

Veit lite om cruiseturisme

Eivind Brendehaug er forskar ved Vestlandsforskning

"Lokalsamfunn som einsidig satsar på cruiseturisme risikerer å velje vekk ei satsing på landbasert turisme."

Publisert 28.09.2007 - 09:11 Oppdatert 28.09.2007 - 10:05 Nationen

På Vestlandet vil stadig fleire kommunar leggje til rette for å ta del i veksten innan internasjonal cruiseturisme. Både i Sogn og i Hardanger er cruisehamn under utvikling eller planlegging.

Cruise-næringa sitt ønske om fleire hamner er høyrd. I Skjolden i Luster kommune, har både kommunen, fylkeskommunen og ein privat aktør gått saman om ei investering på 40 millionar kroner for å lokke cruiseskipa inn i botn av Sognefjorden. Lengre ut i fjorden er Vik kommune og Sogndal kommune også i gang med å utvikle cruisemottak. Er dette fornuftig bruk av offentlege og private midlar, eller ville investering i landsbasert turisme gitt større lokal verdiskaping? Vi manglar kunnskap for å svare på dette spørsmålet i dag.

Både politikarar og byråkratar viser til at cruiseturistane legg att mykje pengar. Tal om verdiskaping kan i mange høve sporast tilbake til ei undersøking gjort av konsulentfirmaet Horwath Consulting (HC). Dei har rekna seg fram til at den økonomiske betydninga av kvart cruiseanløp for Oslo er kroner 1400 for kvar passasjer. Dette talet kan ikkje overførast direkte til cruisehamner langs Sognefjorden, eller Hardangerfjorden for den saks skuld.

Det er minst to grunnar til dette: For det første er cruisepassasjeren sitt forbruk i Oslo høgare enn i ei bygd på Vestlandet fordi tilbodet er større i Oslo. For det andre er cruiseoperatørane (agentane) sin avanse inkludert i beløpet frå HC. Desse operatørane er ikkje lokalisert i distrikta, men i Oslo og Bergen.

Det er difor behov for analysar som byggjer på lokale føresetnader. Slike finst ikkje som grunnlag for den cruisesatsinga som no planleggast i Sogn. Dersom private og offentlege aktørar byggjer sine planar for cruiseturisme på HC sine tal for Oslo er det fare for å utvikle overkapasitet. Det vil vere ein ønskesituasjon for cruisenæringa. Då må kommunane og reiselivsbedriftene konkurrere om å tilby dei lågaste hamneavgiftene, transportane, omvisningane og suvenirane. Det gir ikkje lokal verdiskaping. Fortenesta vil i staden gå til cruiseoperatørane og cruiserederia.

Dette betyr ikkje at cruiseturisme ikkje kan vere gunstig for nokre destinasjonar. På plassar der ein har standardiserte, lett tilgjengelege produkt som kan ta store volum på kort tid, som til dømes Flåmsbana, kan cruiseturisme vere for nokre bedrifter. For transportselskap og guidar som er tilpassa desse krava kan cruise gi eit nyttig supplement til andre turistar.

Lokalsamfunnsom einsidig satsar på cruiseturisme risikerer å velje vekk ei satsing på landbasert turisme. Dei siste ti åra har det vakse fram eit frodig mangfald av småskala opplevingsbedrifter. Vestlandet har i dag om lag like mange gardsturisme- og andre aktivitetsbedrifter som konvensjonelle bedrifter innan overnatting, servering og transport. Det gir nye moglegheiter.

Ei kopling mellom desse bedriftene lokalt kan skape nye alliansar som byggjer på fortrinna hos den einskilde: Småskala opplevingsbedriftene har unik kunnskap om kultur, historie og natur og kan gi turisten ei heilt spesiell oppleving. Overnattingsbedriftene har etablerte salskanalar og marknadskunnskap. Reiselivsbedriftene som ligg langs Rallarvegen hevdar til dømes at ein gjennomsnittsturist der legg att om lag 1500 kroner per dag. Det meste av dette kjem lokalsamfunnet til gode.

Kva reiselivsutvikling som gagnar lokalsamfunna handlar ikkje berre om kor mykje pengar turistane legg att lokalt. Det handlar også om kven som skal leggje premissane, korleis reiselivet verkar på den lokale kulturen, om naturverdiane vert tatt vare på og om turismen er berekraftig i det lange løp. Dette er store spørsmål som stadig fleire stiller. Cruisenæringa er dominert av fire globale selskap som har 80 prosent av marknaden og er styrte av profittomsyn. I dette spelet vil lokalsamfunna lett misse kontrollen over egne ressursar.

Innovasjon Noreg har skrive under eit charter for geoturisme med National Geographic for å gi retning på reiselivsutviklinga i Noreg. Geoturisme inneber turisme som tar vare på, forsterkar og framhevar ein stad sin eigenart innafor miljø, kultur, estetikk, kulturarv - og som kjem lokalsamfunnet til gode. Charteret inneheld tretten punkt som konkretiserer omgrepet, mellom anna ved fokus på lokal verdiskaping, staden sin integritet, selektivitet i marknadsføringa og å engasjere lokale bedrifter og grupper. Charteret speglar ei reiselivsutvikling på lokalsamfunnet sine premiss. Det er grunn til å stille spørsmål ved om ei storskala tilrettelegging for cruiseturisme er i samsvar med innhaldet i geoturisme-konseptet.

Dersom alle planane for cruisemottak vert realisert i Sogn, vil det krevje investeringar på om lag 100 millionar kroner. Kunne desse midlane gitt ei større lokal verdiskaping dersom dei hadde vore investert i landbasert turisme? Til samanlikning gav Innovasjon Noreg, Fylkesmannen og Sogn og Fjordane fylkeskommune om lag 20 millionar kroner i tilskot og lån til ulike reiselivsbedrifter og organisasjonar i 2005. Det finst ikkje analysar som samanliknar lokal verdiskaping frå cruiseturisme i høve til landbasert turisme i distrikta. Dessutan er det lite innsikt og forståing for korleis ulike former for turisme påverkar maktfordeling, lokalsamfunnsutvikling og kultur. Nok ein gong: Det er trong for meir kunnskap.

Eg trur at kåringa av Vestlandsfjordane som verdas beste reisemål har styrka sjølvkjensla og den lokale identiteten på Vestlandet. Men vegen treng ikkje vere lang til ei ureflektert reiselivsutvikling. Den internasjonale statusen vi har fått er tidsavgrensa. Satsar offentlege og private aktørar slik at vestlandsfjordane får fornya denne statusen?