



ATT ANGÖRA EN KAJ ELLER PASSERA EN Ö

Betydelsen av en kryssningskaj för kryssningstrafik och besökare till Gotland



SAMMANFATTNING

Sweco Eurofutures AB har på uppdrag av Region Gotland studerat betydelsen av en kryssningskaj för kryssningstrafik och besökare till Gotland. I studien konstateras att kryssningstrafiken i Östersjön visat på en stark positiv tillväxt under 2000-talet medan kryssningstrafiken mot Visby gått i motsatt riktning, under flera år.

Generellt i Östersjön har antalet passagerare vuxit snabbare än antalet anlöp. Mönstret för Gotland har istället varit att antal passagerare och antal anlöp följt varandra. Detta tyder på att fartygens storlek blivit större generellt sett i Östersjön, medan detsamma inte kan sägas gälla för fartyg som anlöper Visby.

En förklaring som kan ges till att Gotland inte klarat av att hålla jämna steg med utvecklingen i Östersjön, är att Visby idag saknar möjlighet att ta emot de allt större kryssningsfartyg som börjat trafikera Östersjön under 2000-talet.

Resultaten från studien pekar entydigt på att Gotlands framtida position som kryssningsdestination i Östersjön, är avhängt dess möjlighet att kunna presentera tillfredställande och stabila anlöpmöjligheter för de allt större kryssningsfartygen.

Innehåll

1	INLEDNING	7
2	KRYSSNINGSTRAFIKEN I ÖSTERSJÖN VÄXER	8
2.1	Ökat antal passagerare och anlöp	8
2.2	De största hamnarnas betydelse för kryssningar i Östersjön	10
2.3	Kryssningarnas fortsatta utveckling i Östersjön	12
2.4	Fler kryssningar ger mer intäkter till destinationerna runt Östersjön	14
2.5	Kryssningstrafiken i Östersjön – summerande punkter	18
3	GOTLANDS STRATEGISKA LÄGE FÖR KRYSSNINGSTRAFIKEN I ÖSTERSJÖN	19
3.1	Kryssningstillväxten i Östersjön relativt kryssningens utveckling mot Gotland.....	21
	Kryssningstrafikens utveckling mot Gotland och totalt för Östersjön efter 2005.....	22
3.2	En kryssningsdestination som vill växa behöver möta de stora fartygens behov.....	26
3.3	På redden utanför Visby	27
3.4	Gotlands strategiska läge – summerande punkter	28
4	REDERIETS SYN PÅ GOTLAND OCH BEHOVET AV EN KRYSSNINGSKAJ	29
	Rederier som lägger till i Visby	29
	Rederier som minskat antal anlöp	30
	Rederierna ser ljusst på framtiden i Östersjön.....	30
4.1	Rederiernas syn på Gotland och en kryssningskaj – summerande punkter....	32
5	HUR TÄNKER AKTÖRER PÅ GOTLAND KRING EN KRYSSNINGSKAJ	33
	Långa ledtider i kryssningsbranschen kräver snart beslut om kryssningskaj ..	33
	Behovet av en stark kryssningsstrategi	34
	Användningsområden för en kaj utöver kryssningar.....	35
	Finansieringen styr möjligheten att bygga en kryssningskaj.....	35
5.1	Aktörer på Gotland kring en kryssningskaj – summerande punkter	36
6	INTÄKTER FÖR GOTLAND AV EN KAJ FÖR KRYSSNINGSFARTYG	37
6.1	Intäkter för Gotland – summerande punkter	39
7	BENCHMARK TALLINN	40
	Kryssningsbesökarens konsumtion i Tallinn	41
	Varför välja Tallinn?	42
	Ösel.....	44
8	BETYDELSEN AV EN KRYSSNINGSKAJ – SAMMANFATTANDE SLUTSATSER.....	46
	INTERVJUADE AKTÖRER – BILAGA 1.....	48

1 INLEDNING

Visby är en stark kryssningsdestination. Antalet besökande kryssningsfartyg har dock minskat successivt under ett antal år när kryssningstrafiken i Östersjön i övrigt visar på god tillväxt. Mot den bakgrunden är det för Gotland som region viktigt att fundera kring vad som krävs för att Visby ska kunna stärka sin ställning som kryssningsdestination. Frågan har betydelse då fler resenärer, som kommer till ön via kryssningsfartyg, har positiva effekter för samhällsekonomin i termer av ökad handel, restaurangbesök och aktiviteter direkt kopplat mot besöksarrangemang samt till sådana arrangemang stödjande branscher.

Aktörer på Gotland och generellt inom rederibranschen bedömer att en kryssningskaj i Visby skulle bidra till att fler fartyg anlöper Gotland, istället för att fartygen bara passerar ön mot destinationer där anlöpmöjligheterna är bättre.

Utvecklingen av kryssningstrafiken i Östersjön som går emot allt större kryssningsfartyg gör att hamnen i Visby på grund av längd och djup inte kan möta upp dagens och framförallt inte framtidens behov av anlöpmöjligheter för en stärkt kryssningsturism i regionen. Att lägga sig på redan utanför Visby och via barkasser transportera passagerare i land, bedöms bland rederierna som riskabelt, men utgör i nuläget ett alternativ vid tillfredställande väderförhållanden.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang har Region Gotland gett Sweco Eurofutures AB i uppdrag att studera hur kryssningsturismen i Östersjön ser ut och mer specifikt hur en framtida kryssningskaj i Visby kan påverka kryssningsflödet till och från Gotland. Resultaten i studien baseras på intervjuer med rederier, branschorganisationer och till kryssningsfartygen relaterade branscher och aktörer, turistorganisationer och till besöksnäringen relaterade företag samt representanter för handel och utveckling i Visby. I studien har också statistik och rapporter från tillgängliga publika källor, samt till denna studie speciellt framtagna data, avseende kryssningar i Östersjön och mot Gotland analyserats.

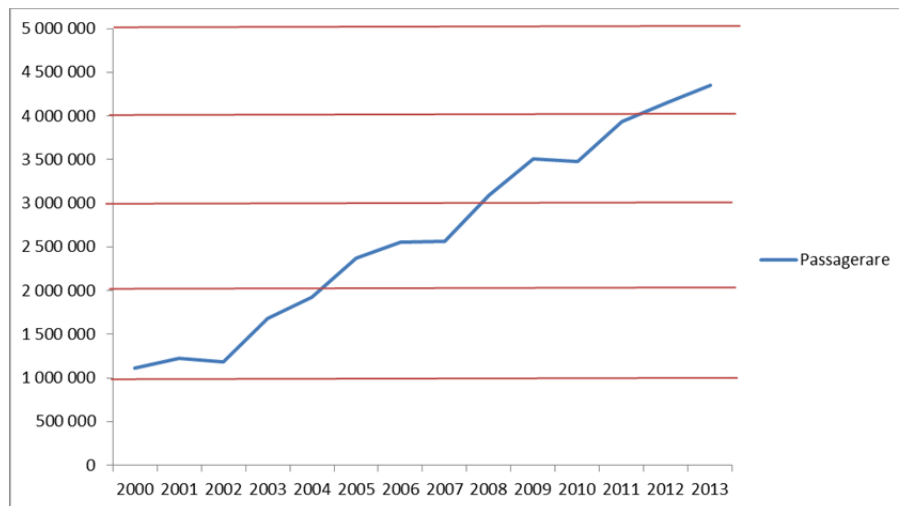
Thomas Westerberg (uppdragsledare), Ulf Johansson (kvalitetsansvarig) och Terese Strenger vid Sweco Eurofutures AB har genomfört studien.

2 KRYSSNINGSTRAFIKEN I ÖSTERSJÖN VÄXER

2.1 Ökat antal passagerare och anlöp

Kryssningstrafiken i Östersjön har under de senaste dryga tio åren utvecklats starkt. Under perioden 2000-2012 ökade antalet passagerare från 1.1 miljon till 4.2 miljoner passagerare. Under 2013 förväntas antalet passagerare fortsatt öka med ytterligare 200 000 resenärer. Intresset för kryssningar i Östersjön har således vuxit med 3.2 miljoner passagerare sedan år 2000 vilket motsvarar en årlig genomsnittlig tillväxt av kryssningsbesökare på Östersjön, med 4.7 %.

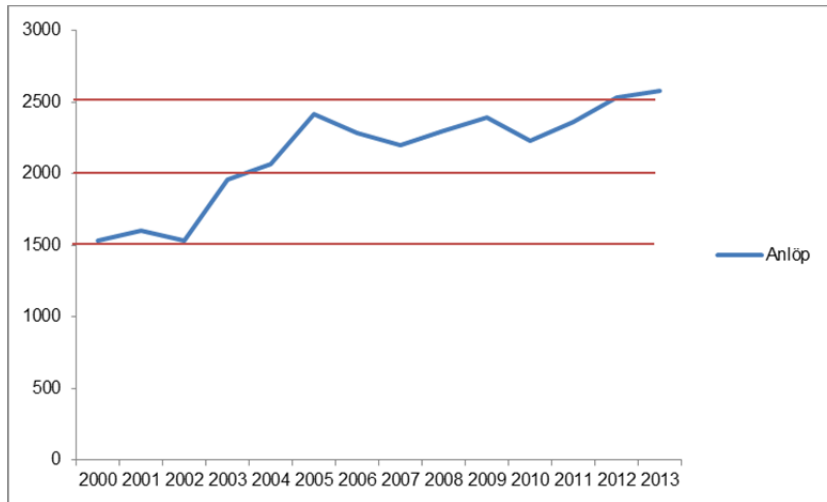
Figur 1: Antal kryssningspassagerare i Östersjön 2000-2013



Källa: Cruise Baltic (2013)

Antalet anlöp till Östersjöns hamnar har ökat från 1 536 fartyg år 2000 till 2 535 fartyg år 2012. Under 2013 förväntas antalet anlöp öka till 2 578 stycken. Antalet anlöp mellan 2000-2013 har därmed ökat med 1 042 fartyg, vilket innebär en årlig genomsnittlig tillväxt med 4.4 %.

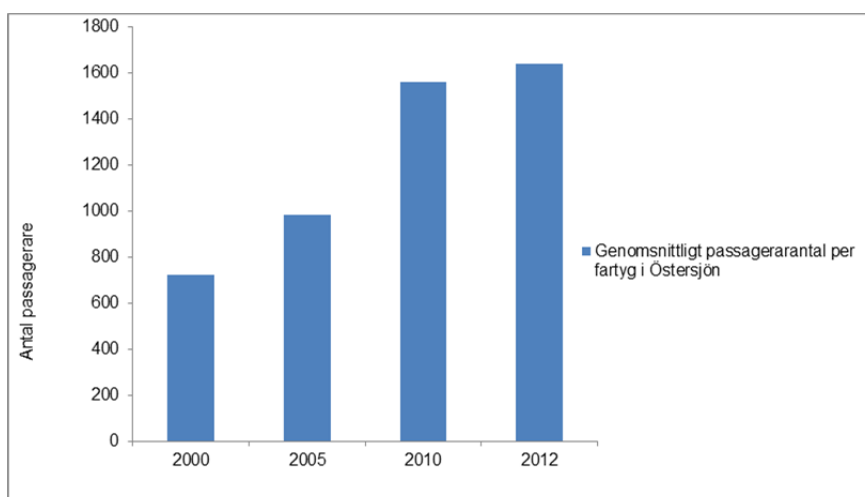
Figur 2: Antal anlöp med kryssningsfartyg till hamnar i Östersjön, 2000-2013



Källa: Cruise Baltic (2013)

Tillväxten i antal passagerare (4.7%) och antal anlöp (4.4%) ligger nära varandra i storlek, under perioden 2000-2013. Trots det har antalet passagerare ökat med drygt 3 miljoner resenärer medan antalet anlöp endast ökat med drygt 1000 fartyg. Dessa siffror indikerar att storleken på fartygen i Östersjön har vuxit sedan år 2000. I början av 2000-talet hade kryssningsfartygen i Östersjön i genomsnitt 720 passagerare, för att under 2012 i genomsnitt ha 1 640 passagerare.

Figur 3: Genomsnittligt passagerarantal per fartyg i Östersjön



Källa: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

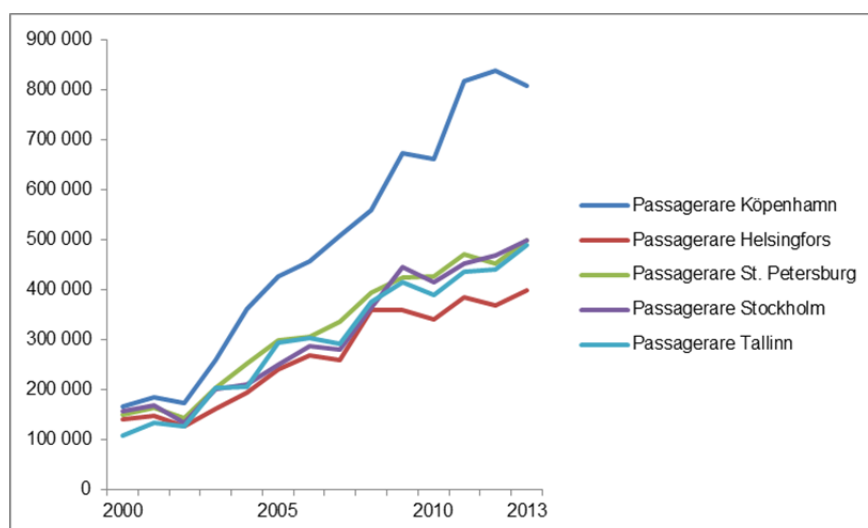
Beskrivningen av färjornas passagerarantal skall ses som en indikation på att allt större fartyg börjat segla på Östersjön efter 2005. Antalet passagerare som fartygen i Östersjön kan ta emot, varierar dock, i relativt stor omfattning. Från de största fartygen som Emerald Princess med nära 3 800 passagerare till mindre fartyg som Albatros, med knappt 540 passagerare.

2.2 De största hamnarnas betydelse för kryssningar i Östersjön

Östersjöns fem största hamnar; Köpenhamn, St. Petersburg, Stockholm, Tallinn och Helsingfors står för drygt 60 procent av den totala ökningen av passagerarvolymen sedan år 2000, där Köpenhamn presenterar den markant största tillväxten under perioden.

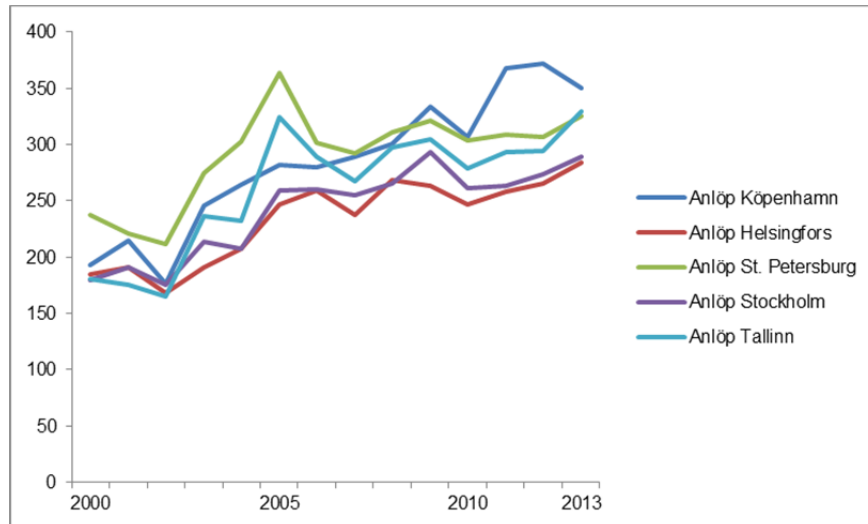
Bland dessa fem hamnar är det också Köpenhamn som visar på den största ökningen av antalet anlöp mellan åren 2000-2012; från 193 anlöp år 2000 till 372 anlöp år 2012, följt av Tallinn (+113) och Stockholm (+94) vilka år 2012 välkomnade 294 respektive 274 fartyg. Figur 4 illustrerar antal passagerare medan figur 5 visar antal anlöp i Östersjöns fem största hamnar under perioden 2000-2013 (uppskattade värden för år 2013).

Figur 4: Antal passagerare mot Östersjöns största hamnar 2000-2012 (2013 (p))



Källa: Cruise Baltic (2013)

Figur 5: Antal anlöp mot Östersjöns största hamnar 2000-2012 (2013 (p))



Källa: Cruise Baltic (2013)

En förklaring till att passagerarantal och anlöp ökar mest i huvudstäderna och St. Petersburg beror framförallt på det utbud av kultur, shopping, sevärdheter och aktiviteter som de stora städerna kring Östersjön erbjuder. Ytterligare en anledning som påverkat i synnerhet Köpenhamn men även Stockholm, är ett växande antal turnarounds i hamnen.¹

Antalet turnarounds vid hamnar i Östersjön har ökat från 106 till 437 stycken under perioden 2000-2012. Dock förväntas antalet turnarounds minska under 2013 till 417 stycken. Köpenhamn och Kiel är tillsammans med Stockholm och Rostock de största "turnaround hamnarna" i Östersjön.²

Till Köpenhamn anlöpte drygt 170 turnarounds under 2012, vilket är en ökning med 28 % från 2010 och en ökning med 66 % från år 2006. I Stockholm genomfördes under 2012, 50 stycken turnarounds, vilket är en ökning med 59 % jämfört med 2010 och en ökning med 78 % från 2006. Tabell 1 visar turnaround hamnarna i Östersjön respektive antal anlöp, turnarounds samt antal passagerare vid Östersjöns turnaroundhamnar år 2006 respektive 2012.

¹ En turnaround destination är en hamn varifrån kryssningen utgår destination som utgår från en hamn (t ex Köpenhamn) Resenärerna kommer dit med flyg, tåg eller bil och åker sedan vidare med kryssningsfartyget. Fördelen för den stad som utgör turnaround för kryssningen är att turisterna ofta väljer att stanna en eller flera nätter extra i staden.

² Statistik från Cruise Baltic, 2013

Tabell 1: Anlöp, turnarounds och passagerar i Östersjöns turnaroundhamnar, 2006 och 2012

Hamn	Anlöp		Turnarounds		Passagerare (1000-tal)	
	2006	2012	2006	2012	2006	2012
Köpenhamn	280	372	104	173	458	840
Göteborg	18	69	1	13	11	83
Kiel	93	137	89	125	154	348
Oslo	156	166	2	9	206	303
Rostock	138	181	48	53	173	386
Stockholm	260	274	28	50	287	470
Tallinn	289	294	1	5	305	440

Källa: Cruise Baltic

Not: Valet av år 2006 baseras på att 2006 är det första år där samtliga turnaround hamnar år 2012 var turnaround hamn.

2.3 Kryssningarnas fortsatta utveckling i Östersjön

Enligt de företrädare för kryssningsbranschen som intervjuats inom ramen för innevarande studie, förutspås kryssningarna i Östersjön också framöver uppvisa en stark tillväxt. De aktörer som Sweco talat med understryker dock att tillväxten kommer att avmattas något och inte vara lika exceptionellt stark som hittills under 2000-talet.

Destinationer runt Östersjön bedöms av aktörerna också framöver vara intressanta resmål. Regionen betraktas som relativt säker och inkluderar ett flertal destinationer med kultur, historia, upplevelser m.m. som är efterfrågat på en internationell marknad. Cruise Baltics passagerarundersökning för 2013 visar också på att närmare 60 % av de tillfrågade passagerarna har ambitionen att återvända för kryssningar i Östersjön och att närapå 90 % av kryssningspassagerarna upplever en övergripande hög tillfredsställelse från kryssningen.³

³ Cruise Baltic Guest Survey 2013

Den internationella målgrupp som besöker Östersjön – 150 olika nationaliteter bedöms kryssa i Östersjön – förväntas bli fler. Kryssningsaktörerna pekar också på att besökarna, blir allt yngre. Tidigare var den vanliga kryssningsresenären i Östersjön runt 60 år och företrädevis från USA och England. Dessa besökare finns kvar men de personer som Sweco talat med menar att de ser alltfler passagerare i 50-årsåldern och en ökning av passagerare från Italien, Tyskland och Australien. En bedömning bland aktörerna är att det också sker en ökning av generationer som reser tillsammans, samt att passagerarna efterfrågar en mer aktiv kryssningssemester.

Enligt aktörer som Sweco intervjuat har fartygen i transithamnarna⁴ tidigare legat på mellan 8-10 timmar i snitt, men att den tiden nu har minskat (4,8 timmar i snitt för europeiska hamnar⁵). Denna tid kommer att fortsatt minska enligt flera av de intervjuade. Detta medför enligt respondenterna att tillgängligheten att nå hamn och säkerheten/stabiliteten att kunna angöra destinationen blir allt viktigare faktorer för rederiernas val av rutter. Samtidigt menar flera av de intervjuade att destinationerna också måste bli bättre på att paketera sina erbjudanden och vara synliga vid konferenser, mässor etc. Kryssningsrederierna söker i allt större utsträckning exportmogna destinationer. Ska man lyckas positionera sig som en attraktiv destination räcker det inte endast med en bra hamninfrastruktur, menar en av de aktörer som Sweco pratat med. Det krävs en genomtänkt och långsiktig strategi som offentliga och privata aktörer kan samlas kring och gemensamt kommunicerar. I strategin bör framgå hur destinationen vill möta kryssningsrederier-, fartyg och passagerare.

Sett till den framtida kryssningstrafiken finns det många som lyfter EU:s svaveldirektiv som en faktor som kan komma påverka kryssningarna i Östersjön. Svaren bland de tillfrågade aktörerna är dock blandade. Vissa hävdar att svaveldirektiven knappast kommer få några effekter på just kryssningstrafiken medan andra menar att det kommer få stora negativa konsekvenser. Det nya direktivet som träder i kraft år 2015 innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till år 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, gäller hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel år 2015. I dag tillåts ett svavelinnehåll på 1 procent i dessa vatten.⁶

⁴ Med transithamn avses en hamn där fartygen lägger till under ett antal timmar för att möjliggöra för passagerarna att besöka en destination. Tillskillnad från turnaroundhamnar sker här normalt inget skifte av passagerare.

⁵ G.P Wild International Ltd.

⁶ Directive 2012/33/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels

Vissa av de intervjuade pekar på att kryssningsbranschen i Östersjön har goda möjligheter att klara mer kostsamma bränslealternativ och tekniska lösningar utan att det genererar några större skillnader i utbud eller ökade konsumentkostnader. Andra pekar istället på att ökade kostnader för alternativa bränslen kommer att slå hårt på kryssningsbranschens lönsamhet. Ytterligare några pekar på att svaveldirektivet kan ge möjligheter för fler destinationer att ta del av kryssningsturismen i Östersjön. Detta eftersom fartygen kommer tjäna på att sänka sina hastigheter vilket sannolikt leder till fler stopp vid destinationer som ligger på rutten mellan de stora hamnstäderna.

Ytterligare en restriktion som vissa av de intervjuade lyfter som en utmaning för kryssningstrafiken i Östersjön är förbudet att släppa ut toalettavfall till sjöss från och med 1 januari 2016 och 1 januari 2018 från nya passagerarfartyg respektive från befintliga passagerarfartyg. Anlöpande hamnar blir skyldiga att ta emot avfallet.⁷ Vid en investering i en kryssningskaj i Visby, bör därför kajen anläggas på sådant sätt att den har tekniska lösningar som möter kommande krav. I och med en eventuell investering i en kryssningskaj, har aktörer på Gotland goda möjligheter att i marknadsföringen mot rederierna visa att destinationen har angränsningsmöjligheter som möter de riktlinjer som kommer fr. om 2016.

2.4 Fler kryssningar ger mer intäkter till destinationerna runt Östersjön

Fler kryssningar i Östersjön leder primärt till ökade intäkter till regionens hamnbolag och hamnförvaltningar samt till vissa yrkeskategorier som turisguider och företag som nischat sig mot service till kryssningsfartygen.⁸

Därutöver genererar fler kryssningsresenärer ökade intäkter för handel, restaurang och företag kopplat till besöksnäringen. Hur stor påverkan som kryssningsturismen har på destinationernas ekonomi diskuteras dock.

Det finns relativt få studier som analyserar konsumtionsbenägenheten bland de passagerare som går i land i de hamnstäder som kryssningsfartygen anlöper. Några av de aktörer som Sweco intervjuat menar också att det är svårt att dra några generella slutsatser kring hur mycket en kryssningspassagerare verkligen konsumerar. Respondenterna menar att mycket beror på den destination som

⁷ Förbudet baseras på IMO resolution MEPC.200(62).

⁸ Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., Ögard, T., (2013), "Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures", *Tourism Management Perspective*, volym 6, s. 142-148.

studeras, om det är en transit- eller turnaround-hamn, finns det arrangemang kopplat till besöket på destinationen eller går passagerarna fritt omkring i staden etc.

Några av de studier som försökt uppskatta konsumtionsbenägenheten hos kryssningsgäster visar att spridningen i resultat i stor utsträckning beror på vilken destination som beaktas. I en studie kring kryssningstrafiken i Bohuslän visar Göteborg & Co att varje passagerare spenderar 980 kronor per passagerare ifall resenären deltar i arrangemang och 480 kronor per passagerare ifall de tar sig runt själva⁹. I en studien gjord av Stockholms utrednings- och statistik kontor från 2006 presenteras att en kryssningsresenär i Stockholm konsumerar för 860 kronor vid ett besök i staden och för närmare 3 000 kronor ifall passageraren är en turnaround besökare¹⁰. I en studie gjord av G. P Wild under 2013 visar att den genomsnittliga kryssningspassageraren i Europa konsumerar för 53.13 Euro (omkring 465 kronor med rådande valutakurs september 2013) medan konsumtionen i Tallinn uppgår till 57 Euro per dag (motsvarande cirka 500 kronor, med rådande valutakurs september 2013).¹¹ I en stor norsk studie från 2013 avseende kryssningspassagerares konsumtionsbenägenhet vid norska destinationer, framgår att snittpassageraren konsumerar för 329 norska kronor (motsvarande omkring 370 svenska kronor, med motsvarande valutakurs september 2013).¹² Observationerna i den norska studien är i nivå med de resultat som Turismens utredningsinstitut (TUI) presenterar avseende kryssningsbesökarens konsumtion på Gotland år 2008. TUI presenterade i sin studie att kryssningspassagerare som besöker Gotland i snitt konsumerar för 350 kronor.¹³

Kryssningspassagerarnas konsumtion i land avser främst entréer/biljetter (exklusive organiserade utflykter), organiserade utflykter, restaurang/café, shopping, livsmedel/kiosk och lokala transporter enligt den fördelning som illustreras i figur 6.

⁹ Öjerskog, A-K., Svedberg, A., (2012), "Förstudierapport – Kryssningstrafik i Bohuslän (2012), Västsvenska turistrådet

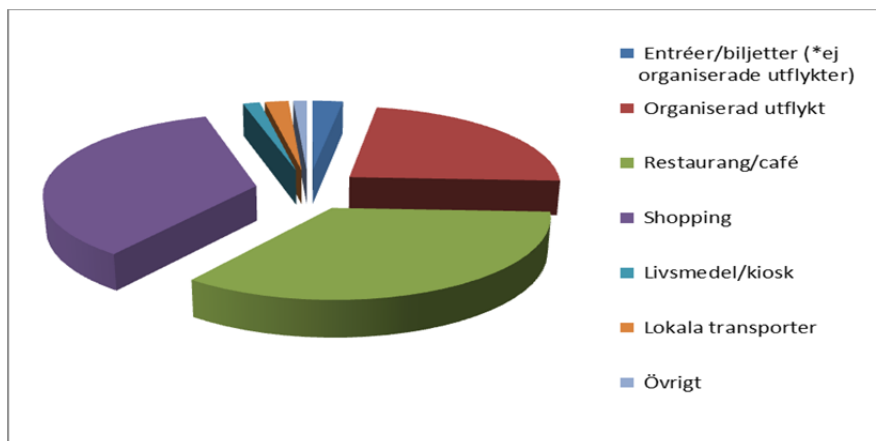
¹⁰ Svenska Dagbladet, 24 maj, 2006

¹¹ <http://www.portoftallinn.com/news?art=321>, (130929)

¹² Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., Ögard, T., (2013), "Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures", *Tourism Management Perspective*, volym 6, s. 142-148

¹³ Gilbertsson, K., (2008), *Kryssningstrafiken på Gotland, Turistekonomisk analys*, Turismens utredningsinstitut

Figur 6: Kryssningspassagerarnas konsumtionsinriktning



Källa: Gilbertsson, K., (2008), Kryssningstrafiken på Gotland, Turistekonomisk analys, Turismens utredningsinstitut, bearbetning Sweco

Flera av de aktörer som Sweco talat med, menar att konsumtionsbenägenheten hos passagerarna sannolikt tenderar att öka då passagerarna blir allt mer aktiva på destinationerna. Aktörerna menar dock att för att attrahera passagerarna till olika aktiviteter, krävs att destinationen har en genomtänkt strategi kring hur aktiviteterna paketeras och hur passagerarna välkomnas på destinationen.

Att presentera en siffra på hur mycket intäkter som kryssningstrafiken generellt genererar i Östersjön är utifrån ovanstående resonemang svårt. På vissa destinationer som i turnaround hamnarna och i de större städerna konsumerar passagerarna mer än i de mindre städerna där fartygen också vanligen ligger i hamn kortare tid. För att ändå få en känsla för hur mycket kryssningarna i Östersjön genererar i form av intäkter i regionen (exklusive hamntäkter), presenteras nedan tre scenarier. I det första scenariot antas att passagerarna konsumerar i enlighet med det europeiska snittet på 465 kronor, medan det andra scenariot baseras på att passagerarna i snitt konsumerar i enlighet med den gotländska och norska studien, här satt till 360 kronor. Då flera av de aktörer Sweco intervjuat menar att dagens tid i hamn på 8-10 timmar sannolikt blir kortare i framtiden, väljer vi som ett tredje alternativ, att presentera ett scenario där passagerarna i snitt endast konsumerar 260 kronor. Detta antagande bygger vi på de slutsatser som presenteras i den stora norska studien, som menar att den begränsade tiden i hamn är en viktig faktor för att förklara skillnaden i konsumtion mellan kryssningsturister och andra turistgrupper¹⁴.

¹⁴ Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., Ögard, T., (2013), "Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures", *Tourism Management Perspective*, volym 6, s. 142-148.

Tabell 2 redovisar de intäkter som passagerare i Östersjön under 2012 bedöms ha genererat i form av konsumtion av varor och tjänster när de är i land utifrån ovanstående tre scenarier.¹⁵ Tabell 3 illustrerar hur intäkterna fördelas mellan konsumtion på olika varor och tjänster. De aktörer som Sweco intervjuat menar att mellan 90 % och 100 % av passagerarna går av på destinationen förutsatt att båten ligger vid kaj. Uppskattningsvis endast 60 % till 70 % då fartygen ligger på redden utanför destinationen. I nedanstående scenarier förenklar vi presentationen genom att anta att samtliga passagerare går i land vid destinationen.

Tabell 2: Intäkter till Östersjöregionen utifrån olika antaganden om kryssningspassagerarnas konsumtion i land

År	260 SEK/PAX	360 SEK/PAX	465 SEK/PAX
2012	1.1 miljarder	1.5 miljarder	1.9 miljarder

Källa: Sweco

Tabell 3: Konsumtion av varor och tjänster bland kryssningsturister i Östersjön utifrån antaganden om konsumtionsbenägenheten

	260 SEK/PAX	360 SEK/PAX	465 SEK/PAX
Entréer/biljetter (exklusive organiserade utflykter)	33 000 000	45 000 000	57 000 000
Organiserad utflykt	253 000 000	345 000 000	437 000 000
Restaurang/café	385 000 000	525 000 000	665 000 000
Shopping	385 000 000	525 000 000	665 000 000
Livsmedel/kiosk	11 000 000	15 000 000	19 000 000
Lokala transporter	22 000 000	30 000 000	38 000 000
Övrigt	11 000 000	15 000 000	19 000 000

Källa: Sweco

Utifrån antagandena ovan kan kryssningsturismen bidra med mellan 1.1 miljarder och 1.9 miljarder kronor under år 2012. Den kraftiga tillväxten av kryssningspassagerare i Östersjön under 2000-talet har enligt antagandena ovan ökat intäkterna för handel, restaurang, besöksverksamhet m.m. från omkring 290 till 515 miljoner kronor år 2000 till mellan 1.1 och 2 miljarder kronor år 2013 (baserat på förväntade passagerarantal för år 2013). Tillkommer gör den konsumtion

¹⁵ Antal passagerare i Östersjön uppgick enligt Cruise Baltic (2013) år 2012 till 4 351 592 stycken.

som besättningen ombord på fartygen gör när de går i land. Andelen av besättningen som går i land bedöms visserligen bara uppgå till mellan 10 – 20 procent av den totala besättningen, men besättningens konsumtionsbenägenhet bedöms vara mellan 20-30 procent högre än passagerarnas.¹⁶ Under antagande om att andelen besättning uppgår till omkring 35 % av passagerarnas storlek skulle besättningens konsumtion under 2012 genererat ytterligare intäkter på mellan 70 och 125 miljoner kronor, beroende vilket av de tre scenariorna i tabell 2 som används.¹⁷

2.5 Kryssningstrafiken i Östersjön – summerande punkter

Ovanstående avsnitt har översiktligt belyst kryssningsbranschens utveckling i Östersjön under 2000-talet. Sammanfattningsvis kan konstateras att:

- Antal passagerare och anlop till hamnar i Östersjön har uppvisat en mycket stark tillväxt under 2000-talet. Bedömningen från aktörer i branschen är att tillväxten kommer vara fortsatt god, om än på något lägre nivåer.
- Intresset bland passagerare och rederier för de fem största hamnarna i Östersjön bör ses som betydelsefullt för kryssningsdestinationer i hela regionen. Genom de stora städerna skapas internationellt intresse för att kryssa i Östersjön.
- Svaveldirektivet från år 2015 en utmaning för kryssningsbranschen i Östersjön. Samtidigt en möjlighet för destinationer mellan de större hamnstäderna som ges miljömässiga och kostandsmässiga argument kan positionera sig som delmål.
- Kryssningsbranschen ger upphov till väsentliga intäkter för den samlade försäljningen av varor och tjänster vid destinationer i Östersjön.

¹⁶ Bedömningar gjorda av CMP (Copenhagen- Malmö-Port)

¹⁷ Besättningens storlek uppgår generellt till mellan 30-40 procent av passagerarantalet. I beräkningarna har andelen av den besättning som landstiger satts till 15 procent och att deras konsumtionsbenägenhet är 25 procent större än passagerarnas.

3 GOTLANDS STRATEGISKA LÄGE FÖR KRYSSNINGSTRAFIKEN I ÖSTERSJÖN

Gotland har en gynnsam position som destination för kryssningstrafiken i Östersjön. Med tanke på de större hamnarnas och turnaround hamnarnas betydelse för kryssningstrafiken i Östersjön utgör Gotlands geografiska läge i förhållande till dessa, en stark konkurrensfördel för Gotland som destination. Alla kryssningsfartyg i södra Östersjön, som seglar i nord-sydlig riktning och vice versa, seglar inom fartygskorridorer som samtliga passerar Gotland (se figur 7 nedan). Detta medför att Gotland som destination, har ett läge som möjliggör för rederierna att nå ön, oavsett hur deras val av rutt ser ut i övrigt. Gotland har inte heller någon skärgård att ta hänsyn till vilket gör att kryssningsfartygen enkelt och tidsmässigt effektivt, kan nå Visby hamn.

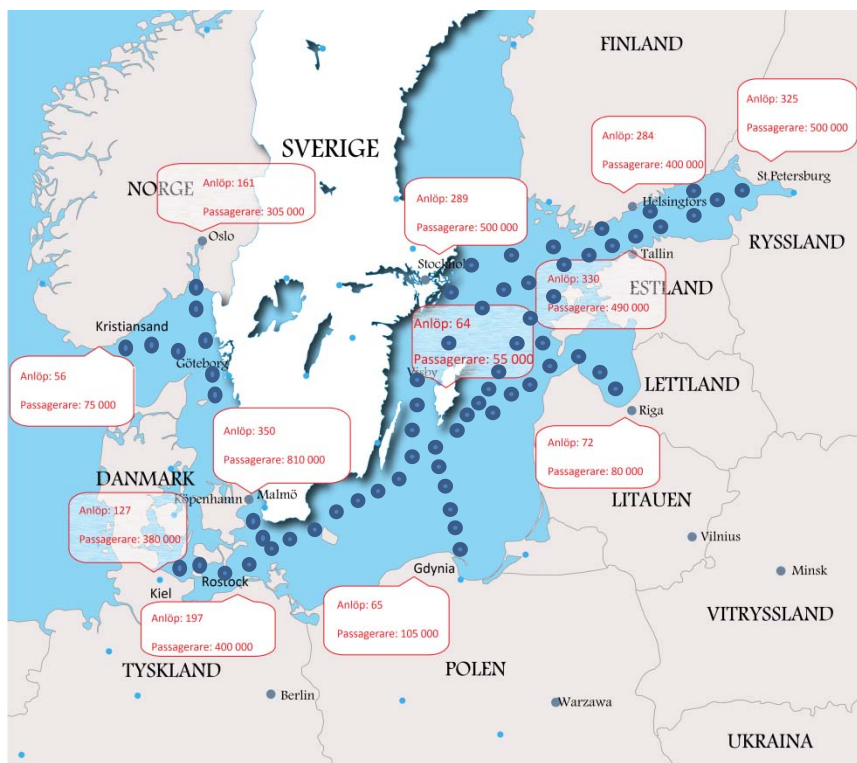
Visby hamn ligger också nära själva staden vilket flera av dem som Sweco talat med ser som en stark konkurrensfördel. Passagerarna tar sig snabbt in till de centrala delarna av Visby vilket upplevs som positivt. Däremot lyfter några av respondenterna upp utmaningen kring hur övriga delar av Gotland kan ta del av kryssningsturismen utifrån de relativt korta tider som fartygen ligger i hamn. Här betonas vikten av att paketera och arrangera aktiviteterna på ett tilltalande och attraktivt sätt. I den undersökning rederiet Holland American Line gjorde bland sina passagerare under 2013, placerar sig dock Visby i toppskicket avseende hur nöjd passagerarna är efter besök vid destinationer i Östersjön. Visby placerade sig här på andra plats, endast slagen av Stockholm.¹⁸

Att välja Gotland som delmål på rutter mellan Östersjöns större hamnar, innebär att fartygen kan segla från exempelvis Köpenhamn eller Rostock, till Visby på natten. Besöka Gotland under dagen för att därefter under nästkommande natt fortsätta mot t ex. Stockholm eller Tallinn. Fartygen kan med Visby hamn som delmål gå med lägre fart, något som innebär sänkta kostnader för rederierna och miljömässiga vinster för Östersjöregionen. Med bäring mot de skärpta miljökrav

¹⁸ Holland American Line Customer Survey, 2013

som utifrån EU:s svaveldirektiv kommer åligga trafiken i Östersjön från 2015, ger detta konkurrensfördelar för Gotland.

Figur 7: Passagerarfartygens rörelser i Östersjön



Källa: Cruise Baltic (2013), bearbetning och layout Sweco

Not: Kartan visar anlöp och passagerare i hamnar med mer än 50 000 passagerare under 2013. Kartan indikerar även de större farlederna i Östersjön. Noteras bör att kartan inte illustrerar samtliga rutter i Östersjön och gör inte heller anspråk på att vara helt exakt i sin beskrivning av farledens sträckning.

Figur 7 illustrerar kryssningsflöden i Östersjön och det stora antal fartyg som passerar Gotland på väg norrut alternativt söderut från bland annat de stora hamnarna Köpenhamn, St. Petersburg, Stockholm, Helsingfors, Rostock och Kiel. Under 2013 fanns totalt 49 rederier som trafikerade Östersjön med totalt 89 fartyg. Av dessa anlöpte 25 rederier med 28 fartyg Visby hamn.¹⁹ Då varje fartyg

¹⁹ Birka Cruises (Birka Stockholm), Compagnie Du Ponant (Le Boréal), Costa (Costa neoRomantica), Crysall Cruises (Crystal Serenity), Fred.Olsen Cruise Line (Boudicca), FTI Cruises (FTI Berlin), Hansa Touristik (Delphin), Hapag Lloyd Cruises (Europa), Holland American Line (Ryndam, Rotterdam), Kristina Cruises (Kristina Katarina), National Geographic (National Geographic Explorer), MSC Cruises (MSC Poesia), Noble Caledonia (Island Sky, Serenissima), P&O Cruises (Adonia), Plantours (Hamburg), Regent Seven Seas Cruises (Seven Seas Voyager), Royal Caribbean International (Vision of the Seas),

gör ett flertal rutter under perioden maj-september och en majoritet av dessa passerar Gotland två gånger under en rutt (först norrut sedan söderut från t ex Köpenhamn) resulterar det i att hundratals fartyg passerar Gotland på en säsong. Ställs den stora mängd fartyg som passerar Gotland mot de 64 anlöp som besökte Visby under 2012, finns en stor potential att kunna öka antalet anlöp till Gotland.

3.1 Kryssningstillväxten i Östersjön relativt kryssningens utveckling mot Gotland

Visby som kryssningsdestination har ingen anledning att jämföra antalet anlöp och passagerarvolymen med Stockholm, Köpenhamn, Helsingfors eller St. Petersburg. Däremot bör Gotland och hamnen i Visby utifrån sitt strategiska läge i Östersjön se sig som en viktig del av kryssningssystemet Östersjön. Gotland har kvaliteter såsom bl. a ringmuren och varumärket Visby, som gör destinationen till en positiv kontrast, till det övriga utbudet av kultur och upplevelser som de större hamnstäderna erbjuder. Att Gotland kan nå ökad tillväxt inom bl. a besöksnäring, handel och restaurang, utifrån kryssningsturismens utveckling i Östersjön är fullt realistiskt.

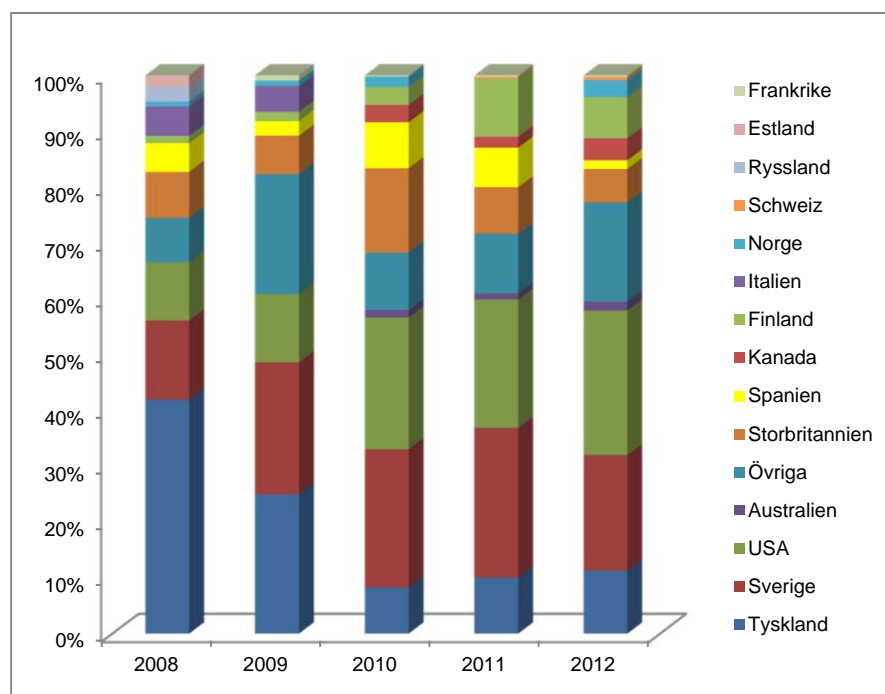
Många av de kryssningsaktörer som Sweco talat bedömer att passagerare från Storbritannien och USA trendmässigt minskar som andel av det totala antalet passagerare i Östersjön. Istället ökar andelen passagerare från Tyskland och Italien men även antalet australierna har vuxit. De intervjuade understryker också Australien, som ett viktigt land med stor potential att attrahera framtida besökare till Östersjön.

Sett till fördelningen av nationaliteter som besöker Gotland stämmer bilden delvis med den generella trenden för Östersjön. Under de senaste åren har andelen tyska passagerare som besöker Gotland ökat medan andelen brittiska passagerare minskat. Andelen passagerare från Australien har ökat men ligger fortfarande på en relativt låg nivå. Däremot har andelen italienska passagerare minskat medan andelen passagerare från USA ökat.

Figur 8 illustrerar andelen kryssningspassagerare som landsteg Gotland, fördelat efter nationalitet för åren 2008-2012. Nya nationaliteter sedan 2010 är italienare, kanadensare och australiensare. Nationaliteter som besökte Gotland 2008 men som i princip har upphört med detta är italienare, ryssar och estländare.

Antalet passagerare år 2008 var 64 326, år 2009; 36 224, år 2010; 51 626, år 2011; 44 779 och år 2012; 51 713. Genomsnittet för antalet passagerare var under denna period ca 49 700. Krisåret 2009 syns tydligt med en märkbar nedgång i antalet passagerare.

Figur 8: Andel passagerare som besöker Gotland fördelat på nationalitet



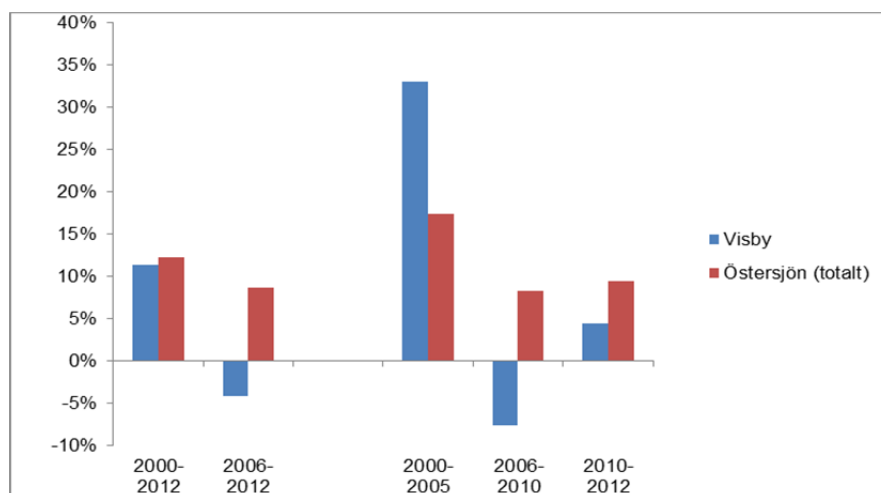
Källa: Carl E. Ekman (2013), bearbetning Sweco

Kryssningstrafikens utveckling mot Gotland och totalt för Östersjön efter 2005

Trots det strategiska läget i Östersjön och det utbud av aktiviteter som Gotland har att erbjuda, har antal passagerare och anlop till Visby under 2000-talet uppvisat en svagare tillväxt än utvecklingen i Östersjön som helhet. Framförallt har passagerartillväxten i Visby varit betydligt svagare från 2005 relativt utvecklingen generellt för Östersjön.

Mellan 2006-2010 minskade tillväxten av passagerare till Visby för att under åren 2011 och 2012 visa på en viss återhämtning. Figur 9 illustrerar passagerartillväxten i Visby respektive totalt i Östersjön under 2000-talet.

Figur 9: Passagerartillväxt Visby och totalt för Östersjön, 2000-2012

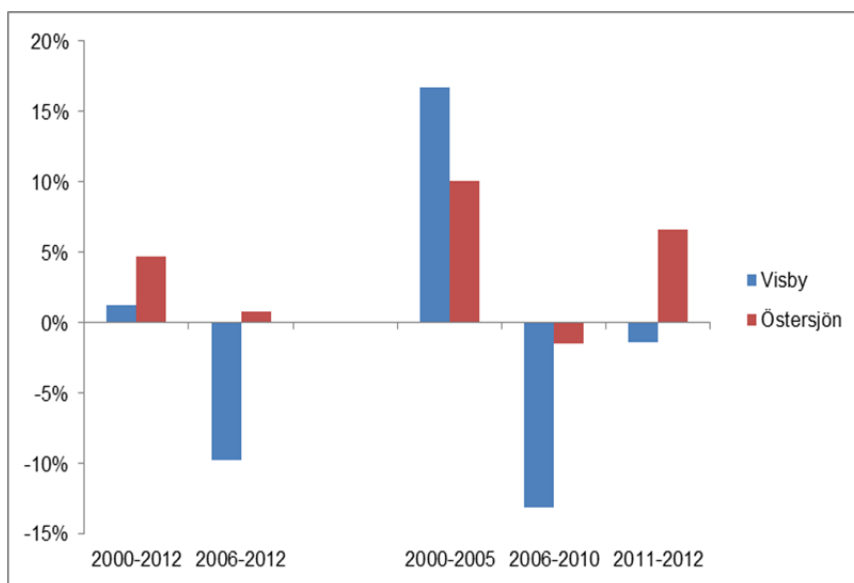


Referens: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

Att antalet passagerare minskar är en konsekvens av att antalet anlöp blir färre. Tillväxten i antal anlöp till Visby var starkare i början av 2000-talet, relativt efter 2005. Antalet anlöp till Visby liksom till övriga hamnar generellt för Östersjön, minskade under perioden 2006-2010. Det minskade antalet anlöp under perioden kan enligt aktörer Sweco talat med härledas till den globala ekonomiska tillbakagång som startade 2008. Mellan 2011-2012 återhämtar sig dock tillväxttakten och blir positiv vad det avser anlöp i Östersjön, medan tillväxttakten i antal anlöp mot Visby är fortsatt negativ, om än på en lägre nivå.

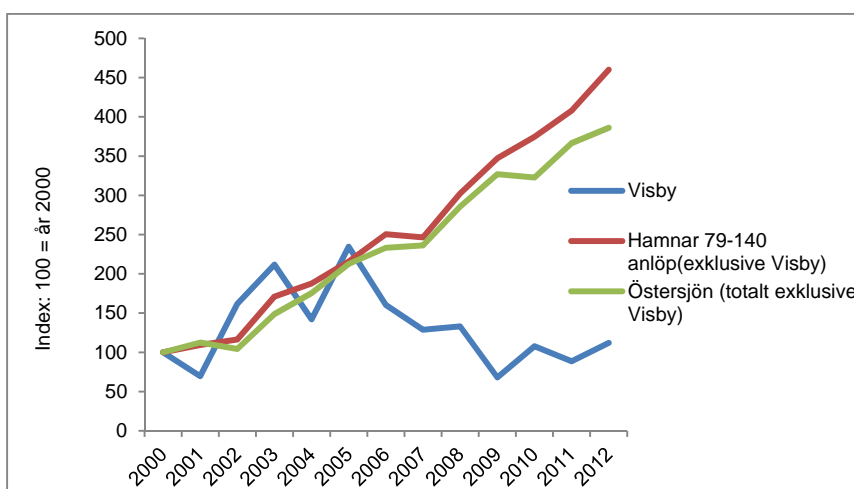
Att kryssningsutvecklingen efter 2005 inte följer samma mönster som generellt för Östersjön bedöms av samtliga branschföreträdare, rederier och experter som Sweco talat med, till stor utsträckning bero av Visbys brist vad det avser att ta emot de allt större fartyg som börjat trafikera Östersjön under senare delen av 00-talet. Figur 10 illustrerar tillväxten i antal anlöp i Visby och totalt för Östersjön 2000-2012. Figur 11 visar utvecklingen avseende anlöp, medan figur 12 presenterar utvecklingen avseende passagerare sett över tid till Visby, hamnar i liknande storleksklass som Visby respektive hamnar totalt i Östersjön

Figur 10: Tillväxt antal anlöp Visby och totalt för Östersjön, 2000-2012



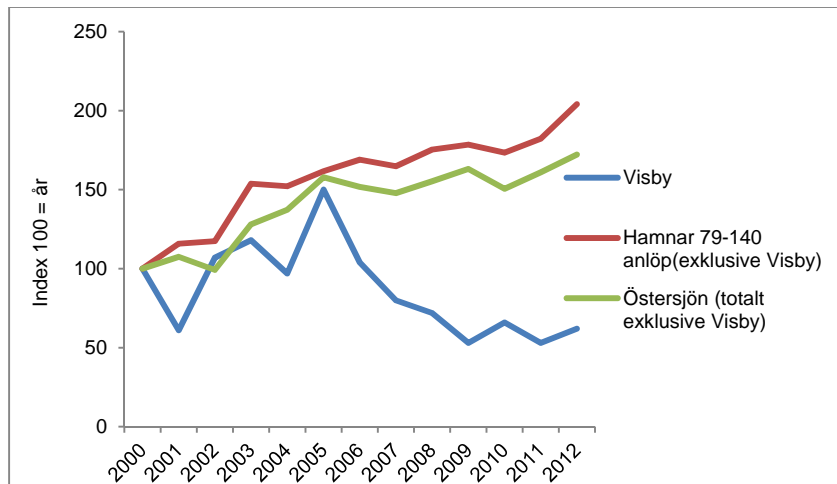
Referens: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

Figur 11: Passagerarantalets utveckling avseende Visby, hamnar med 79-140 anlöp samt hamnar totalt i Östersjön, 2000-2012



Referens: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

Figur 12: Utvecklingen av antalet anlöp till Visby, hamnar med 79-140 anlöp samt hamnar totalt i Östersjön, 2000-2012



Referens: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

Utvecklingen sett till anlöp och passagerare har som ovan presenterats varit starkare generellt i Östersjön än för Gotland. I figur 11 och 12 visas att utvecklingen sett till hamnar med liknande antal anlöp som Visby också generellt sett haft en starkare utveckling än Gotland både till antal anlöp och passagerare²⁰.

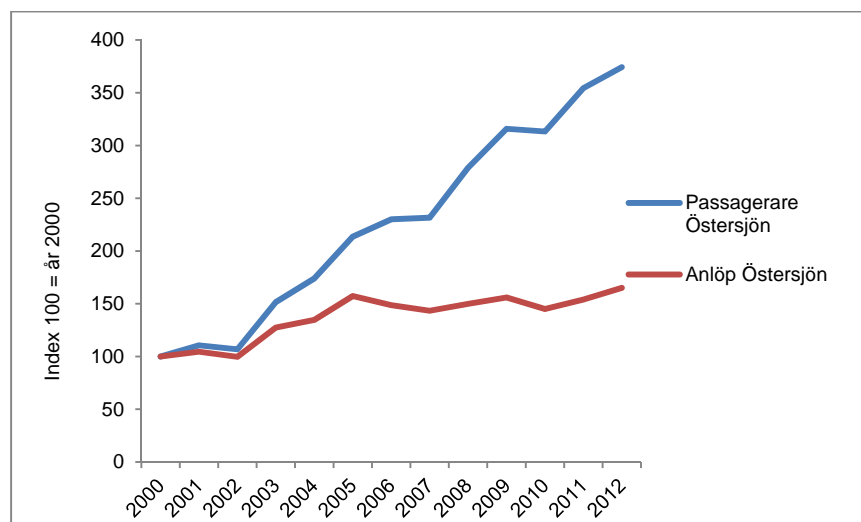
²⁰ Definitionen av hamngrupp baseras på antalet anlöp som hamnarna haft under 2000-talet. I gruppen hamnar med i genomsnitt 79-136 anlöp per år återfinns förutom Visby (86 anlöp) också Riga (79), Gdynia (80) Kiel (100) Rostock (103) Oslo (136). Då visa av hamnarna är turnaround hamnar och andra transithamnar samt vissa hamnar är huvudstäder skall grupperingen endast ses som en illustration av utvecklingen bland hamnar med snarlika antal anlöp. Anledningen till att Oslo inkluderades i denna grupp är att steget till nästa anlöpssegment är relativt stort. I den grupp av hamnar som ligger över Visby-gruppen i antal medelanlöp återfinns Helsingfors (230), Stockholm (238), Tallinn (257), Köpenhamn (279), St. Petersburg (286).

3.2 En kryssningsdestination som vill växa behöver möta de stora fartygens behov

Att antalet passagerare till Östersjöns hamnar ökar snabbare än antalet anlöp indikerar att storleken på fartygen vuxit. Möjligheten att idag kunna välkomna kryssningsgäster till Gotland från dessa fartyg är ett problem då det nuvarande kajläget i Visby, inte är tillräckligt stort eller djupt.²¹

I figur 13 och 14 syns hur passagerarantalet i Östersjön vuxit betydligt snabbare än antalet anlöp medan antal anlöp och passagerare trendmässigt följer varandra vad det avser Gotland. Detta är en tydlig indikator på att den tillväxt av besökare som skett i Östersjön kan relateras till att fartygen blivit större. På liknande sätt kan den samvariation som finns mellan passagerare och anlöp till Visby hamn tolkas så att Gotland inte kunnat ta del av det växande antalet kryssningsbesökare i Östersjön, då anlöpmöjligheterna i Visby begränsat storleken på de fartyg som Gotland kan ta emot.

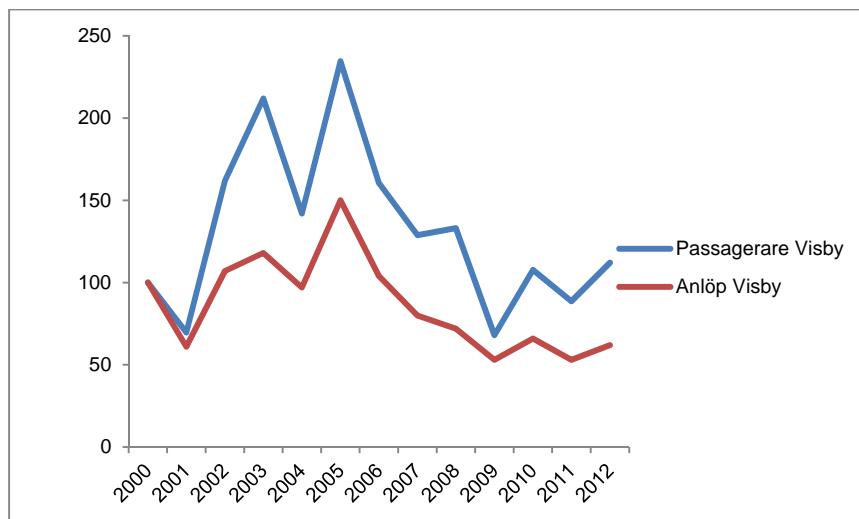
Figur 13: Anlöp och passagerare i Östersjön, 2000-2012



Källa: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

²¹ Gilbertsson, K., (2008), Kryssningstrafiken på Gotland, Turistekonomisk analys, Turismens utredningsinstitut

Figur 14: Anlöp och passagerare till Visby, 2000-2012

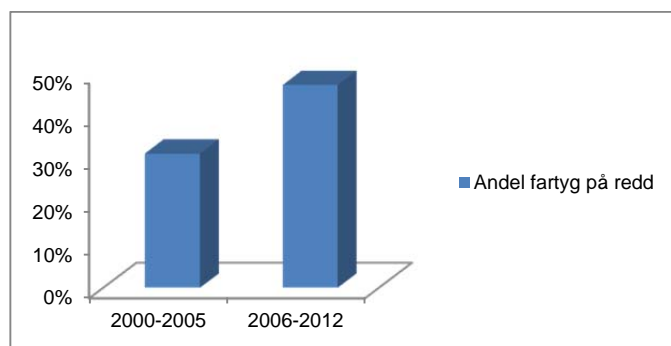


Källa: Cruise Baltic (2013), bearbetning Sweco

3.3 På redden utanför Visby

Avsaknaden av kryssningskaj i Visby tvingar många fartyg att lägga sig på red- den utanför Gotland, och via mindre båtar (barkasser) transportera passagerare in till Visby. Detta är en riskabel manöver där möjligheten att lyckas i stor ut- sträckning beror på rådande väderförhållanden. Under perioden 2000-2005 lade 31 % av kryssningsfartygen som besökte Visby sig på redden utanför staden. Under perioden 2006-2012 hade andelen vuxit till 47 %.²²

Figur 15: Andel fartyg på redden utanför Visby, 2000-2005 och 2006-2012



Källa: Skeppsmäklare Carl E. Ekman, bearbetning Sweco

²² Data från Skeppsmäklare Carl E. Ekman, bearbetning Sweco

Att Visby i nuläget saknar en kryssningskaj gör att väderförhållandena blir en nyckelfaktor för hur många kryssningspassagerare som faktiskt besöker Gotland. Bland de rederier Sweco pratat med uppskattas att cirka 60 % - 70 % av passagerarna går i land då fartygen lägger sig på redde utanför en destination. Om fartygen istället kan lägga sig vid hamn är andelen 90 % - 100 %.

Vid dåligt väder ökar dessutom risken att fartygen helt passerar Gotland då de inte kan lägga sig på redde utanför Visby. Under perioden 2009-2012 har 12 % av förväntat antal anlop till Visby tvingats avbokats på grund av dåliga väderförhållanden.²³ Detta har inneburit att antalet besökare under perioden minskat med omkring 34 000 passagerare, något som vid antagandet om att 70 % av passagerarna landstiger Visby och att varje passagerare konsumerar 350 kronor²⁴ inneburit ett bortfall på intäktsidan för bland annat handeln och restaurangnäringen med omkring 8.5 miljoner kronor. Uteblivna planerade stopp medför också att rederierna drar sig för att fortsättningsvis ha med destinationen i rutten. På samma sätt skapar osäkerheten om det går att angöra Visby, från gång till annan, tvivel bland potentiella nya rederier att ha med Gotland i ruttplaneringen.

3.4 Gotlands strategiska läge – summerande punkter

Ovanstående avsnitt har översiktligt belyst de möjligheter och utmaningar som kryssningstrafik på Gotland står inför. Sammanfattningsvis kan konstateras att:

- Gotland har ett ytterst konkurrenskraftigt läge mellan de större hamnarna i Östersjön. Samtliga kryssningsfartyg som rör sig i nord-sydlig riktning passerar Gotland.
- God tillgänglighet mellan hamn och stad gör Visby väl lämpad som kryssningsdestination.
- Trots ett strategiskt läge hänger inte Gotland längre med kryssningsutvecklingen i Östersjön. Avsaknad av kajplats i Visby för de större fartyg som under 2000-talet börjat trafikera Östersjön har gjort Gotland mindre attraktivt för flera rederier.

²³ Ibid.

²⁴ Gilbertsson, K., (2008), Kryssningstrafiken på Gotland, Turistekonomisk analys, Turismens utredningsinstitut

4 REDERIETS SYN PÅ GOTLAND OCH BEHOVET AV EN KRYSSNINGSKAJ

Ett tydligt resultat från intervjuerna med rederierna är att Visby är ett intressant resmål och ett bra komplement till de större destinationerna runt Östersjön. Visby har tillräckligt mycket av trivsamma miljöer, intressanta sevärdheter och trevliga aktiviteter för att passa in i en kryssningsrutt som i övrigt innehåller större städer runt Östersjön. Servicen i hamnen upplevs som god med trevligt bemötande och bra information samt guider på plats. Det är också lätt att ta sig från hamnen in till staden, vilket är en betydelsefull faktor vid valet av resmål. De organisationer som arrangerar/paketerar aktiviteter på land uppfattas som professionella och samarbetet mellan rederierna och dessa arrangörer fungerar bra.

Rederierna framhåller att Visby har ett bra läge i Östersjön. Tidsmässigt passar det bra att anlöpa Visby hamn efter exempelvis ett stopp i Tallinn på väg till Stockholm eller från Köpenhamn upp till Stockholm. Normalt sett planerar man en rutt så att fartyget lämnar en hamn på kvällen runt middagstid för att anlöpa en annan hamn på morgonen dagen efter och ur denna aspekt har Visby ett mycket gynnsamt läge.

Rederier som lägger till i Visby

De två nordiska rederier som har intervjuats, Viking Line och Birka Cruises, har kryssningsfartyg som i dagsläget lägger till vid kaj i Visby. De menar att Visbys attraktivitet visas tydligt genom att stora fartyg hittar dit och väljer att ligga på redde utanför. Trots brister i infrastrukturen väljer rederierna således ändå att stanna till i Visby. Att ligga på redd är i och för sig inte så ovanligt men de intervjuade svenska rederierna understryker det utsatta läget utanför Visby med stor risk för stark vind och hög sjö, vilket ibland försvårar eller omöjliggör transport in till land. Både Viking Line och Birka Cruises gör bedömningen att en kryssningskaj definitivt skulle få fler fartyg att stanna till i Visby jämfört med idag. En

eventuell kryssningskaj har däremot endast en mycket begränsad påverkan på antalet anlöp från Viking Line och Birka Cruises framöver.

Rederier som minskat antal anlöp

De två utländska rederier som har intervjuats²⁵ och som har erfarenhet av att anlöpna Visby anger att avsaknaden av en kryssningskaj har varit en avgörande faktor till varför de helt eller delvis har dragit ner på antalet anlöp de senaste säsongerna. Rederierna uppger att de alltför många gånger varit tvungna att ställa in det planerade stoppet i Visby på grund av dåligt väder. Ett rederi uppskattar att andelen inställda anlöp uppgår till 30 till 50 procent. Man har inte råd att ta denna risk och uppger att detta är förklaringen till att man inte stannar i Visby längre eller att man kraftigt har dragit ner på antalet anlöp.

Ett av dessa rederier har USA som huvudsaklig marknad och det andra har Tyskland som huvudmarknad. Båda uppger att Visby är ett attraktivt resmål för deras passagerare och om kryssningskajen byggs i ett tillräckligt skyddat läge, kommer de definitivt att planera in denna destination i sina framtida kryssningsrutter. De uppskattar att antalet anlöp till en början skulle kunna uppgå till 10 per säsong med cirka 1 500-2 000 passagerare per fartyg. Ett av rederierna framhåller att antalet anlöp med åren sannolikt kommer att stiga till fler än 10 per säsong.

Rederierna ser ljusst på framtiden i Östersjön

Intäkterna på kryssningar i Östersjön är höga jämfört med andra kryssningshav som exempelvis Karribien och Medelhavet. En siffra som anges är att intäkterna är 20-25 % högre per passagerare i Östersjön än i Karribien. Denna siffra är en uppskattning men samtliga utländska rederier som har intervjuats uppger att Östersjökryssningar ger högre intäkter per passagerare jämfört med kryssningar i Karribien och Medelhavet. Detta förklaras av att både Karribien och Medelhavet, framför allt Karribien, är mer mogna marknader. Kryssningsmarknaden i Östersjön är däremot relativt ny, vilket innebär något lägre konkurrens med något lägre prispress. S.t Petersburg är enligt uppgift den destination som ger mest kryssningsintäkter i världen på grund av antalet attraktiva sevärdheter på destinationen. S.t Petersburg och Baltikum upplevs som mycket exotiskt, vilket lockar resenärer till Östersjön och möjligheten att besöka flera huvudstäder på en och samma resa attraherar resenärerna.

²⁵ Aida och Prestige

Samtliga rederier som har intervjuats bedömer att kryssningstrafiken kommer att fortsätta att öka i Östersjön. De höga intäkterna i kombination med att Östersjön är en mer politiskt och säkerhetsmässigt stabil region jämfört med vissa delar av Medelhavet talar för en fortsatt uppgång. Stora rederier som Royal Caribbean och Norwegian Cruise Lines fortsätter att investera i nya och större kryssningsfartyg. Efter cirka tio år fasas kryssningsfartyg ut från Karribien och används för kryssningar i bl.a. Medelhavet och Östersjön, vilket talar för god kapacitet att öka antalet fartyg och antalet anlöp framöver. Östersjökryssningar konkurrerar i huvudsak på samma marknad som kryssningar i Nordsjön med stopp längs Hollands, Belgiens, Frankrike och Englands kuster. Östersjön bedöms dock som en betydligt starkare marknad framför allt på grund av möjligheten att besöka S:t Petersburg, Tallinn och Riga och även de nordiska huvudstäderna. Ett mycket stort rederi ingår i intervjuundersökningen - Norwegian Cruise Line. Detta rederi har i dagsläget en kryssningsrutt i Östersjön och i denna rutt ingår inte Visby.²⁶ Man har haft samma kryssningsutbud i 5-6 år. Den enda förändringen som skett är att man numer utgår från Köpenhamn i stället för Dover. Bedömningen från rederiet är att så länge man endast har ett fartyg i Östersjön kommer man inte att ändra denna rutt. Rederiet vänder sig till en bred marknad. Man har i huvudsak samma resmål år från år och väljer destinationer som är relativt välkända från början. Att sälja in nya koncept kräver stora marknadsföringsinsatser och en framförhållning om minst två år. Säsongerna för åren 2015 och 2016 är redan beslutade. Vad som kan tala för att rederiet expanderar med andra destinationer framöver är att man väljer att sätta in ett fartyg till i Östersjön. Rederiet bygger för närvarande ut sin kapacitet och eftersom intäkterna per passagerare i Östersjön är hög är det möjligt att man framöver vill pröva nya alternativ. Rederiet framhåller dock att på den marknad som man är verksam, tillsammans med andra stora rederier som Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises och Royal Caribbean, sker nästan inga förändringar år från år.

De stora investeringar i marknadsföring som krävs för att etablera nya rutter avhåller dem vanligtvis från att pröva nya alternativ. Intervjupersonen framhåller dock att Visby med stor sannolikhet är ett intressant resmål för andra rederier, som exempelvis Holland American och Princess Cruises, med en mer exklusiv och köpstark målgrupp. Östersjökryssningar lockar personer som är intresserade av historia och kultur där medelåldern traditionellt varit 55 plus, men bedöms framöver bli något yngre. Samtliga rederier framhåller att detta är Östersjöns nuvarande huvudmålgrupp och att det inte kommer att förändras nämnvärt framöver.

²⁶ En 8 dagars kryssning som utgår från Köpenhamn och gör stopp i Travemunde, S:t Petersburg, Tallinn, Helsingfors och Stockholm.

Alla intervjuade rederier framhåller således att Visby är en attraktiv destination med ett bra läge för anlop av kryssningsfartyg i Östersjön. De rederier i intervjuundersökningen som har erfarenhet av att besöka Visby är eniga om att en kryssningskaj definitivt kommer att öka antalet anlop i hamnen.

De två rederier som har varit tvungna att låta fartyg ligga på redd utanför hamnen menar att detta har varit den avgörande faktorn till varför de har dragit ner på kryssningstrafiken till Visby. Riskerna med att investera i en kryssningskaj bedöms som små. Ett par intervjuade framhåller dock att läget på kajen är viktig – den måste ligga skyddad från väder och vind.

Det rederi som inte tidigare besökt Visby menar att det också i framtiden ser utmaningar med att sälja in mindre destinationer. Samtidigt anser de att en ökad trafik i Östersjön tillsammans med en stärkt profilering av Gotland som kryssningsdestination, talar för att en kryssningskaj i Visby är en god investering.

4.1 Rederiernas syn på Gotland och en kryssningskaj – summerande punkter

Utifrån rederiernas syn på Gotland kan det sammanfattningsvis konstateras:

- Rederier som idag anlöper Visby med fartyg som ligger vid nuvarande kaj inte i någon större omfattning kommer att öka antalet stopp i Visby.
- Rederier med fartyg som ligger på redden utanför hamnen, som tidigare har besökt hamnen men som har dragit ner på antalet besök, kommer att öka antalet stopp.
- Visby anses ha ett bra geografiskt läge som kryssningsdestination och Gotland är ett bra komplement till fartygens besök i huvudstäder/större städer runt Östersjön.

5 HUR TÄNKER AKTÖRER PÅ GOTLAND KRING EN KRYSSNINGSKAJ

I studien "Att angöra en kaj eller passera en ö" har också ett flertal aktörer med intressen i den gotländska kryssningsturismen intervjuats. Sweco har talat med företrädare för hamnen i Visby, skeppsmäklare och därtill knutna organisationer, företrädare för besöksnäringen på Gotland samt företrädare för handeln i Visby. Samtliga dessa aktörer delar rederiernas syn att en kryssningskaj i Visby är den största enskilda faktor som framöver påverkar kryssningsfartygen beslut om att angöra eller passera Gotland.

Långa ledtider i kryssningsbranschen kräver snart beslut om kryssningskaj

De intervjuade är dock bekymrade över att diskussionen kring att bygga en kaj drar ut på tiden. Respondenterna reflekterar över att det för kryssningsbranschen inte räcker med att det plötsligt finns en kaj i Visby. Rederierna lägger sina rutter upp till två år i förväg och kryssningsbranschen uppfattas som en relativt konservativ bransch. Därför anser de intervjuade att det behövs beslut om att investera i en kaj snarast, så att rederierna har vetskap om investeringen i en ny kaj, när rutterna från år 2016 och framåt planläggs.

Respondenterna betonar det konkurrenskraftiga i ett internationellt perspektiv med att bedriva verksamhet kopplat mot besöksnäring i en så politisk stabil och säker makroregion som Östersjön utgör. De intervjuade menar vidare att det Gotland har att erbjuda - i form av ett säreget landskap, rikt kulturarv och fascinerande historia - gör ön till en spännande och annorlunda del av kryssningspassagerarens resa. Därigenom anser de personer som intervjuats att Gotland blir ett intressant alternativ för rederierna, att ta med i sina rutter.

Behovet av en stark kryssningsstrategi

Samtidigt som de tillfrågade aktörerna understryker betydelsen av en kryssningskaj på Gotland finns det bland aktörerna också en insikt i att en ny kaj måste kompletteras med en utvecklad besöksnäring, restaurang och handel för att kunna möta en växande kryssningsturism. Bland de intervjuade understryks betydelsen av ett stärkt mottagande av kryssningsturister. Visby måste kunna presentera ett rappt, modernt mottagande som signalerar vakenhet och modernitet. Det får inte råda någon tvekan om att butikerna har öppet när kryssningsfartygen anlöper, konstaterar några av respondenterna.

De intervjuade menar att Gotland och Visby aldrig kommer vara ett huvudmål för rederierna men däremot ett kostnadseffektivt delmål vilket gör att kvaliteten på vad ön har att erbjuda är viktigt. Gotland måste kunna visa upp att ön är en exportmogen destination. Kvaliteteten menar, några av respondenterna måste synas redan i marknadsföringen av ön. Någon pekar på betydelsen av att ur ett turistiskt perspektiv, paketera hela Gotland på ett bättre sätt. Vissa aktörer menar att ifall man bygger en kaj måste man göra det ordentligt. Flera kryssningsfartyg måste kunna ligga inne i Visby samtidigt. Å andra sidan pekar någon av de intervjuade, att det finns en risk med alltför många passagerare som besöker Gotland på en och samma gång. Det gäller att hitta balans mellan att kunna erbjuda en exklusiv litenhet och ambitionen med att ta emot många passagerare samtidigt.

En utmaning som respondenterna pekar på är att kryssningsfartygen ligger allt kortare tider i hamn. Tidigare låg fartygen inne 8-10 timmar, framöver kommer tiden bli betydligt kortare. Kortare tid försvårar möjligheten att göra bra arrangemang och bra destinationspaket. Mot bakgrund av bland annat de korta hamntiderna bedömer de intervjuade att många av de kryssningspassagerare som idag kommer till Gotland inte åker på rundturer, utan istället själva går omkring i Visby. Handeln, är därför enligt de tillfrågade, den bransch som förväntas öka mest omsättningsmässigt då antalet kryssningsbesökare ökar.

Enligt flera av de intervjuade finns det utvecklingspotential i hur aktörer på Gotland kan bemöta ett ökat antal kryssningsturister. Inte minst anser respondenterna att det behövs en stärkt samverkan för att möta en utvecklad kryssningstrafik mot Visby. En tanke som finns är att utveckla en "Gotland Cruising Bureau" som säkerställer kvaliteteten i reklam, kontakter med externa parter m.m. Men innan en sådan organisation kan sjösättas krävs beslut om att kajen kommer att byggas. Ett beslut om byggstart av kryssningskajen behövs också för att nödvändiga

utbildningar ska kunna genomföras. Idéer finns bland respondenterna att få tillstånd en universitetsutbildning på området, som kopplar an till den utbildning som idag finns på gymnasiet.

Vissa av de intervjuade pekar dock på vikten av att påbörja ett strategiskt arbete redan innan ett eventuellt beslut om en kaj är taget. Det är viktigt dessa att Gotland som destination kan presentera vad man vill och kan erbjuda på mässor och internationella möten. Avgörande för att lyckas, är att destinationen har en kryssningsstrategi som är gemensam för aktörerna på Gotland och att strategin kontinuerligt kommuniceras internationellt.

Användningsområden för en kaj utöver kryssningar

De intervjuade på Gotland pekar på vikten av att se kryssningskajen som en del av transportsystemet och samhällsbyggandet i Visby. Några av de intervjuade understryker också de möjligheter som Visby hamn, totalt sett, får med en ny kryssningskaj. En ny kaj för kryssningstrafiken lösgör ytor inne i hamnen vilket underlättar hanteringen av att kunna ta emot fler fartyg. Bostäder och eventlokaler i direkt anslutning till kryssningskajen nämns bland de intervjuade som exempel på hur ett kajområde skulle kunna användas utöver själva kajfunktionen. Kajen blir då ett viktigt inslag i stadsbyggnaden i Visby. Respondenterna pekar på behovet av att till kryssningskajen koppla promenadstråk, mini-tåg och andra kollektiva transporter av passagerare till de centrala delarna av Visby. Närheten mellan hamnen i Visby där en kaj lokaliseras och stadskärnan i Visby är en konkurrensfaktor som bör beaktas, menar flera intervjuade. Det är också av betydelse att vid kryssningskajen tillhandahålla lokaler som besättningen på fartygen kan använda. Lokaler med tillgång till internet är enligt de intervjuade mycket efterfrågat bland personalen ombord på fartygen.

Finansieringen styr möjligheten att bygga en kryssningskaj

De intervjuade ger en helt igenom samstämmig bild att det enda som saknas för att förverkliga en kryssningskaj i Visby är finansiering. På Gotland finns enligt respondenterna inga motverkande krafter för en kaj. Däremot finns andra projekt som t e x idrottshallar som konkurrerar om den offentliga finansieringen. En investering i en kryssningskaj i Visby välkomnas också bland de rederier och branschorganisationer respektive experter Sweco intervjuat.

För att möjliggöra finansieringen av en kaj och manifestera betydelsen av en kaj finns ett initiativ från privata aktörer som har en målsättning att själva delfinansi-

era kryssningskajen. Detta kräver dock finansiering även av offentliga medel eller annan motpart. Modellen siktar på att näringslivet bidrar med 25 % av kostnaden för kryssningskajen som i modellen beräknas uppgå till omkring 200 miljoner kronor. Bland de aktörer som föreslår en sådan lösning menar att kajen är den svänghjulseffekt Gotland behöver för en utveckling som leder mot vision och mål vilket innebär förbättrade förutsättningar för den enskilda näringen. Modellen bygger på att den delfinansiering som näringslivet bidrar med baseras på 500 andelar á 100 000 kronor. Näringslivet bidrar på så sätt med 50 miljoner kronor till kryssningskajen.

Enligt modellen antas att återbetalningen till de privata investerarna sker efter 10 år när svänghjulseffekten bedöms fått fullt genomslag. 25 % av hamnavgifterna betalas varje år ut till samtliga andelar. Att noteras bör att det i nuläget inte finns några belägg för de 25 % av hamnavgifterna som diskuteras, eller hur en sådan lösning i praktiken är tänkt att genomföras. Den modell som presenteras är därför inte definitiv utan kommer sannolikt att fortsatt behöva utvecklas om det blir aktuellt. Däremot bör modellen ses som ett kraftigt positivt inspel till debatten om en kryssningskaj från privata aktörer på Gotland.

5.1 Aktörer på Gotland kring en kryssningskaj – summerande punkter

Ovanstående avsnitt presenterar vad aktörer på Gotland tänker kring en kryssningskaj. Deras syn kan sammanfattas med:

- En kryssningskaj är den största enskilda faktor som framöver påverkar kryssningsfartygens beslut om att angöra eller passera Gotland.
- I kryssningsbranschen är ledtiderna relativt långa. Därför viktigt att ett beslut om en kryssningskaj prioriteras. Aktörer på Gotland behöver snarast kunna marknadsföra destinationen mot rederierna utifrån de möjligheter en kaj skapar.
- En kryssningskaj löser inte allt. Finns ett behov av en stärkt och gemensam strategi för kryssningsturismen på Gotland.
- Infrastrukturen kring en kryssningskaj viktig. Kajen ger möjlighet till nya perspektiv för stadsbyggnaden i Visby.
- Finansieringsfrågan i nuläget det enda som hindrar förverkligandet av en kryssningskaj byggs.

6 INTÄKTER FÖR GOTLAND AV EN KAJ FÖR KRYSSNINGSFARTYGG

Mellan 2000-2012 anlöpte 1 187 kryssningsfartyg Visby. Under antagande om 860 passagerare i snitt²⁷ innebär det att kryssningsfartygen har genererat konsumtion på Gotland för omkring 295 miljoner kronor, ifall 360 kronor per passagerare används som riktmärke och antagandet om att 80 procent av kryssningspassagerarna går i land. Till detta kommer intäkter från hamnavgifter som totalt under perioden beräknas ha uppgått till omkring 55 miljoner kronor²⁸ och från besättningens konsumtion på närmare 25 miljoner kronor.

Antalet årsarbetande inom turist- och besöksnäringen på Gotland uppgår enligt TEM 2011 till 1 350 heltidstjänster. Omsättningen i de branscher²⁹ som inkluderas av turist- och besöksnäringen på Gotland uppgår 2011 enligt samma undersökning till 1.4 miljarder kronor. Kryssningsomsättningens andel av den totala omsättningen inom turist- och besöksnäringen uppgick enligt undersökningen år 2005 till 5 %, men har t o m år 2011 minskat till drygt 1 %. Allt större fartyg i Östersjön kombinerat med svårigheten för dessa att angöra Visby slår således igenom i kryssningsturismens bidrag till den totala omsättningen inom turist- och besöksnäringen.

Antalet anlöp till Visby nådde under perioden 2000-2012 sin topp år 2005 med 150 anlöp vilket motsvarade 6 % av antalet anlöp i Östersjön. År 2012 är antalet anlöp till Visby hamn nere i 62 stycken, motsvarande 2 %, av det totala antalet anlöp i Östersjön. Ifall Gotland kunnat uppvisat samma tillväxttakt avseende antal anlöp under perioden 2005-2012 som generellt för Östersjön skulle antalet anlöp till Visby år 2012 legat på 169 anlöp istället för 62. Beräknat på ett passagerarsnitt som motsvarar 860 resenärer³⁰ och en konsumtionsbenägenhet

²⁷ Fartygets storlek påverkar hamnavgiften. De största fartygen genererar 120 000 kronor i hamnavgift. Beroende på att de kryssningsfartyg som idag anlöper Visby hamn är förhållandevis små har i intäkten 55 miljoner kronor, 2012 års hamntäkter på i genomsnitt 45 000 kronor per fartyg används (Visby hamn).

²⁹ Hotell, Stugby/Stuga/Camping, Fri camping/Vandrarhem/Grupplagi, Kryssningspassagerare, Gästhamn, Flygresenärer, Övrigt.

³⁰ För att förenkla jämförelsen har det antagits att 100 procent av passagerarna landstiger vid såväl 64- som 169 anlöp.

på 360 kronor innebär det en förlust i uteblivna intäkter på uppskattningsvis 46 miljoner kronor inkluderande intäkter från såväl passagerare som besättning.

När intäkterna från en ny kryssningskaj ska beräknas måste även tas i beaktande att passagerarsnittet kommer öka eftersom Visby klarar ta emot större fartyg. För Gotland innebär det vidare att mellan 90-100 procent av passagerarna kan antas gå i land, istället för 60-70 procent idag, då många fartyg ligger på redde. Också hamntäkterna antas kunna öka i relation med fartygens storlek, till omkring 120 000 kronor per fartyg.³¹

Tabell 5 illustrerar ett antal scenarior kring vad en ny kaj innebär för intäkterna på Gotland utifrån ett antagande om 1 700 passagerare³² och olika nivåer på konsumtionsbenägenheten.

Tabell 4: Intäkter (SEK) från ett ökat antal anlöp vid olika konsumtionsbenägenhet bland passagerarna

Konsumtionsbenägenhet	62 anlöp	120 anlöp	150 anlöp	200 anlöp
260	27 milj.	53 milj.	66 milj.	88 milj.
360	38 milj.	73 milj.	92 milj.	122 milj.
465	49 milj.	95 milj.	119 milj.	158 milj.

Källa: Sweco

Bland aktörer Sweco intervjuat anses en ny kryssningskaj kunna generera omkring 150 anlöp till Visby. Målsättningen med en kryssningskaj innebär således att Gotland tar sikte på den tidigare toppnoteringen från år 2005, som visade upp just 150 anlöp. Utifrån intervjuerna sätts därför 150 anlöp som det centrala antagandet, även om det faktiska antalet anlöp med en kryssningskaj både kan bli något högre alternativt något lägre.

Beroende på vilka antaganden kring konsumtionsbenägenhet som görs, skulle den årliga intäkten för handel, restaurang m.m. på Gotland, med en kryssningskaj uppgå till mellan 66 miljoner och 119 miljoner kronor. Att jämföras med den summa på mellan 11 miljoner och 16 miljoner kronor som kryssningstrafiken idag antas generera.³³

Med en kaj förväntas också hamntäkterna öka från omkring 2.5 miljoner till 18 miljoner kronor per år, utifrån antagandet om höjda hamntäkter från cirka

³¹ Uppskattningar gjorda av Visby hamn

³² Uppskattningar gjorda av Visby hamn

³³ Dagens nivå baseras på antaganden om en konsumtionsnivå på mellan 260 kronor och 465 kronor, ett passagerarsnitt på 860 personer varav 80 % av passagerarna kliver i land och att 64 fartyg anlöper Visby.

45 000 kronor per fartyg till 120 000 kronor per fartyg. Tillkommer gör också intäkter från besättningarnas ökade konsumtion. Från dagens nivåer på mellan 900 000- 1.5 miljoner kronor, till nivåer på mellan 4 miljoner- 7.5 miljoner kronor.

6.1 Intäkter för Gotland – summerande punkter

Ovanstående avsnitt presenterar utifrån ett antal scenarion förväntade intäkter för handel, restaurang, besöksnäring från ett ökat antal kryssningar till Visby. Avsnittet kan övergripande sammanfattas med:

- En kryssningskaj bedöms öka antalet anlöp till omkring 150 kryssningsfartyg per år.
- Andelen kryssningspassagerare bland de fartyg som går till Visby kan antas öka med omkring 30 procent när fartygen inte längre behöver ligga på red- den.
- En kryssningskaj som klarar de stora kryssningsfartyg som idag seglar i Östersjön bedöms i snitt per fartyg, öka antalet passagerare i Visby från 860 till 1 700 resenärer.
- En grov uppskattning på de intäkter som en kryssningskaj i Visby kan gene- rera till handel, restaurang, besöksarrangemang m.m., bedöms till omkring 90-130 miljoner kronor per år.

7 BENCHMARK TALLINN

Tallinns hamn har ett utmärkt strategiskt läge vid Östersjöns viktigaste kryssningsrutter. Hamnen ligger bara en natts resa från både Stockholm och St. Petersburg. Tallinn gynnas som destination av St. Petersburg, som är en ny och för närvarande den mest attraktiva destinationen i Östersjön. Den medeltida stadskärnan på gångavstånd från hamnen är den huvudsakliga attraktionen för kryssningsfartygens vanligen dagslånga besök (klockan 9–klockan 17).³⁴

Tallinns hamn har för närvarande sex kryssningskajer med kapacitet att ta emot fartyg på upp till 320 meters längd. Kajerna (se kartan nedan) är lokaliserade i ett särskilt avskilt område för kryssningsfartyg, som innehåller diverse turistservice (souvenir affärer, taxi och coach service, lokala resebyråer etc.). Hamnen har hyrt ut detta område till en operatör, men har fortsatt kontroll över området och tillsyn över de företag som erbjuder sin service inom området, för att säkra serviceutbudets kvalitet och standard, samt säkerheten i området.

Figur 16: Tallinns hamn



Not: Panorama över Tallinns hamn. Kryssningsfartyg kan angöra kajerna 1, 14-17 samt 24. Kaj 25 beräknas stå färdig år 2014.
Referens: Tallinns hamn

³⁴ Aktörer som intervjuats i Tallinn är företrädare för hamnen, turiststyrelsen, Rese och turistföreningen, samt researrangörer.

För att kunna ta emot det ökande antalet kryssningsturister (f n cirka 480 000 per år) har hamnen påbörjat utbyggnad med ytterligare en kryssningspir i anslutning till den s.k. Gamla Hamnen³⁵. Den omfattar en investering på cirka 10 miljoner Euro och kommer att öka hamnens kapacitet till totalt sju kryssningskajer och fyra samtidigt angjorda skepp längre än 250 meter. Enligt planerna kommer den nya kryssningspiren att vara färdigställda till säsongen 2014. Den nya piren kommer att klara skepp upp till 340 meters längd, 42 meters bredd och 9 meters djupgående. Pirens två nya kajplatser kommer att ha som huvudändamål att serva kryssningsfartyg, men de kommer också att kunna användas av privata (lyx-) jakter eller passagerartrafik. Byggandet av den nya kryssningspiren ingår i en större utvecklingsplan för hela den gamla hamnen, med syfte att koppla stadskärnan närmare hamnen och vattnet.

Kryssningstrafiken mot Tallinn har ökat avsevärt under de senaste tio åren – från 175 besök år 2001 till 331 år 2013 – där antalet besökande passagerare ökat med 14 % sedan år 2006. Idag besöks Tallinn av 450 000 besökare per år. År 2012 slogs ett nytt dagsrekord med 6 samtidigt besökande fartyg med totalt 10 169 passagerare och besättningsmedlemmar. Bland de mest frekventa kryssningsoperatörerna märks bl. a Aida Cruises, MSC, Royal Caribbean, Costa Croicere, Norwegian Cruise Line och Princess Cruises.

Majoriteten av kryssningspassagerarna år 2013 kom från Storbritannien (59 %), Tyskland (15 %), USA (12 %) och Kanada (3 %), vilket ger en bra bild av den rådande marknaden. Passagerarnas medelålder var år 2012 61 år och 54 % av alla passagerare var 65 eller äldre. I genomsnitt bedöms hälften av alla passagerare gå i land och av de som svarade på den passagerarundersökning som genomfördes i Tallinn år 2012 gick 97 % i land.

Kryssningsbesökarens konsumtion i Tallinn

Enligt den ovan nämnda undersökningen spenderar en kryssningsturist i Tallinn cirka 57 Euro per dag (motsvarande c:a 500 SEK, med rådande valutakurs september 2013), vilket motsvarar en sammanlagd turisminkomst för staden på 51 miljoner Euro per år (c:a 445 miljoner SEK). Kryssningsbesökarens utgifter fördelade sig enligt undersökningen huvudsakligen på;³⁶

- Rundturer och guidning (26.71 Euro)

³⁵ Tallinns hamn har ytterligare ett antal hamnar i anslutning till Tallinn.

³⁶ Genomsnittet för kryssningsbesökare i Europa är 53,13 Euro. Undersökningen, som genomfördes i juni-september 2012 bland kryssningspassagerare och besättningar i Tallinns hamn. Siffrorna är hämtade och verifierade av två oberoende källor, EAS och Tallinns Hamn.

- Lokalt hantverk och souvenirer (11.59 Euro)
- Kläder (5.83 Euro)
- Mat och dryck (4.81 Euro)

Den bedömda sysselsättningseffekten uppgår till 365 årsarbeten. Den största, direkta *ekonomiska effekten* uppstår inom handels- och transportsektorerna men mer indirekta effekter uppstår även i flera andra sektorer, som tillverkning, bank och finans etc.

Även om man inte kan dra alltför långtgående slutsatser av den gjorda undersökningen från 2012 och de intervjuades kompletterande information, så torde ändå siffrorna ha en generell tillämpning på kryssningsturisters köpmönster. Det bör dock påpekas att varje kryssningsdestination är unik avseende det utbud som erbjuds och vad som lockar den tillfällige besökaren.

Varför välja Tallinn?

Förutom utvecklingen av hamnens infrastruktur så har Tallinns Hamn sedan år 1999 varit aktivt involverad i utvecklingen av kryssningsturismen och olika marknadsföringsinsatser. Hamnen har t ex deltagit i större internationella kryssningsmässor i Hamburg och Miami och hamnen arbetar dessutom i nära samarbete med Enterprise Estonia, Tallinns stads näringslivsavdelning och Estonian Travel and Tourism Association för att utveckla destinationen.

Genomförda intervjuer med ovanstående organisationer m fl. aktörer ger en bra bild av utvecklingen och dagsläget inom kryssningsturismen i Tallinn. Det bör redan i detta sammanhang noteras att samtliga intervjuade understryker att Tallinn inte betraktar sig som en oberoende kryssningsdestination utan som en del av kryssningsdestinationen Östersjön.

På grund av den relativt instabila politiska situationen i Medelhavsområdet har Östersjöregionen blivit en alltmer attraktiv kryssningsdestination, vilket också har avspeglat sig i utvecklingen av kryssningsturismen i Tallinn och Estland. Som en relativt ny och "oupptäckt" kryssningsregion, innehåller regionen dessutom destinationer som har varit helt avstängda i årtionden – St. Petersburg i Ryssland. Därtill ska läggas att den ekonomiska krisen har bidragit till att kryssningsoperatörerna letar efter mer prisvärda rutter och destinationer. Hamnar och städer i regionen har samtidigt blivit allt mer medvetna om turismens betydelse för den lokala ekonomin, liksom betydelsen av att utveckla såväl sin infrastruktur som sin kompetens för att kunna vara konkurrenskraftiga.

De viktigaste skälen för den positiva utvecklingen av Tallinn som kryssningsdestination är enligt de intervjuade:

- Det strategiska läget i Östersjöregionen (på vägen mot St. Petersburg, "rätt" avstånd från både Stockholm och St. Petersburg),
- Tallinn är en ny och "exotisk destination"
- God kapacitet och lämplig infrastruktur i hamnen
- Närheten och en stor variation i utbudet på land (en kort promenad från Tallinns medeltida stadskärna, bra paketerade rundturer, museer, underhållning etc.)
- Möjligheten att stanna i land en hel dag, vilket ger kryssningsbesökaren utrymme för både organiserad sightseeing och egen tid
- En välutvecklad kunskap och kompetens kring turism och turismutveckling, både i hamnen och i staden, där man dessutom samarbetar intensivt kring marknadsföringen av Tallinn som kryssningsdestination.

Antalet kryssningsbesök i Tallinn har ökat rejält sedan Estland blev medlem i EU (2004). En ny trend kan också skönjas i staden med fler s.k. "turnarounds" (har pågått i cirka två år). Detta bidrar till att öka stadens status som kryssningsdestination. "Turnarounds" ställer särskilda krav på gott samarbete mellan flygplatsen och hamnen och även om det inte handlar om stora mängder besökare totalt så bidrar "turnarounds" till att skapa en vidare, positiv ekonomisk effekt av kryssningstrafiken.

Det verkar också vara så att byggandet av den senaste piren innebar en viktig kapacitetsökning "just in time", som påverkat hamnens attraktivitet, dvs. att detta skedde i direkt anslutning till Estlands medlemskap i EU, något som ytterligare bidrog till framgången.

Under de senaste åren har det skett en liten förändring av *kryssningsbesökarnas profil* – från att ha varit nästan enbart äldre (55+) så börjar allt fler yngre att göra kryssningar – en generation som generellt är mer öppen för nya marknader och mer "äventyrslysten". Medan kryssningsresenären som besöker St. Petersburg eller Köpenhamn i stort sett vet vad som väntar honom/henne så upplever många att Tallinn erbjuder en positiv överraskning, som ofta överträffar besökarens förväntningar. De passagerarundersökningar som genomförs varje år pekar på att en ovanligt hög andel (95 %) av besökarna var nöjda med invånarnas bemötande, servicenivån, sina besök på historiska platser och museer, mottagandeorganisationen och erbjudna rundturer.³⁷

³⁷ Cruise passenger and crew surveys, 2012, Port of Tallinn

Tallinn och Estland betraktar inte kryssningsturisten enbart som en kortvarig (dags-)besökare utan som en värdefull ambassadör för staden och landet – någon som kan sprida ett positivt budskap om Estland och gärna vill komma tillbaka för ett längre besök. Enligt en undersökning som gjordes år 2009 hade många de som gjorde en längre vistelse i Estland gjort sitt resval pga. positiv feedback från vänner som varit på kryssning till Tallinn. Enligt 2012 års passage-rundersökning svarade 22 % av besökarna att de troligen skulle återkomma för en längre vistelse inom tre år.

Tallinns hamn, Enterprise Estonia, Tallinns stad (näringslivsavdelningen) och Estonian Travel and Tourism Association har *ett nära samarbete* för att utveckla Tallinns hamn som kryssningsdestination. De har etablerat ett gemensamt nätverk där de bl. a i form av rundabordsmöten och konferenser utbyter information och planerar för innevarande och kommande kryssningssäsonger med målet att ytterligare förbättra infrastrukturen och servicenivån.

Ösel

Erfarenheterna från kryssningshamnen på Ösel (invigd i maj 2006 och hittills 5–6 kryssningsbesök per år)³⁸ visar att det är betydligt svårare att sälja in en destination som saknar utbud och aktiviteter i hamnområdet eller dess omedelbara närhet. Tiden i land (på Ösel normalt cirka fyra timmar) har visat sig vara för kort – restiden till närmaste stad, Kuressaare, är nästan två timmar och det saknas helt andra attraktioner på vägen dit. Erfarenheterna från Ösel pekar också på betydelsen av ett nära samarbete lokalt för att utveckla destinationen, ett samarbete där olika aktörer gemensamt behöver utveckla såväl attraktioner och aktiviteter som grundläggande infrastruktur för turismen. Även om Tallinns hamn (som också äger hamnen på Ösel) har försökt att använda en "två hamnar till priset av en"-strategi i sina ansträngningar att sälja in Ösel så har man hittills inte lyckats så bra. För närvarande ser det ut som huvuddelen av kryssningsturisterna är orienterade mot kultur och underhållning – något som gör att större städer har en klar fördel som destinationer.

Satsningen på Ösel ingick som en komponent i den regionala utvecklingsplanen för ön, där förbättrade kommunikationer var utgångspunkten. Totalt omfattade satsningen (2006) 100 miljoner estniska kronor (cirka 60 miljoner SEK). För närvarande och mot bakgrund av den låga beläggningen lyfts, precis på samma sätt som när hamnen byggdes, åter i den offentliga debatten frågor kring varför denna investering egentligen gjordes just här. Det hävdas bl. a att det egentligen låg helt andra intressen bakom satsningen, nämligen att få till stånd en lämplig

³⁸ Under år 2012 angjorde 3 kryssningsfartyg hamnen på Ösel.

utskeppningshamn för träråvara mm. från Ösels norra kust med stöd av EU-medel. Hamnen ligger nämligen i ett miljömässigt känsligt område, där en konventionell utskeppningshamn troligen inte fått erforderliga miljötillstånd. Dessa misstankar har stärkts när enskilda affärsintressen inom skogsnäringen nu vill förändra tillstånden för hamnen för att medge just sådan användning.

Kryssningsturismen utvecklas snabbt, vilket de destinationer som planerar för en utveckling av detta besökssegment måste ta hänsyn till. De intervjuade i Tallinn understryker att för att vara attraktiv och lyckosam måste en destination ha beslutsprocesser som är både flexibla och snabba. Medan man för några år sedan kunde klara sig med planer som gjordes ur ett treårsperspektiv så krävs idag ett 1–2 årigt perspektiv. Både hamnen och andra inblandade aktörer (staden, turistbyråer etc.) behöver alltså vara mer flexibla och snabbt ha möjlighet att erbjuda nya paket och tjänster för att möta nya efterfrågemönster och bibehålla sin konkurrenskraft. Lägg därtill att förutsättningarna snabbt kan förändras genom nationella bestämmelser eller EU-regler, som direkt eller indirekt påverkar kryssningsturismen och prisbilden. De nya miljöavgifter som kommer att införas för fartygstrafik i Östersjön fr. o m år 2015 (svaveldirektivet) kommer med stor sannolikhet att påverka kryssningstrafiken och dess utveckling både i Östersjöregionen som helhet och i Tallinn som destination.

8 BETYDELSEN AV EN KRYSSNINGSKAJ – SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Antal passagerare och anlop till hamnar i Östersjön har uppvisat stark tillväxt under 2000-talet. Bedömningen från aktörer i branschen är att tillväxten kommer vara fortsatt god, om än på något lägre nivåer.

Ett fortsatt intresse för Östersjön beror sannolikt hur väl de största kryssningshamnarna fortsätter att betraktas som attraktiva i ett internationellt perspektiv. De är genom intresset för de stora städerna som besökare lockas att kryssa i Östersjön.

Gotland har utifrån de stora städerna som motorer en fantastisk möjlighet som kryssningsdestination. Ön ligger centralt i regionen och rutterna mellan de stora hamnstäderna passerar Gotland hundratals gånger varje säsong. Gotland kan också med sitt delvis skilda utbud av sevärdheter och miljöer hävda sig väl som ett positivt komplement i en kryssningsupplevelse, som i övrigt baseras på besök i Östersjöns större städer.

Trots Gotlands position, mitt i kryssningsstråken, har intresset för destinationen minskat under senare delen av 2000-talet. Orsaken är att kryssningsfartygen blivit större och Visby saknar möjlighet för dessa att angöra hamnen. Alternativet att lägga sig på redde utanför staden upplevs av rederierna som osäkert. Väder och vind har dessutom vid upprepade tillfällen hindrat passagerare, att via småbåtar från fartygen ta sig i land i Visby. Osäkerheten i att kunna landstiga Gotland har fått rederierna att välja bort destinationen från sina rutter.

Rederier och aktörer inom kryssningsbranschen, understryker ett behov av en kryssningskaj, för att Gotland ska anses stabil som destination. Rederier med fartyg som idag ligger på redde utanför hamnen och dem som tidigare besökt hamnen men som har dragit ner på antalet besök, bedömer att antalet stopp skulle öka om det fanns en kryssningskaj.

En kryssningskaj kommer inte att lösa allt vad det avser att stärka Gotland som en attraktiv kryssningsdestination. Viktigt är också en välfungerande samverkan mellan organisationer på Gotland som kommunicerar en stark och gemensam kryssningsstrategi. Kryssningskajen bör däremot ses som den enskilt viktigaste faktorn som påverkar rederiernas framtida beslut om att angöra eller passera Visby. För det fortsatta arbetet med att utveckla Gotland som kryssningsdestination är det av betydelse att beslut om en kryssningskaj tas omgående. Då rederierna har långa ledtider, då det gäller beslut om rutter, krävs att marknadsföringen av Gotland med de nya förutsättningar som en kryssningskaj medför, kan påbörjas snarast.

Tallinns hamn är ett gott exempel på vad en offensiv satsning på kryssningsinfrastruktur kan innebära. Exemplet Tallinn visar också att investeringar i kryssningsinfrastruktur bör följas upp med god samverkan mellan aktörer i staden, kring kryssningsstrategiska frågor, samt att en kryssningskaj tydligt bör inkluderas som en del i stadsbyggnadsprocessen.

Det finns all anledning för Gotland att se en kryssningskaj, kompletterat med en strategi för att möta kryssningsbranschen, som en möjlighet att stärka rollen som destination i Östersjön. En ny kaj bedöms inte enbart möjliggöra för kryssningsfartyg att faktiskt angöra Visby – i stället för att passera Gotland. En ny kaj ger också möjlighet att välkomna fler passagerare till ön, då möjligheten finns att ta emot större fartyg.

Att skatta hur många fler fartyg, passagerare och intäkter för handel, restaurang, besöksarrangemang m.m. som en kryssningskaj genererar är vanskligt då det beror av en rad olika faktorer. En bedömning gör dock gällande att en kryssningskaj skulle kunna öka antalet anlöp till omkring 150 stycken per år med ett passagerarsnitt på cirka 1 700 resenärer per fartyg. Intäkter till handel, restaurang, besöksarrangemang etc. skulle utifrån dessa bedömningar generera intäkter på mellan 90 och 130 miljoner kronor per år.

Det faktum att Gotland trots sitt strategiska läge, under de senaste åren minskat i antal anlöp, i ett kryssningshav som i övrigt speglar en stark tillväxt, indikerar ett behov av åtgärder som kan motverka den negativa trenden. Bland de resultat som presenteras i denna studie tyder allt på att en investering i en kryssningskaj är en helt avgörande faktor för hur väl Gotland kan framhävda sig som kryssningsdestination i framtidens Östersjön.

INTERVJUADE AKTÖ- RER – BILAGA 1

AB Carl E Ekman
AIDA
Birka Cruises
Copenhagen Malmö Port
Cruise Baltic
Enterprise Estonia
Estonian Travel and Tourism Association
Estravel Baltcoming
Gotland Excursion
Gotlands Guide- & Kryssningservice
Norwegian Cruise Line
Port of Tallinn
Prestige
Region Gotland
Resia
Turistbyrån Gotland
Viking Line
Visby centrum
Visby hamn