	43

3.3 Antall anløp 1993 - 2018

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 2013⁵. I 2014 gikk antallet anløp noe ned, for så å gå kraftig ned i 2015. Deretter har antallet anløp gradvis steget, og vil i 2018 passere antallet fra 2013 med relativt god margin.



Kilde: Cruise Norway og anløpslister fra havnevesenet i de enkelte havnedistriktene

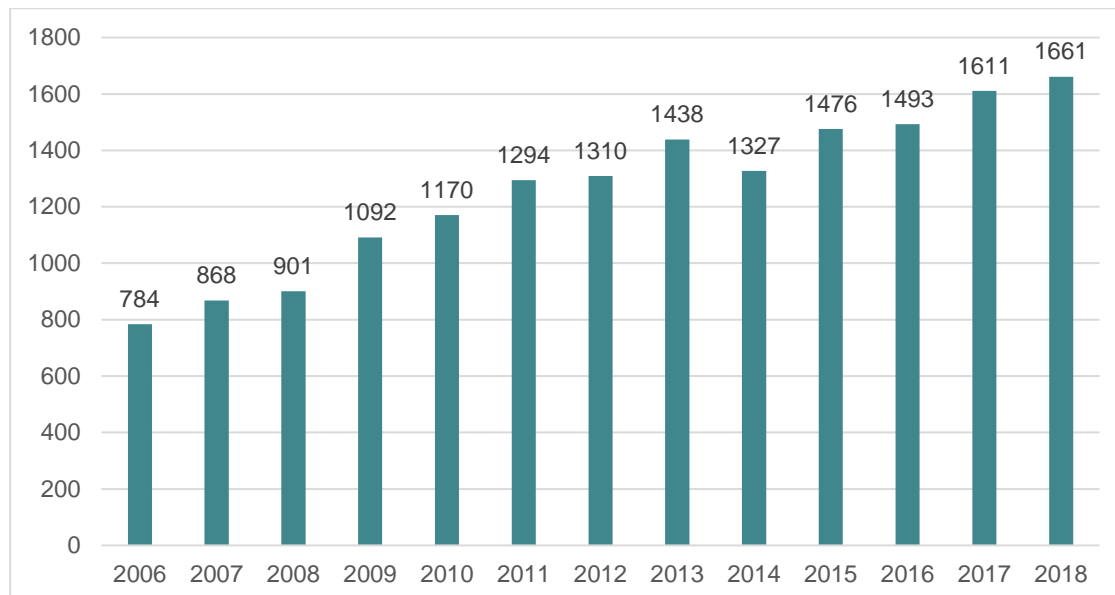
Figur 3.1: Antall cruiseanløp i norske havner 1993-2014.

Merk at «antall anløp» omfatter alle anløp hvert skip gjør på hver enkelt rundreise.

⁵ Anløp i Hellesylt regnet inn som del av anløp i Geiranger når skipene anløper begge steder.

3.4 Cruiseskipenes størrelse

Cruiseskipenes størrelse målt i maksimal passasjerkapasitet fortsetter å øke. De siste fem årene har passasjerkapasitet per skip økt med om lag 15 prosent – fra 1 438 til 1 661.



Kilde: Cruise Norway og anløpslister fra havnevesenet i de enkelte havnedistriktene

Figur 3.2: Gjennomsnittlig antall passasjerer per cruiseskip (maksimal kapasitet) i norske havner 1993-2018.

Veksten i gjennomsnittlig størrelse reflekterer at de fleste nye skip er store. Man kan se to parallelle effekter; for det første at eldre, små skip erstattes av nye større skip, for det andre at ny kapasitet i cruisemarkedet består av store skip.

3.5 Antall cruisepassasjerer

3.5.1 Antall havnebesøk for cruiseturister

Når det gjelder antall passasjerer for hver anløp, er praksisen i omtrent alle havner at man oppgir maksimalt antall passasjerer på hvert skip (kapasitet) i sin anløpsstatistikk, siden statistikkene i hovedsak er basert på tilmeldte skip. Ett unntak er Bergen, som oppgir både kapasitet og faktisk antall passasjerer.

Cruise Norway's oppgaver over antall passasjerer til sammen i alle havnene⁶ er følgelig kapasitetstall – det vil si tall som ikke tar hensyn til faktisk passasjerbelegg, ei heller antallet passasjerer som faktisk går i land (tabell 3.2). Pålitelige og sammenliknbare tall finnes kun fra og med 2006.

⁶ Totalt antall havnebesøk, det vil si at hver cruiseturist telles hver gang skipet besøker en havn

Tabell 3.2: Antall cruisepassasjerer samlet i norske havner 2006-2018. 1000 passasjerer.

	Antall pax (1000 havnebesøk)	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	4,0
2014	2700	4,0
2015	2583	4,0
2016	2703	4,1
2017	3054	4,1
2018	3593	4,1

Kilde: Cruise Norway og anløpslister fra havnevesenet i de enkelte havnedistriktene

Tredoblingen av antall passasjerer på havnebesøk (fra ca. 1,2 til nær 3,6 millioner) fra 2006 til 2018 innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst på 9,7 prosent. Endringene fra år til år viser mindre svingninger enn antall anløp de senere årene, dette henger sammen med at skipstørrelsen har økt relativt jevnt (jfr. kapittel 3.4).

Gjennomsnittlig antall anløp i Norge per cruise har de senere årene ligget stabilt omkring 4,0-4,1. For 2016 oppgir Cruise Norway et antall cruisepassasjerer totalt til 658 000, ut fra dette blir antall havnebesøk per passasjer (er lik antall per cruise) 4,1. Cruise Norway har ikke statistikk for antall cruisepassasjerer for 2015, 2017 eller 2018, vi har derfor stipulert antallet til 4,1 også i 2017 og 2018.

Den observerte økningen i antall norske havner per tur i årene 2006-2011 henger blant annet sammen med at antallet cruiseanløp på Vestlandet har økt raskere enn antall cruise med anløp i Oslo (som ofte er baltiske cruise med kun ett eller to anløp i Norge). Trafikken i Oslo har for øvrig gått kraftig ned etter 2012 (jfr. kapittel 4.1).

3.5.2 Antall cruiseturister 1995-2018

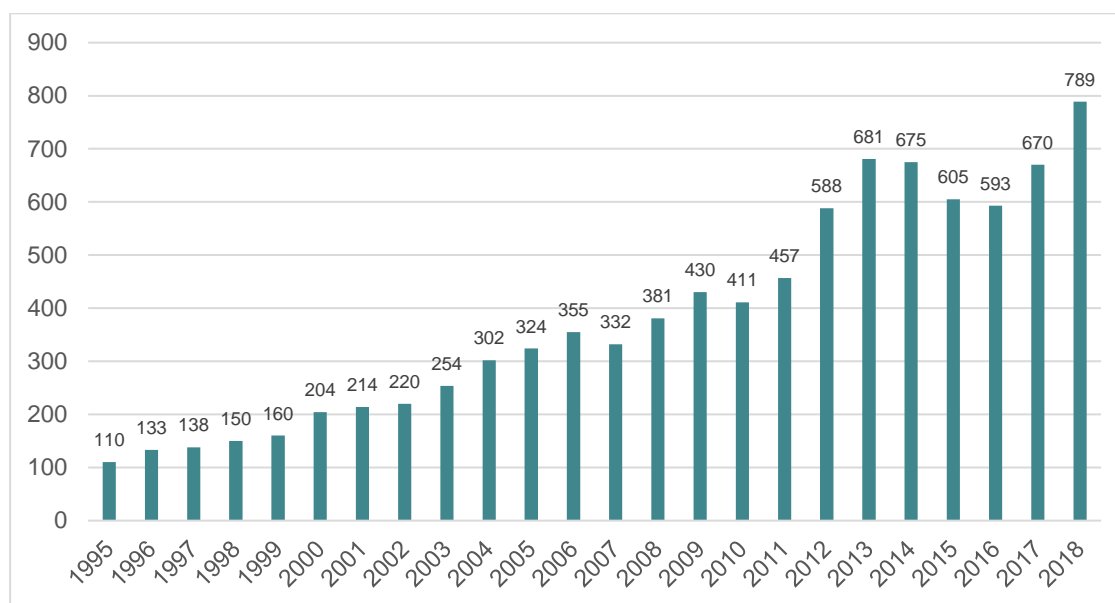
Cruise Norways materiale gir ikke tall for antall cruiseturister og antall ulike cruise som anløper Norge hvert år. Transportøkonomisk institutt har fra 1995 til og med 2013 samlet inn passasjertall for skip som anløper Oslo og skip som anløper Bergen, og på grunnlag av disse, samt anslag på antall cruise 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.

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 gjorde vi 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 4 om utviklingen i de enkelte havner).



Kilde: Transportøkonomisk institutt

Figur 3.3: Beregnet antall cruiseturister til Norge 1995-2014. 1000 turister.

Beregningene for 2014 ble 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 ha vært 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 ble det for 2014 registrert 476 ulike cruiseturer som omfatter minst ett anløp i norsk havn, herav 323 cruise med anløp i Bergen. 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.

For året 2016 foreligger det tall på antall cruisepassasjerer fra Cruise Norway (659 000) For 2015, 2017 og 2018 har vi antatt at antall havnebesøk per cruise har ligget stabilt på 4,1. Vi har videre anvendt kapasitetsutnyttingsstallet på 90 prosent for cruiseskip i Bergen 2017

(faktisk pax/max pax = 0,90) og beregnet antallet cruisepassasjerer til å være 670 000 i 2017 og 789 000 i 2018 (ut fra tilmeldte skip).

3.6 Passasjerenes nasjonalitetsfordeling - kildemarkeder

TØI har tidligere – i arbeidet med Gjesteundersøkelsen blant utenlandske turister i Norge – beregnet nasjonalitetsfordeling fra og med 2000 til og med 2012 (tabell 3.4). For 2016 (men ikke andre år) foreligger tall fra Cruise Norway.

Tabell 3.4: Antall cruiseturister etter bostedsland 2000-2012.

Bostedsland	Antall cruiseturister (1000) ⁷					
	2000	2003	2006	2009	2012	2016
Tyskland	28	55	96	116	164	204
Storbritannia	51	75	97	118	154	141
USA	67	57	60	50	57	83
Italia	10	13	23	34	34	30
Spania	6	11	17	31	45	27
Nederland	0	0	4	14	22	18
Frankrike	13	13	10	13	22	36
Øvrige land	34	26	48	54	90	120
Totalt	208	250	355	430	588	659

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, og at det er tyske og britiske cruiseturister det er flest av (utgjør til sammen over 50 prosent). Det har også vært betydelig vekst de senere årene fra Frankrike, mens det har vært stagnasjon i antallet cruiseturister fra Spania og Italia. Gruppen «øvrige land» har relativt sett vokst mest. Denne gruppen består av en stor andel europeere (f.eks. hadde Sveits, Østerrike, Belgia til sammen 30 000 i 2016). Trafikk fra potensielt store markeder i Asia har økt noe (14 700 i 2016), omtrent samme antall kom det for øvrig fra Australia og New Zeeland (til sammen). Russland er fortsatt et helt marginalt marked (3 000 i 2016).

3.7 Cruiseutviklingen i Europa og globalt

3.7.1 Utvikling kildemarkeder globalt

Tilgjengelige tall fra CLIA (Cruise Lines International Association) viser utvikling siden årtusenskiftet i antall cruisepassasjerer etter bostedsregion. Antall cruisepassasjerer utgjorde på verdensbasis ca. 21 millioner i 2013, og nesten 27 millioner i 2017. Dette gir en årlig vekst på 5,8 prosent fra 2013 til 2017, omtrent på samme nivå som i tidligere år (tabell 3.5).

⁷ ”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. Totalsum gjelder skipenes kapasitet.

De fleste cruiseturistene kommer fortsatt fra Nord-Amerika (55 prosent i 2013 og 49 prosent i 2017) og fra Europa (30 prosent i 2013 og 26 prosent i 2017). Det er fra øvrige deler av verden, særlig Asia, at veksten i antall cruisepassasjerer er størst. Mens antallet amerikanske og europeiske cruisepassasjerer økte med 2,5 og 2,3 prosent årlig fra 2013 til 2017, økte antallet fra verden ellers med 21,6 prosent årlig. Antallet cruisepassasjerer fra «resten av verden ble mer enn doblet fra 2013 til 2017, og andelen steg fra 15 til 25 prosent.

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

	Nord-Amerika	Europa	Resten av verden	Totalt
2000	6,88	2,07	0,78	9,73
2003	8,23	2,71	1,08	12,02
2008	10,29	4,47	1,54	16,30
2013	11,82	6,40	3,09	21,31
2017	13,02	6,96	6,77	26,70
Årlig vekst 2000 - 2008	5,4	10,2	9,0	6,7
Årlig vekst 2008 - 2013	2,9	7,5	15,0	5,5
Årlig vekst 2013 - 2017	2,5	2,3	21,6	5,8

Kilde : CLIA

3.7.2 Utvikling reisemålsregioner

Det vi primært er interessert i her, er å sammenlikne utviklingen i cruise i Norge – med store svingninger fra 2010 til 2018 – med utviklingen ellers i Europa og ellers i verden. Tilgjengelig statistikk er imidlertid ikke helt egnet for dette formålet.

Internasjonal cruisestatistikk fra CLIA viser totalt antall cruisepassasjerer hvert år globalt. Tall nedbrutt på regioner, som er sammenliknbare over tid, er imidlertid mangelfulle. Dels varierer regioninndeling, og dels er det variabeldefinisjonene som endrer seg:

- Antall cruisepassasjerer «by trade route» – det vil si faktisk antall cruisepassasjerer for ulike regioner – gis for 2016 og 2017, men ikke for tidligere år.
- CLIAs «Year in review» for årene 2014-2016 gir regionvise tall for «ocean capacity», det vil si tilbudt kapasitet i de enkelte verdensregionene (Karibia, Sør-Amerika, Alaska, Asia, Oseania, Middelhavet, Nord-Europa, øvrige). Tall gis imidlertid ikke for 2017.
- Tidligere regionale statistikker (fram til 2014) over passasjervolumer i cruise var basert på antallet cruiseovernattinger (se TØI-rapport 1388/2015).
- CLIAs «Year in review» gir tall for antall cruisepassasjerer etter bostedsland for årene 2014 - 2017
- CLIAs «Europe markert report» (og tilsvarende for andre regioner) har lengre tidsserier (2009-2016), men statistikken viser kun hvordan europeiske cruisepassasjerer fordeler seg på reisemålsregioner, ikke antall cruisepassasjerer totalt i f.eks. Middelhavet og Nord-Europa.

Dersom vi antar at kapasitetsutnyttelsen er omtrent den samme i alle regioner, kan vi sette sammen tall fra «CLIA Year in review» 2014-2016 og cruisepassasjerer «by trade route» for 2017. Vi kan imidlertid ikke koble tall fra årene 2009-2013 med disse tallene.

Fordeling av etterspørselen etter hovedreiseområder 2014-2017 er vist i tabell 3.6 og i figur 3.4.

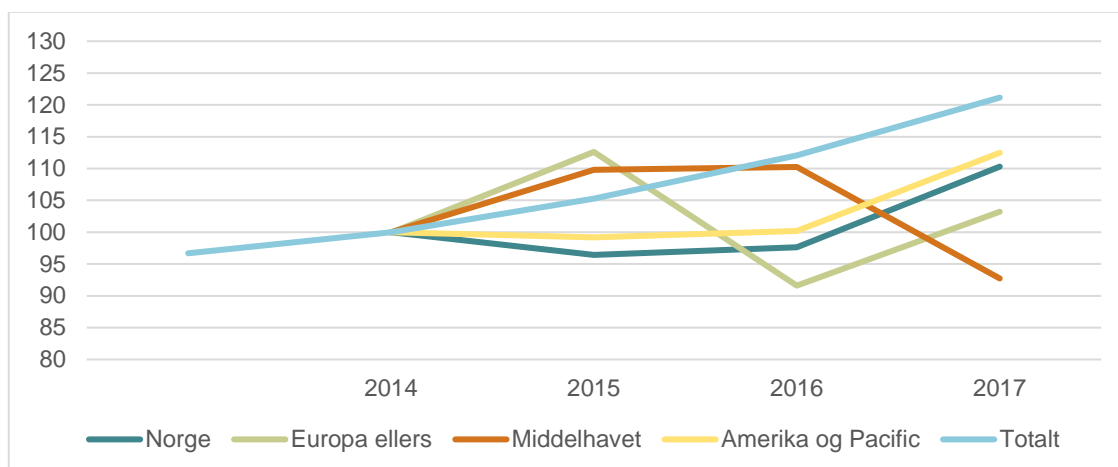
Tabell 3.6: Antall cruiseturister 2013-2017, etter reiseområde. 1000 cruiseturister. Kilde: CLIA.

	Norge	Europa ellers	Middelhavet	Asia	Amerika og Pacific	Totalt
2013	681					21310
2014	675	1749	4099	1014	14502	22040
2015	651	1971	4501	1694	14384	23200
2016	659	1603	4520	3386	15112	24700
2017	745	1806	3802	4035	16312	26700
Vekstrate årlig						

Tallene viser at cruisetraffikken har vært ujevn i Nord-Europa (utenom Norge) og Middelhavet i denne perioden. Cruise i Asia har i samme periode firedoblet antall passasjerer, og passert Middelhavet i antall.

I figur 3.4 er den relative utviklingen i cruisetraffikken vist for perioden 2014-2017. Asia er her holdt utenfor.

Trafikken i Norge, målt i antall cruiseturister, stagnerte noe fra 2014 til 2016, men økte betydelig i 2017 (og videre i 2018⁸).



Figur 3.4: Relativ utvikling i antall cruiseturister etter region 2014 - 2017. 2014 = 100.

Trafikken i Middelhavet og i Europa ellers (hovedsakelig Baltikum) følger en annen utvikling enn i Norge – gode og dårlige år kommer ikke helt samtidig. Fra 2014 til 2015 steg trafikken i både Middelhavet og Baltikum betraktelig, mens den i Norge sank med 3-4 prosent. Fra 2015 til 2016 hadde Middelhavet og Norge omtrent nullvekst, mens baltisk cruisetraffikk sank betraktelig. Fra 2016 til 2017 har Baltikum en vekst tilsvarende den for Norge, mens Middelhavstrafikken har sunket betraktelig.

Utvikling fra år til år innen Europa er altså ujevn. Utviklingen i Norge likner mest på den vi kan observere for Amerika og Stillehavet (inkludert Karibia og Oseania), og vi kan også forsiktig konkludere med at cruisetraffikken i Norge følger den globale utviklingen (med unntak av cruise i Asia).

⁸ Vi har dessverre ikke tall for anmeldt cruisetraffikk i øvrige områder for 2018

Flytting av skip på kortere og kortere varsel etter som «hvilken vei markedsvindene blåser» blir i større og større grad en del av strategien til de store aktørene (rederiene). Dette understrekes blant annet i følgende sitat:

“It will be a more analytics-based business from now on, with the focus equally on minimising costs and maximising revenue. This is also most evident in deployment and itinerary-planning decision-making with everything taken into account from port charges, sailing distances, and shore tour revenue to local economic situations to ensure that a ship is operating where it can earn the most return at any given time. As a result, there is more volatility in capacity levels from region to region, year to year and season to season.” (Peisly 2014, summary).

4 Utviklingen i de enkelte landsdeler

4.1 Havneanløp – de viktigste havnene

Vestlandske reisemål dominerer cruisetraffikken i Norge. Halvparten av alle cruiseanløpshavner i 2018 (19 av 39) ligger på Vestlandet. I 1993 var 15 av 29 havner med minst ett cruiseanløp vestlandske, mens i 2006 lå 14 av 30 på Vestlandet.

Tabell 4.1 gir en oversikt over de viktigste havnene etter antall anløp, rangert ut fra antall anmeldte anløp i 2018. Blant de 10 viktigste i 2018 finner vi fem byer (Bergen, Stavanger, Oslo, Ålesund og Tromsø), fire områder på Vestlandet (Geiranger, Flåm, Olden og Eidfjord), samt Nordkapp.

Tabell 4.1: Norske cruisehavner etter antall anløp 1993-2018.

	1993	2000	2004	2008	2010	2012	2014	2016	2018	Endring (antall anløp)	
										2008 - 2018	2014-2018
Bergen	159	173	226	254	241	322	323	296	332	78	9
Geiranger/Hellesylt	104	139	160	169	157	202	203	184	200	31	-3
Stavanger	21	50	50	93	111	165	159	167	187	94	28
Ålesund	24	46	48	67	74	114	129	112	165	98	36
Aurland/Flåm	66	88	115	133	106	151	149	161	153	20	4
Tromsø	82	82	92	97	92	108	109	91	114	17	5
Nordkapp	98	99	112	108	97	112	104	102	104	-4	0
Oslo	61	110	114	148	151	166	129	82	100	-48	-29
Olden/Nordfjord	42	38	52	56	60	81	72	87	95	39	23
Eidfjord	20	16	15	47	49	54	65	49	87	40	22
Trondheim	41	37	49	47	52	57	59	58	84	37	25
Åndalsnes	0	21	27	33	33	49	59	45	56	23	-3
Kristiansand	11	20	24	17	20	51	77	62	55	38	-22
Molde	48	38	39	41	51	42	34	36	55	14	21
Spitsbergen	0	0	30	45	47	40	41	36	50	5	9
Lofoten/Leknes	64	66	70	85	54	65	58	35	49	-36	-9
Sum	841	1023	1223	1440	1395	1779	1770	1603	1886	446	116
Andel prosent	81,4	85,8	86,9	88,2	89,8	90,6	87,7	88,6	87,4		
Andre havner	192	170	185	192	159	184	248	206	273	81	25
Andel prosent	18,6	14,2	13,1	11,8	10,2	9,4	12,3	11,4	12,6		
Sum	1 033	1193	1408	1632	1554	1963	2018	1809	2159	527	141

Kilde: Cruise Norway og anløpslister fra havnevesenet i de enkelte havnedistriktene

De 16 havnene som hadde flest anløp i 2018 har siden 2000 hatt en relativt stabil andel av anløpene (mellom ca. 86 prosent og ca. 90 prosent). Veksten i de enkelte havnene har imidlertid vært ulik.

Fra 2008 til 2018 økte antall anløp både absolutt sett og relativt sett mest i Stavanger og Ålesund, mens tradisjonelle mål som Lofoten, Nordkapp og ikke minst Oslo opplevde

tilbakegang. Tendensen fra 2014 til 2018 har vært at økningen i antall anløp ikke skjer i de tidligere mest populære besøksmålene (Bergen, Geiranger, Flåm, Nordkapp, Oslo og Lofoten), men i andre byer som Stavanger, Ålesund, Trondheim og Molde (samt i Haugesund, fra 10 til 44 anløp), og på steder som Eidfjord og Olden.

Målt i antall anløp har Vestlandets havner økt sin andel fra 60 prosent i 2000 til 67,6 prosent i 2018. Oslos andel var oppe på 10 prosent i 2006, men har siden da blitt halvert.

Tabell 4.2: Anløp av cruiseskip etter landsdel. Andel i prosent.

	Endring antall anløp									
	1993	2000	2004	2008	2012	2014	2016	2018	2008-2018	2014-2018
Vestlandet	57,0	60,2	60,8	62,6	64,5	65,5	67,6	67,6	438	137
Oslo/Østlandet	5,9	9,3	8,1	9,1	8,7	6,5	4,5	5,0	-43	-25
Nord-Norge	31,9	25,4	23,3	21,5	19,2	19,0	18,9	17,9	36	14
Svalbard			2,1	2,8	2,0	2,0	2,0	2,3	5	9
Trøndelag (Trondheim)	4,0	3,1	3,5	2,9	2,9	2,9	3,2	3,9	37	25
Sørlandet	1,2	2,0	2,2	1,1	2,7	4,0	3,9	3,3	53	-10
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	526	140

83 prosent av tilveksten i anløp av cruiseskip i norske havner fra 2008 til 2018 kom i vestlandske havner, som også fikk nesten all netto vekst fra 2014 til 2018.

Vestlandets andel av passasjerer (målt etter skipenes maks kapasitet) har økt fra 60 prosent i 2006 til 72 prosent i 2018. Oslos andel har sunket fra 17 prosent i 2006 til 5,7 prosent i 2018, mens Nord-Norges andel av passasjerbesøk har vært relativt stabil de siste årene rundt 13-14 prosent.

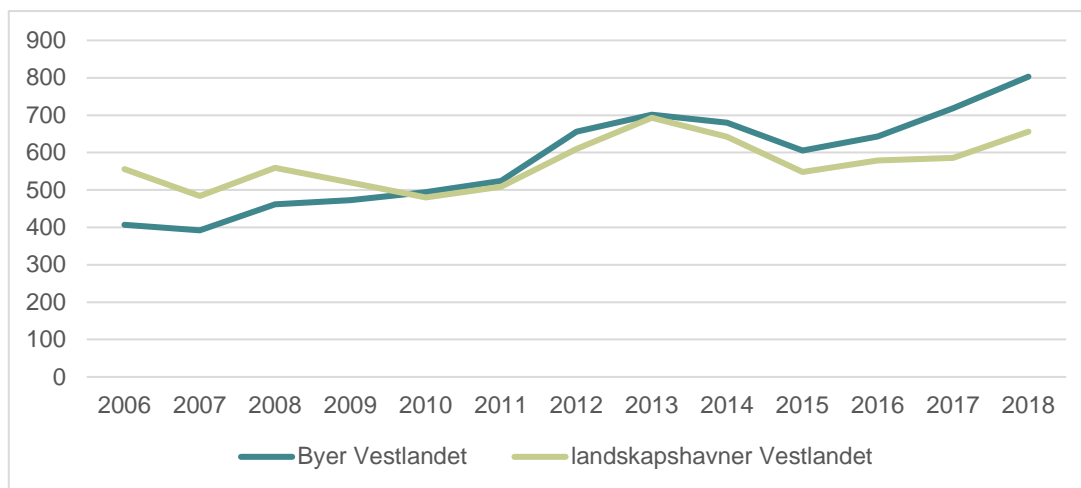
4.2 Vestlandet

Cruisetraffikken på Vestlandet fordelte seg nokså likt mellom byene og havnene utenom byene omkring 2010 (tabell 4.3), men antall anløp har økt mer enn tre ganger så mye i byene som i «landskapshavnene» inne i fjordene de siste 10 årene. Nesten all netto vekst siden 2014 har kommet i byene. Bergen er den dominerende havnen med rundt 330 anløp i 2018, men det er en klar tendens til spredning av anløpene til andre byer (tabell 4.3). Nesten all vekst de siste fire årene er kommet i andre byer enn Bergen. Stavanger og Ålesund er etter hvert blitt store cruisehavner, og Haugesund har også etablert seg som cruisehavn de siste årene.

Blant distriktshavnene er det Geiranger og Flåm som trekker flest cruiseanløp, men her har trafikken stagnert de siste årene. Olden og Eidfjord har økt mest fra 2014 til 2018.

Tabell 4.3 Anløp av cruiseskip etter havn på Vestlandet 2008-2018. Antall anløp.

										Endring antall anløp	
	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2008-2018	2014-2018	
Bergen	254	241	322	323	276	296	307	332	78	9	
Stavanger	93	111	165	159	145	167	181	187	94	28	
Ålesund	67	74	114	129	107	112	133	165	98	36	
Molde	41	51	42	34	31	36	44	55	14	21	
Kristiansund	6	5	7	21	27	15	17	20	14	-1	
Haugesund			0	10	19	17	36	44	44	34	
Florø	1	12	6	4	0	0	0	0	-1	-4	
Sum byhavner	462	494	656	680	605	643	718	803	341	123	
Geiranger/Hellesylt	169	157	202	203	181	184	184	200	31	-3	
Aurland/Flåm/Gudvangen	184	121	161	167	148	161	142	153	-31	-14	
Olden/Nordfjord	56	60	81	72	55	87	91	95	39	23	
Eidfjord	47	49	54	65	50	49	78	87	40	22	
Åndalsnes	33	33	49	59	43	45	45	56	23	-3	
Skjolden	5	11	22	21	21	11	15	18	13	-3	
Ulvik	22	24	26	25	23	13	12	9	-13	-16	
Vik	29	22	10	14	18	17	13	12	-17	-2	
Jondal/Rosendal	14	3	4	14	9	8	4	17	3	3	
Måløy/Sandane				0		1	1	2	2	2	
Odda			1	2			0	3	3	1	
Romsdal Eresfjord						3	1	4	4	4	
Sum «landskapshavner»	559	480	610	642	548	579	586	656	97	14	
Sum Vestlandet	1 021	974	1 266	1 322	1 153	1 222	1 304	1 459	438	137	



Figur 4.1: Antall anløp i byhavner og andre havner Vestlandet 2006-2018.

Figur 4.1 viser tydelig hvordan veksten i cruisetraffikken på Vestlandet har kommet i byene (en fordobling fra 2006 til 2018), mens de øvrige havnene kun har hatt en vekst på 18 prosent i samme tidsrom.

Spredningen av trafikken til flere byhavner er et interessant trekk med tanke på framtidig trafikktutvikling. Trykket på Bergen, med kapasitetsproblemer, trengsel etc, kan delvis forklare at rederiene søker andre byhavner. I 2017 var det 2 dager i mai, 14 dager i juni, 6

dager i juli og 3 dager i august med fullt belegg i Bergen. Noen dager har opptil 6 skip, og med en framtidig mulig begrensning på 4 skip per dag, vil veksten i hovedsak forventes å komme i andre byer, hvor det er ledig kapasitet.

På samme måte kan opplevd trengsel og kapasitetsproblemer i de viktigste «landskapshavnene» Geiranger og Flåm forklare at utviklingen har gått relativt sakte utenom byene. Det har ikke vokst fram noen fullt så klare ikoniske steder som Flåm og Geiranger å vri trafikken over mot her.

4.3 Nord-Norge

Tromsø er den eneste byhavnen av en viss størrelse i cruisesammenheng i Nord-Norge, med 114 anløp i 2018 (tabell 4.4). Hammerfest har vært en klar nummer to med om lag 20 anløp i snitt per år, mens det har vært en viss vekst i Bodø, Narvik og Harstad⁹. Bodø er den havnen som har hatt størst vekst de senere årene, målt i antall anløp.

Samlet har bydestinasjonene i Nord-Norge hatt en økning på 36 anløp fra 2008 til 2018, men nivået i 2016 og 2017 var omtrent det samme som i 2008, etter en oppgang i årene 2012 - 2015. Fra 2017 til 2018 kan vi observere en relativt kraftig vekst i alle de fem bydestinasjonene.

Tabell 4.4: Anløp av cruiseskip etter havn i Nord-Norge 2008-2018. Antall anløp.

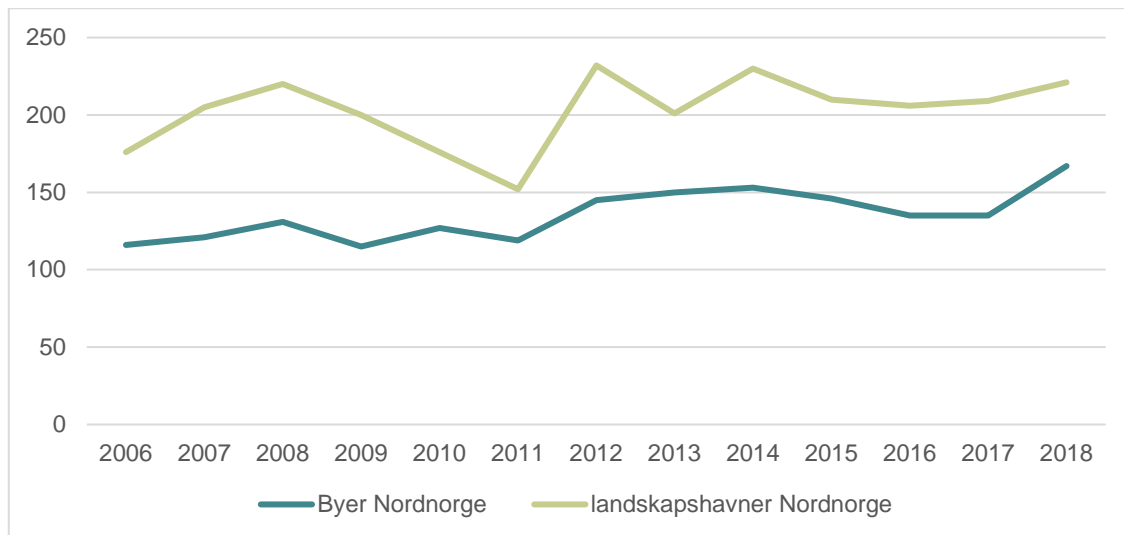
										Endring antall anløp	
	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2008-2018	2014-2018	
Tromsø	97	92	108	109	103	91	101	114	17	5	
Bodø	2	6	6	9	9	15	11	17	15	8	
Narvik	2	9	8	12	16	3	3	8	6	-4	
Harstad	6	5	4	3		3	4	9	3	6	
Hammerfest	24	15	19	20	18	23	16	19	-5	-1	
Sum bydestinasjoner	131	127	145	153	146	135	135	167	36	14	
Nordkapp	108	97	112	104	93	102	96	104	-4	0	
Lofoten/Leknes	85	54	65	58	46	35	43	49	-36	-9	
Svolvær	11	14	21	21	23	29	30	30	19	9	
Alta	15	5	14	29	25	15	18	18	3	-11	
Sortland	0	0	0	6	10	4	4	7	7	1	
Brønnøysund	1	5	13	12	11	21	18	12	11	0	
Barents/Vardø/Kirkenes		1	7	0					0	0	
Lakselv					2		0	1	1	1	
Sum andre havner	220	176	232	230	210	206	209	221	1	-9	
Sum Nord-Norge	351	303	377	383	376	341	344	388	37	5	

Nordkapp er fortsatt den klart viktigste havnen (etter Tromsø), men trafikken målt i antall anløp har stagnert. Leknes har hatt en markert nedgang fram til 2016, men kan vise til en viss vekst igjen i 2017 og 2018. Svolvær, og til en viss grad Sortland (i Vesterålen) har tatt

⁹ Vi har her funnet det hensiktsmessig å skille mellom «bydestinasjoner» og andre havner, hvor vi ikke anser mindre byer i Nord-Norge, som Alta, Svolvær og Brønnøysund, som typiske bydestinasjoner.

over en del av trafikken i Lofoten. Samlet har havnene utenom de største byene ikke økt siden 2008, men det har vært en viss økning i antall anløp i 2018.

Figur 4.2 visualiserer trafikktutviklingen i nord – litt opp og litt ned, men en svakt stigende kurve over tid.



Figur 4.2: Antall anløp i byhavner og andre havner Nord-Norge 2006-2018.

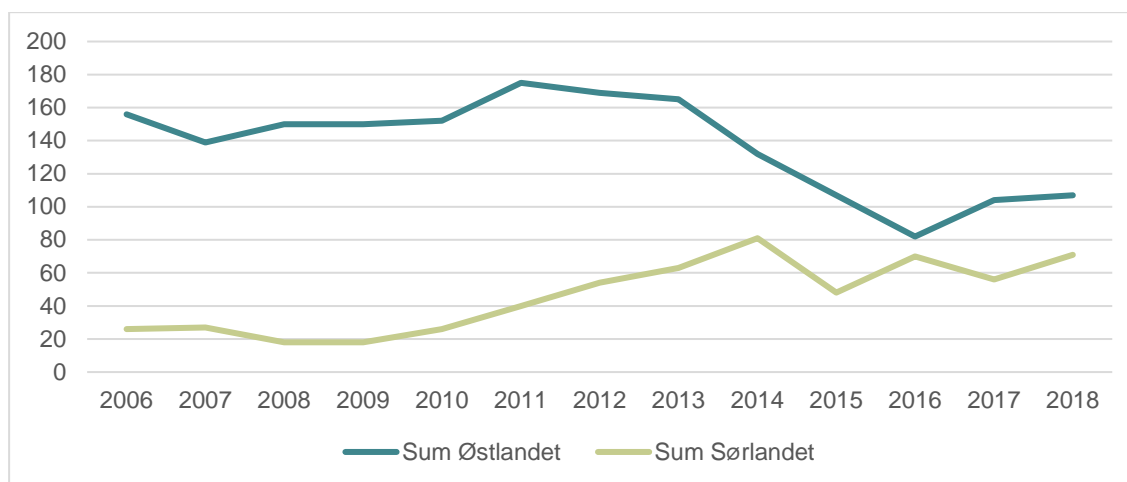
4.3.1 Oslo og Østlandet/Sørlandet

Oslo har som cruisehavn hatt en relativt mye svakere utvikling enn f.eks. Vestlandshavnene (tabell 4.5). Etter en vekstperiode fram til 2012, ble antallet anløp halvert fra 2012 til 2016, fra 166 til 82. I 2017 og 2018 ligger antall anløp på ca. 100, samme nivå som i 2015. Øvrige havner med cruiseanløp på Østlandet har (foreløpig) helt marginalt omfang.

Kristiansand er den eneste cruisehavnen av noe størrelse mellom Oslo og Stavanger, mens Arendal ser ut til å ha et visst potensiale. Antall anløp til Kristiansand økte kraftig fra 2008 til 2014, men gikk ned i 2015 og ser ut til å ha stabilisert seg på 50-60 anløp de siste tre årene.

Tabell 4.5: Anløp av cruiseskip etter havn Østlandet og Sørlandet 2008-2018. Antall anløp.

										Endring i antall anløp	
	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2008-2018	2014-2018	
Oslo	148	151	166	129	103	82	101	100	-48	-29	
Sandefjord	0	0	1	2	1	0	0	0	0	-2	
Fredrikstad	2	1	0	1	1	0	1	1	-1	0	
Telemark			2	0	2	0	2	6	6	6	
Sum Østlandet	150	152	169	132	107	82	104	107	-43	-25	
Kristiansand	17	20	51	77	40	62	50	55	38	-22	
Arendal	1	0	3	4	8	4	6	11	10	7	
Farsund/Lyngdal		6	0	0	0	4	0	5	5	5	
Sum Sørlandet	18	26	54	81	48	70	56	71	53	-10	
Sum Sørlandet/Østlandet	168	178	223	213	117	152	160	178	10	-35	



Figur 4.3: Antall anløp i havner på Østlandet og Sørlandet 2006-2018.

Antallet cruiseanløp i Sørlandsregionen har etterhvert nærmet seg antall anløp i Oslofjordområdet. (fig. 4.3).

4.4 Cruiseskipenes størrelse øker i alle områder

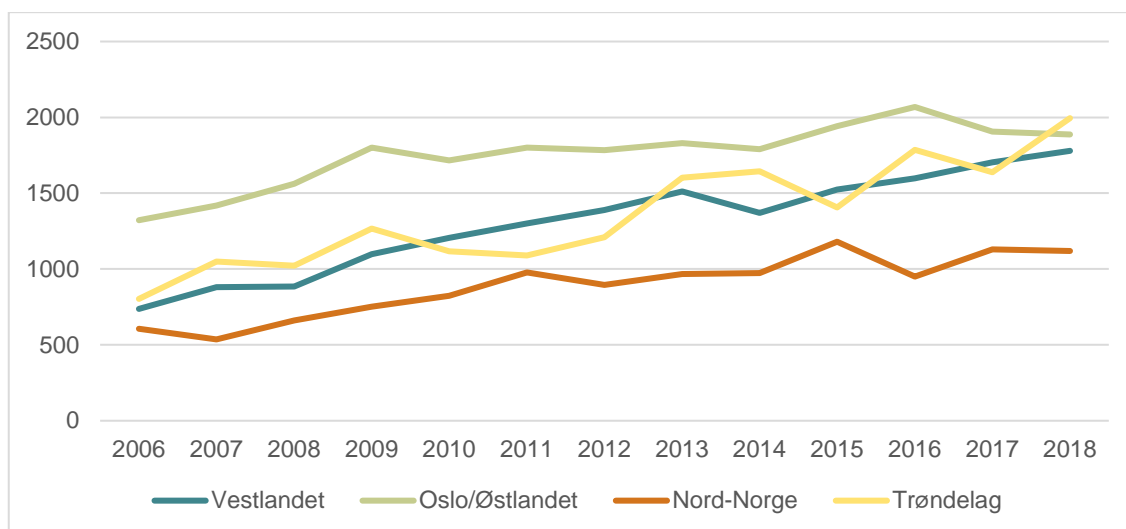
Et typisk utviklingstrekk i cruiseferien er at skipene blir stadig større, målt i passasjerkapasitet. Størrelsen øker i alle områder, noe ulikt, og størrelsen varierer noe fra område til område.

Skipsstørrelsen ved anløp i Oslo og Kristiansand var i 2006 nær dobbelt så stor som i de andre områdene, men fram til 2018 har det skjedd en utjevning (tabell 4.6 og figur 4.4).

Tabell 4.6: Gjennomsnittlig skipsstørrelse (max antall pass) etter landsdel 2006-2018.

	2006	2012	2018
Oslo/Østlandet	1322	1783	1887
Sørlandet	1462	1287	1839
Vestlandet	737	1388	1779
Trøndelag	803	1210	1995
Nord-Norge	607	896	1120

Skipsstørrelsen på Vestlandet og i Trøndelag vil i 2018 være tilnærmet den samme i gjennomsnitt som i Oslo. Nord-Norge skiller seg derimot ut med betydelig mindre skip, selv om gjennomsnittsstørrelsen her er nær fordoblet (økte fra 600 i 2006 til ca. 1 100 i 2018).



Figur 4.4: Gjennomsnittlig antall passasjerer per anløp etter landsdel 2006-2018.

Det største skipet som anløp Oslo i 2017 hadde plass til 4 375 passasjerer (3 anløp), mens det i 2018 kommer to anløp av skip som har plass til om lag 5 700 passasjerer og 2 anløp av skip med kapasitet på 5 225 passasjerer.

På vestlandscruise (Bergen, Flåm, Geiranger, Ålesund) hadde de største skipene i 2017 plass til om lag 4 370 passasjerer. Skip av denne størrelsen anløp også Tromsø, mens Nordkapp hadde i 2017 besøk av skip med plass til 3 600 passasjerer.

4.5 Cruisetraffikken til Svalbard

Cruisetraffikken til og i Svalbardområdet omfatter to hovedtyper av cruise, henholdsvis oversjøiske cruise og ekspedisjonscruise.

Oversjøiske cruise vil si skip som også besøker norske havner (oftest Tromsø) og/eller er innom flere land (Island, Grønland, Russland). Longyearbyen havns egen statistikk (tall tilgjengelig fra og med 2006) viser en del flere anløp av cruiseskip enn det Cruise Norways statistikk for Spitsbergen viser (tabell 4.7). Dette skyldes ulike definisjoner av oversjøiske cruiseskip etter størrelse. Longyearbyen havn regner med alle uansett størrelse. Noen skip er små – helt ned mot 10-12 passasjerer – og tilbyr ofte svært eksklusive cruise.

Tabell 4.7 Antall cruiseanløp 2003-2018 Longyearbyen.

Statistikk fra Longyearbyen havns hjemmeside					
	Statistikk Cruise Norway (anløp)	Antall anløp cruiseskip oversjøiske	Antall anløp ekspedisjons-cruise	Antall pax cruiseskip	Antall pax per anløp
2003	42				
2004	30				
2005	44				
2006	28	40	439	23 324	583
2007	42	53	402	20 764	392
2008	45	49	177	22 404	457
2009	45	50	146	24 432	489
2010	47	52	126	25 075	482
2011	26	37	118	22 937	620
2012	40	49	190	38 345	783
2013	48	48	153	38 019	792
2014	41	45	232	36 118	803
2015	30	37	195	37 545	1015
2016	36	53	229	41 627	785
2017	30	56	274	46 200	825
2018	50				

Svalbard har også anløp av et stort antall såkalte ekspedisjonsskip, mindre skip som har base (snuhavn) i Longyearbyen og ikke går til havn i andre land eller på fastlandet (Norge). Passasjerene kommer til/fra Svalbard med fly. Cruise Norway regner ikke ekspedisjonsskip som cruise i sin statistikk.

Hvis vi holder oss til Cruise Norways tall, ligger antallet cruiseanløp i Longyearbyen på ca. 40-50 per år. Det vil si et relativt stabilt antall, og Longyearbyen havn forventer heller ikke flere anløp av oversjøiske cruise framover de nærmeste årene. Derimot forventer man økning i antall cruiseturister gjennom større skip.

Noen klare unntaksår finnes, f.eks. i 2006, 2011, 2015. Dette kan ha sammenheng med usikkerhet akkurat disse årene rundt tungoljeforbud for hele Svalbard¹⁰. Samtidig ser vi at antall passasjerer per anløp var høyt akkurat disse årene, slik at antallet cruiseturister ikke endret seg vesentlig. Skipsstørrelsen har for øvrig økt relativt mye etter 2010/2011, og har stabilisert seg på om lag 800-1000.

Det er på Svalbard også innført relativt sterke restriksjoner på ferdsel knyttet til båttrafikk – ilandsetting av passasjerer fra cruiseskip og ekspedisjonsskip er tillatt kun på et begrenset antall steder.

Tyske cruiseturister dominerer på Svalbard, ca. 62 prosent i følge Innovasjon Norge i 2017 (Epinion 2017). Blant ekspedisjonsturistene er det mer sammensatt, 20 prosent fra Tyskland, 11 prosent fra UK, 10 prosent fra Norge, 7 prosent fra Kina, 7 prosent fra Sveits.

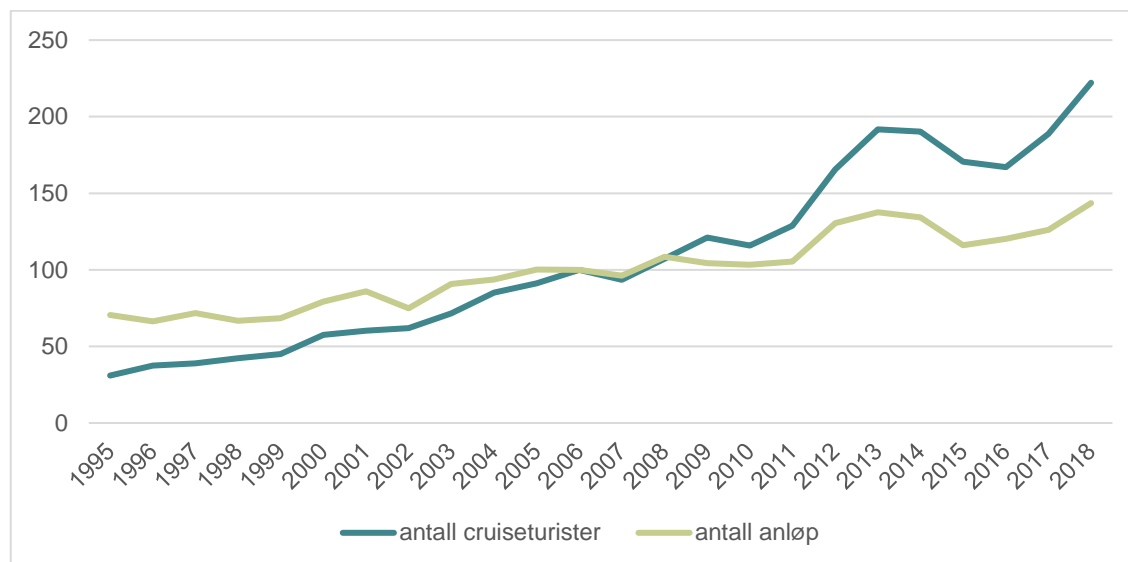
¹⁰ I 2007 ble tungolje forbudt i østlige områder, i 2009 også rundt de store nasjonalparkene på Vest-Spitsbergen. I 2010 foreslo Miljøverndepartementet et totalforbud mot tungolje som drivstoff, og møtte relativt stor motstand fra reiselivet på Svalbard. Det er fra 2015 i praksis slik at skip drevet av tungolje kun kan trafikkere området ved Adventfjorden inn til Longyearbyen.

5 Prognoser for Norge totalt

5.1 Svingninger og trendlinjer

Dette prosjektet skal presentere prognoser for årene 2022, 2028, 2040, 2050 og 2060. Prognosene vil både metode- og kildemessig bygge på tilsvarende prognoser utarbeidet med basisår 2014 (Dybedal og Farstad 2015).

Cruisetraffikken i Norge hadde over lang tid en årlig vekst langt over normal økonomisk vekst fram til 2013/2014, deretter en kortvarig nedgangsperiode i 2015 og 2016 og påfølgende rask vekst. Variasjoner fra år til år i antall cruiseturister og antall anløp ser ut til å ha sykliske trekk med syklusperiode på 4-5 år (jfr. figur 5.1). Utslagene etter 2014 er imidlertid kraftigere enn tidligere.



Figur 5.1: Utvikling i antall cruiseturister og antall cruiseanløp i norske havner 1995-2018. 2006 = 100.

Utviklingen i antall anløp som vist i fig. 5.1 tilsier at man fortsatt er på en relativt lineær kurve. Vi kan foreløpig ikke konkludere med noe brudd i den trendlinjen vi la til grunn i 2014, det vil si verken økning eller utflating i veksttakt. 2018 ligger riktignok godt over den langsiktige prognoselinjen (kombinasjon høyt estimat og grunnestimat) vi beregnet i 2014, men fortsatte svingninger forventes¹¹. Cruisefarten ellers i Europa har også svingninger (jfr. fig. 3.4), men ikke helt sammenfallende kronologisk med Norge. Globalt vokser

¹¹ 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.

cruisetraffikken svært jevnt, men den er ujevnt fordelt geografisk. Mens veksten er noe for nedadgående i f.eks. Europa, Karibia og Oseania, er den nærmest eksplosiv i Asia. Svingninger de siste årene opptrer ikke helt parallelt i de ulike cruiseregionene, jfr. figur 3.4.

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.

5.2 Prognoser basert på lineær vekst 2018-2060

Utgangspunktet for prognosene er essensielt. 2018-tallene for antall passasjerer (789 000) og anløp (2159) er høye i forhold til foregående år og blir feil å bruke som utgangspunkt for prosentvise påslag i form av antatte vekstrater.

Utviklingen i antall cruisepassasjerer fra 1995 til 2018 er relativt lineær. Dersom vi anvender lineær prognoseformel for perioden 1993-2018, finner vi at i snitt øker antall passasjerer med 28 400 per år. I denne tilpasningen til en rett linje finner vi også at 2018-tallet «skulle vært» 709 000. Ser vi på perioden 2008 til 2018 er linjen noe brattere. Her gir rettlinjert tilpasning en økning på 35 700 cruiseturister per år, og antallet cruiseturister «skulle vært» 750 000.

En aktuell prognosemetode er å anta fortsatt lineær vekst (enkel trendforlengelse). Det vil si at antallet cruiseturister øker med samme antall hvert år og at årlig vekstrate dermed er synkende. Det innebærer også at utgangspunktet er trendlinjen for 1995-2018, med 2018-verdi på 709 000 passasjerer, eller trendlinjen for 2008-2018, med 2018-verdi på 750 000 passasjerer. Tabell 5.1 viser begge alternativer, og det satt inn tall for to alternativer fra prognosene som ble laget i 2014.

Prognoser basert på forlengning av trend 1995-2018 gir ca. 1,9 millioner cruiseturister i 2060, litt lavere enn prognosene fra 2015-rapporten i alternativet «kombinasjon av høyt estimat og grunnestimat». Dette er laget ut fra en årlig veksttakt på 3,5 prosent fram til 2028, og en årlig veksttakt på 2 prosent fra 2028 til 2060.

Tabell 5.1: Prognoser for antall cruisepassasjerer. Basert på trendframskriving. Sammenlikning med vekstratebaserte prognoser fra 2014. 1000 passasjerer.

	Nye prognoser: Trendlinjer som utgangspunkt		Prognose med basis i 2014
	1995-2018	2008-2018	Grunnestimat komb. med høyt estimat
2018	709	750	774
2022	823	892	888
2028	993	1107	1 091
2040	1334	1535	1 379
2050	1618	1893	1 676
2060	1902	2250	2 038

Prognoser basert på forlengning av trend 2008-2018 gir et høyere estimat, ca. 2,25 millioner cruiseturister i 2060.

5.3 Prognoser basert på vekstrater

Tilfanget av langsiktige prognoser for utvikling i økonomi, turisme og cruiseturisme internasjonalt er relativt begrenset. I våre nye prognoseberegninger er det i hovedsak de samme bærebjelkene som vil inngå som sentrale referanserammer i de oppdaterte prognosene som i 2015-rapporten, se nedenfor:

1. OECDs beregninger (siste utgave 2014) av årlig vekst i de enkelte lands økonomi¹². 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-landene¹³ m.fl.). I sum finner vi en antatt årlig vekst i BNP per capita på omkring 2 prosent i OECD-området og BRICS-landene.
2. Beregninger av internasjonal cruiseutvikling 2014-2034 gjort av Tony Peisley (2014¹⁴) for Seatrade Communications Ltd. Rapporten 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.
3. United Nations World Tourism Organisation (UNWTO) – prognoser for internasjonale turistankomster mot 2030¹⁵. I følge disse prognosene vil antallet internasjonale ankomster (statsgrensekryssende reiser) øke i gjennomsnitt med 2,2 prosent årlig i «advanced economies» (3,3 prosent globalt) mellom 2010 og 2030. Veksten er anslått til 1,8 prosent årlig vekst i 2030. Ser vi kun på Nord- og Vest-Europa, er årlig vekstrate stipulert til 1,4 prosent mellom 2020 til 2030.

I den videre analysen må vi ta hensyn til følgende:

- Prognosene fra OECD gjelder utvikling i BNP, som kun er en indikator for vekst i turisme
- Prognosene for internasjonale turistankomster (UNWTO) gjelder turisme generelt
- Peislys cruiseprognoser på omkring 4 prosent årlig vekst fram til 2030 gjelder globalt.

Ingen av kildene foreligger i oppdatert form per juli 2018, men vi har nyere data som viser at cruiseutviklingen har vært ulik i de ulike verdensdeler. I avsnitt 3.7 «Cruiseutviklingen i Europa og globalt» vises at vekstratene i cruise er langt høyere i Asia enn i resten av verden. Antall cruiseturister i Nord-Europa utenom Norge hadde 1 prosent årlig vekst 2014-17. Trafikken i Middelhavet opplevde en nedgang, mens antallet cruiseturister i Asia ble firedoblet i perioden 2014-2017.

Det er mye som tyder på at cruisetraffikken i Asia vil fortsette å vokse i takt med velstandsutviklingen i sentrale land som Kina og India, men at veksten av asiatiske cruiseturister til Norge (og til Europa) vil være relativt lav dersom man skal holde seg innenfor UNWTOs (globale) vekstrater for turisme verden sett under ett.

¹² OECD 2012

¹³ Brasil, Russland, India, China, Sør-Afrika

¹⁴ Tony Peisly 2014 Research Report Communications Ltd 2014.

¹⁵ UNWTO: Tourism towards 2030. Tourism Highlights – 2017 Edition.

I rapporten fra 2015 estimerte vi – ut fra veksttall for global cruiseutvikling – en årlig vekst på 2,0 prosent i det såkalte grunnestimatet og 3,5 prosent årlig vekst i «høyt estimat». Den observerte utviklingen i de ulike cruiseregionene etter 2014, med vesentlig sterkere vekst i Asia enn i øvrige regioner, innebærer at de vekstratene vi brukte i prognosene for Norge fra 2014 må revurderes.

Vi har valgt å justere ned grunnestimatet i cruiseprognosene for Norge fra 2,0 til 1,5 prosent årlig vekst, og «høyt estimat» fra 3,5 prosent årlig vekst til 2,5 prosent.

Vi har også i denne rapporten tatt med et «lavt estimat», som gir en relativt flat utviklingsbane (0,3 prosent årlig vekst).

Som utgangsnivå for å legge på vekstrater har vi valgt det lineærprognoseberegnete tallet for 2018 (basert på perioden 2008-2018) på 750 000 cruiseturister i Norge (jf. avsnitt 5.2).

Med 1,5 prosent årlig vekst i grunnestimatet finner vi en vekst på 145 prosent i perioden 2019-2060, antallet cruiseturister øker fra 750 000 til 1,4 millioner i 2060 (tabell 5.2). Høyt estimat (2,5 prosent årlig vekst) gir drøyt 2,1 millioner cruiseturister i 2060.

Kombinasjonen av høyt estimat (2,5 prosent årlig vekst til 2030) og grunnestimatet (1,5 prosent årlig vekst 2030-2060) gir en tilnærmet dobling til nær 1,6 millioner cruiseturister i 2060.

I «lavt estimat» er årlig vekstrate 0,3 prosent. Samlet økning fram til 2060 er beskjedne 13 prosent, ca. 100 000 flere cruiseturister i 2060 enn i 2018.

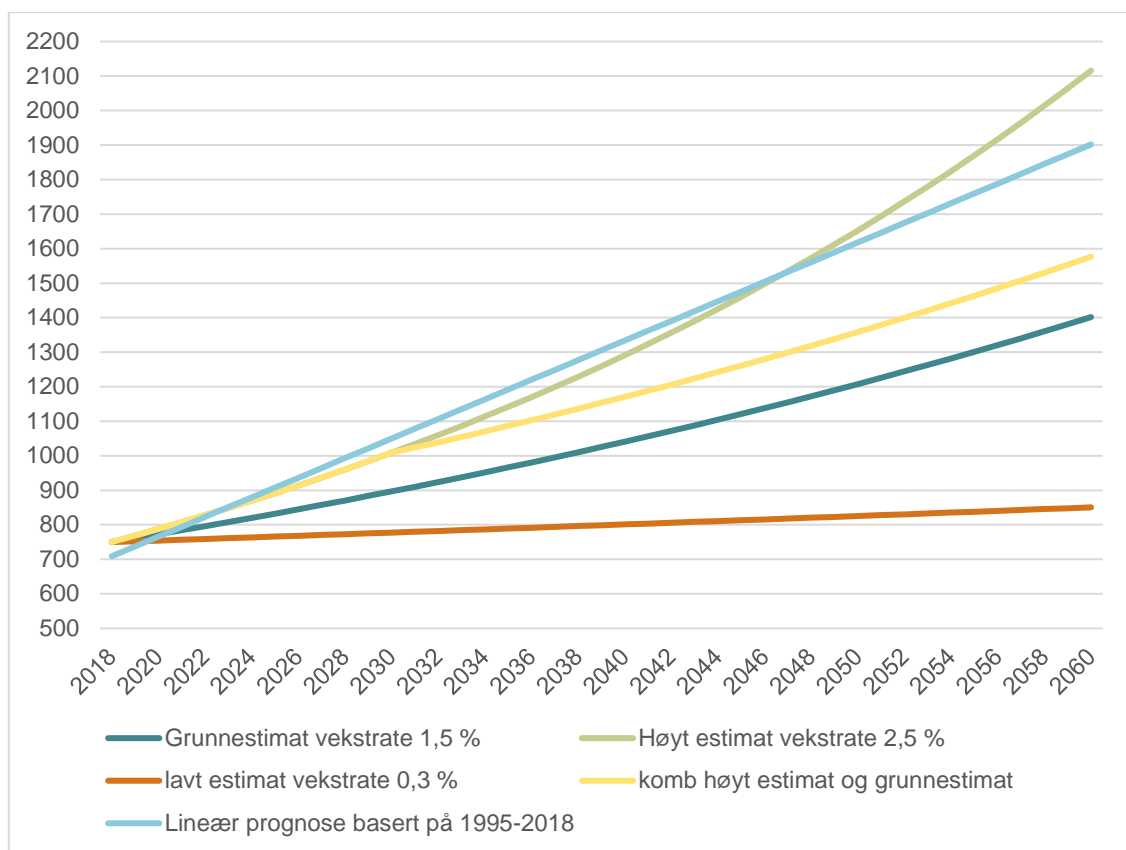
Kombinasjonen av høyt estimat (2,5 prosent årlig vekst til 2030) og grunnestimatet (1,5 prosent årlig vekst 2030-2060) gir en tilnærmet dobling til nær 1,6 millioner cruiseturister i 2060.

I «lavt estimat» er årlig vekstrate 0,3 prosent. Samlet økning fram til 2060 er beskjedne 13 prosent, som gir ca. 100 000 flere cruiseturister i 2060 enn i 2018.

Tabell 5.2: Prognoser for antall cruiseturister fra 2018 og fram til 2060 etter ulike forutsetninger om vekstrater. 1000 cruiseturister.

	2018	2022	2028	2040	2050	2060	Prosent vekst 2018-2060
Grunnestimat vekstrate 1,5 %	750	796	870	1041	1208	1402	86,9
Høyt estimat vekstrate 2,5 %	750	828	960	1291	1653	2116	182,1
Kombinasjon høyt estimat og grunnestimat	750	828	960	1171	1359	1577	110,2
Lavt estimat vekstrate 0,3 %	750	759	773	801	825	851	13,4

Figur 5.2 viser prognosene grafisk fremstilt. Ulike vekstrater innebærer en eksponentiell utviklingsfaktor som gjør store utslag på lang sikt. Ca. 2,1 millioner er altså det høyeste estimatet for antallet passasjerer i 2060, dvs. den teoretiske etterspørselen etter cruise til Norge målt i antall cruiseturister på dette tidspunktet. Imidlertid kan det tenkes at begrensninger i kapasitet i antall skip, havner/kaiplasser, tilbringertrafikk, eller reguleringer gjør at dette antallet ikke kan oppnås i praksis. Vi har per i dag ikke tilstrekkelig kunnskap for å anslå hvor dette kapasitetstaket vil ligge til enhver tid i prognoseperioden.



Figur 5.2: Prognoser for cruisetrafikk til Norge i fire scenarier basert på vekstrater og ett scenario basert på lineær utvikling 1995-2060. 1000 cruisepassasjerer.

I figur 5.2 har vi også lagt inn den lineære prognosen basert på utviklingen i antall cruiseturister fra 1995 til 2018. En slik trendforlengelse gir da en vekst som ligger nær det vi har angitt som høyt estimat (årlig vekstrate på 2,5 prosent).

5.4 Antall anløp i prognosealternativene

Tallgrunnet fra havnene og Cruise Norway viser at det var 2 159 cruiseanløp i norske havner i 2018. Antall cruiseanløp i norske havner er sterkt korrelert med antall cruisepassasjerer – korrelasjonskoeffisienten (observasjoner 2000-2014) er 0,975. Fordi skipene vokser, i betydningen flere passasjerer per skip, vil imidlertid vekstraten for antall anløp være lavere enn vekstraten for antall cruiseturister.

Utviklingen i antall cruiseanløp henger også sammen med antall anløp per cruise. For enkelthets skyld vil vi her forutsette at antall anløp i norske havner per cruise holder seg på samme nivå som i 2018, det vil si 4,1 anløp¹⁶.

Ved å holde antall anløp per cruise konstant og anta fortsatt korrelasjon med antall cruiseturister nær 1, kan vi som en forenkling beregne årlig framtidig vekstrate for antall anløp som følgende funksjon av framtidig vekstrate for antall cruiseturister:

¹⁶ Antall anløp vil i vårt oppsett også variere med beleggprosenten på cruisene. Vi har antatt at denne vil være konstant i hele prognoseperioden.

$$\text{Årlig vekstrate antall anløp} = \frac{\text{Estimert vekstrate antall cruiseturister 2018-2060}}{\text{Observert vekstrate antall anløp 2000-2018}} * \frac{\text{Observert vekstrate antall cruiseturister 2000-2018}}{\text{Observert vekstrate antall cruiseturister 2000-2018}}$$

Det siste leddet i formelen er lik 3,0 prosent / 8,98 prosent = 0,3341. Vi får dermed følgende vekstrater for antall anløp i de ulike scenariene:

	Vekstrate antall anløp (%)
Grunnestimat vekstrate 1,5 %	0,50
Høyt estimat vekstrate 2,5 %	0,84
Lavt estimat vekstrate 0,3 %	0,10

Ut fra disse vekstratene – som implisitt korrigerer vekstraten for cruiseturister for vekst i antall pax per skip – får vi anslag på samlet antall anløp i norske havner i framtida som vist i tabell 5.3.

I lavt estimat, med svært lav vekst i passasjerantall, får man en svak økning i antall anløp, mens i grunnestimatet vil antall anløp nå omtrent 2 500 i 2060. I høyt estimatet vil antall anløp passere 2 500 omtrent i 2043, og øke til nær 2 900 i 2060, mens man i kombinasjonen av grunnestimatet og høyt estimat vil passere 2 500 anløp like etter 2050 og nå om lag 2 600 anløp i 2060.

Tabell 5.3: 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	Grunnestimat	Høyt estimat	Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat
2018 ¹⁷	2031	2031	2031	2031	1514	1514	1514
2022	2039	2072	2100	2100	1575	1617	1617
2028	2051	2135	2207	2207	1671	1783	1783
2040	2074	2267	2439	2359	1882	2171	2034
2050	2097	2383	2650	2480	2078	2557	2246
2060	2118	2505	2880	2607	2294	3012	2479

Antall passasjerer per cruise blir residualt bestemt når vi har bestemt antall cruiseturister og antall anløp, og vi forutsetter fast antall anløp per cruise hvert år (4,1)¹⁸.

I prognosearbeidet har vi lagt til grunn at hovedvariabelen er antall cruiseturister i framtida – det er den størrelsen som er naturlig å beregne som ramme. Antall framtidige cruiseanløp i norske havner er i så måte en avledet størrelse, som nevnt avhenger den av antall cruiseturister, antall anløp per cruise og antall passasjerer per skip. I våre beregninger av antall anløp er det slik at med en bestemt prognose for vekst i antall cruiseturister (og

¹⁷ Oppgitt antall anløp og antall pax per cruise i 2018 er ikke det faktiske, men det det «skulle ha vært» når vi anvender lineær regresjon (beregner trendlinjer) for utviklingen i antall anløp og skipsstørrelse fram til 2018. Trendlinjen for anløp tilsier f eks 2031 anløp i 2018, mens reelt tall var 2159.

¹⁸ Alternativt kunne man beregne endring over tid i antall pax per skip, da ville antall anløp i stedet være den variabelen som blir residualt bestemt.

forutsatt fast antall anløp per cruise), vil i neste omgang utviklingen i antall passasjerer per skip være essensiell. Anløpstallene er relativt følsomme for endringer i forutsetningene om skipsstørrelse, det vil si antall passasjerer per cruise. Tallene for antall anløp i tabell 5.3 framkommer under forutsetning om at skipsstørrelsen (antallet passasjerer per cruise) vil fortsette å øke i samme takt (i forhold til økningen i antallet cruiseturister) som den har gjort til nå. Dersom utviklingen i gjennomsnittlig kapasitet derimot skulle stoppe opp og konvergere mot for eksempel 2 000 passasjerer, vil antallet anløp i så fall måtte øke relativt mye. Det ville for eksempel bety at antall anløp i 2060 ville være i underkant av 2 900 i stedet for ca. 2 500, og i det kombinerte estimatet 2 800 anløp i 2050 og 3 200 i 2060. Dersom vi i høyestimatet legger til grunn en maksimumsgrense på 2 500 passasjerer, ville man nærme seg 3 500 anløp i 2060.

Hvor sannsynlig er det at gjennomsnittsstørrelsen i overskuelig framtid slutter å vokse? Foreløpig tyder utviklingen (vel og merke globalt) på det motsatte. Oversikt over kontraherte cruiseskip globalt de nærmeste årene viser at skipsstørrelsen fortsetter å øke raskt: Mens gjennomsnittskapasiteten på kontraherte skip i 2018 og 2019 (37 skip) er om lag 2 200 passasjerer, er snittstørrelsen hele 3 735 (32 skip) for perioden 2020-2026 (tall fra CLIA 2017 Industry Outlook).

5.5 Betydningen av ulike restriksjoner

I de prognosene som er presentert i dette kapitlet, tillates antall cruisepassasjerer å øke fritt, uten hensyntaken til ulike typer av mulige og reelle restriksjoner og beskrankninger som kan tenkes å påvirke utviklingen. Kort sagt viser prognosene ikke noe annet enn forventet framtidig etterspørsel (faktisk salg) av cruise til norske destinasjoner, under forutsetning om at betingelsene for å drive cruisetraffikk i Norge ikke endrer seg vesentlig i forhold til i cruiseregioner ellers i verden. Det altså ikke tatt høyde for hvordan framtidig cruisetraffikk i Norge vil kunne påvirkes av mulige barrierer¹⁹.

Mulige barrierer omfatter både praktiske og institusjonelle restriksjoner og beskrankninger som i ulik grad kan redusere det framtidige omfanget av cruiseturisme i norske farvann:

Praktiske beskrankninger omfatter kapasitetsproblemer knyttet til:

- Antall skip det er plass til samtidig
- størrelsen på skip som kan tas imot (kailengde, kaidybde, manøvreringsrom, etc)
- Antall passasjerer som teknisk sett kan håndteres i land samtidig (tendring/ seawalks, sikkerhetskontroll, ekskursjoner/guiding)

Disse faktorene utgjør reelle beskrankninger i dag i mange havner – spesielt Bergen, Geiranger og Flåm har mange dager i sesongen med fullt belegg. Bergen kan ta inntil 6 store skip samtidig, men det diskuteres å sette en grense på 4 (noe som for øvrig er uavklart i forhold til havnelovens bestemmelser om havneplikt). I Geiranger (tendring/seawalk, kai kun i Hellesylt) og Flåm (begrenset kaiplass) er det også begrensede manøvreringsmuligheter på selve fjorden som begrenser kapasiteten²⁰.

¹⁹ Det vil si utover det som ligger implisitt i den utviklingen vi har observert fram til nå (1993 – 2018).

²⁰ For eksempel har Eidfjord allerede satt en grense på 4 000 cruise gjester pr. dag, Flåm har en grense på 5 000 cruise gjester pr. dag mens Geiranger opererer med skipslengder i meter som grensemål (Amland 2016).

Trafikkspredning er en måte å unngå disse problemene på, jfr. kap 4, men det er ikke ubegrenset kapasitet i f.eks. vestlandsbyene i hovedsesongen juni - august. Teoretisk kan trafikken økes godt utover prognosene dersom alle tilgjengelige dager og steder med ledig kapasitet i dag tas i bruk, og ikke minst dersom det blir tilstrekkelig attraktivt for rederiene å legge flere cruise til lavsesongene. Det vil likevel fortsatt være kapasiteten ved «flaggskip» som Stavanger, Bergen, Geiranger og Nordkapp i høysesongen som vil styre mye av det totale omfanget av cruisetraffikken.

Institusjonelle faktorer omfatter offentlige tiltak for regulering av cruisetraffikken og/eller konsekvenser av denne. Spesielt forurensning (Oslo, Vestlandsfjordene) og «kveling» av små områder (Stavanger, Geiranger, Flåm) har vært mye framme i media sommeren 2018.

På kort sikt vil institusjonelle restriksjoner kunne være tiltak som gjør det dyrere å anløpe norske havner.

- Miljørelaterte krav (utslipp til luft og i vann; type drivstoff, rensing av gass, bruk av landstrøm etc),
- Endringer i avgiftsregimene for utslipp, farledsbruk, sikkerhet, havneavgifter etc.
- Passasjeravgift for cruise, se f.eks. «Cruisestrategi for Vestlandet 2016-2020» (Amland 2016).

På litt lengre sikt kan mer absolutt regulering – begrensninger på havnearealer til cruise fart, antall passasjerer per dag, skipsstørrelse²¹ eller for eksempel absolutte krav om bruk av landstrøm (avslutte motorer ved landligge) gi en avvisningseffekt²².

Det er vanskelig både på kort og lang sikt å gi noen kvantitative vurderinger av hvor mye disse faktorene vil påvirke antall cruiseturister og antall anløp. Grovt sett kan vi si at *praktiske begrensninger* gir færre cruise til Norge gjennom mindre plass i «ikoniske» havner, men det kan tenkes at dette i en viss grad kompenseres gjennom mer spredning til andre havner, større skip osv.

Regulering gjennom økte avgifter og strengere krav til utslipp etc. innebærer kostnadsøkninger for cruiseoperatørene og vil dermed kunne svekke konkurranseevnen til norske cruisedestinasjoner. Vi vet lite om i hvilken grad rederiene kan velte slike kostnadsøkninger over på kunder som etterspør Norgescruise, men vi vil anta at dette er begrenset. Rett nok er det visse monopolistiske tendenser i cruise gjennom de store alliansene, men samtidig er det relativt hard konkurranse mellom cruiseregioner. Rederiene er svært fleksible med hensyn til å skifte til andre destinasjoner og helt andre regioner i sine cruiseprogram.

Rederiene selv også kan endre sin policy uavhengig av i hvilken grad faktorene nevnt ovenfor slår inn. Det at det allerede er kapasitetsproblemer en del dager i viktige havner gir rederiene større problemer med å legge opp attraktive og kostnadsoptimale seilingsruter. Overbefolkning og trengsel i land og lavere attraksjonsverdi på ikoniske steder kan endre rederienes egen tilpasning, for eksempel i retning dyrere cruise og færre cruiseturister og cruiseanløp totalt.

²¹ Institusjonelle restriksjoner kan også være koblet til praktiske/kapasitetsmessige forhold direkte, jfr. fotnote 17

²² Ett EU-direktiv fra høsten 2014 forplikter medlemslandene å innføre landstrøm innen 2025. Norge har ennå ikke gjort tilsvarende forpliktelser gjeldende. Landstrøm er foreløpig problematisk fordi infrastrukturen ikke alltid vil kunne være på plass (store investeringer og «umulig» på små steder), og det vil ta tid før alle skip er utstyrt for landstrøm med en standardisert teknisk løsning.

6 Regionale (landsdelsvise) prognoser

6.1 Metode og tilnærming

6.1.1 Nasjonale prognoser et nødvendig rammeverk

En viktig føring for regionale prognoser er at vi ikke kjenner antall cruiseturister som har vært i de enkelte landsdelene eller antall anløp per cruise i hver landsdel. Vi kan beregne dette for enkelte år ved å gå gjennom samtlige anløp i havner i Norge i ett bestemt år, og sette sammen dataene til hele cruise²³. Vi får imidlertid ingen tidsserie som er anvendbar for å lage prognoser, fordi det vil være for krevende å gjøre dette for flere år bakover.

Prognoser på landsdelsnivå må altså begrenses til variable vi har tidsseriedata for, nemlig antall anløp og antall passasjerer om bord på de anløpende skipene. Her velger vi å begrense oss til antall anløp.

Det må være et hovedprinsipp at de regionale prognosene er konsistente med de nasjonale prognosene. Det vil si summen av de regionale prognosene på de ulike prognosetidspunktene må være lik de nasjonale prognosene. Det gir liten mening å lage prognoser for hver landsdel utenfor dette rammeverket, og de ville dessuten bli mindre robuste og pålitelige.

En annen viktig føring er at utviklingen i cruiseturismen henholdsvis på Vestlandet, i Nord-Norge/Trøndelag, på Østlandet/Sørlandet, samt på Svalbard, har vært relativt ulik, jfr. beskrivelsene i kapittel 3. Dette innebærer at det ikke er aktuelt å anvende samme vekstrater for alle landsdelene (det vil si vekstratene for de nasjonale prognosene).

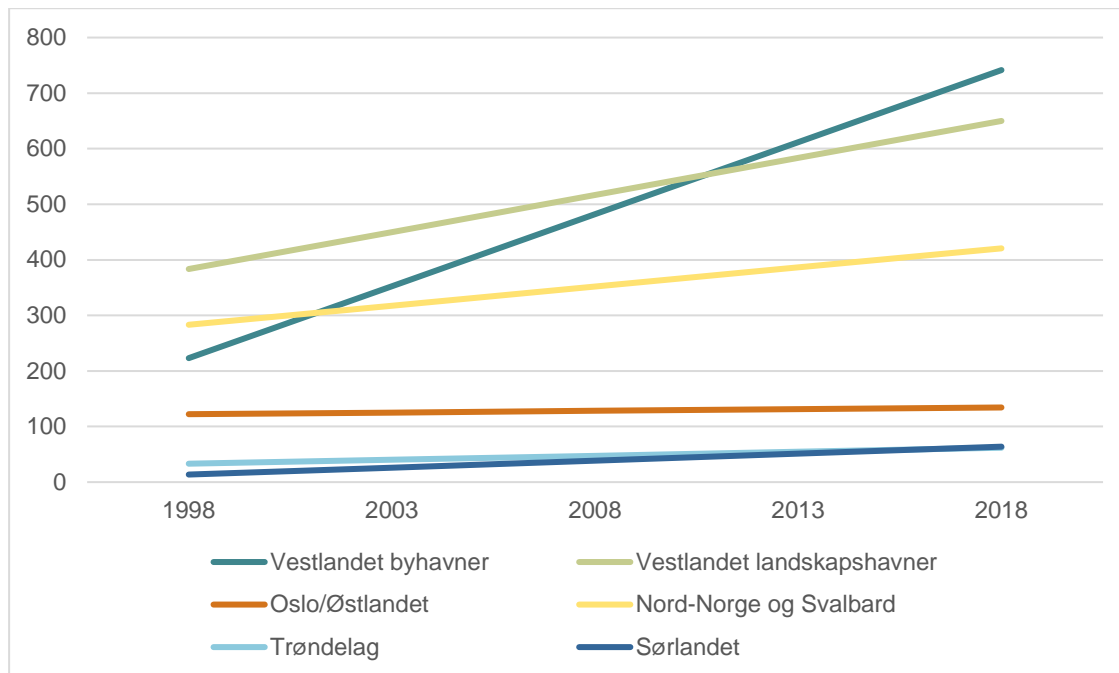
6.1.2 Prinsipper for regional fordeling

Landsdelsvise prognoser handler altså om fordeling av den prognostiserte totale cruisetraffikken til Norge. Vi har som hovedløsning for dette fordelingsproblemet valgt å basere oss på observerte hovedtrender innen hver landsdel. Det vil si at vi anvender lineær regresjon for beregning av trendlinjer for hver landsdel (figur 6.1). Fordelen med denne relative enkle metodikken er at det alltid er konsistens mellom nasjonalt nivå og landsdelsnivå, det vil si at summen av trendlinjeverdier for alle landsdelene er lik verdien for hele landet for alle år. For Vestlandet – som har om lag to tredeler av trafikken – har vi skilt mellom byhavner og øvrige havner (i tabellene kalt «landskapshavner»).

Det innebærer en viss utfordring at utviklingen har vært nokså ujevn over tid innen enkelte landsdeler. Det har gjennomgående vært større variasjoner fra år til år enn tilfellet er på nasjonalt nivå. Vi har her valgt å bruke 20-årsperioden 1998-2018, idet anløpstallene i enkelte landsdeler i årene 1993 -1998 til dels er nokså atypiske for de siste 25 årene sett under ett. De er preget av at man fortsatt var i en etableringsfase mange steder. Dersom man inkluderer disse årene i regresjonsberegningene, får man høyere usikkerhet i

²³ Dette gjøres for 2017 i forskningsprosjektet Sustainable cruises (Vestlandsforskning, TØI, SNF, Universitetet i Stavanger), men dataene vil ikke foreligge før til høsten.

resultatene, og for flere områder en brattere regresjonslinje enn om man brukere perioden 1998-2018.



Figur 6.1: Antall cruiseanløp. Beregnede trendlinjer (lineær regresjon) for landsdeler 1998-2018.

Trendlinjene forlenges til de aktuelle prognoseårene, det vil si at det først lages en lineær prognose for hver landsdel fram til 2060 (jfr. figur 5.2). Ut fra denne beregnes så hver landsdels andel av anløpene i hvert av prognoseårene. Disse andelene anvendes så på de tre prognosealternativene «grunnestimat», «høyt estimat» og «kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat» (se tabell 5.3).

Svalbardområdet er i disse beregningene i utgangspunktet slått sammen med Nord-Norge. Vi drøfter spesielt fordelingen av cruise i polare områder i eget avsnitt. For Longyearbyen – som i overskuelig framtid vil være eneste aktuelle havn – vil det sannsynligvis i framtida ligge strengere restriksjoner enn for havner på fastlandet.

6.1.3 Forutsetninger og alternative utviklingstrekk

Metoden beskrevet ovenfor innebærer ganske strenge forutsetninger. Denne typen trendforlengelse innebærer jo at man forutsetter status quo i relativ geografisk fordeling av anløpene. Det vil for eksempel si at Vestlandet fortsetter å øke sin andel, at Oslo fortsatt får stagnasjon, osv. Det forutsetter også at det ikke skjer noen spesiell utvikling innen hvordan rederiene tenker med for eksempel utvikling av nye former for cruise. Man kan for eksempel tenke seg at cruisetraffikken til Nord-Norge øker dersom rederiene finner det formålstjenlig å satse mer på ukescruise i nordområdene gjennom mer bruk av snuhavner.

Antall anløp henger sammen med både antall cruiseturister, antall anløp per cruise og størrelsen på skipene (maksimalt antall passasjerer). I beregninger basert på trendlinjer for antall anløp for landsdelene forutsettes implisitt at disse størrelsene ikke utvikler seg annerledes i forhold til hverandre i prognoseperioden 2018-2060 enn det de har gjort i observasjonsperioden 1998-2018 (landsdel for landsdel).

Et tredje moment er at landsdelenes andel av anløpene forutsettes å være uavhengig av hvor rask vekst man får. Dette er en relativt streng forutsetning, det er for eksempel naturlig å anta at kapasitetsproblemer og mulige restriksjoner påvirker den geografiske fordelingen av trafikken sterkere ved høy vekst enn ved lav vekst. I likhet med de nasjonale prognosene er også de landsdelsvise et uttrykk for forventet etterspørsel gitt at det ikke kommer noen «forstyrrelser» i form av kapasitetsbeskränkninger eller politiske beslutninger inn i bildet.

Vi har i presentasjonen av resultatene nedenfor valgt å fokusere på mulig etterspørsel, og dermed ikke drøftet noen alternative utviklingsbaner basert på endringer i forutsetningene som er drøftet ovenfor.

6.2 Hovedresultater

Lineær regresjon basert på perioden 1998-2018 (se figur 6.1) ble brukt for å framskrive antall anløp i hver landsdel, det vil si anslag på antall anløp i hvert av årene 2022, 2028, 2040, 2050 og 2060 (lineær framskrivning). I tabell 6.1 har vi for ordens skyld tatt med resultatene av disse framskrivningene.

Tabell 6.1: Lineær framskrivning av antall anløp etter landsdel.

	1998	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	223	741	845	1001	1312	1571	1830
Vestlandet landskaphavner	383	650	703	783	943	1076	1209
Vestlandet totalt	607	1391	1548	1784	2255	2647	3039
Oslo/Østlandet	122	134	137	140	148	154	160
Nord-Norge og Svalbard	283	421	448	489	572	641	709
Trøndelag	33	62	68	76	93	108	122
Sørlandet	14	64	74	89	119	144	169
Totalt	1059	2072	2275	2579	3187	3693	4200

Merk at antallet anløp blir betydelig høyere med lineære framskrivninger (tabell 6.1) enn når vi anvender prognoserresultatene for Norge som ramme (tabell 6.3), hvor vekstratene blir lavere. Dette skyldes primært at de vekstratene vi har lagt til grunn etter 2018 (f.eks. 1,5 prosent årlig vekst i antall cruiseturister i grunnestimatet) er lavere enn den faktiske vekstraten fram til 2018.

Merk videre at anløpstallene i tabell 6.1 kun brukes som grunnlag for å beregne landsdelenes framtidige andeler av cruiseanløpene i Norge (tabell 6.2).

Tabell 6.2: Fordeling av cruiseanløp på landsdeler 1998-2018 og prognoser for fordeling 2022-2060. Prosent.

	1998	2003	2008	2013	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	21,1	26,9	30,8	33,6	35,8	37,2	38,8	41,2	42,5	43,6
Vestlandet landskaphavner	36,2	34,3	33,0	32,1	31,4	30,9	30,4	29,6	29,1	28,8
Vestlandet samlet	57,3	61,2	63,8	65,7	67,2	68,1	69,2	70,8	71,7	72,4
Oslo/Østlandet	11,5	9,5	8,2	7,2	6,5	6,0	5,4	4,6	4,2	3,8
Nord-Norge og Svalbard	26,7	24,2	22,5	21,2	20,3	19,7	19,0	17,9	17,3	16,9
Trøndelag	3,1	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	2,9	2,9
Sørlandet	1,3	2,0	2,5	2,8	3,1	3,2	3,4	3,7	3,9	4,0
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Vestlandets andel av cruise fortsetter å øke, men andelen flater ut. Byhavnene fortsetter å øke andelen på bekostning av landskapshavnene som Geiranger, Flåm, Olden osv. Det er først og fremst Oslo-området og Nord-Norge som taper andeler.

Ved å multiplisere de landsdelsvise andelen med nasjonale prognoser for antall anløp i de tre estimatene (grunnestimat, høyt estimat og kombinasjon av disse to) får vi anløpstall for hver landsdel som vist i tabell 6.3 – 6.5.

Tabell 6.3: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «kombinasjon grunnestimat og høyt estimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	780	856	971	1055	1136
Vestlandet landskapshavner	650	649	670	698	723	751
Vestlandet	1391	1429	1527	1669	1778	1887
Oslo/Østlandet	134	126	120	109	103	99
Nord-Norge og Svalbard	421	414	419	423	430	440
Trøndelag	62	62	65	69	72	76
Sørlandet	64	68	76	88	97	105
Totalt	2031	2100	2207	2359	2480	2607

Tar vi utgangspunkt i det nasjonale prognosealternativet vi betrakter som det mest moderate, «kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat»²⁴, ser vi at omtrent all vekst i antall anløp kommer på Vestlandet, først og fremst i byhavnene (tabell 6.3). Vi får relativt sett (men ikke absolutt sett) stor vekst i Sørlandshavnene og dels i Trondheim, mens vi får en svak vekst i Nord-Norge og nedgang i Oslofjordområdet.

Merk at alle regioner vil få vekst i antall cruiseturister. Den implisitt forutsatte veksten i skipsstørrelse kombinert med fallende andel anløp gjør at regioner som Nord-Norge og Osloområdet får henholdsvis svak vekst og nedgang i antall anløp.

I prognosealternativet «grunnestimat» får vi omtrent samme bilde som i «kombinasjon grunnestimat og høyt estimat. Merk at Nord-Norge og Svalbard i dette alternativet (som er basert på 1,5 prosent årlig vekst i antall cruiseturister nasjonalt) blir stående på omtrent samme antall anløp.

Tabell 6.4: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «grunnestimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	770	829	933	1014	1092
Vestlandet landskapshavner	650	641	648	671	695	722
Vestlandet totalt	1391	1410	1477	1604	1708	1813
Oslo/Østlandet	134	125	116	105	99	95
Nord-Norge og Svalbard	421	408	405	407	413	423
Trøndelag	62	62	63	67	70	73
Sørlandet	64	67	74	85	93	101
Totalt	2031	2072	2135	2267	2383	2505

²⁴ Basert på en årlig vekst på 2,5 prosent årlig i antall cruiseturister til Norge i perioden 2018 – 2028, deretter 1,5 prosent årlig vekst.

I prognosealternativet «høyt estimat» (tabell 6.5), som er basert på en årlig vekst på 2,5 prosent i antall cruiseturister til Norge fra og med 2018, er veksten i antall anløp såpass høy at det blir vekst også i Nord-Norge/Svalbard selv om andelen er synkende.

Tabell 6.5: Antall anløp etter landsdel 2022-2060. Basert på nasjonal prognose «høyt estimat».

	2018	2022	2028	2040	2050	2060
Vestlandet byhavner	741	780	856	1004	1127	1255
Vestlandet landskaphavner	650	649	670	722	772	829
Vestlandet	1391	1429	1527	1726	1900	2084
Oslo/Østlandet	134	126	120	113	110	109
Nord-Norge og Svalbard	421	414	419	438	460	486
Trøndelag	62	62	65	72	77	84
Sørlandet	64	68	76	91	103	116
Totalt	2031	2100	2207	2439	2650	2880

6.3 Nærmere om Svalbard

I presentasjonen av landsdelsprognosene er Svalbard slått sammen med Nord-Norge. Mye tyder på at utviklingen kan bli ganske lik i begge områder, det vil si at det blir en utvikling med lav eller ingen vesentlig vekst.

En sammenfatning av prognosealternativene viser følgende:

Tabell 6.6: Antall cruiseskipsanløp Nord-Norge og Svalbard 2018-2060 i tre scenarier.

	2018	2028	2040	2050	2060
Grunnestimat	421	408	405	407	413
Høyt estimat	421	419	438	460	486
Kombinasjon grunnestimat/høyt estimat	421	414	419	423	430

Det er kun i «høyt estimat» det er forventet vekst, men først etter 2028.

Informasjon fra Longyearbyen havn underbygger lav vekst i antall anløp på Svalbard. Man forventer at framtidig cruisetraffikk til Svalbard ikke vil omfatte flere oversjøiske cruiseskip enn det er per i dag, men større skip. Man forventer for øvrig at ekspedisjonsskipsektoren – det vil si mindre skip med base på Svalbard – vil utvikle seg i retning av flere, større og mer eksklusive ekspedisjonsskip.

Et annet begrensende moment er bestemmelsene i Svalbardloven (med tilhørende forskrifter) som blant annet setter sterke begrensninger for ferdsel i land, og for bruk av tungolje i skip (jfr. kap 4.5).

Dette vil si at anløp av oversjøiske cruiseskip til Longyearbyen forventes å holde seg på 50-60 per år.

Referanser

- Amland, Trond 2016: *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020*. Rapport for Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylkeskommuner. Amiland Reiselivsutvikling.
- CLIA Europe (Cruise Lines International Association Europe) 2017: *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. 2017 Edition.
- CLIA 2016: *2017 Industry Outlook*
- Dybedal, Petter, Eivind Farstad, Per-Erik Winther og Iratxe Landa Mata 2015: *Cruisetraffikk til norske havner – oversikt, historie og prognoser fram til 2060*. TØI-rapport 1388/2015
- Cruise Norway AS: *Anløpsstatistikk 1993-2017, cruisekalender 2018, for norske cruisehavner*. Bergen: cruise.norway.no
- Epinion 2017: *Cruise- og ekspedisjonsturister på Svalbard*. Rapport for Innovasjon Norge
- Justis- og beredskapsdepartementet 2001/2018: *Lov om Svalbard [Svalbardloven]*
- 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 2017: *Tourism Highlights – 2017 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.

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.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se 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
www.toi.no