



Tor Johan Pedersen, Fagansvarlig Cruiseutvikling

Innovasjon Norges 4 arbeidsområder for cruise:

- Utvikling av salgbare opplevelser på land tilpasset cruiseturister og andre som besøker destinasjonen.
- Utvikling av kompetansetjenester for ansatte i reiselivsnæringen med vektlegging av bærekraftig utvikling av cruiseturismen i Norge.
- Langsiktig målsetting om å få flere av cruiseskipene som ferdes i norske farvann til å bruke norske havner som snu havn
- Stimulering av leverandørindustrien til tettere samarbeid med cruiserederiene for å utvikle norsk mattilbud ombord



Innhold:

- Kort om bærekraft
- Globale og nasjonale cruisemarkedet
- Krav og forventninger
- Veien videre

Hva er bærekraft?

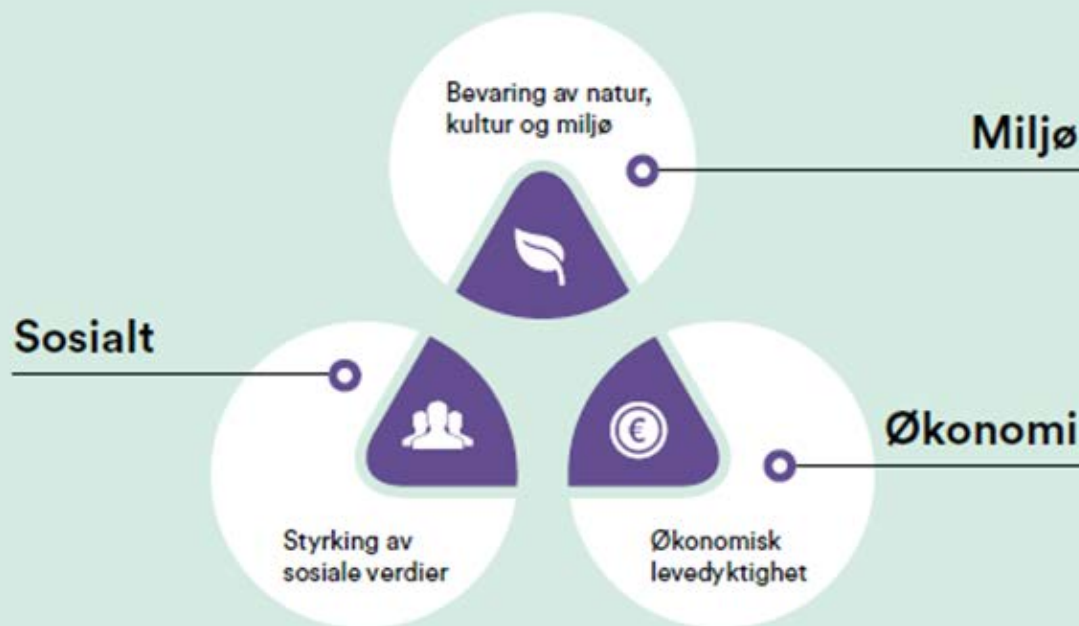
«En bærekraftig utvikling imøtekommer dagens behov uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner får dekket sine behov»

FNs definisjon

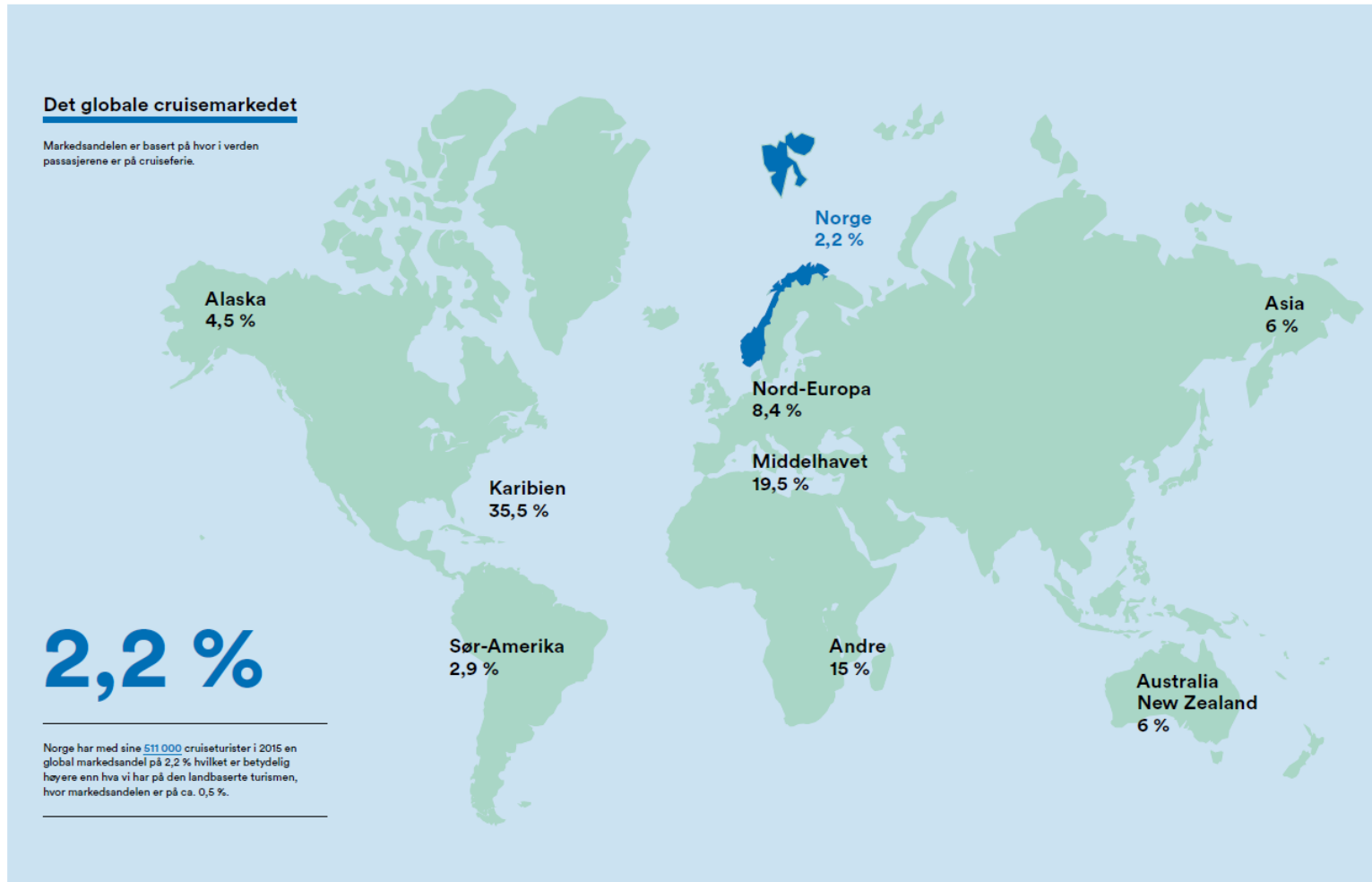


Source : www.linfield.edu

Cruise i et bærekraftig perspektiv



Cruisemarkedet



Cruise 2016 og prognoser 2017

2016

- 1.806 anløp
- 2.702.683 dagsbeøkende passasjerer

2017:

+ 4,31 % - Anløp

2017

- 1.887 anløp
- 3.067.323 dagsbesøkende passasjerer

2017:

+ 13,49 % - Passasjerer



Verdiskaping Cruise

- 860,- per dag per passasjer som tilfaller norsk næring*
- Dette gir i overkant av **2,5 milliarder** i rent passasjerforbruk
- I tillegg:
- Kommunale/statlige avgifter**: **Ca. 300 millioner**
- Forbruk mannskap
- Leverandørindustri mm.



* Turistundersøkelsen Cruise 2014

** Oversikt over offentlige avgifter, vederlag og gebyrer generert av cruiseanløp til Norge i 2013

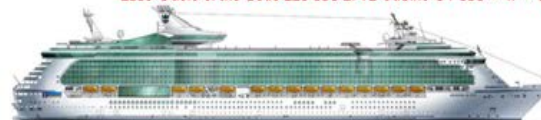
Foto: Terje Nonstad / Visit Norway

Større skip gir utfordringer:

- **For havn:**
- Flere passasjerer
- Større krav til havnefasiliteter / areal
- Større krav til logistikk og infrastrukturløsninger
- Større krav til avfallshåndtering mm.
- **For destinasjon:**
- Større kapasitet på attraksjoner
- Større busskapasitet
- Flere guider (språk)
- Fare for «congestions»
- Derfor er samarbeidet mellom havn og annen næring på destinasjon viktig
- Konsekvenser og beredskap lokalt og nasjonalt ved ulykker?



2009 Oasis of the Seas 220 000 GT 2712 Cabins 360 × 47 × 9,1



2006 Freedom of the Seas 158 000 GT 1816 Cabins 339 × 38,60 × 8,50 m



1999 Voyager of the Seas 137 300 GT 1557 Cabins 311,12 × 38,60 × 8,60 m



1996 Grandeur of the Seas 74 000 GT 975 Cabins 279,8 × 32,20 × 7,60 m



1990 Fantasy 70 400 GT 1028 Cabins 260,8 × 31,50 × 7,80 m



1982 Song of America 37 600 GT 707 Cabins 214,51 × 28,41 × 6,80 m

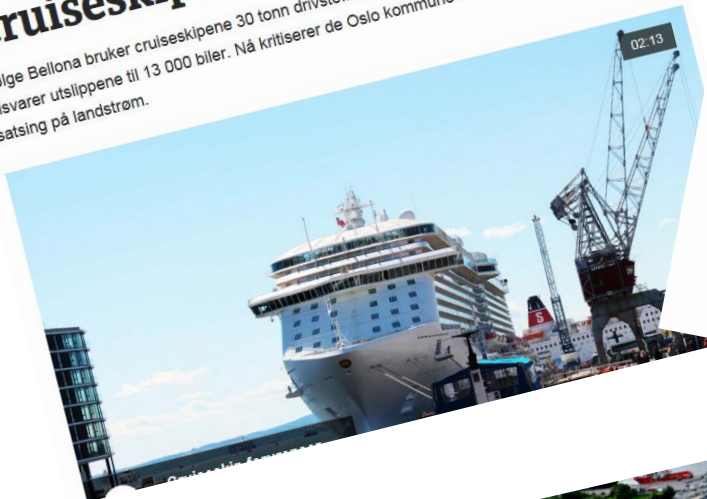


1970 Song of Norway 18 400 GT 377 Cabins 168,32 × 23,96 × 6,70 m

- Det beste som har hendt Lakselv

Cruiseskip forurensner oslolufta

Ifølge Bellona bruker cruiseskipene 30 tonn drivstoff hvert døgn når de ligger til kai. Det tilsvarer utslippene til 13 000 biler. Nå kritiserer de Oslo kommune for manglende satsing på landstrøm.



Slik kan cruise-trafikken skåne miljøet

Geiranger (NRK): Eksos og utslipp fra cruisebåter er et problem både i Geiranger og resten av verden. Nå kan man kanskje være enda et skritt nærmere en løsning.



Journalist
Ivar Lid Risse
@ivarlis

- MER OM REISELIV
ROMSDAL
- MER OM KLIMA OG

Oppdatert 22.01.2017



Jo, Bergen tjener på cruiseindustrien

Det er en myte at cruisegjester ikke legger igjen penger i Norge. I 2014 la de igjen 2,3 milliarder i rent forbruk langs norskekysten.

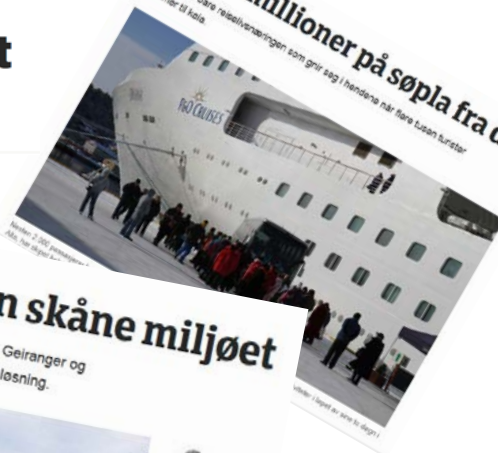
Næringsliv

Cruiseturister bruker minst penger i Norge

Cruisepassasjerer bruker i snitt 100 kroner per dag når de er i Norge. Reisende som kommer med fly bruker mer enn seks ganger så mye.

Tjener millioner på søpla fra disse

Det er ikke bare reiselivsbransjen som gir seg i hendene når flere tusen turister kommer til Fåberg.



Rundballeprotest mot cruiseturismen i Flåm - turistene reagerar med frykt

I Flåm når midtlandets nye cruiseturisme nye høyder. På rundballe gir turistene mest med ord som sier de ikke er villige.



Journalist
Ivar Lid Risse
@ivarlis

Oppdatert 22.01.2017

Hva tenker rederiene?

- **From a Cruise Line perspective, do you think it is the right decision to cater for Cold Ironing in Norwegian ports, or would it be more beneficial to invest in other solutions? If yes, which solutions do the industry believe in?**
- We are continuously evaluating a wide variety of options to address our carbon emissions and improve air quality. We certainly have more freedom on new ship designs, but we continue to invest in our existing fleet to further improve energy efficiency and reduce air emissions. Our preference is to find solutions applicable to 100% of our operational time (both in port and at sea). Regarding cold ironing investments, consideration obviously should be given to the relative carbon footprint (i.e., the source of shore power generation) and infrastructure cost relative to expected utilization of the asset. The other key solution we are finalizing plans for are LNG bunker ports. At this time, our LNG bunker plan is not considering any Norwegian ports.



Kelly Clark

Senior Vice President and
Chief Ethics Officer | Safety,
Environmental & Regulatory Services
Holland America Group



Spørsmål ?

Bærekraft gir konkurranseskraft

Utfordringer gir muligheter