

# Bornholm som krydstogtdestination 2004-2014

---

Rapport udarbejdet af

Carl Henrik Marcussen,  
Center for Regional- og Turismeforskning

for

Destination Bornholm

November 2014



Titel:

*Bornholm som krydstogtdestination 2004-2014*

Forfatter:

Carl Henrik Marcussen

Center for Regional- og Turismeforskning (CRT)

Stenbrudsvej 55

3730 Nexø

Telefon +45 5644 1144

e-mail: [crt@crt.dk](mailto:crt@crt.dk)

[www.crt.dk](http://www.crt.dk)

© 2014 Center for Regional- og Turismeforskning og forfatteren.

ISBN Nummer: 978-87-916-7741-0

Center for Regional- og Turismeforskning er et center for anvendt forskning, der løfter analyse- og udviklingsopgaver samt forskningsprojekter med særligt fokus på yderområder. Centrets primære fokus er regionaludvikling med fokus på yderområder, turisme i et destinationsperspektiv samt modeløkonomisk analyse. CRT er beliggende på Bornholm og har eksisteret siden 1994.

## Forord

Nærværende rapport indgår som et led i bestræbelserne på i sidste instans at øge antallet af anløb, sælge flere udflugter og øge butikkernes omsætning på Bornholm som følge af krydstogtturismen.

Rapporten indeholder 5 kapitler plus bilag m.v.

1. Indledning
2. Belysning af krydstogter i Østersøen: Hvem kommer og hvem kommer ikke? – Besvarelse af dette spørgsmål baserer sig på bearbejdning af skriftligt kildemateriale (desk research).
3. Analyse af passagererne på de forskellige skibe. – Denne analyse baserer sig på surveys foretaget på to skibe i august 2014. Desuden refereres kort resultater fra 3 andre surveys foretaget i Rønne indenfor de senest to år.
4. Hvilke kriterier bruger rederiet, når de skal vælge destination? – Besvarelse af dette spørgsmål baserer sig på ni nøgleinterviews med eksperter indenfor krydstogtfeltet. Der skal her lyde en *stor tak* til dem for deres konstruktive bidrag! – Dette er suppleret med præsentationer fra yderligere en række eksperter, hvor de i generelle termer forholder sig til dette kapitels hovedspørgsmål.
5. Konklusion. Denne kan læses for sig, efter at man har læst indledningen. Desuden henvises travle læsere til sammenfatningerne bagerst i hvert kapitel.

Så læsevejledningen er som følger: Indledning. - Konklusion. – Sammenfatning af kap. 2, 3, 4.

God læselyst.

## Indhold

1	Indledning .....	9
2	Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm? .....	13
2.1	Nationaliteter - markeder .....	13
2.2	Udviklingen i antallet af anløb og antallet af passagerer ved de bornholmske havne 2004-2014 .....	30
2.3	Skibe som kommer, skibe som kom tidligere og skibe som ikke kommer til Bornholm.....	47
2.3.1	Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe) .....	49
2.3.2	Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe).....	54
2.3.3	Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe).....	57
2.3.4	Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe).....	59
2.3.5	Segment 5: Tidligere anløbet Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015 (38 skibe).....	60
2.3.6	Mindre skibe, som går gennem Kielørkanalen i 2015 (fra segment 1-3) .....	62
2.4	Sammenhængen mellem Bornholm og andre destinationer i Østersøen.....	63
2.5	Opsummering af kapitel 2: Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke? .....	74
3	Analyse af passagererne på de forskellige skibe (surveys) .....	78
3.1	Resumé fra 2012 - survey 1 .....	78
3.2	Resumé fra 2012 - survey 2 .....	78
3.3	Resumé fra 2013 - survey .....	79
3.4	Resultater fra 2014 - survey .....	81
3.5	Opsummering af kapitel 3: Survey-resultater og diskussion af disse .....	96
4	Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm? .....	98
4.1	Generelle kriterier – offentliggjorte synspunkter fra rederier m.fl. ....	98
4.1.1	Phoenix Reisen .....	98
4.1.2	Fred. Olsen Cruise Lines .....	99
4.1.3	Carnival – med særligt henblik på udflugter i land.....	99
4.1.4	Seabourn Cruises, et mærke inden for Carnival gruppen .....	101
4.1.5	Cruise Baltic Network – Bo Larsen .....	102
4.2	Generelle kriterier – offentliggjorte undersøgelsesresultater .....	103
4.3	Kriterier som rederierne anvender, når de vælger/fravælger Bornholm.....	108
4.4	Nøgleinterviews .....	119
4.4.1	How2Cruise, Profil Rejser – Helle Johansen, produktchef .....	119
4.4.2	Bella Vista – Jesper Boas Smith, koncerndirektør for Travel House Gruppen .....	120

4.4.3	DMC Denmark - Lene Gaard, partner .....	124	
4.4.4	Maersk Broker Agency – Anders Christian Larsen, General Manager .....	127	
4.4.5	PMS: Plum, Møller & Skovgaard A/S – Gitte Holmsberg, skibsmægler .....	128	
4.4.6	Birka Cruises, Stockholm – Sofia Juniwik, Experience Producer .....	130	
4.4.7	Hapag-Lloyd Cruises – by Isolde Susset, Director Expedition Cruises and Travel..	132	
4.4.8	Royal Caribbean Cruises, Ltd. – by Marc Miller, Senior Manager, .....	Deployment & Itinerary Planning .....	133
4.4.9	TUI Cruises GmbH – by Tine Oelmann, Director Port Operations, .....	Shore Excursions and Groundhandling.....	137
4.5	Opsummering af kapitel 4: Rederiernes synspunkter - nøgleinterviews.....	139	
5	Konklusion .....	143	
	Referencer .....	147	
	Bilag 1: Spørgeskema.....	148	
	Bilag 2: Spørgeguide – på dansk og engelsk .....	150	

## Liste over figurer

Figur 1	Billeder af krydstogtskibe ved kaj i Rønne havn.....	12
Figur 2	Bopælslande i Europa og påstigningslande i Europa for krydstogtsrejsende (2013).....	16
Figur 3	Nationalitetsfordelingen for Rønne havn samt Østersøen som helhed iflg. Cruise Europe's havne-opgørelse fra 2007 og Cruise Europe's survey fra 2013.....	18
Figur 4	Nationalitetsfordelingen på krydstogtskibe med anløb til Rønne eller øvrige havne på Bornholm 2014.....	19
Figur 5	Påstigende og gennemgående krydstogtpassagerer (*1000) i Københavns havn.....	21
Figur 6	Stigende gennemsnitsstørrelse på krydstogtskibe i Rønne og København 2002-2013 .....	21
Figur 7	Passagerer på bookede anløb (kaj+red), passagerer på bookede anløb (kaj) og indrapporterede passagerer (kaj) for Rønne havn .....	22
Figur 8	Anløb af krydstogtskibe ved kaj i Rønne havn og Aarhus havn 2012-2014 .....	23
Figur 9	Gennemgående krydstogtpassagerer i Rønne havn (ved kaj+red), Rønne havn (kaj), Århus havn (kaj), øvrige sekundære havne i Danmark (kaj) .....	24
Figur 10	Udviklingen i antallet af krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (absolutte tal, fire segmenter af ankommende skibe).....	30
Figur 11	Udviklingen i antallet af krydstogtskibe, som anløber Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (procentvis fordeling, fire segmenter af ankommende skibe).....	32
Figur 12	Udviklingen i antallet af passagerer på krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (absolutte tal, fire segmenter af ankommende skibe) .....	32
Figur 13	Udviklingen i antallet af passagerer på krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (procentvis fordeling, fire segmenter af ankommende skibe) .....	33
Figur 14	Antal anløb på redan og ved kaj efter længden af skibene .....	35
Figur 15	Akkumuleret andel af anløb og akkumuleret andel af passagerer i Østersøen 2014 .....	40

Figur 16 Akkumuleret andel af passagerer i Østersøen 2014 (Y-aksen) som funktion af skibslængden i meter (X-aksen).....	41
Figur 17 Bornholms andel af antal passagerer 2014 pr. længdegruppe.....	42
Figur 18 Kortudsnit for krydstogtkajen/-kajerne i Rønne havn .....	42
Figur 19 Oplyst max. længde for krydstogtskibe ved kaj pr. havn i Østersøen.....	44
Figur 20 Antal anløb af krydstogtskibe pr. havn i Østersøen, 2013.....	45
Figur 21 Havne som blev anløbet før Rønne Havn og havne som blev anløbet efter Rønne Havn i årene 2004-2014 under ét (absolutte tal for hhv. før og efter).....	46
Figur 22 Havne som blev anløbet før eller efter anløb af Rønne havn i årene 2004-2014 (procentvis fordeling for før og efter under ét).....	47
Figur 23 Priser "fra" pr. person pr. nat pr. krydstogt inkl. Rønne/Bornholm i udvendig kahyt, 13 krydstogter - rabat for tidlig booking for Costa Pacifica fratrukket .....	52
Figur 24 Visualisering af, hvilke havne, som hænger tæt sammen med andre havne (kort afstand mellem punkterne) baseret på antal med givne krydstogtskibe for 16 større havne i Østersøen i 2014 .....	68
Figur 25 Visualisering af, hvilke havne, som hænger tæt sammen med andre havne – med indikation af grupper af havne / destinationer i Østersøen inkl. Kattegat, baseret på havneanløb af 85 skibe i 2014 .....	69
Figur 26 Nationalitetsfordeling for 20 krydstogtskibe i Rønne .....	73
Figur 27 Krydstogtgæsternes tilfredshed med forskellige aspekter – Europa og Bornholm, 2012 survey .....	79
Figur 28 Krydstogtgæsternes tilfredshed med deres besøg på Bornholm (sept. 2013) .....	80
Figur 29 Tilfredsheden for stort og lille skib samt totalt, survey 2014 (n=183).....	84
Figur 30 Tilfredsheden blandt gæster på udflugt og gæster ikke på udflugt samt totalt, survey 2014 (n=183) .....	85
Figur 31 Tilfredsheden blandt gæster på udflugt og ikke på udflugt fra stort og lille skib, survey 2014 .....	85
Figur 32 Estimeret forbrug i fire segmenter og totalt, survey 2014.....	88
Figur 33 Plusser ved Rønne by (135 i alt fra 1 skib) .....	92
Figur 34 Minusser ved Rønne (55 i alt fra 1 skib).....	92
Figur 35 Årsagerne til ikke at tage på udflugt (99 i alt fra 2 skibe).....	93
Figur 36 Illustration af regneeksempler med arrangerede udflugter versus lejebil.....	95
Figur 37 Krydstogtgæsternes vægtning af forskellige kriterier i forbindelse med booking af cruise .....	103
Figur 38 Krydstogtrederiernes vægtning af 9 kriterier i forbindelse med indsættelse af skibe og rutefastlæggelse ("deployment") .....	103
Figur 39 Vigtigheden for rederier af 25 kriterier ved valg af havne.....	104
Figur 40 Sæsonfordelingen af krydstogtskibs anløb i København, Tallinn og Bornholm (Rønne og øvrige) 2014 – samt Bornholm 2004-2014 .....	105
Figur 41 Sæsonfordelingen af krydstogtskibs anløb i Østersøen 2014 (procentfordeling pr. måned) .....	106
Figur 42 Sæsonfordelingen af krydstogtskibs anløb i Østersøen 2014 (procentfordeling pr. måned) – sammenlignet med Hamborg 2014.....	106
Figur 43 Sæsonfordelingen af krydstogtskibs anløb i Rønne og ved Bornholms øvrige havne, 2004-2014 under ét (procentfordeling pr. måned) .....	107
Figur 44 Sæsonfordeling for krydstogtskibs anløb til hhv. Rønne havn og øvrige havne på Bornholm for hele perioden 2004-2014 under ét .....	113
Figur 45 Sæsonfordeling for krydstogtskibs anløb til hhv. Rønne havn og øvrige havne på Bornholm for året 2014 .....	114

## Liste over tabeller

Tabel 1 Fordeling af krydstogter på verdensdele og lande i Europa efter de rejsendes bopæl.....	13
Tabel 2 Antal og fordeling af de i Europa bosiddende krydstogtrejsende pr. bopælsland (2013) ...	14
Tabel 3 Antal og fordeling af de krydstogtrejsende, som påbegynder deres krydstogt i et land i Europa (2013).....	15
Tabel 4 Nationalitetsfordeling fra en survey foretaget i Østersøen af Cruise Baltic 2013.....	17
Tabel 5 Opgørelse af antallet af personer på krydstogt i Østersøen 2014.....	20
Tabel 6 Antallet af anløb og antallet af passagerer i Rønne ved kaj iflg. DST, i Rønne på reden og øvrige havne på Bornholm på reden iflg. anløbslister 2004-2014. ....	25
Tabel 7 De største grupperinger af krydstogtlinjer i verden, 2013.....	27
Tabel 8 Antal af person-krydstogter, havneanløb, passagerer i Østersøen, passagerer til Bornholm, anløb til Rønne og andre havne på Bornholm samt antal skibe, som sejlede mindst ét krydstogt i Østersøen 2014. Antal passagerer pr. skib, besætning, BRT, længde og dybgang i gennemsnit 2014. Alt opgjort for de 4 store grupper samt øvrige under ét.....	28
Tabel 9 Procentfordelinger for antal af person-krydstogter, havneanløb, passagerer i Østersøen, passagerer til Bornholm, anløb til Rønne og andre havne på Bornholm samt antal skibe, som sejlede mindst ét krydstogt i Østersøen 2014 pr. krydstogtgruppe. MAX antal passagerer pr. skib, besætning, BRT, længde og dybgang i gennemsnit 2014 pr. krydstogtgruppe.....	28
Tabel 10 Antal af person-krydstogter, havneanløb af skibe og passagerer i alt og for Bornholm samt Bornholms andel, 2014 opgjort pr. krydstogtgruppe og i alt.....	29
Tabel 11 Anløb og passagerer 2004-2014 (11 år) under ét opdelt i skibe på max / over 240 meter, anløb ved kaj i Rønne, anløb på reden i Rønne og anløb på reden ved øvrige havne, absolutte tal, procenter og antal pax i gennemsnit pr. gruppe .....	31
Tabel 12 Antal passagerer i gennemsnit pr. krydstogtskib, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm pr. år i perioden 2004-2014.....	34
Tabel 13 Nautiske data om Rønne havn iflg. Cruise Europe håndbogen.....	36
Tabel 14 Antal anløb på reden pr. skib, som kunne være gået i havn i Rønne, pr. år i perioden 2004-2014.....	36
Tabel 15 Baggrundsinformationer for de skibe, som lå på reden, men som kunne være gået i havn i Rønne, med angivelse af seneste år, hvor dette skete .....	37
Tabel 16 Det længste krydstogtskib, som har lagt til kaj i Rønne havn pr. år 2004-2014, og det med hhv. størst dybgang, flest bruttoregistertons og størst passager-kapacitet i samme periode .....	39
Tabel 17 Det længste krydstogtskib, som har lagt til kaj i Rønne havn pr. år 2004-2014.....	39
Tabel 18 Bornholm andel af antal passagerer (pax * anløb) 2014 pr. længdegruppe.....	41
Tabel 19 Oplyst max. længde og max. dybgang for krydstogtskibe ved kaj pr. havn i Østersøen – samt max., min., og uvægtet gennemsnit for skibe pr. havn 2014 .....	43
Tabel 20 Fem segmenter af krydstogtskibe med underopdeling i store og mindre skibe .....	48
Tabel 21 Fem segmenter af krydstogtskibe i Østersøen i 2014, i 2015 eller tilbage i tid .....	49
Tabel 23 Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe) .....	50
Tabel 24 Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe) – hvilke andre havne anløbes, og sejlede man muligvis forbi Bornholm på nogle af togterne i 2014? .....	51
Tabel 25 Prisgennemsnit for 13 krydstogter, "fra" pr. person pr. nat pr. krydstogt inkl. Rønne/Bornholm pr. type af kahyt, rabat for tidlig booking for 7 af 8 Costa Pacifica krydstogter er fratrukket .....	52
Tabel 26 Oplysninger om 13 krydstogter som inkluderer Rønne/Bornholm 2014-2015 primo august 2014 .....	53
Tabel 27 Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe) .....	54
Tabel 28 Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe) – Hvilke andre havne anløbes, og hvortil sejles der flest gange? .....	55

Tabel 29 Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe)....	57
Tabel 30 Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe) - hvilke andre havne anløbes ellers? .....	58
Tabel 31 Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe).....	59
Tabel 32 Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 og evt. Klaipeda i 2015, men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe) - hvilke af skibene kunne blive aktuelle for Rønne/Bornholm? .....	60
Tabel 33 Segment 5: Tidligere anløbet Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015 (38 skibe).....	61
Tabel 34 Mindre skibe, som går gennem Kielerkanalen i 2015 .....	62
Tabel 35 Faktoranalyse: Gruppering af 20 krydstogthavne i Østersøen (inkl. Kattegat), baseret på antal anløb pr. havn for hver af 87 krydstogtskibe i 2014.....	63
Tabel 36 Korrelationer 1: Den parvise sammenhæng mellem 20 krydstogthavne i Østersøen, baseret på antal anløb pr. havn for hver af 85 krydstogtskibe i 2014.....	64
Tabel 37 Korrelationer 2: Havne i Østersøen, som har signifikant positiv sammenhæng med antallet af anløb i Rønne havn 2014, baseret på antal anløb pr. havn for hver af 37 krydstogtskibe i 2014, som anløb Rønne, Visby, Mariehamn, Klaipeda eller Riga i 2014 .....	65
Tabel 38 Rangordning af korrelationer: Havne i Østersøen, som har signifikant positiv sammenhæng med antallet af anløb i Rønne havn 2014, sorteret i faldende orden .....	66
Tabel 39 Top 3 forklarende faktorer for antallet af anløb i Rønne havn 2014: 1. anløb i Rønne Havn 2013. 2. Anløb i Mariehamn 2014. 3. Anløb i Visby 2014. ....	67
Tabel 40 Anløb til Visby Havn pr. skib i størrelsesgrupper, og opdelt på om de kommer til kaj eller ligger på reden, og om de kommer til Bornholm, 2014 .....	70
Tabel 41 Skibe, som ikke anløb Rønne/Bornholm i 2014, men som anløb Visby i 2014.....	71
Tabel 42 Foreløbigt anmeldte skibe til Rønne i 2015 og/eller Visby i 2015 .....	72
Tabel 43 Krydstogtskibsmæglere i København inkl. Malmø – antal calls og andele af calls og passagerer håndteret - 2014.....	72
Tabel 44 Oversigt over svar på 2014-survey, stort og lille skib, udflugt eller ej samt totalt .....	81
Tabel 45 Estimering af andel af passagererne, som tog udflugt, 4/8 og 21/8 2014.....	87
Tabel 46 Estimering af forbrug i fire segmenter og vægtning af disse .....	87
Tabel 47 Kommentarer til hvad der er godt på Bornholm – opdelt i store/lille skib, og udflugt/ikke udflugt.....	90
Tabel 48 Kommentarer til hvad der er mindre godt på Bornholm – opdelt i store/lille skib, og udflugt/ikke udflugt.....	91
Tabel 49 Regneeksempler med arrangerede udflugter versus lejebil.....	94
Tabel 50 Væsentlige kriterier for valg af havn iflg. Phoenix Reisen .....	98
Tabel 51 Hvad forklarer antallet af anløb i Rønne havn 2014, a: forklaringsgrad 62% .....	108
Tabel 52 Hvad forklarer antallet af anløb i Rønne havn 2014, b: forklaringsgrad 53% .....	109
Tabel 53 Hvad forklarer antallet af anløb i Visby havn 2014: forklaringsgrad 39%.....	110
Tabel 54 Eksempel på checkliste over information, som kræves/ønskes af krydstogtrederier .....	112
Tabel 55 Hovedgrupper af kriterier, som krydstogtrederier lægger til grund ved valg af nye anløbshavne – opdelt på 6 grupper af forhold vedr. havnen og 6 grupper af forhold vedr. destinationen – og (et bud på vægtningen) af disse generelt.....	115
Tabel 56 Detailkriterier for hhv. havnen og destinationen, som krydstogtrederier lægger til grund ved valg af nye anløbshavne – opdelt på 6 grupper af forhold vedr. havnen og 6 grupper af forhold vedr. destinationen – og (et bud på) vægtningen af disse generelt.....	116



## 1 Indledning

Det er aftalt, at CRT leverer krydstogtanalyse til Destination Bornholm baseret dels på eksisterende data, dels spørgeskemaundersøgelse på 2 forskellige krydstogtanløb samt analyse af disse. - Hertil kommer nøgleinterviews. - Der tages udgangspunkt i eksisterende spørgeskema som er rettet til efter ønsker fra Destination Bornholm.

Formålet med analysen, som oprindeligt formuleret, er følgende:

Gennem identifikation af Bornholms styrker og svagheder samt segmentering af krydstogtgæsterne at skabe et værktøj for Bornholms krydstogtinteressenter, som kan gøre dem i stand til at:

- målrette markedsføringen af Bornholm, både overfor rederierne og krydstogtpassagererne
- målrette tilbuddene til de enkelte anløb

og dermed øge antallet af anløb, sælge flere udflugter og øge butikkernes omsætning.

Stikord (oprindelige):

- Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke?
- Analyse af passagererne på de forskellige skibe.
- Hvilke havne i Østersøen er Bornholm i konkurrence med? Benchmark på disse.
- Hvilke kriterier bruger rederiet, når de skal vælge destination?

Interviews:

- Hvad var godt og dårligt på Bornholm? Reder og passagerer
- Sammenligning med andre destinationer
- Hvad opfattes som Bornholms styrker (hvad er det, vi skal markedsføre Bornholm på?)

De oprindelige hensigter må fortsat være gældende, men er uddybet nedenfor.

Formålet – i bredere forstand - er at få viden, der gør Cruise Bornholm Network i stand til at:

1. Kunne lave en krydstogtstrategi
2. Kunne lave en markedsføringsstrategi for krydstogt

For begge vedkommende også at kunne differentiere indsatsen i forhold til små/luksus skibe og store skibe og dermed forskellige målgrupper.

Undersøgelsesspørgsmål:

1. Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?
2. Analyse af passagererne på de forskellige skibe: Segmentering. Hvad skal vi præsentere gæsterne for?
3. Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm?

Uddybning / supplement til undersøgelsesspørgsmålene:

*Ad 1: Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?*

- Hvilket potentiale er der? Hvor stor en markedsandel har Bornholm og hvor er der vækstpotentiale for Bornholm?
- Skelnen mellem skibe, der tidligere har anløbet Bornholm og skibe, der ikke har. Små og store skibe.
- Kort: Hvordan er fordelingen på Bornholm mellem "små luksus krydstogter" og "større masse- eller discountkrydstogter", og er den anderledes end på andre destinationer?

*Ad 2: Analyse af passagererne på de forskellige skibe. Segmentering, hvad skal vi præsentere dem for?*

- Hvem er kunderne til krydstogter i Østersøen? Hvilke segmenter kan vi opdele krydstogtrejsende i på Bornholm? Økonomi, interesser, alder mv.
- Hvad vil krydstogtpassagererne opleve på Bornholm (fristed, shopping og/eller)? Hvilke forventninger har de, og hvor godt får de dem opfyldt? Hvor mange penge bruger de (og på hvad)?
- Hvordan er tilfredsheden med turene?
- Hvad opfattes af passagerer som Bornholms styrker?

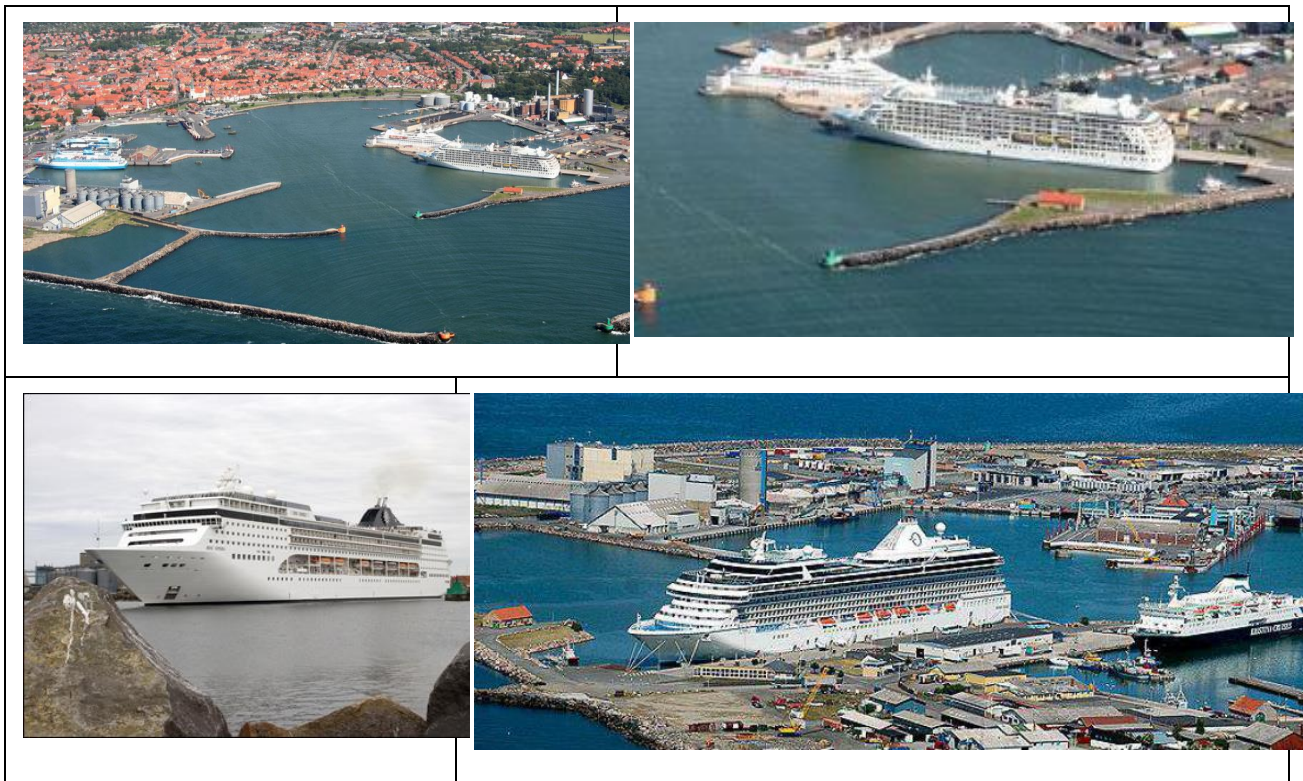
*Ad 3: Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm?*

- Hvad opfattes af redere som Bornholms styrker?
- Hvilke faktorer afgør valg/fravalg af Bornholm?
- Kort: Hvilke tendenser er der i markedet/efterspørgslen? Hvordan har udviklingen været på Bornholm i forhold til disse tendenser?

Interviews:

- Hvad var godt og dårligt på Bornholm? Reder og passagerer
- Nye rederier, der ikke tidligere har haft anløb på Bornholm: Hvorfor vælger/fravælger de Bornholm?
- Rederier, der tidligere har haft/har anløb på Bornholm: Hvorfor kommer de igen/ fravælger de Bornholm?
- Sammenligning med andre destinationer
- Hvad opfattes som Bornholms styrker (hvad er det, vi skal markedsføre Bornholm på?)
- Hvorfor er der nogen, der bliver på skibet?
- Hvad forventer de, der går i land? Fristed, shopping og/eller?

Figur 1 Billeder af krydstogtskibe ved kaj i Rønne havn



Kilde: [www.roennehavn.dk](http://www.roennehavn.dk), Rønne Havn A/S.

Et af billederne i Figur 1 viser, at der er plads til et stort og et lille krydstogtskib ved kaj i Rønne havn samtidigt.

## 2 Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?

### 2.1 Nationaliteter - markeder

**Tabel 1 Fordeling af krydstogter på verdensdele og lande i Europa efter de rejsendes bopæl**

Del af verden	2001	2006	2011		2001	2006	2011
Nordamerika	6,91	10,38	11,50	mill.	69,7%	68,7%	55,8%
Europa	2,14	3,44	6,18	mill.	21,6%	22,8%	30,0%
RoW	0,87	1,29	2,92	mill.	8,8%	8,5%	14,2%
Hele verden	9,92	15,11	20,60	mill.	100%	100%	100%
Bopælsland	2009	2010	2011		2009	2010	2011
UK/Irland	1533	1622	1700	*1000	31,0%	29,8%	28,0%
Tyskland	1026	1219	1388	*1000	20,8%	22,4%	22,9%
Italien	799	889	923	*1000	16,2%	16,3%	15,2%
Spanien	587	645	703	*1000	11,9%	11,8%	11,6%
Frankrig	347	387	441	*1000	7,0%	7,1%	7,3%
Øvrige E.	652	690	913	*1000	13,2%	12,7%	15,0%
Europa i alt	4944	5452	6068	*1000	100%	100%	100%

Kilde: European Cruise Council (2012)

Der foretages altså over 20 millioner krydstogtrejser pr. år. Over 6 millioner af disse foretages af europæere, jf. Tabel 1.

**Tabel 2 Antal og fordeling af de i Europa bosiddende krydstogtrejsende pr. bopælsland (2013)**

Bopælsland, Europa:	Antal rejser	% af rejserne
UK/Irland *	1.726.000	27,2%
Tyskland	1.687.000	26,5%
Italien	869.000	13,7%
Frankrig	522.000	8,2%
Spanien	475.000	7,5%
Schweiz	152.000	2,4%
Norge	141.000	2,2%
Østrig	126.000	2,0%
Holland	114.000	1,8%
Sverige	85.000	1,3%
Belgien	69.000	1,1%
Danmark	38.000	0,6%
Finland	24.000	0,4%
Øvrige Europa	329.000	5,2%
Europa i alt	6.357.000	100,0%
* Deraf Irland ca. 35000.		

Kilde: CLIA Europe (2014). The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition. [www.cruiseexperts.org/media/756615/clia\\_economic\\_contribution\\_report\\_-\\_16th\\_june\\_2014.pdf](http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf).

**Tabel 3 Antal og fordeling af de krydstogtrejsende, som påbegynder deres krydstogt i et land i Europa (2013)**

Land	Passagerer	Procent
Italien	2.137.000	35,2%
Spanien	1.298.000	21,4%
England	1.038.000	17,1%
Tyskland	565.000	9,3%
Frankrig	232.000	3,8%
Danmark	224.000	3,7%
Grækenland	212.000	3,5%
Holland	96.000	1,6%
Malta	51.000	0,8%
Cypern	50.000	0,8%
Sverige	48.000	0,8%
Norge	40.000	0,7%
Portugal	27.000	0,4%
Øvrige EU + 3	34.000	0,6%
EU+3	6.052.000	99,7%
Øvrige Europa *	18.000	0,3%
Total	6.070.000	100,0%
* Rusland, Georgien og Ukraine		

Kilde: CLIA Europe (2014).

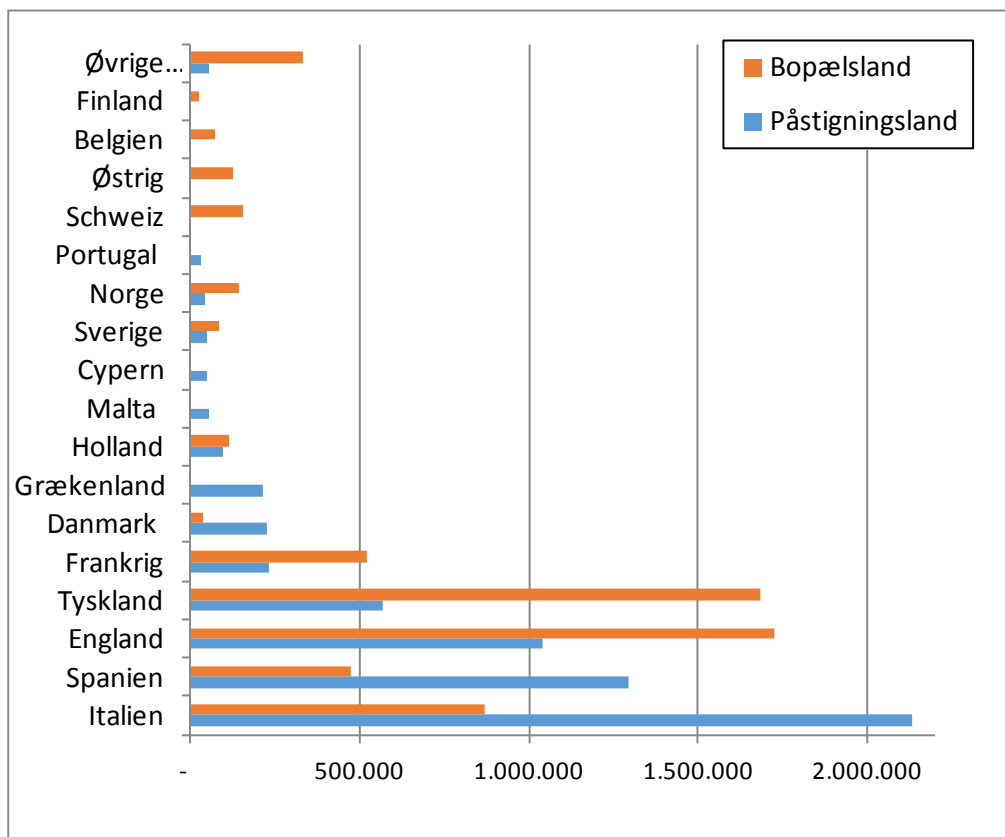
Tabeludsnit, væsentlige påbegyndelseslande omkring Østersøen og Tyskland nordvest:

Tyskland Ø+V	565.000
Danmark	224.000
Sverige	48.000
3 lande	837.000

Kilde: Som ovenfor.

Det fremgår af ovenstående tabeludsnit fra Tabel 3, at der fra Tyskland, Danmark og Sverige påbegyndtes i alt 837.000 krydstogtrejser i 2013. Men nogle af disse udgår fra den nordvestlige del af Tyskland, altså ud mod Nordsøen fra havne som Hamborg og Bremerhaven. Derfra kan ruten dog godt gå gennem Kielerkanalen. Antallet af krydstogter i Østersøen er dog godt 100.000 lavere end summen for de tre nævnte lande.

**Figur 2 Bopælslande i Europa og påstigningslande i Europa for krydstogtsrejsende (2013)**



Kilde: CLIA Europe (2014).

Figur 2 sammenfatter og baserer sig på Tabel 2 (hvor de i Europa bosiddende krydstogtrejsende kommer fra) og Tabel 3 (hvor krydstogtrejser i Europa påbegyndes). USA/Canada indgår ikke, men der må være ca. 200.000 flere europæere, som rejser over Atlanten end der er nordamerikanere, som rejser den modsatte vej. Figur 2 indikerer, at der er en nettostrøm af krydstogtrejsende fra primært Tyskland, England og Frankrig mod Italien, Spanien, Danmark og Grækenland, hvor de så påbegynder deres krydstogtrejse.



**Tabel 4 Nationalitetsfordeling fra en survey foretaget i Østersøen af Cruise Baltic 2013**

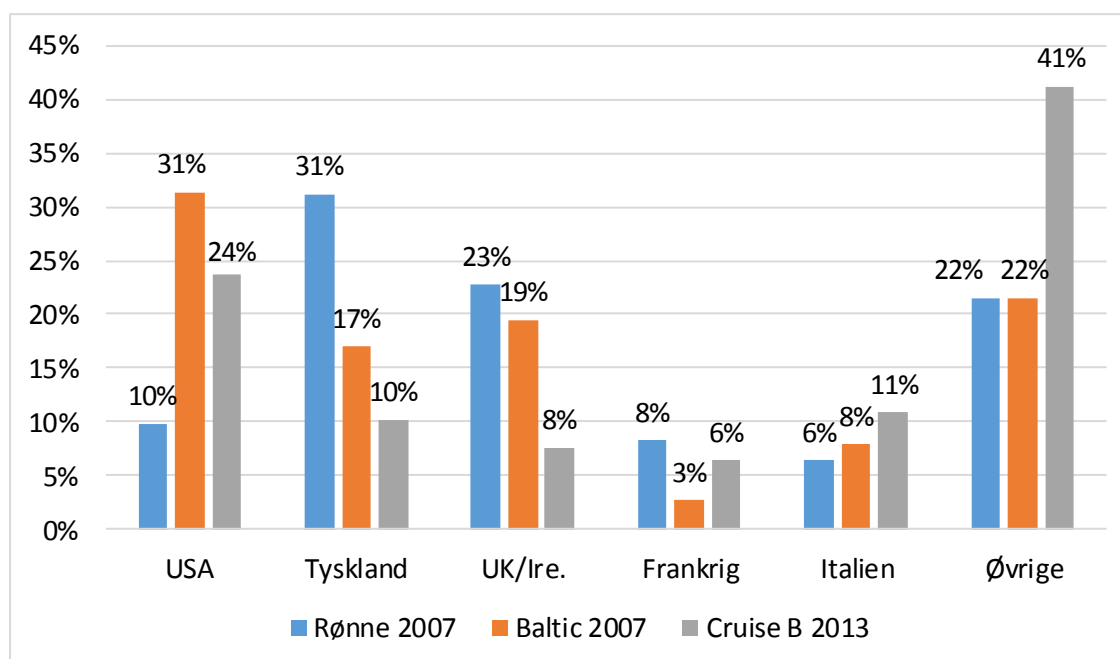
USA	23,7%
Italien	10,9%
Tyskland	10,2%
Spanien	8,1%
Storbritannien	7,6%
Canada	6,6%
Frankrig	6,4%
Andre	26,5%
Østersøen	100,0%
Kilde: Cruise Baltic survey	

Cruise Europe udgav tidligere en opgørelse over nationalitetsfordelingen pr. havn for krydstogtgæsterne. Det har dog ikke været muligt at finde en nyere end den vedr. året 2007, men til gengæld omfattede den Rønne. Det gamle billede fra 2007 var, at Rønne havde forholdsvis mange tyske krydstogtgæster og forholdsvis få amerikanske, sammenlignet med Østersøen som krydstogtdestination som helhed. Det billede har næppe ændret sig siden. I 2013 blev der som vist i Tabel 4 foretaget en survey.<sup>1</sup> Det er ikke til at vide, om de gamle tal fra 2007 eller surveyprocenterne fra 2013 er de mest retvisende, hvad angår Østersøen som helhed nu. Så alle tallene vises parallelt i Figur 3. Selv om 2007-tallene er gamle stammer de trods alt fra Rønne havn og kan sammenlignes med de tilsvarende tal for hele Østersøen for samme år, jf. Figur 3.

---

<sup>1</sup> Surveyen (Cruise Baltic Guest survey 2013) med 424 krydstogtgæster blev foretaget ved 11 krydstogtskibe, hvoraf kun ét blandt de seks med flest respondenter i surveyen nogensinde har anløbet Rønne (Costa Luminosa med 2 anløb tilbage i 2009)

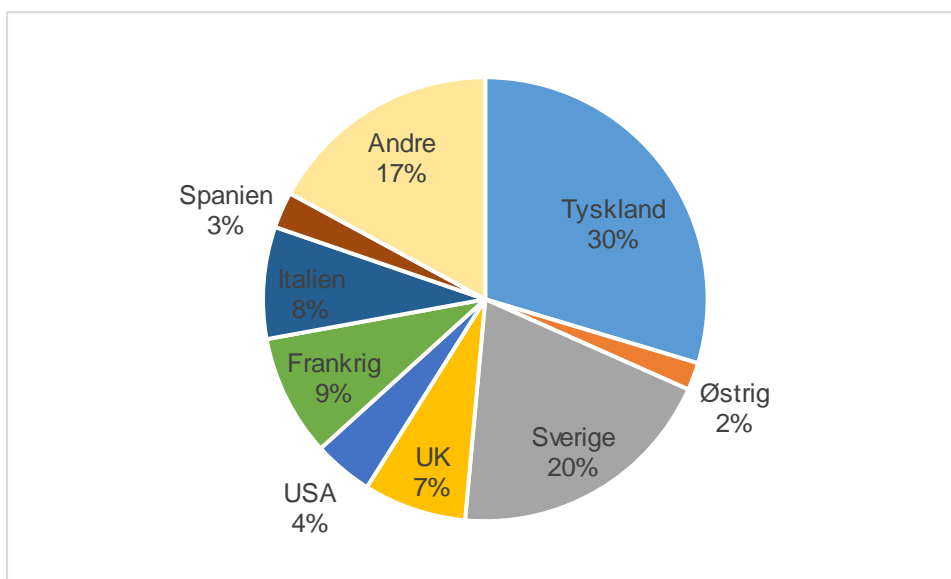
**Figur 3 Nationalitetsfordelingen for Rønne havn samt Østersøen som helhed iflg. Cruise Europe's havne-opgørelse fra 2007 og Cruise Europe's survey fra 2013**



Kilde: Rønne 2007 og Baltic 2007 er iflg. Cruise Europe. Cruise B 2013 er iflg. en survey foretaget på 6 skibe i 2013 jf. Cruise Baltic (2013) i referencelisten.

Der er modtaget en nationalitetsfordeling fra agent og havn i Rønne for 2014 til og med primo august 2014. Rønne og øvrige havne på Bornholm indgår. Det er muligt ud fra disse oplysninger at se, om der er flest englændere/amerikanere, tyskere/østrigere, franskmænd, italienere eller svenskere m.fl. på de enkelte skibe eller fra de enkelte rederier. Afsejlingshavnen har betydning for hvilke nationaliteter, der dominerer på de forskellige togter eller på de forskellige skibe.

**Figur 4 Nationalitetsfordelingen på krydstogtskibe med anløb til Rønne eller øvrige havne på Bornholm 2014**



Kilde: Baseret på data fra Rønne Havn A/S, primo september 2014.

Tyskland og Sverige tegner sig for knapt halvdelen af alle krydstogtgæster på Bornholm i 2014 (til og med primo august). Tysklands andel ligger med 30% på niveau med 2007. Der er yderligere 2% tysktalende fra Østrig i 2014. Sverige er ny i 2014 i forhold til 2007. Frankrig og Italien ligger med hhv. 9% og 8% i 2014 på niveau med 2007. Andelene til England og USA er faldet i 2014 sammenlignet med 2007. Spanien ligger på 3% i 2014, andre 17%. Ud fra passagerlister (Rønne Havn til og med 28/8 2014) kan Bornholm nå op på ca. 40.000 krydstogtgæster i 2014. Dette er noget mindre end summen af passagerkapaciteten for de planlagte anløb iflg. anløbslister, som er knapt 50.000. Differencen (her på minus 20%) skyldes dels aflysning af anløb pga. vejret, dels at skibene knapt er fyldte til kapacitetsgrænsen. Når man ser på Bornholm under ét kan der ses bort fra skift fra én havn pga. vejret. Hvordan passagerer kapaciteten opgøres, er ikke fuldstændigt entydigt (fx i kilder som Wikipedia.org eller på anløbslisterne), idet den reelle kapacitet (ca. svarende til antal underkøjer) er mindre end det max. tilladte antal passagerer, inkl. overkøjer.

Set ud fra en lokal destinationssynsvinkel er det væsentligt at få rede på, hvor mange krydstogter, som foretages i Europa, Nordeuropa, Østersøen og Rønne/Bornholm pr. år. Metodemæssigt kan man opgøre, hvor mange krydstogter, der foretages i Østersøen pr. år, fx i år 2014, ved at opliste alle skibene, samt hvor mange anløb der er pr. havn pr. skib i 2014. Man udpeger så den havn med flest anløb som hovedhavnen. Derefter ganger man antal pax med antal anløb og lægger

sammen uden dobbelttællinger. I et simpelt eksempel med kun København/Malmø, Kiel og Rostock (Warnemünde) viser det sig, at der er 709.276 krydstogter.<sup>2</sup> Således opmuntret af metodens anvendelighed kan man fortsætte med at lægge skibe til, som ikke anløber nogen af de tre havne, men som anløber andre havne i Østersøen.<sup>3</sup>

**Tabel 5 Opgørelse af antallet af personer på krydstogt i Østersøen 2014**

Primære havne	Krydstogter 2014	Krydstogter 2014 %
København/M	346.665	48%
Rostock/Kiel/..	335.627	46%
Stockholm/Visby	31.585	4%
Helsinki	13.976	2%
Gdansk/Gdynia	1.840	0%
<b>Personkrydstogter</b>	<b>729.693</b>	<b>100%</b>
Rønne	47.758	6,54%
Øvrige Bornholm	1.570	0,22%
Rønne/Bornholm	49.328	6,76%
Skibe i alt	85	
Anløber Rønne	21	
Øvr. Bornholm	3	
Anløber Bornholm	24	

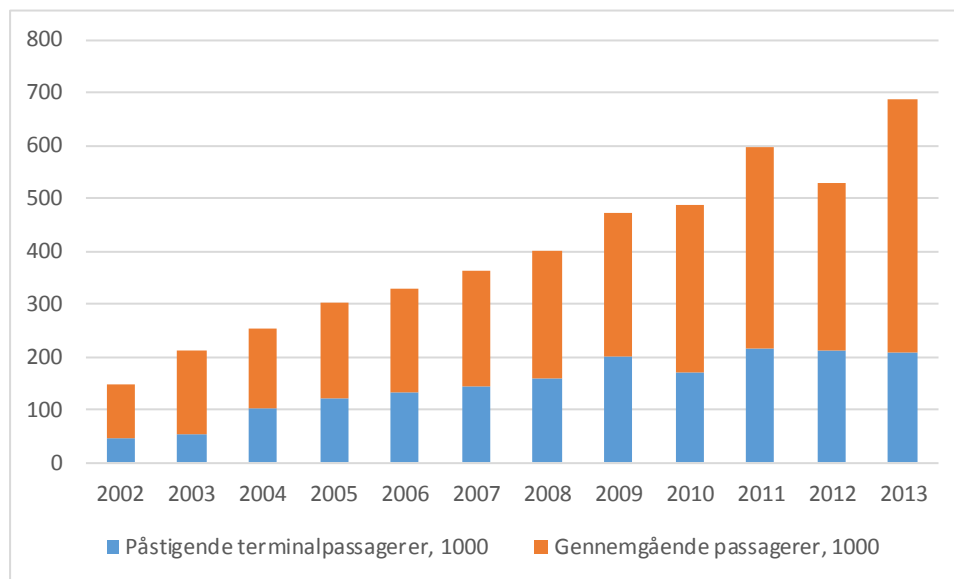
Kilde: Egen opgørelse baseret på højeste antal anløb til en havn i Østersøen i 2014 \* kapaciteten.

Note: Rostock/Kiel/.. inkluderer Lübeck og et sejlskib, som kom til Rønne med start i Tyskland.

<sup>2</sup> Der er en hel del skibe, som har præcis lige mange anløb i København og Rostock, og i nogle få tilfælde gælder det også Kiel og en eller to af de andre byer. Det fremgår dog af anløbslister for hhv. København og Rostock hvilke af de to byer, der er den reelle turnaroundhavn, men det væsentlige, hvis man vil følge denne opgørelsesmetode, er blot at undgå dobbelttællinger. Der er en hel del tilfælde, hvor Rostock angiver at være turnaroundhavn, men ikke er den havn i Østersøen med flest anløb af det pågældende skib. Hvor turnaroundhavnen er for det enkelte krydstogt kan selvfølgelig adskille sig fra den havn, hvor der er flest anløb.

<sup>3</sup> Desuden er der den krølle, at de nordøstlige havne i Østersøen medtager bilfærger i deres anløbslister, men disse indgår ikke i den officielle definition på krydstogtskibe, så de indgår ikke i denne undersøgelse.

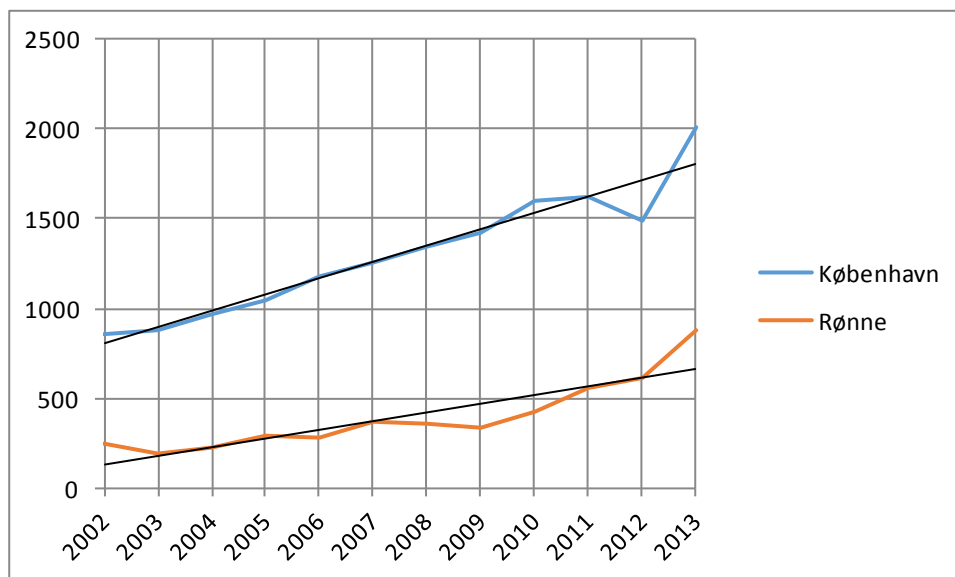
**Figur 5 Påstigende og gennemgående krydstogtpassagerer (\*1000) i Københavns havn**



Kilde: Baseret på tal fra Danmarks Statistik.

Note: Der håndteres desuden et antal afstigende passagerer svarende til de påstigende.

**Figur 6 Stigende gennemsnitsstørrelse på krydstogtskibe i Rønne og København 2002-2013**

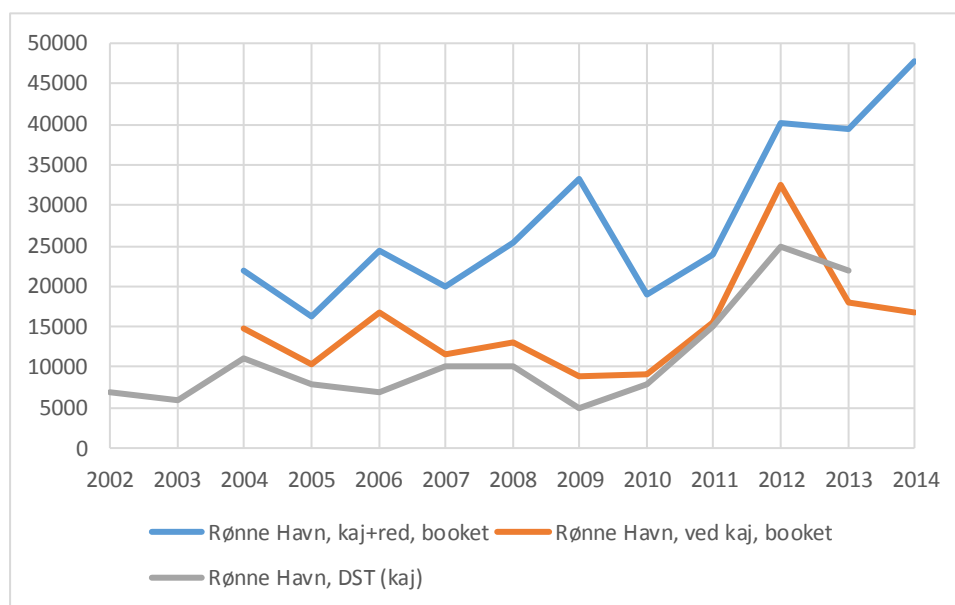


Kilde: Egen fremstilling baseret på tal fra Danmarks Statistik.

Note: Beregnet som antal påstigende+gennemrejsende passagerer / antal anløb.

Tallene fra Danmarks Statistik omfatter formentlig kun skibe, som kommer i havn. Hvis skibe på reden var med, ville stigningen i gennemsnitsstørrelsen for Rønne være mere markant. Den procentvise årlige stigning i gennemsnitsstørrelsen har været højere i Rønne end i København, selv om det ikke umiddelbart ser sådan ud. Det skyldes, at Rønne starter fra et lavere niveau.

**Figur 7 Passagerer på bookede anløb (kaj+red), passagerer på bookede anløb (kaj) og indrapporterede passagerer (kaj) for Rønne havn**



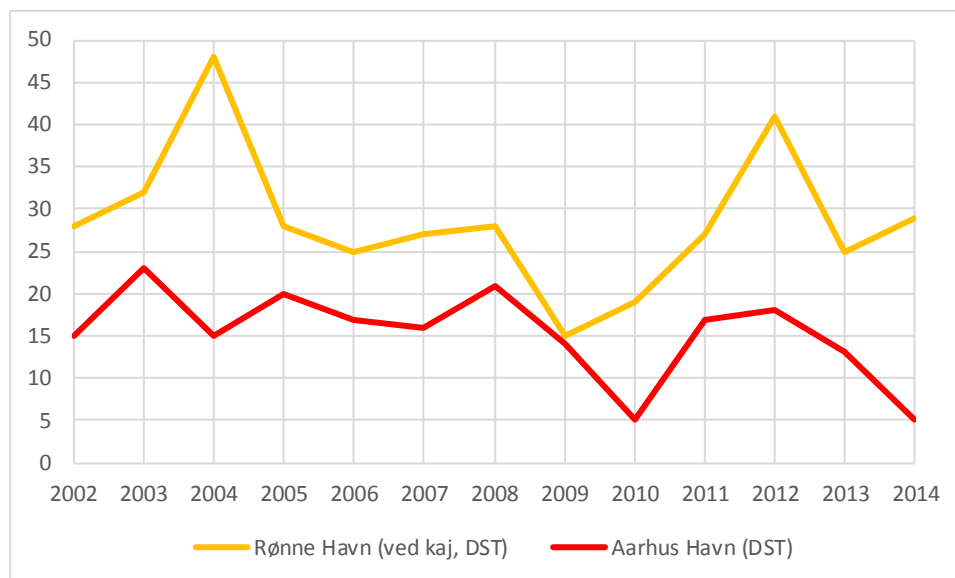
Kilde: Baseret på anløbslister fra Rønne Havn A/S og tal indrapporteret til Danmarks Statistik (DST).

Det fremgår af Figur 7, at der er en pæn sammenhæng mellem antal passagerer på skibe, som er booket til anløb ved kaj, og det antal passagerer, som Rønne Havn indrapporterer til Danmarks Statistik ( $r^2=0,71$ , dvs. forklaringsgrad på 71%). Der kan forekomme aflysninger, eller anløb kan ske på red i stedet for kaj pga. vejrliget eller ændrede planer for enkelte skibe.

Når man ser på de til Danmarks Statistik indrapporterede anløb af krydstogtskibe – vel at mærke alene dem, som kommer til kaj – så har Rønne flere anløb end Aarhus hvert eneste år siden 2002 til og med 2014, selv om tal for sidstnævnte år i skrivende stund ikke er offentliggjort af Danmarks Statistik (DST), men det fremgår tydeligt af anløbslisterne.

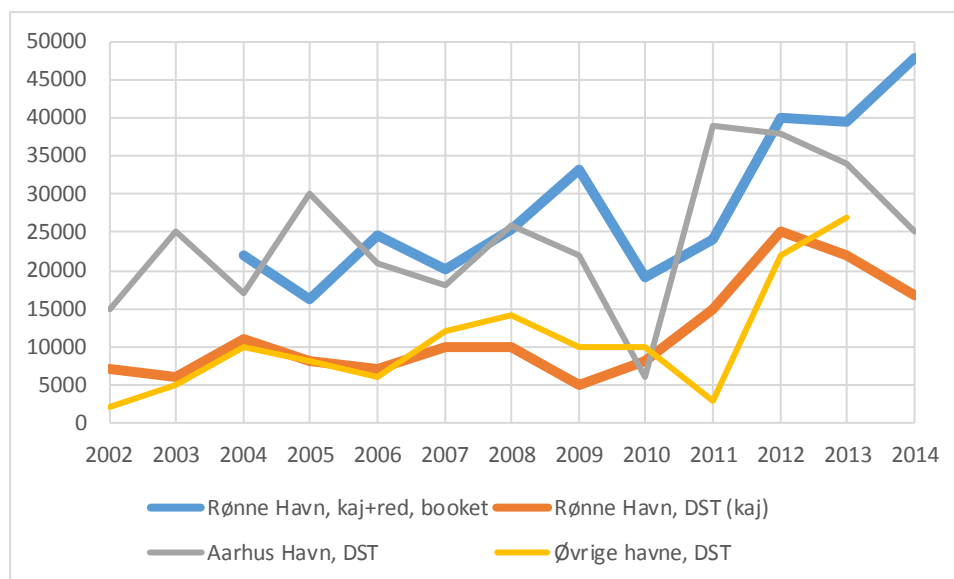
Når Rønne havn bryster sig af at være Danmarks næststørste krydstogtdestination er det korrekt, når det gælder antallet af anløb, selv eksklusiv anløb på reden ud for Rønne, og uden anløb på reden ud for andre havne på Bornholm. Aarhus havn nævner kun 5 anløb i anløbslisten for 2014.

**Figur 8 Anløb af krydstogtskibe ved kaj i Rønne havn og Aarhus havn 2002-2014**



Kilde: Baseret på tal fra Danmarks Statistik for perioden 2002-2013. Anløb ved kaj i 2014 er foreløbige tal baseret på anløbslisterne.

**Figur 9 Gennemgående krydstogtpassagerer i Rønne havn (ved kaj+red), Rønne havn (kaj), Århus havn (kaj), øvrige sekundære havne i Danmark (kaj)**



Kilde: Baseret på tal fra Danmarks Statistik.

Note: For 2014 er tal for både Aarhus og Rønne beregnet ud fra anløbslisterne, dvs. forventede.

Når det derimod gælder antal krydstogtpassagerer på skibe, som kommer til kaj, så har Aarhus haft flere passagerer end Rønne alle år 2002-2014 bortset fra i 2010, hvor der var flere i Rønne end i Aarhus. Når man inkluderer passagerer på skibe med anløb på reden, var der dog flere passagerer til Rønne end til Aarhus alle år bortset fra 2005 og 2011. Der var samme antal i 2008 når passagerer fra skibe på reden inkluderes.



**Tabel 6 Antallet af anløb og antallet af passagerer i Rønne ved kaj iflg. DST, i Rønne på redens og øvrige havne på Bornholm på redens iflg. anløbslister 2004-2014.**

	1	2	3	4	2+3+4		2	3	4	2+3+4
År	Kaj, Rønne (booket)	Kaj, Rønne (DST)	Red, Rønne (booket)	Red, øvrige (booket)	I alt, pax	År	Kaj, Rønne (DST)	Red, Rønne (booket)	Red, øvrige (booket)	I alt, pax
2004	56	48	6		54	2004	89%	11%	0%	100%
2005	29	28	4	11	43	2005	65%	9%	26%	100%
2006	35	25	4	5	34	2006	74%	12%	15%	100%
2007	20	27	5	5	37	2007	73%	14%	14%	100%
2008	31	28	8	11	47	2008	60%	17%	23%	100%
2009	20	15	14	8	37	2009	41%	38%	22%	100%
2010	19	19	5	5	29	2010	66%	17%	17%	100%
2011	26	27	3	8	38	2011	71%	8%	21%	100%
2012	50	41	4	14	59	2012	69%	7%	24%	100%
2013	27	25	10	14	49	2013	51%	20%	29%	100%
2014	29	29	14	5	48	2014	60%	29%	10%	100%
Gn.snit	31	28	7	8	43	Gn.snit	66%	16%	18%	100%
Indberettet/booket:		91%								
	1	2	3	4	2+3+4		2	3	4	2+3+4
År	Kaj, Rønne (booket)	Kaj, Rønne (DST)	Red, Rønne (booket)	Red, øvrige (booket)	I alt, pax	År	Kaj, Rønne (DST)	Red, Rønne (booket)	Red, øvrige (booket)	I alt, pax
2004	14701	11000	7150	0	18150	2004	61%	39%	0%	100%
2005	10306	8000	5976	2828	16804	2005	48%	36%	17%	100%
2006	16830	7000	7650	1296	15946	2006	44%	48%	8%	100%
2007	11656	10000	8438	1336	19774	2007	51%	43%	7%	100%
2008	13191	10000	12280	2134	24414	2008	41%	50%	9%	100%
2009	8812	5000	24446	1464	30910	2009	16%	79%	5%	100%
2010	9023	8000	10060	542	18602	2010	43%	54%	3%	100%
2011	15476	15000	8514	1100	24614	2011	61%	35%	4%	100%
2012	32458	25000	7637	5650	38287	2012	65%	20%	15%	100%
2013	18108	22000	21306	2934	46240	2013	48%	46%	6%	100%
2014	16680	16680	31078	1570	49328	2014	34%	63%	3%	100%
Gn.snit	15204	12516	13140	1896	27552	Gn.snit	45%	48%	7%	100%
Indberettet/booket:		82%								

Kilde: Baseret på anløbslister for Rønne havn og de mindre havne på Bornholm fra Rønne Havn A/S.

Det fremgår af Tabel 6, at gennemsnitligt 82% (100%-18%) af antallet af den anmeldte passagererkapacitet faktisk kommer – til kaj. Det er ikke noget enestående fænomen for Bornholm, men det gør sig også gældende for andre havne, fx Trondheim i Norge, hvor man hvert år ser, at

10-13% af den anmeldte passagerkapacitet ikke kommer alligevel.<sup>4</sup> Skibe på reden betaler ikke noget videre til havnen, dvs. blot 10% af beløbet som skal betales, hvis skibene kommer til kaj. Så der mistes havneindtægt for skibe på reden. Dette er ikke så væsentligt, når man måler på antallet af anløb. Men målt på antallet af passagerer er det en væsentlig del, som ligger på reden:  $63+3=66\%$  i 2014. Dermed bliver det vigtigt at få rede på, hvor mange passagerer, eller hvor stor en andel af disse, som faktisk kommer i land totalt set over en sæson og pr. skib. I Visby regner man med, at 65% af passagererne på skibe på reden kommer i land, mens næsten alle passagerer på skibe, som går til kaj, kommer i land.<sup>5</sup> Hos Rønne Havn regner man ligeledes med, at andelen, som kommer i land fra skibe på reden ligger på omtrent dette niveau.

---

<sup>4</sup> <http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article9799929.ece>

<sup>5</sup> Hanna Mi Jakobson: "Stora båtar kryssar till Visby", 17/3 2014, <http://www.helagotland.se/nyheter/artikel.aspx?articleid=9645824>

**Tabel 7 De største grupperinger af krydstogtlinjer i verden, 2013**

	Ships	Berths	Capacity	Market Share	Cruises p.a., ave	Nights / cruise	Berths / ship
Carnival Corporation							
Carnival Cruise Lines	24	61.890	3.811.874	18,7%	61,6	5,9	2579
Costa Crociere	14	31.819	1.411.746	6,9%	44,4	8,2	2273
Princess Cruises	17	40.110	1.394.088	6,8%	34,8	10,5	2359
Holland America Line	15	23.234	796.770	3,9%	34,3	10,6	1549
AIDA Cruises	10	18.512	786.716	3,9%	42,5	8,6	1851
P&O Cruises UK	7	14.380	393.200	1,9%	27,3	13,3	2054
P&O Cruises Australia	3	4.800	240.000	1,2%	50,0	7,3	1600
Iberocruceros	3	4.138	202.894	1,0%	49,0	7,4	1379
Cunard Line	3	6.712	198.164	1,0%	29,5	12,4	2237
Seabourn Cruise Line	6	1.962	64.836	0,3%	33,0	11,0	327
Total	102	207.557	9.300.288	45,5%	44,8	8,1	2035
				Market Share	Cruises p.a., ave	Nights / cruise	Berths / ship
Royal Caribbean Cruises							
Royal Caribbean Internat.	23	64.708	3.207.512	15,7%	49,6	7,4	2813
Celebrity Cruises	11	24.116	858.804	4,2%	35,6	10,2	2192
Pullmantur	4	7.584	451.486	2,2%	59,5	6,1	1896
TUI	2	3.700	166.500	0,8%	45,0	8,1	1850
CDF	1	1.442	64.980	0,3%	45,1	8,1	1442
Azamara	2	1.428	47.886	0,2%	33,5	10,9	714
Total	43	102.978	4.797.168	23,5%	46,6	7,8	2395
MSC Cruises	12	30.260	1.451.370	7,1%	48,0	7,6	2522
Norwegian Cruise Line	12	30.330	1.447.000	7,1%	47,7	7,7	2528
Top four	169	371.125	16.995.826	83,2%	45,8	8,0	2196
Others	100	74.939	3.431.849	16,8%	45,8	8,0	749
Total	269	446.064	20.427.675	100%	45,8	8,0	1658

Kilde: Baseret på "Cruise Industry News" Annual Report.

<http://www.cruiseindustrynews.com/images/stories/wire/2013/april/2021.jpg>

Note: De i alt 269 skibe i alt (og altså 100 skibe for "øvrige") er en vurdering fra RCCL's 2013 regnskab. De tre kolonner længst til venstre er egen beregning.

Det kan måske undre, at gennemsnitsstørrelsen for skibe hos Carnival Corporation – som ganske vist er meget store med over 2.000 underkøjer i snit – overgås af gennemsnitsstørrelsen for alle de tre andre i top fire. Seabourn Cruise Line hos Carnival og Azamara hos RCCL (Royal Caribbean Cruise Lines) har sammen med gruppen af 100 øvrige skibe (næstnederste linje i Tabel 7) skibe med den mindste gennemsnitsstørrelse. Det er disse lidt mindre skibe, som typisk anløber Rønne eller de øvrige havne på Bornholm (sidstnævnte alene på reden), jf. næste afsnit.

**Tabel 8 Antal af person-krydstogter, havneanløb, passagerer i Østersøen, passagerer til Bornholm, anløb til Rønne og andre havne på Bornholm samt antal skibe, som sejlede mindst ét krydstogt i Østersøen 2014. Antal passagerer pr. skib, besætning, BRT, længde og dybgang i gennemsnit 2014. Alt opgjort for de 4 store grupper samt øvrige under ét.**

	Sum	Sum	Sum	Sum	Sum	Sum	Sum	Gn.snit	Gn.snit	Gn.snit	Gn.snit	Gn.snit
Group	Baltic cruises 2014	Baltic calls 2014	Baltic port pax 2014	Bornholm 2014 pax	Rønne calls 2014	Bornholmx calls 2014	Antal skibe	Passengers	Crew	BRT	Length	Draught
1 Carnival	356157	830	1698685	29387	19	0	23	1809	738	70881	246	7,49
2 RCCL	124318	321	669478	694	1	0	11	2072	860	79916	263	7,80
3 MSC Cruises	112674	139	387670	0	0	0	3	2487	905	81365	279	7,46
4 NCL	37568	87	204276	0	0	0	1	2348	1083	91740	294	8,20
5 Andre	98976	754	479088	19247	23	5	47	627	297	23938	171	6,32
Total	729693	2131	3439197	49328	43	5	85	1220	520	46709	209	6,89

Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne Havn samt de mindre havne på Bornholm suppleret med koncern-tilhørsforhold jf. Tabel 7, dvs. "Cruise Industry News".

**Tabel 9 Procentfordelinger for antal af person-krydstogter, havneanløb, passagerer i Østersøen, passagerer til Bornholm, anløb til Rønne og andre havne på Bornholm samt antal skibe, som sejlede mindst ét krydstogt i Østersøen 2014 pr. krydstogtgruppe. MAX antal passagerer pr. skib, besætning, BRT, længde og dybgang i gennemsnit 2014 pr. krydstogtgruppe.**

	Pct	Pct	Pct	Pct	Pct	Pct	Pct	MAX	MAX	MAX	MAX	MAX
Group	Baltic cruises 2014	Baltic calls 2014	Baltic port pax 2014	Bornholm 2014 pax	Rønne calls 2014	Bornholmx calls 2014	Antal skibe	Passengers	Crew	BRT	Length	Draught
Carnival	49%	39%	49%	60%	44%	0%	27%	3600	1350	142714	330,00	8,50
RCCL	17%	15%	19%	1%	2%	0%	13%	3114	1271	137276	317,14	8,60
MSC Cruises	15%	7%	11%	0%	0%	0%	4%	3200	987	92627	293,80	7,99
NCL	5%	4%	6%	0%	0%	0%	1%	2348	1083	91740	294,13	8,20
Andre	14%	35%	14%	39%	53%	100%	55%	2500	1000	99150	293,20	8,50
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	3600	1350	142714	330,00	8,60

Kilde: Procentberegninger baseret på Tabel 8. Maxima er egne opgørelser baseret på grundoplysninger om hvert enkelt skib (bl.a. fra Wikipedia.org) som iflg. anløbslisterne anløb Rønne/Bornholm eller andre havne i Østersøen i 2014.

**Tabel 10 Antal af person-krydstogter, havneanløb af skibe og passagerer i alt og for Bornholm samt Bornholms andel, 2014 opgjort pr. krydstogtgruppe og i alt**

Group	Baltic cruises 2014	Bornholm 2014 pax	Andel af kryds-togter
Carnival	356157	29387	8,3%
RCCL	124318	694	0,6%
MSC Cruises	112674	0	0,0%
NCL	37568	0	0,0%
Andre	98976	19247	19,4%
Total	729693	49328	6,8%

Group	Baltic calls 2014	Bornholm 2014 calls	Andel af calls
Carnival	830	19	2,3%
RCCL	321	1	0,3%
MSC Cruises	139	0	0,0%
NCL	87	0	0,0%
Andre	754	28	3,7%
Total	2131	48	2,3%

Group	Baltic port pax 2014	Bornholm 2014 pax	Andel af port pax
Carnival	1698685	29387	1,7%
RCCL	669478	694	0,1%
MSC Cruises	387670	0	0,0%
NCL	204276	0	0,0%
Andre	479088	19247	4,0%
Total	3439197	49328	1,4%

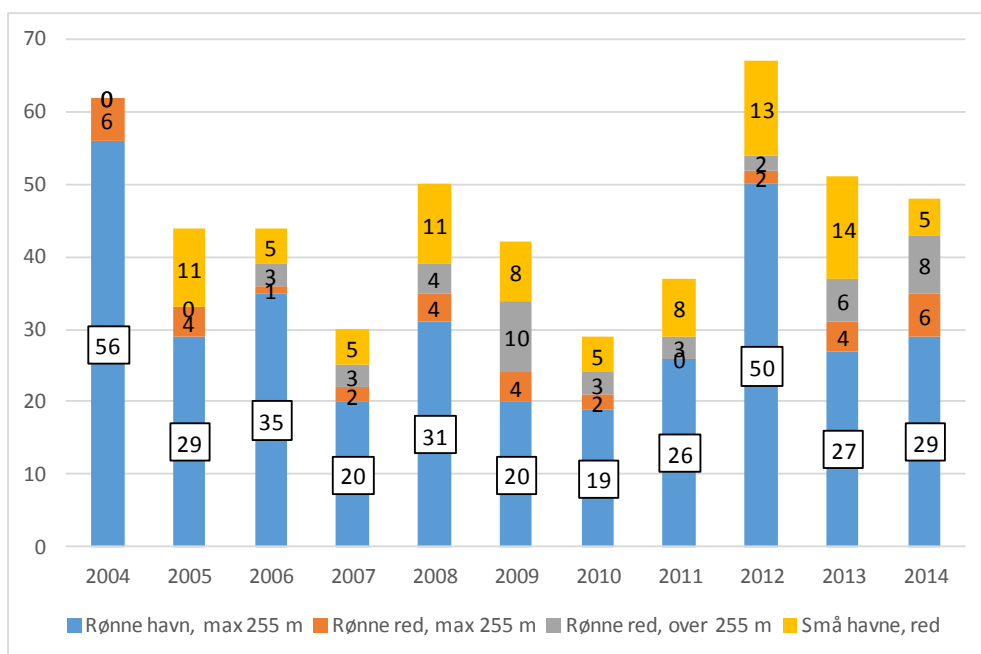
Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for de enkelte havne i Østersøen kombineret med grundoplysninger om de enkelte skibe fra Wikipedia.org eller fra anløbslisterne.

## 2.2 Udviklingen i antallet af anløb og antallet af passagerer ved de bornholmske havne 2004-2014

Der foreligger anløbslister for Rønne Havn samt til dels for andre havne. Begge dele rapporteres af Rønne Havn A/S. Anløb og passagerer til Nexø Havn er typisk erstatningsanløb for planlagte anløb i Rønne Havn og indgår dermed i førstnævnte.

Man kan dels tælle krydstogtskibsanløb og dels opgøre antallet af mulige passagerer, dvs. passagerkapaciteten pr. skib ganget med antallet af anløb pr. skib pr. år og summere disse.

**Figur 10 Udviklingen i antallet af krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (absolutte tal, fire segmenter af ankommande skibe)**



Kilde: Egen opgørelse baseret på anløbslister for årene 2004-2014 fra Rønne Havn A/S for Rønne og andre havne på Bornholm.

**Tabel 11 Anløb og passagerer 2004-2014 (11 år) under ét opdelt i skibe på max / over 240 meter, anløb ved kaj i Rønne, anløb på reden i Rønne og anløb på reden ved øvrige havne, absolutte tal, procenter og antal pax i gennemsnit pr. gruppe**

<b>Anløb</b>	Rønne kaj	Rønne red	Øvr. - red	Total
Over 240m	1	43	1	45
Højest 240m	341	34	85	460
Total	342	77	86	505

<b>% af anløb</b>	Rønne kaj	Rønne red	Øvr. - red	Total
Over 240m	0%	9%	0%	9%
Højest 240m	68%	7%	17%	91%
Total	68%	15%	17%	100%

<b>Pax</b>	Rønne kaj	Rønne red	Øvr. - red	Total
Over 240m	1712	106236	2838	110786
Højest 240m	165529	38299	18016	221844
Total	167241	144535	20854	332630

<b>% af pax</b>	Rønne kaj	Rønne red	Øvr. - red	Total
Over 240m	1%	32%	1%	33%
Højest 240m	50%	12%	5%	67%
Total	50%	43%	6%	100%

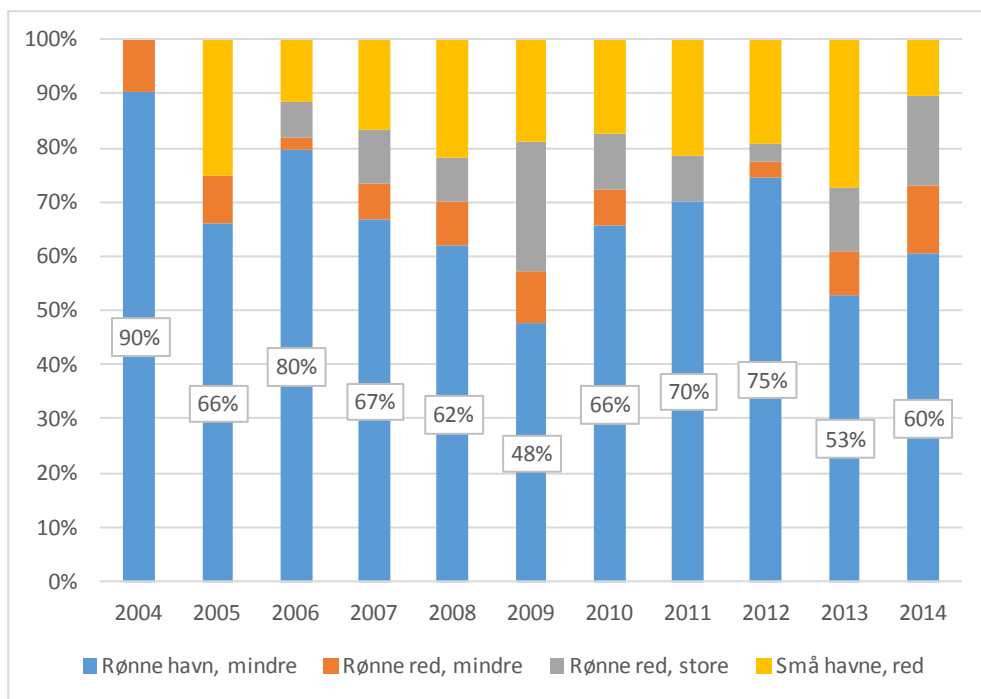
<b>Pax / anløb</b>	Rønne kaj	Rønne red	Øvr. - red	Total
Over 240m	1712	2471	2838	2462
Højest 240m	485	1126	212	482
Total	489	1877	242	659

Kilde: Egen fremstilling baseret på anløbslister fra Rønne Havn A/S inkl. anløb ved mindre havne.

Der indgår kun ét anløb på reden ved Nexø havn (2.838 pax). Kun et enkelt skib på over 240 meter er kommet til kaj i Rønne i løbet af de 11 år fra 2004-2014 (begge år inkl.), det var et skib på 251 meter (MSC Opera i 2008).<sup>6</sup> Mindst 21 forskellige krydstogtskibe går gennem Kielerkanalen i 2015 og kan dermed komme til kaj i Rønne (jf. den senere Tabel 33).

<sup>6</sup> At krydstogtkajen i Rønne er 240 meter lang hænger historisk set muligvis sammen med, at skibe på max. 235,5 meter kan passere Kielerkanalen, hvis de altså kan komme under broen ved Rendsburg.

**Figur 11 Udviklingen i antallet af krydstogtskibe, som anløber Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (procentvis fordeling, fire segmenter af ankommande skibe)**



Kilde: Som Figur 10, der her er vist som procentfordeling.

**Figur 12 Udviklingen i antallet af passagerer på krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (absolutte tal, fire segmenter af ankommande skibe)**

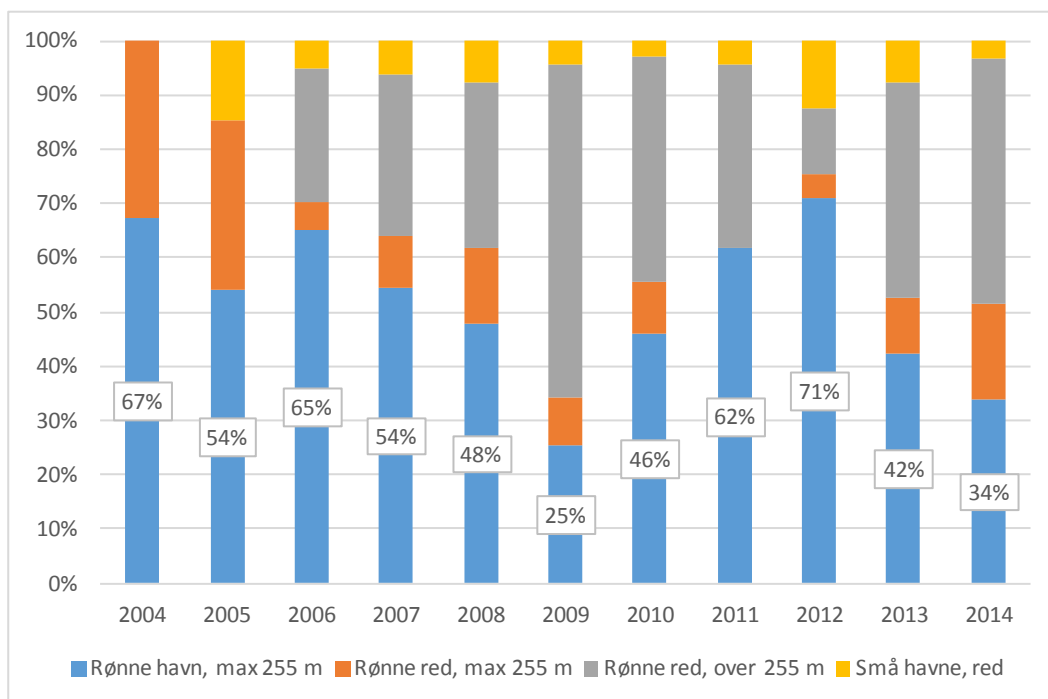


Kilde: Egen opgørelse baseret på anløbslister for de nævnte år fra Rønne Havn A/S for Rønne og andre havne på Bornholm kombineret med oplysninger om passagerkapacitet pr. skib (Wikipedia).



Antallet af krydstogtpassagerer til Bornholm, primært Rønne Havn, er mere end fordoblet fra knapt 22.000 i 2004 til knapt 48.000 i 2014, jf. Figur 12.

**Figur 13 Udviklingen i antallet af passagerer på krydstogtskibe, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm 2004-2014 (procentvis fordeling, fire segmenter af ankommande skibe)**



Kilde: Som Figur 12, der her er vist som procentfordeling.

**Tabel 12 Antal passagerer i gennemsnit pr. krydstogtskib, som anløb Rønne Havn eller øvrige havne på Bornholm pr. år i perioden 2004-2014**

År	Rønne havn, max 255 m	Rønne red, max 255 m	Rønne red, over 255 m	Små havne, red	I alt
2004	263	1192	Ingen	Uoplyst	352
2005	355	1494	Ingen	257	434
2006	481	1308	2114	259	586
2007	583	1048	2114	267	714
2008	426	956	2114	194	552
2009	441	756	2142	183	827
2010	475	950	2720	108	677
2011	595	Ingen	2838	138	678
2012	649	981	2838	435	683
2013	671	1070	2838	229	836
2014	575	1452	2796	314	1028
Alle år	489	1149	2484	249	661

Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister fra Rønne Havn A/S.

Historisk set er de største skibe, som har lagt til kaj i Rønne Havn, følgende:

- Flest BRT: Marina, 66084 BRT, 239,30 meter langt (anløb i 2012 og 2013)
- Længst: MSC Opera, 59058 BRT, 251,00 meter langt (anløb i 2008)
- Størst dybgang: Mona Lisa, 28891, 201,33 meter langt, 8,6 meter dybgang (senest i 2010)

Dybgangen, som i al fald kan være op til 8,6 meter, er ikke noget problem, og altså ikke en begrænsende faktor ved anløb af Rønne Havn.

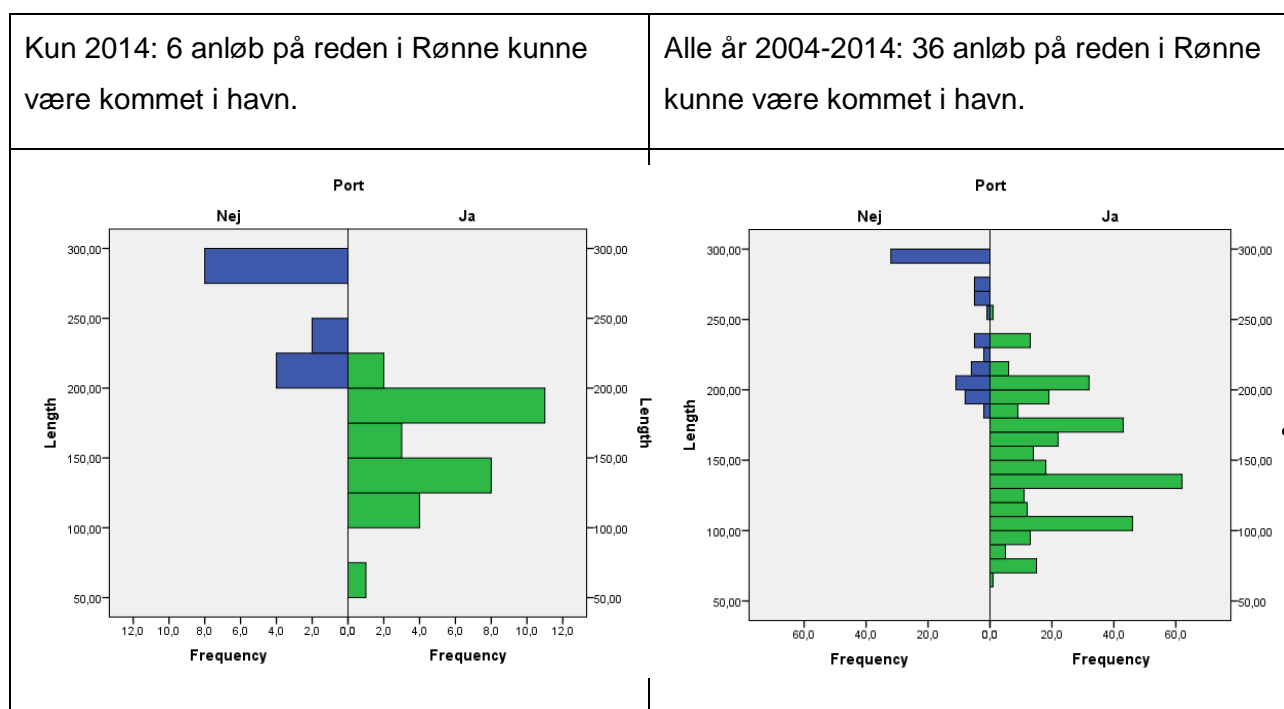
Antal bruttoregistertons (BRT) og længden hænger sammen, dog således, at længden stiger i aftagende grad, med stigende antal BRT. Det skønnes, at skibe, som er nogle få meter længere end det hidtil længste skib, måske op til 255 meter, idet MCS Opera var på 251 meter, også ville kunne lægge til kaj i Rønne Havn.

Det værd at arbejde på af få skibe på under 240 meter, som i 2014 eller tidligere lå på reden, til i stedet at lægge til kaj i Rønne, specielt hvis de lå på reden ud for Rønne Havn. I 2014 drejede dette sig om 2 skibe med i alt 6 anløb:

- Costa neoRomantica: 4 (dog med mindst 1 med ank. v/kaj) og afg. fra red
- Artania: 2

Som det fremgik af Figur 10, var der i 2014 6 anløb af skibe på højst 240 meters længde på reden, og de tilsvarende tal for de foregående år fremgår af samme figur. For så vidt angår 2014 er det ikke et endeligt tal. For hele perioden var der 35 anløb af skibe på reden i Rønne, som alle var under 240 meter (36 under 255).

**Figur 14 Antal anløb på reden og ved kaj efter længden af skibene**



Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn.

Skibe på under 255 meter kunne være kommet til kaj, og de fleste skibe under den størrelse kom til kaj i 2014 og tilbage til 2004.

**Tabel 13 Nautiske data om Rønne havn iflg. Cruise Europe håndbogen**

Nautical Data	
Max. Length For Berth (m):	240
Max. Draught (m):	8.5
Anchorage Available:	yes
Anchorage Compulsory:	no
Ship Tenders Allowed:	yes
Pilotage Compulsory:	no
Tugs Available:	yes

Kilde: Cruise Europe's Port Handbook.

Costa neoRomantica kom til kaj d. 4/8 2014, men afgang fra reden, så det kan diskuteres om det skal kaldes kaj eller red. Nedenfor er det talt som red.

**Tabel 14 Antal anløb på reden pr. skib, som kunne være gået i havn i Rønne, pr. år i perioden 2004-2014**

Skib	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Artania	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	4
Costa Classica	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Costa Europa	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Costa neoRomantica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	6
Costa Victoria	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Europa	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Maxim Gorkiy	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
Mona Lisa	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3
Rotterdam	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Saga Rose	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Saga Ruby	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	5
Total	6	4	1	2	4	4	2	0	2	4	6	35

Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn.

Note: De tre seneste år er markeret med gult.

**Tabel 15 Baggrundsinformationer for de skibe, som lå på reden, men som kunne være gået i havn i Rønne, med angivelse af seneste år, hvor dette skete**

Skib	BRT	Længde	Dybgang	Pax	Cruise_line	År
Artania	44.588	231,00	8,5	1200	Phoenix Reisen	2014
Costa Classica	52.926	220,60	7,6	1308	Costa Cruise Lines (Carnival)	2007
Costa Europa	53.872	204,00	8,2	1494	Costa Cruise Lines (Carnival)	2005
Costa neoRomantica	56.000	219,00	8,2	1578	Costa Cruise Lines (Carnival)	2014
Costa Victoria	75.951	252,00	8,0	1928	Costa Cruise Lines (Carnival)	2008
Europa	28.890	198,60	6,0	408	Hapag Lloyd	2008
Maxim Gorkiy	24.981	194,72	8,3	788	Phoenix Reisen	2008
Mona Lisa	28.891	201,33	8,6	700	Holiday Kreuzfahrten	2010
Rotterdam	59.652	238,00	8,2	1400	Holland America Line	2012
Saga Rose	24.528	189,00	5,3	587	Saga Cruises	2004
Saga Ruby	24.492	191,09	8,2	561	Saga Cruises	2013

Kilde: Anløbslister for Rønne havn (BRT) suppleret med andre grundoplysninger om skibene fra Wikipedia eller andre officielle kilder.

En del af skibene fra Costa Cruise Lines kunne være kommet til kaj i Rønne men lå på reden i stedet. Det kunne være værd at drøfte dette med rederiet mhp. at få alle skibe til kaj, som kan komme til kaj. At Costa Victoria med dets 252 meter ikke kom til kaj er dog forståeligt, selv om et skib på 251 meter har været ved kaj, da havnehåndbogen fra Cruise Europe angiver et max. på 240 meter, jf. Tabel 13. De 240 meter er kajens længde, ikke nødvendigvis max. for skibe ved kaj. Som underbygning af denne pointe kan nævnes et eksempel på en havn, som modtager skibe, der er op til 70% længere end kajen: På den nordlige del af Island er den længste kaj i Akureyri på 200 meter, men de modtager krydstogtskibe på op til 340 meter, dvs. (ca. som) de længste krydstogtskibe i verden.<sup>7</sup>

Skibet Artania fra Phonix Reisen kom til kaj ved dets anløb ved Rønne i 2013, men det kom ikke til kaj ved dets to anløb ved Rønne i 2014 (12/6 og 24/6). Hvad denne ændring skyldes er p.t. uklart.

Det fremgår af Figur 11, at 60% af alle krydstogtanløb til Bornholm kommer til kaj (i Rønne). Men målt på antal passagerer er det kun 34%, som kommer til kaj i 2014, jf. Figur 13. Der er altså næsten 2/3, dvs. 66%, af passagererne, som anløber en af de bornholmske havne (primært Rønne) på reden. Over de seneste få år er andelen af passagerer, som kommer til kaj i Rønne

<sup>7</sup> <http://cruiseiceland.com/cruise-ports/port-of-akureyri/akureyri-port-facilities> .

med deres krydstogtskib if. med anløb ved Bornholm, faldet fra 71% i 2012 og 42% i 2013 til 34% i 2014.<sup>8</sup>

Normalt - eller ofte - forudsætter man, at et krydstogtskib er fyldt til kapacitetsgrænsen for passagerer og at alle passagerer kommer i land. Dette gælder uanset om skibet ligger på reden eller kommer til kaj. De faktiske passagertal fremgår dog af passagerlisterne. Det skulle være relativt enkelt at tælle op, hvor mange passagerer, som kommer i land, og dette gælder uanset om skibet kommer til kaj eller om passagerer sejles i land med tender både. Sådanne optællinger mangler dog p.t. Det vides dog givetvis hvor mange, som tager en udflugt for hvert enkelt skib. Og det må kunne skønnes eller måles, hvor stor en andel af dem, der kommer i land, som tager en udflugt. Der er sikkert en række faktorer, som afgør, hvor stor en andel af passagererne, der kommer i land. Her skal blot nævnes, som hypoteser:

- H1. For skibe, der ligger på reden, er andelen, som kommer i land, mindre end for de skibe, der ligger til kaj.
- H2. Jo lavere gennemsnitsalder, jo større andel kommer i land.
- H3. Jo mindre det blæser, jo flere kommer i land, hvis skibet ligger på reden.
- H4. Jo større skibet er, jo lavere andel kommer i land, hvis skibet ligger på reden.

Andre faktorer end de nævnte kan have betydning.

Hvis krydstogtskibenes kapacitet opgøres som antal underkøjer er det realistisk at antage, at skibet er fyldt til denne kapacitetsgrænse, idet amerikanske tal indikerer en kapacitetsudnyttelse på over 100%, men havnene afregner muligvis efter den maksimale kapacitet inkl. overkøjer. Men lad nu det ligge. Nærværende skribent har, hvor det har været muligt, tjekket kapaciteten efter i Wikipedia.

Der var 85 krydstogtskibe, som sejlede i Østersøen i 2014. Det kan diskuteres, om max. grænsen for længden af skibe, der kan komme til kaj i Rønne, er 255 meter eller 240 meter. Iflg. Cruise Europe's "Port Handbook" kan Rønne Havn modtage skibe til kaj på max. 240 meter og med en dybgang på max. 8,5 meter. Men Rønne Havn har dog haft anløb af et krydstogtskib på 251 meter og har modtaget et andet krydstogtskib med en dybgang på 8,6 meter.

---

<sup>8</sup> neoRomantica med afsætning af passagerer ved kaj og genombordtagning på reden er her talt som "reden".

**Tabel 16 Det længste krydstogtskib, som har lagt til kaj i Rønne havn pr. år 2004-2014, og det med hhv. størst dybgang, flest bruttoregister tons og størst passager-kapacitet i samme periode**

Year	Vessel	Length	Draught	BRT	Pax	Crew	Flag	Cruise_line
2008	MSC Opera	251,00	6,6	59058	1712	740	Panama	MSC Cruises
2006	Mona Lisa	201,33	8,6	28891	700	330	Bahamas	Holiday Kreuzfahrten
2012	Marina	239,30	7,4	66084	1250	780	Marshall Isl	Oceania Cruises
2008	MSC Opera	251,00	6,6	59058	1712	740	Panama	MSC Cruises
Flest passagerer på redsen - i Rønne 2011, 2013, 2014 og Nexø 2012 (erstatningsanløb i stedet for Rønne):								
2014	Costa Pacifica	290,20	8,3	114157	2838	1100	Italy	Costa Cruise Lines (Carnival)

Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn kombineret med grundoplysninger om skibene fra andre kilder.

Det ligner dog mere end en tilfældighed, at den maksimale længde for skibe ved kaj i Rønne Havn er på højst 240 meter i alle år bortset fra en enkelt år (2008).

**Tabel 17 Det længste krydstogtskib, som har lagt til kaj i Rønne havn pr. år 2004-2014**

Year	Vessel	Length	Draught	BRT	Pax	Crew	Flag	Cruise_line
2004	Black Watch	205,46	7,6	28613	761	310	Bahamas	Fred Olsen Cruise Lines
2005	Prinsendam	205,50	7,2	37845	793	460	Netherlands	Holland America Line
2006	Prinsendam	205,50	7,2	37845	793	460	Netherlands	Holland America Line
2007	Artania	231,00	8,5	44588	1200	537	Bermuda	Phoenix Reisen
2008	MSC Opera	251,00	6,6	59058	1712	740	Panama	MSC Cruises
2009	Rotterdam	238,00	8,2	59652	1400	600	Netherlands	Holland America Line
2010	Balmoral	218,05	6,8	34242	1350	471	Bahamas	Fred Olsen Cruise Lines
2011	Marina	239,30	7,4	66084	1250	780	Marshall Isl	Oceania Cruises
2012	Marina	239,30	7,4	66084	1250	780	Marshall Isl	Oceania Cruises
2013	Artania	231,00	8,5	44588	1200	537	Bermuda	Phoenix Reisen
2014	Thomson Spirit	214,66	7,5	33930	1254	520	Malta	Thomson Cruises
Alle år	MSC Opera	251,00	6,6	59058	1712	740	Panama	MSC Cruises

Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn kombineret med længde og andre grundoplysninger om skibene fra Wikipedia m.fl.

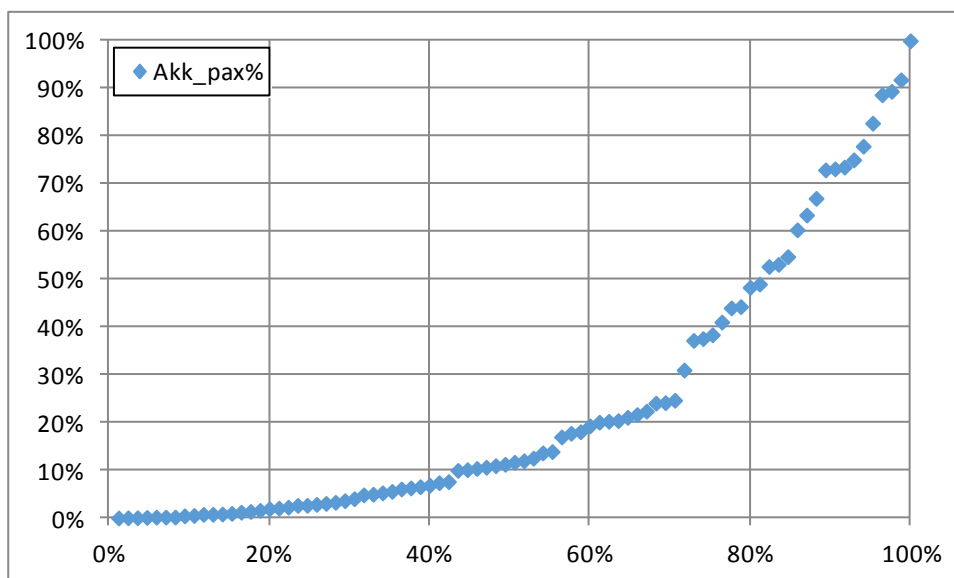
Hvis man sorterer de 85 krydstogtskibe, som sejler i Østersøen i 2014, fra det korteste til det længste, og man desuden akkumulerer antallet af passagerer viser det sig, at Bornholm (Rønne Havn) kunne modtage 58 af disse ved kaj, hvis man sætter grænsen ved 240 meter; eller 4 skibe mere, hvis grænsen var 255 meter, eller 8 skibe mere, hvis grænsen var 265 meter. De 240 meter er den officielle grænse p.t. iflg. førnævnte kilde. Hvis Rønne Havn A/S forlængede krydstogtkajen med 25 meter, kunne yderligere 8 skibe modtages, evt. 10% flere af skibene. Men denne gruppe af

skibe tegner sig for 20% af krydstogtpassagererne i Østersøen i 2014, opgjort som antal anløb i alle havne under ét \* passagerkapaciteten pr. skib og summeret over alle skibene.

Bornholm (Rønne Havn) kan altså øge potentialet for krydstogtpassagerer til kaj med 20% af samtlige krydstogtpassagerer i Østersøen ved at forlænge krydstogtkajen med 25 meter fra 240 til 265 meter, altså en forlængelse på ca. 10%. Med en kajlængde på 240 meter tilgodeser Rønne Havn 68% af skibene som har (havde) 24% af krydstogtpassagererne i Østersøen i 2014. Med en kajlængde på 265 meter tilgodeses 78% af skibene, som har (havde) 44% af krydstogtpassagererne i Østersøen i 2014.

Det er muligt, at man med et pennestrøg, - dvs. rent administrativt – kan bede Cruise Europe om at rette den maksimale længde af skibe ved kaj fra 240 meter til ca. 255 meter, altså de 251 meter jf. MSC Opera's anløb ved kaj i 2008 plus nogle meter mere.

**Figur 15 Akkumuleret andel af anløb og akkumuleret andel af passagerer i Østersøen 2014**



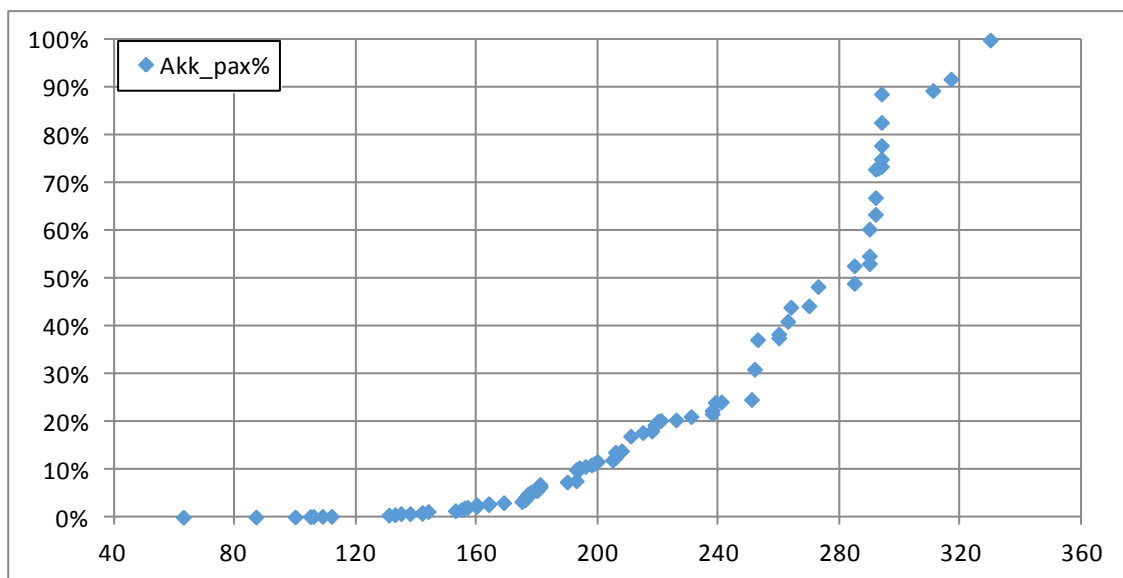
Note: X-aksen, den vandrette akse: Akkumuleret antal anløb i procent af totalen.

Y-aksen, den lodrette akse: Akkumuleret antal passagerer i procent af totalen.

Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister for havne i Østersøen 2014.



**Figur 16 Akkumuleret andel af passagerer i Østersøen 2014 (Y-aksen) som funktion af skibslængden i meter (X-aksen)**



Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister for havne i Østersøen 2014.

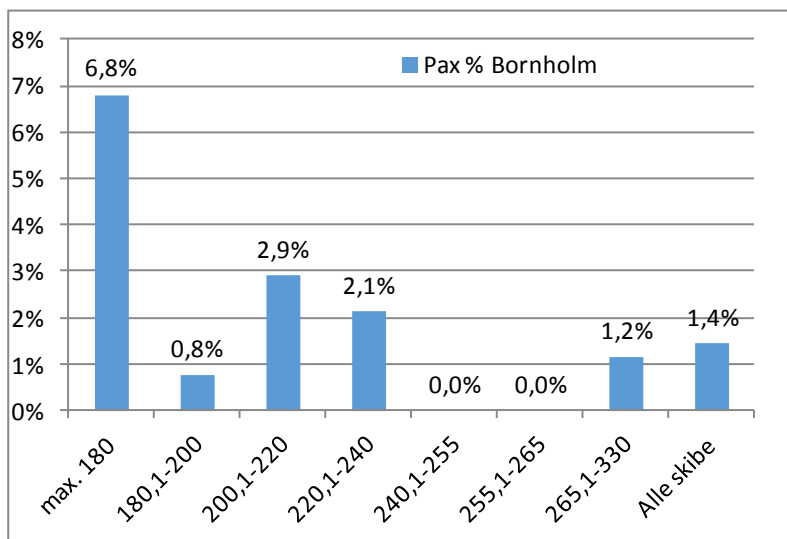
**Tabel 18 Bornholm andel af antal passagerer (pax \* anløb) 2014 pr. længdegruppe**

Længde interval	Pax % Bornhol	Pax Baltic	Pax Bornholm	Skibe	Pax Baltic fordeling	Pax Bornholm	Skibe, fordeling
max. 180	6,8%	208.763	14.209	31	6,1%	28,8%	36,5%
180,1-200	0,8%	191.810	1.478	12	5,6%	3,0%	14,1%
200,1-220	2,9%	288.558	8.359	9	8,4%	16,9%	10,6%
220,1-240	2,1%	136.659	2.916	6	4,0%	5,9%	7,1%
240,1-255	0,0%	451.278	-	4	13,1%	0,0%	4,7%
255,1-265	0,0%	233.774	-	4	6,8%	0,0%	4,7%
265,1-330	1,2%	1.921.422	22.366	19	56,0%	45,3%	22,4%
Alle skibe	1,4%	3.432.264	49.328	85	100%	100%	100%

Kilde: Egen beregning med udgangspunkt i anløbslister for havne i Østersøen 2014.  
 Note: Mariehamn og flere andre små havne ikke inkluderet. Ingen norske havne inkluderet.

Ved at forlænge kajen med godt 10% (fra 240 til 265 meter), kan man tage 9,4% flere af skibene, baseret på 2014-tal, men disse skibe sejler med næsten 20% af havne-passagererne i Østersøen i 2014. Altså: 10% længere kaj (25 meter) forøger passagerpotentialet med 20%.

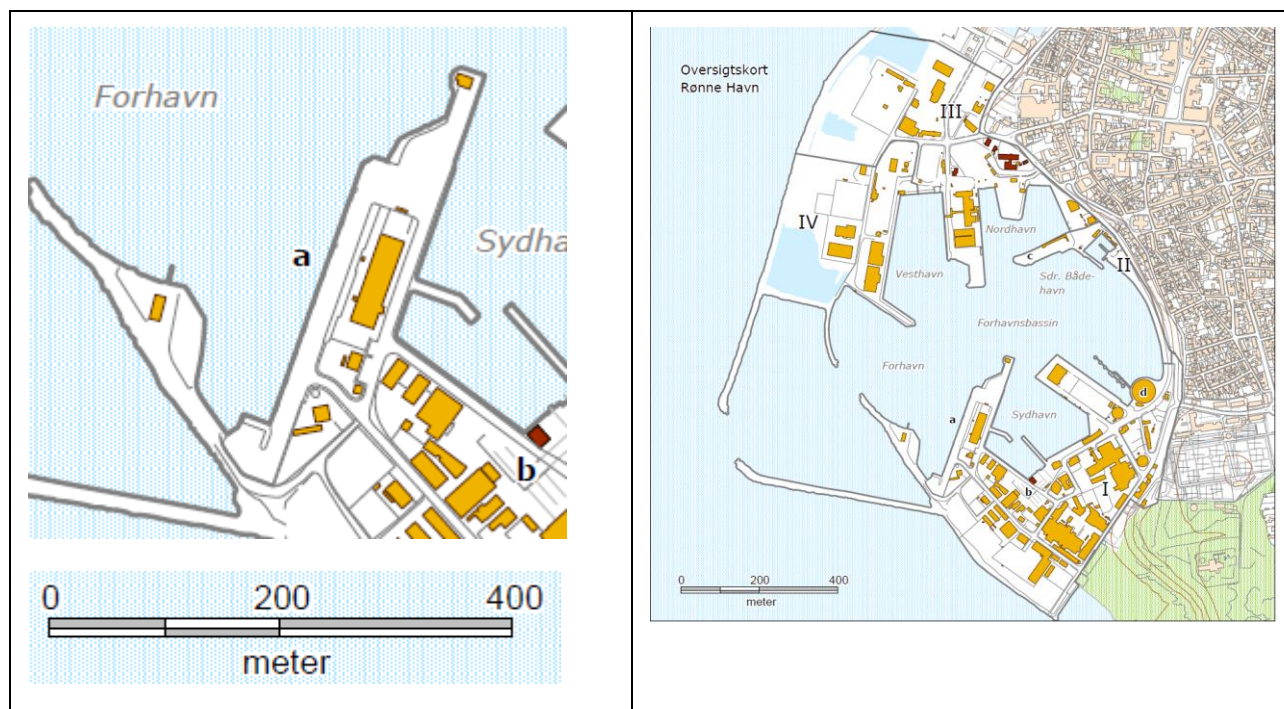
**Figur 17 Bornholms andel af antal passagerer 2014 pr. længdegruppe**



Kilde: Egen beregning med udgangspunkt i anløbslister for havne i Østersøen 2014.

Note: Skibslængderne er slået op på Wikipedia.org, hvis disse ikke er oplyst på anløbslisterne.

**Figur 18 Kortudsnit for krydstogtkajen/-kajerne i Rønne havn**



Kilde: Regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne.

[www.brk.dk/Indflydelse-Politik/Planer/Documents/De%20bornholmske%20havne.pdf](http://www.brk.dk/Indflydelse-Politik/Planer/Documents/De%20bornholmske%20havne.pdf)

**Tabel 19 Oplyst max. længde og max. dybgang for krydstogtskibe ved kaj pr. havn i Østersøen – samt max., min., og uvægtet gennemsnit for skibe pr. havn 2014**

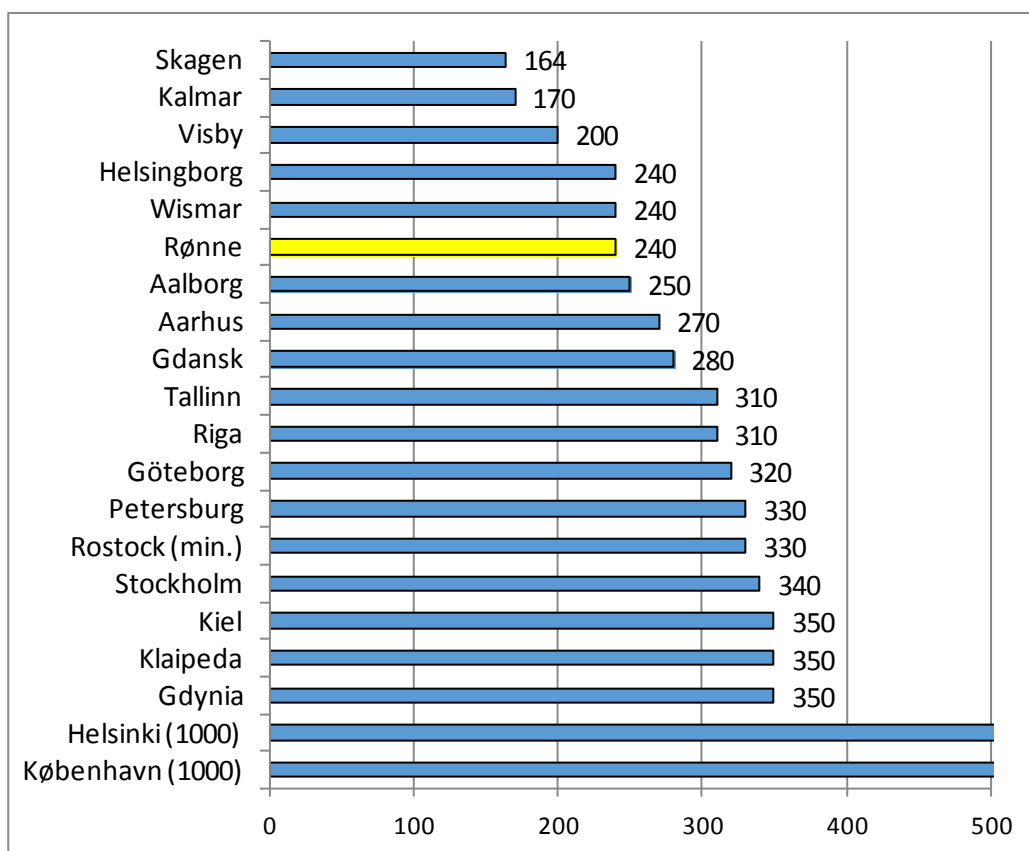
Krydstogthavn	Max længde	Max dybgang	Maximum længde	Minimum længde	Simple Mean	Forskellige skibe
København (1000)	1000	9,7	330	87	211,85	69
Helsinki (1000)	1000	10,8	330	87	211,78	66
Gdynia	350	11,5	317	131	220,36	23
Klaipeda	350	8,5	317	87	195,49	30
Kiel	350	n.a.	293	144	214,11	20
Stockholm	340	11	330	87	214,12	70
Rostock (min.)	330	n.a.	330	131	229,78	35
Petersburg	330	11	330	144	240,28	51
Göteborg	320	9,1	330	133	214,52	20
Riga	310	11,7	290	87	185,25	27
Tallinn	310	10,7	330	87	211,43	75
Gdansk	280	9,3	206	87	164,79	20
Aarhus	270	8,5	330	156	236,07	4
Rønne	240	8,5	293	63	174,48	21
Wismar	240	8,7	226	133	188,86	5
Helsingborg	240	13	294	87	200,00	6
Visby	200	7,2	292	105	190,16	25
Kalmar	170	7	206	180	194,70	3
Skagen	164	9	294	105	200,77	9
Lübeck	n.a.		205	112	171,19	9

Kilde: Baseret på tal fra Cruise Europe's Port Handbook.

Havne med relativt få anløb har relativt korte (krydstogt)kajer, jf. kolonnen max. længde. Dette kan ses derved, at rangordenen i Figur 19 (efter max. længde for skibe ved kaj) ligner rangordenen i Figur 20 (efter antal anløb pr. havn i 2013) en hel del. Om en lang kaj er årsag til mange anløb eller om mange anløb er årsag til en lang kaj skal være usagt. Det fremgår dog af Tabel 19, at gennemsnitslængden for skibe, som anløber de forskellige havne (Simple Mean, anden kolonne fra højre) ikke har nogen tæt sammenhæng med kajlængden. Cruise Europe Håndbogen for havne sætter lighedstegn mellem max. længde for skibe ved kaj og max. længde for skibe som havnen kan modtage. Rønne Havn har jo haft anløb af et skib på 251 meter, selv om kajen (kun) er 240 meter. Det fremgår af Tabel, at 11 havne - deriblandt de 8 med den længste kaj - har kunnet modtage alle de ankommende skibe ved deres kaj, altså den øverste halvdel, mens dette typisk ikke er tilfældet for den nederste halvdel. Ikke desto mindre kommer de store skibe også til de

mindre havne i en vis udstrækning. Så rederier med store skibe må være (mere eller mindre godvilligt) indstillede på at ligge på reden, hvis de vil anløbe de små havne. Det er dog kun i Kalmar og Skagen, at gennemsnitslængden for de ankommende skibe ligger under kajlængden. Det kendes fra Rønne og andre havne (fx Visby), at nogle af de skibe, som ligger på reden, kunne være kommet i havn. Gode grunde til dette kan være, at kajen eller kajerne er optaget. En mindre god grund (set fra havnens synspunkt) kan være, at rederiet vil spare penge.

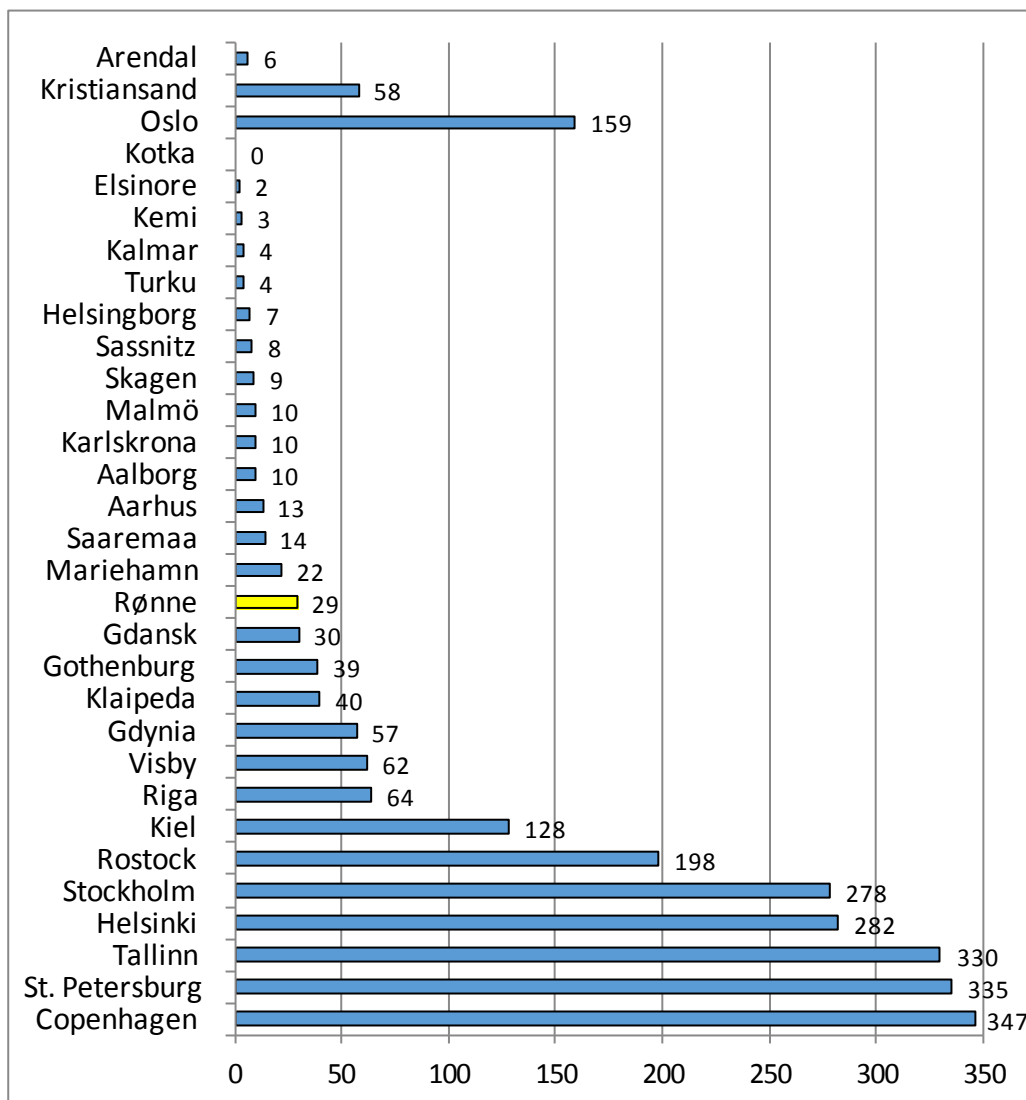
**Figur 19 Oplyst max. længde for krydstogtskibe ved kaj pr. havn i Østersøen**



Kilde: Baseret på tal fra Cruise Europe's Port Handbook.

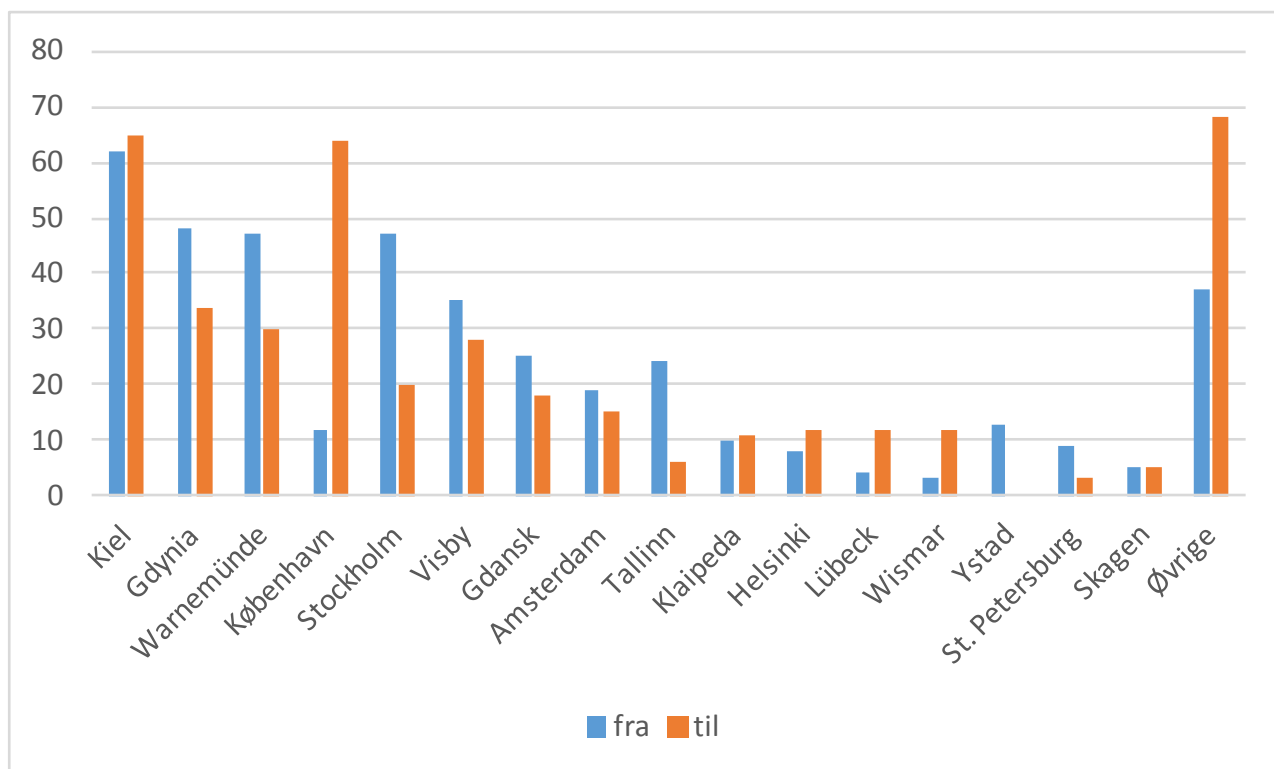
Rønne rangerede som nr. 14 efter antal anløb i 2013 i Østersøen fra Skagen og Göteborg mod syd og øst. Rønne var nr. 15 blandt havne i Østersøen efter oplyst maksimal længde for krydstogtskibe ved kaj.

**Figur 20 Antal anløb af krydstogtskibe pr. havn i Østersøen, 2013**



Kilde: Market Review2014. CRUISE BALTIC. One Sea –Oceans of adventures.

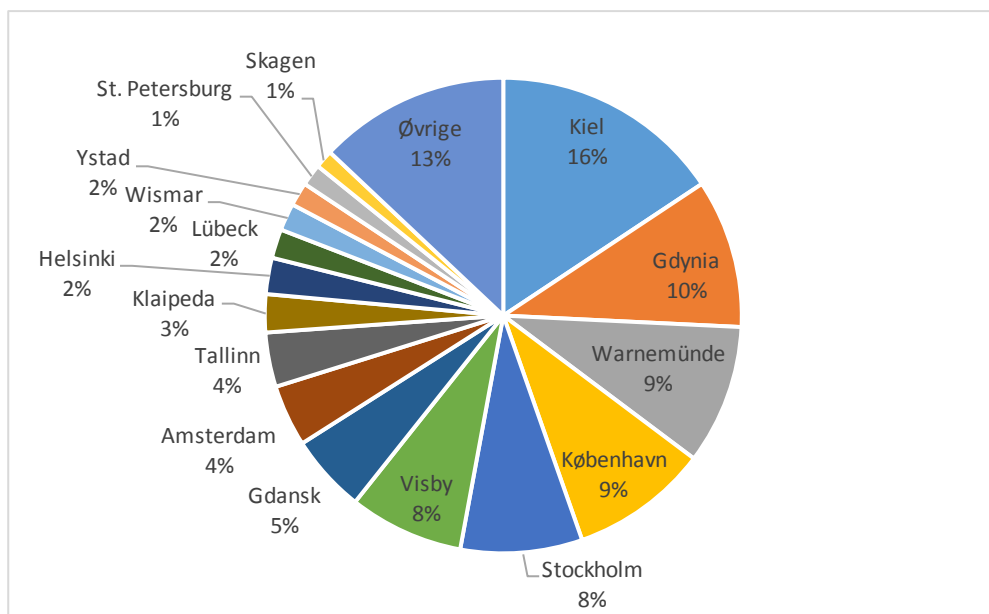
**Figur 21 Havne som blev anløbet før Rønne Havn og havne som blev anløbet efter Rønne Havn i årene 2004-2014 under ét (absolutte tal for hhv. før og efter)**



Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn.

Rønne er sjældent første stop efter København, men derimod ofte sidste stop, inden krydstogtet afsluttes i København. At Kiel er seneste eller næste stop før/efter Rønne sker lige så ofte. Rønne er ofte første stop efter Kiel (turnaround havn), Gdynia, Warnemünde, Stockholm og til dels Visby, jf. Figur 21. Tager man "fra" og "til" havne under ét er Kiel den anden havn, som krydstogtmæssigt er tættest forbundet med Rønne, idet Kiel står for 16% af anløb til/fra Rønne for hele perioden 2004-2014 under ét, jf. Figur 22. Kielerkanalen og krydstogtkajen i Rønne har nogle af de samme fysiske begrænsninger hvad angår skibenes længde. Men nu ligger der et antal krydstogtskibe fra AIDA-rederiet i Warnemünde (Rostock), som er på ca. 253 meter i længden, og disse har aldrig været ved kaj i Rønne Havn, selv om de måske godt lige akkurat kunne komme det med den nuværende kajlængde. Men en længere krydstogtskaj ville gøre det nemmere at få skibe på op til enten 255 eller 265 meter, som i 2014 sejler i Østersøen, til kaj i Rønne havn. jf. senere afsnit (Tabel 18; Figur 17).

**Figur 22 Havne som blev anløbet før eller efter anløb af Rønne havn i årene 2004-2014 (procentvis fordeling for før og efter under ét)**



Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn.

### 2.3 Skibe som kommer, skibe som kom tidligere og skibe som ikke kommer til Bornholm

Der er dannet 5 segmenter af krydstogtskibe som sejler, har sejlet eller forventes at sejle i Østersøen.

Hvert af disse segmenter kan yderligere deles op i store og mindre skibe. De store skibe er her defineret som dem, der er for store til at ligge til kaj i Rønne Havn.

- Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014
- Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014
- Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men ikke Bornholm
- Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 men har aldrig anløbet Bornholm
- Segment 5: Tidligere anløbet Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015

Segment 5 er næppe interessant, men dog er det værd at holde øje med, om et af de skibe, som tidligere har anløbet Rønne/Bornholm, skulle begynde at sejle i Østersøen igen.

**Tabel 20 Fem segmenter af krydstogtskibe med underopdeling i store og mindre skibe**

Segment	Over 240m	Højst 240m	Total
1 Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014	2	22	24
2 Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014	3	25	28
3 Anløb Østersøhavne i 2014, men ikke Bornholm	22	13	35
<b>Total, segment 1-3</b>	<b>27</b>	<b>60</b>	<b>87</b>
4 Forventet anløb CPH 2015, men har aldrig anløbet Bornholm	12	2	14
5 Tidl. Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015	4	34	38
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>96</b>	<b>139</b>

Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for Rønne havn suppleret med grundoplysningen længde fra Wikipedia eller anløbslister med den oplysning fra havne.

Note: De 87 skibe for segment 1-3 inkluderer to skibe uden anløb i 2014, men forventes 2015.



**Tabel 21 Fem segmenter af krydstogsskibe i Østersøen i 2014, i 2015 eller tilbage i tid**

Segment	Skibe	Længde, gn.snit	Pax, snit	Baltic calls 2014	Baltic port pax 2014	Bornholm x 2014	Rønne 2014	Baltic cruises 2014	Bornholm 2014 pax	Bornholm 2014 andel pax
1 Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014	24	173	744	475	455.754	5	43	90.276	49.328	55%
2 Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014	28	189	806	508	499.915	0	0	112.883	0	0%
3 Anløb Østersøhavne i 2014, men ikke Bornholm	35	245	1831	1148	2.483.528	0	0	526.534	0	0%
4 Forventet anløb CPH 2015, men har aldrig anløbet Bornholm	14	275	2315	0	0	0	0	0	0	
5 Tidl. Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015	38	156	605	0	0	0	0	0	0	
Total	139	200	1150	2131	3.439.197	5	43	729.693	49.328	6,8%
1+2+3 (inkl. 2, som kommer i 2015)	87									

Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslister for de enkelte havne.

I 2014 planlægger operatørerne krydstogtruterne for 2016, mens 2015 er fastlagt.

### 2.3.1 Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe)

Det er af største vigtighed at holde fast i de skibe, som falder i segment 1.

Der er 23 operatører (mærker), med 21 grupper, idet der er 3 mærker i Carnival gruppen, som har skibe, der kommer til Bornholm. TUI Cruises og Thomson Cruises er i øvrigt også samme gruppe, så er vi nede på 20 grupper.

**Tabel 22 Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe)**

Vessel	Cruise line	Group	BRT	Passen- gers	Flest calls 2014	Max calls 2014	Baltic calls 2014	Max 240m	Rønne 2014	Bornholm 2014	Bornholm 2014 pax	Max calls * pax
Costa Pacifica	Costa Cruise Lines	Carnival	114157	2838	Kiel	12	68	Over 240m	7	0	19.866	34.056
Birka Stockholm	Birka Cruises	Andre	34728	1468	Visby	9	19	Højst 240m	5	0	7.340	13.212
Costa neoRomantica	Costa Cruise Lines	Carnival	56000	1578	København	4	27	Højst 240m	4	0	6.312	6.312
Mein Schiff 3	TUI Cruises	Andre	99150	2500	Kiel	2	3	Over 240m	1	0	2.500	5.000
Artania	Phoenix Reisen	Andre	44588	1200	Kiel	3	22	Højst 240m	2	0	2.400	3.600
Adonia	P&O Cruises	Carnival	30277	688	København	5	25	Højst 240m	2	0	1.376	3.440
Thomson Spirit	Thomson Cruises	Andre	33930	1254	Rostock	4	21	Højst 240m	1	0	1.254	5.016
Seabourn Legend	Seabourn Cruise Line	Carnival	9961	208	Gdansk	5	40	Højst 240m	5	0	1.040	1.040
Hamburg	Plantours Kreuzfahrten	Andre	15067	420	Kiel	5	21	Højst 240m	1	1	840	2.100
Prinsendam	Holland America Line	Carnival	37845	793	København	3	25	Højst 240m	1	0	793	2.379
Club Med 2	Club Med Cruises	Andre	14983	392	Stockholm	3	23	Højst 240m	2	0	784	1.176
Azamara Journey	Azamara Cruises	RCCL	30277	694	København	3	15	Højst 240m	1	0	694	2.082
Astor	Transocean Cruises	Andre	20606	590	Kiel	3	20	Højst 240m	1	0	590	1.770
Azores	Portuscale Cruises	Andre	16144	552	Kiel	6	24	Højst 240m	1	0	552	3.312
Europa 2	Hapag Lloyd	Andre	40000	516	København	3	9	Højst 240m	0	1	516	1.548
Saga Pearl 2	Saga Cruises	Andre	18591	446	Stockholm	2	15	Højst 240m	0	1	446	892
Funchal	Portuscale Cruises	Andre	9563	442	København	1	17	Højst 240m	1	0	442	442
Mnerva	Swan Hellenic	Andre	12331	350	Stockholm	2	8	Højst 240m	1	0	350	700
SeaDream 1	SeaDream Yacht Club	Andre	4260	110	Stockholm	4	30	Højst 240m	3	0	330	440
Silver Cloud	Silversea Cruises	Andre	16927	296	Rostock	3	15	Højst 240m	1	0	296	888
L'Austral	Compagnie du Ponant	Andre	10944	264	København	2	8	Højst 240m	1	0	264	528
Sea Cloud II	Sea Cloud Cruises	Andre	3849	94	København	2	16	Højst 240m	0	2	188	188
Gann	Skoleskib	Andre	6257	120	København	1	3	Højst 240m	1	0	120	120
SS Alex. V. Humboldt	German Sail Training F	Andre	763	35	Rønne	1	1	Højst 240m	1	0	35	35
<b>Total</b>						88			43	5	49.328	90.276

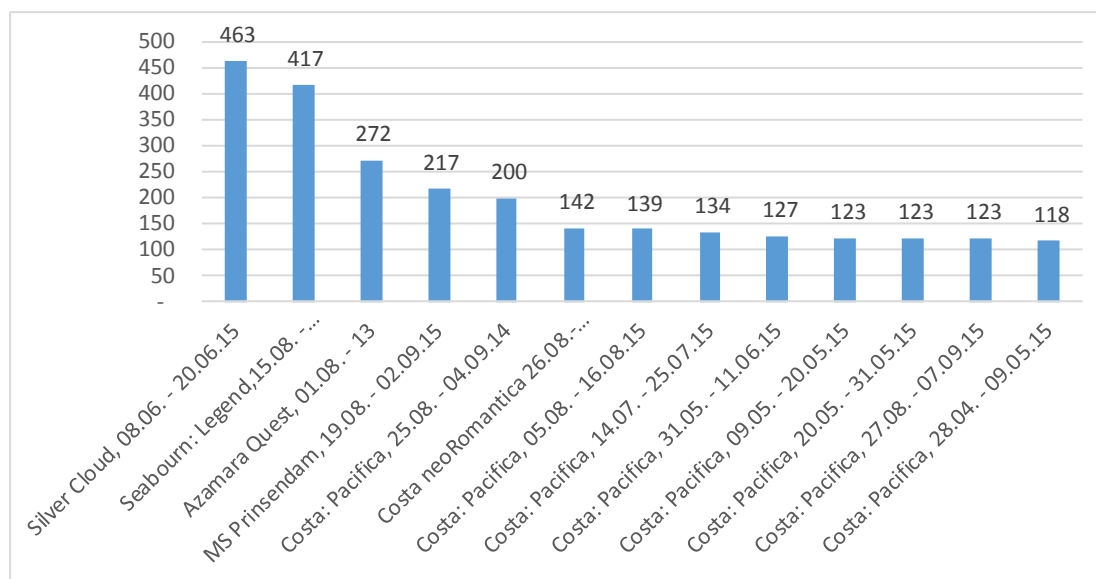
Kilde: Egen opgørelse med udgangspunkt i anløbslisten for Rønne havn og små havne suppleret med oplysninger om skibsoperatør og passagerkapacitet pr. skib, primært fra Wikipedia.org.

**Tabel 23 Segment 1: Anløb Rønne el. øvrige Bornholm i 2014 (24 skibe) – hvilke andre havne anløbes, og sejlede man muligvis forbi Bornholm på nogle af togterne i 2014?**

Vessel	Rønne 2010	Rønne 2011	Rønne 2012	Rønne 2013	Rønne 2014	Øvrige B. '14	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Gdynia 2014	Gdansk 2014	Klaipeda 2014	Klaipeda 2015	Riga 2014	Kiel 2014	Rostock 2014	CPH 2014	CPH 2015	Length	Passengers	Baltic cruisers 2014	Ej Bornholm
Costa Pacifica	0	3	2	6	7	0	0	0	1	6	0	7	7	7	12	0	0	0	290	2838	34056	5
Birka Stockholm	0	5	6	4	5	0	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	4	4	177	1468	13212	4
Costa neoRomantica	0	0	0	2	4	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	219	1578	6312	0
Thomson Spirit	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	1	0	1	0	4	0	0	215	1254	5016	3
Mein Schiff 3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	293	2500	5000	1
Artania	1	0	0	1	2	0	2	0	0	2	0	2	1	2	3	0	0	0	231	1200	3600	1
Adonia	0	0	0	0	2	0	0	6	2	0	0	0	0	0	2	0	5	0	180	688	3440	3
Azores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	2	6	0	0	0	160	552	3312	5
Prinsendam	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	1	1	1	1	1	2	3	3	206	793	2379	2
Hamburg	0	1	0	0	1	1	1	2	0	2	0	2	0	2	5	0	0	0	144	420	2100	3
Azamara Journey	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	181	694	2082	2
Astor	0	1	1	0	1	0	3	3	2	0	2	1	0	1	3	0	2	0	176	590	1770	2
Europa 2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	2	226	516	1548	2
Club Med 2	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	2	0	0	1	0	0	2	0	194	392	1176	0
Seabourn Legend	0	0	0	0	5	0	0	0	4	0	5	4	1	0	0	3	4	3	135	208	1040	0
Saga Pearl 2	2	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	1	0	164	446	892	2
Silver Cloud	1	0	1	0	1	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	3	2	4	157	296	888	2
Minerva	2	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	133	350	700	0
L'Austral	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	142	264	528	1
Funchal	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	155	442	442	0
SeaDream 1	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	2	0	105	110	440	1
Sea Cloud II	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	1	0	1	0	0	2	3	106	94	188	0
Gann	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	109	120	120	0
SS Alex. V. Humboldt	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	35	35	0
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>42</b>	<b>20</b>	<b>166</b>	<b>714</b>	<b>90276</b>	<b>39</b>

Kilde: Egen opgørelse baseret på anløbslister for havne i Østersøen for 2014 og andre år for visse havne.

**Figur 23 Priser "fra" pr. person pr. nat pr. krydstogt inkl. Rønne/Bornholm i udvendig kahyt, 13 krydstogter - rabat for tidlig booking for Costa Pacifica fratrukket**



Kilde: Egne beregninger baseret på grundoplysninger fra <http://www.kreuzfahrten.de> d. 5/8 2014. Se Tabel 24 og Tabel 25 nedenfor.

**Tabel 24 Prisgennemsnit for 13 krydstogter, "fra" pr. person pr. nat pr. krydstogt inkl. Rønne/Bornholm pr. type af kahyt, rabat for tidlig booking for 7 af 8 Costa Pacifica krydstogter er fratrukket**

Gruppe:	Nætter	Indvendig fra € pp.	Udvendig fra € pp.	m/Balkon fra € pp.	Indvendig fra € pp./nat	Udvendig fra € pp./nat	m/ Balkon fra € pp./nat
Pacifica m/rabat	11,5	1148	2164	2910	98	185	248
Øvrige, ej rabat	11,4	1826	2748	3416	158	236	294
Pacifica ift. øvrige		-37%	-21%	-15%	-38%	-22%	-16%

Kilde: Egne beregninger baseret på grundoplysninger fra <http://www.kreuzfahrten.de> d. 5/8 2014.

Der var en rabat på €250 pr. person pr. krydstogt for 7 ud af 8 krydstogter med Costa Pacifica. Eneste uden rabat var det nærmest kommende krydstogt.

**Tabel 25 Oplysninger om 13 krydstogter som inkluderer Rønne/Bornholm 2014-2015 primo august 2014**

Skib	Route	Lande	Termin & Dauer	Rønne	Nætter
Silversea: Silver Cloud	London; England - Kopenhagen	Niederlande, Schweden, Rusland	08.06. - 20.06.15	5. dag	12
Seabourn: Legend	Stockholm - London; England	Rusland, Estland, Dänemark	15.08. - 27.08.14	7. dag	12
Azamara Club Cruises: Azamara Queen	Kopenhagen - Stockholm	Polen, Rusland, Finland	01.08. - 13.08.15	4. dag	12
Holland America: MS Prinsendam	Ijmuiden (Amsterdam) - Ijmuiden (Amsterdam)	Dänemark, Rusland, Schweden	19.08. - 02.09.15	3. dag	14
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Estland, Rusland, Schweden	25.08. - 04.09.14	2. dag	10
Costa: neoRomantica	Amsterdam - Amsterdam	Finnland, Rusland, Schweden	26.08. - 07.09.14	3. dag	12
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Litauen, Lettland, Rusland	05.08. - 16.08.15	2. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Finnland, Rusland, Lettland	14.07. - 25.07.15	2. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Litauen, Lettland, Rusland	31.05. - 11.06.15	2. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Litauen, Lettland, Rusland	09.05. - 20.05.15	2. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Schweden, Rusland, Litauen	20.05. - 31.05.15	11. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Finnland, Rusland, Lettland	27.08. - 07.09.15	2. dag	11
Costa: Pacifica	Kiel - Kiel	Finnland, Rusland, Lettland	28.04. - 09.05.15	11. dag	11

Skib	Rabat, tidlig €	Nætter	Indvendig fra € pp.	Udvendig fra € pp.	m/Balkon fra € pp.	Indvendig fra € pp./nat	Udvendig fra € pp./nat	m/Balkon fra € pp./nat
Silversea: Silver Cloud	0	12		5550	6950		463	579
Seabourn: Legend	0	12		4999	7045		417	587
Azamara Club Cruises: Azamara Queen	0	12	3179	3262	3932	265	272	328
Holland America: MS Prinsendam	0	14	2740	3040	4190	196	217	299
Costa: Pacifica	0	10	1449	1999	2399	145	200	240
Costa: neoRomantica	0	12	1199	1699	2399	100	142	200
Costa: Pacifica	250	11	1099	1529	1999	100	139	182
Costa: Pacifica	250	11	1049	1479	1949	95	134	177
Costa: Pacifica	250	11	949	1399	1799	86	127	164
Costa: Pacifica	250	11	899	1349	1749	82	123	159
Costa: Pacifica	250	11	899	1349	1749	82	123	159
Costa: Pacifica	250	11	899	1349	1749	82	123	159
Costa: Pacifica	250	11	849	1299	1699	77	118	154

Kilde: Egne beregninger baseret på grundoplysninger fra <http://www.kreuzfahrten.de> d. 5/8 2014.

Der er endvidere et krydstogt med MS Europa fra Hapag-Lloyd med anløb i Gudhjem d. 20/5 2015.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> <http://www.kreuzfahrten.de>

### 2.3.2 Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe)

**Tabel 26 Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe)**

Vessel	Cruise line	Group	BRT	Passengers	Flest calls 2014	Max calls 2014	Baltic calls 2014	Max 240m	Rønne 2014	Bornholm x 2014	Bornholm 2014 pax	Max calls * pax
Marina	Oceania Cruises	Andre	66084	1250	Rostock	7	46	Højst 240m	0	0	0	8.750
Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas Cru	Andre	42363	706	Helsinki	9	55	Højst 240m	0	0	0	6.354
Marco Polo	Cruise & Maritime Voya	Andre	22086	826	Helsinki	5	17	Højst 240m	0	0	0	4.130
Crystal Symphony	Crystal Cruises	Andre	50202	975	København/Ø	4	25	Højst 240m	0	0	0	3.900
Silver Whisper	Silversea Cruises	Andre	28258	388	Helsinki	9	47	Højst 240m	0	0	0	3.492
Rotterdam	Holland America Line	Carnival	59652	1400	København/Ø	2	14	Højst 240m	0	0	0	2.800
Balmoral	Fred Olsen Cruise Line	Andre	34242	1350	København/Ø	2	8	Højst 240m	0	0	0	2.700
Black Watch	Fred Olsen Cruise Line	Andre	28613	761	Stockholm	3	14	Højst 240m	0	0	0	2.283
Europa	Hapag Lloyd	Andre	28890	408	København/Ø	5	24	Højst 240m	0	0	0	2.040
Braemar	Fred Olsen Cruise Line	Andre	24344	1020	København/Ø	2	9	Højst 240m	0	0	0	2.040
Delphin	Passat Kreuzfahrten	Andre	16214	470	Kiel	4	25	Højst 240m	0	0	0	1.880
Albatros	Phoenix Reisen	Andre	28518	824	Stockholm	2	12	Højst 240m	0	0	0	1.648
Discovery	Voyages of Discovery	Andre	20186	689	København/Ø	2	10	Højst 240m	0	0	0	1.378
Costa Classica	Costa Cruise Lines	Carnival	52926	1308	København/Ø	1	5	Højst 240m	0	0	0	1.308
Amadea	Phoenix Reisen	Andre	29008	606	Stockholm	2	14	Højst 240m	0	0	0	1.212
Nautica	Oceania Cruises	Andre	30277	384	København/Ø	3	23	Højst 240m	0	0	0	1.152
Deutschland	Peter Deilmann Reede	Andre	22496	520	København/Ø	2	15	Højst 240m	0	0	0	1.040
Wind Surf	Windstar Cruises	Andre	14745	312	Stockholm	3	16	Højst 240m	0	0	0	936
Boudicca	Fred Olsen Cruise Line	Andre	28388	874	Lübeck	1	5	Højst 240m	0	0	0	874
Kristina Katarina	Kristina Cruises	Andre	12825	450	København/Ø	1	1	Højst 240m	0	0	0	450
Serenissima	Noble Caledonia	Andre	2632	107	København/Ø	2	14	Højst 240m	0	0	0	214
Bremen	Hapag Lloyd	Andre	6752	164	København/Ø	1	2	Højst 240m	0	0	0	164
Island Sky	Noble Caledonia	Andre	4200	114	København/Ø	1	1	Højst 240m	0	0	0	114
Azamara Quest	Azamara Cruises	RCCL	30277	694			0	Højst 240m	0	0	0	0
N. G. Explorer	Lindblad Expeditions	Andre	6471	112			0	Højst 240m	0	0	0	0
Costa Luminosa	Costa Cruise Lines	Carnival	92700	2260	København/Ø	16	47	Over 240m	0	0	0	36.160
Mein Schiff 2	TUI Cruises	RCCL	77302	1870	Kiel	12	49	Over 240m	0	0	0	22.440
MSC Opera	MSC Cruises	MSC Cruis	59058	1712	København/Ø	2	10	Over 240m	0	0	0	3.424
Total						103					0	112.883

Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister fra de enkelte havne i Østersøen, suppleret med oplysninger fra Wikipedia m.fl.

**Tabel 27 Segment 2: Østersøen 2014 el. CPH 2015 og tidl. Bornholm, men ikke i 2014 (28 skibe) – Hvilke andre havne anløbes, og hvortil sejles der flest gange?**

Vessel	Rønne 2010	Rønne 2011	Rønne 2012	Rønne 2013	Rønne 2014	Øvrige B. '14	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Gdynia 2014	Gdansk 2014	Klaipeda 2014	Klaipeda 2015	Riga 2014	Kiel 2014	Rostock 2014	CPH 2014	CPH 2015	Length	Passengers	Baltic cruises 2014: Pax* max calls
Marina	0	2	6	0	0	0	6	0	0	2	0	5	4	3	0	7	5	5	239	1250	8.750
Seven Seas Voyager	0	0	4	2	0	0	8	2	0	1	0	4	4	5	0	4	7	6	206	706	6.354
Marco Polo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	826	4.130
Crystal Symphony	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	3	4	3	238	975	3.900
Silver Whisper	0	0	2	0	0	0	0	2	2	0	4	3	4	3	0	3	8	8	190	388	3.492
Rotterdam	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	238	1400	2.800
Balmoral	2	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	218	1350	2.700
Black Watch	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	2	0	205	761	2.283
Braemar	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	196	1020	2.040
Europa	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	2	2	0	2	3	0	5	4	199	408	2.040
Delphin	1	0	1	0	0	0	0	2	1	0	3	2	2	1	4	1	2	1	156	470	1.880
Albatros	0	0	1	0	0	0	2	3	2	0	2	0	2	2	0	0	0	4	178	824	1.648
Discovery	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	169	689	1.378
Costa Classica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	221	1308	1.308
Amadea	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	2	1	1	1	1	0	3	193	606	1.212
Nautica	0	0	1	0	0	0	6	0	0	1	0	3	2	2	0	3	3	3	181	384	1.152
Deutschland	1	2	0	2	0	0	1	0	0	1	1	2	2	1	1	0	2	1	175	520	1.040
Wind Surf	0	0	2	0	0	0	0	3	2	0	0	0	2	0	0	2	2	3	194	312	936
Boudicca	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	2	178	874	874
Kristina Katarina	0	2	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	138	450	450
Serenissima	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	2	0	2	0	0	2	0	87	107	214
Bremen	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	112	164	164
Island Sky	2	2	1	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	100	114	114
N. G. Explorer	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	109	112	førsti '15
Azamara Quest	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	181	694	førsti '15
Costa Luminosa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	2	2260	36.160	
Mein Schiff 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	12	0	4	0	263	1870	22.440
MSC Opera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	251	1712	3.424
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>76</b>	<b>56</b>	<b>5281</b>	<b>22554</b>	<b>112.883</b>

Kilde: Egen opgørelse ud fra anløbslister fra de enkelte havne i Østersøen suppleret med oplysninger om længde og passager-kapacitet fra Wikipedia eller de enkelte havne.

- 1) Marina anløb Rønne – og Visby – hele 6 gange i 2012, men anløb ingen af disse havne i 2014. Derimod sejler Marina 5 gange til Klaipeda i 2014, og skibet forventes at anløbe Klaipeda 4 gange i 2015. Det må så være på tide, at skibet kommer tilbage til Rønne i 2016.
- 2) Seven Seas Voyager anløb Rønne hele 4 gange i 2012 og 2 gange i 2013, men ikke Rønne og heller ikke Visby i 2014. Derimod sejler Seven Seas Voyager 4 gange til Klaipeda og 5 gange til Riga i 2014, og skibet forventes at anløbe Klaipeda 4 gange i 2015. Det må så være på tide, at også dette skib kommer tilbage til Rønne i 2016.

- 3) Marco Polo havde 5 togter i Østersøen fra Helsinki til Tallinn og St. Petersburg i 2014. Skibet havde 5 anløb til Rønne tilbage i 2006. Oslo, Helsingborg og Wismar havde hver ét anløb af Marco Polo i 2014. Om skibet kunne vælge Rønne/Bornholm næste gang, det kommer forbi, er jo så spørgsmålet.
- 4) Crystal Symphony anløb senest Rønne/Bornholm i 2008. Skibet anløb en række hovedstæder 4 gange i 2014 og anløber København 3 gange i 2015 og kommer 1 gang til Klaipeda i 2015, mens skibet havde 1 anløb til en række sekundære havne i 2014, herunder Visby, Helsingborg, Klaipeda og Skagen. Der må altså snart (i 2016?) kunne blive et anløb af skibet igen til Rønne Havn, hvor skibet med sine 239 meter lige kan fylde kajen, der er på 240 meter.
- 5) Silver Whisper var senest i Rønne i 2012 (2 anløb), og havde 9 anløb til Helsinki og Tallinn i 2014 og bl.a. 2 anløb til Visby, 3 anløb til Klaipeda og Riga i 2014, og vil anløbe Klaipeda 5 gange i 2015. Skibet kan med sine 190 nemt komme til kaj i Rønne havn, og skibet kom til kaj ved det første af sine to anløb til Visby i 2014, mens lejet i Visby var optaget ved dets andet anløb.

Man kan fortsætte på lignende vis med de 23 andre skibe i denne gruppe af skibe, som tidligere har anløbet Rønne/Bornholm, men som ikke kom i 2014.

Vi så tidligere (Figur 16), at Rønne/Bornholm har en lav markedsandel for anløb af skibe i intervallet 180 - 200 meter i Østersøen. Det fremgår af Tabel 27, at 7 skibe i dette interval p.t. ikke anløber Rønne/Bornholm men derimod andre havne i Østersøen. Alle disse 7 skibe, fra 7 forskellige rederier, anløber således alle København i 2015: Silver Whisper, Braemar, Europa, Amadea, Nautica, Wind Surf og Azamara Quest - og fire af dem endvidere Klaipeda 2015. I København er Maersk Broker agent for 5 af de 7 nævnte skibe i intervallet 180 - 200 meter i segment 2, mens GAC er agent for MS Europa, og TR Shipping er agent for Azamara Quest. Om disse agenter har indflydelse på hvilke havne, der kommer med på deres ruter i Østersøen, er et åbent spørgsmål. Men i al fald har alle skibe tidligere være i Rønne havn, så skibe og redere i dette segment er velkendte af både vor lokale agent og Rønne Havn A/S. Det fremgår af Tabel 27 (kolonnerne Rønne 2013 og Rønne 2012), at 6 ud af de 7 skibe i intervallet 180-200 i segment 2 var i Rønne enten i 2013 eller i 2012. Kun anløb af Europa ligger længere tilbage (2008).



### 2.3.3 Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe)

**Tabel 28 Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe)**

Vessel	Cruise line	Group	BRT	Passengers	Flest calls 2014	Max calls 2014	Baltic calls 2014	Max 240m	Rønne 2014	Bornholm 2014	Bornholm 2014 pax	Max calls * pax
AIDAcara	AIDA Cruises	Carnival	38531	1186	Kiel	26	68	Højst 240m	0	0	0	30.836
Empress	Pullmantur Cruises	RCCL	48563	1850	København/	10	57	Højst 240m	0	0	0	18.500
Ryndam	Holland America Line	Carnival	55819	1258	Rostock	3	21	Højst 240m	0	0	0	3.774
Seabourn Quest	Seabourn Cruise Line	Carnival	32346	450	København/	7	25	Højst 240m	0	0	0	3.150
Saga Sapphire	Saga Cruises	Andre	37301	600	Stockholm	5	24	Højst 240m	0	0	0	3.000
Explorer	V.Ships	Andre	24318	836	Stockholm	3	13	Højst 240m	0	0	0	2.508
Horizon	Celebrity Cruises	RCCL	46811	1828	København/	1	5	Højst 240m	0	0	0	1.828
Ocean Princess	Princess Cruises	Carnival	30277	688	Stockholm	2	11	Højst 240m	0	0	0	1.376
Ocean Majesty	Majestic International C	Andre	10417	621	Stockholm	2	14	Højst 240m	0	0	0	1.242
Costa Voyager	Voyages of Discovery	Andre	15396	556	København/	2	10	Højst 240m	0	0	0	1.112
Le Boreal	Compagnie du Ponant	Andre	10944	264	København/	4	18	Højst 240m	0	0	0	1.056
Ocean Countess	Cruise & Maritime Voya	Andre	16795	800	Gdynia	1	1	Højst 240m	0	0	0	800
Louis Aura	Louis Cruises	Andre	15781	580	København/	1	12	Højst 240m	0	0	0	580
MSC Orchestra	MSC Cruises	MSC Cruis	92409	3200	Kiel	19	64	Over 240m	0	0	0	60.800
MSC Poesia	MSC Cruises	MSC Cruis	92627	2550	Rostock	19	65	Over 240m	0	0	0	48.450
AIDAbella	AIDA Cruises	Carnival	69203	2500	Rostock	18	87	Over 240m	0	0	0	45.000
AIDAmar	AIDA Cruises	Carnival	71304	2194	Rostock	20	97	Over 240m	0	0	0	43.880
Royal Princess	Princess Cruises	Carnival	142714	3600	København/	12	78	Over 240m	0	0	0	43.200
Costa Fortuna	Costa Cruise Lines	Carnival	102587	2720	København/	15	51	Over 240m	0	0	0	40.800
Norwegian Star	Norwegian Cruise Line	NCL	91740	2348	København/	16	87	Over 240m	0	0	0	37.568
Eurodam	Holland America Line	Carnival	86273	2104	København/	10	60	Over 240m	0	0	0	21.040
Brilliance of the Seas	Royal Caribbean Cruise	RCCL	90090	2501	København/	8	48	Over 240m	0	0	0	20.008
Legend of the Seas	Royal Caribbean Cruise	RCCL	69130	2076	København/	8	49	Over 240m	0	0	0	16.608
Celebrity Constellation	Celebrity Cruises	RCCL	91000	2038	København/	8	48	Over 240m	0	0	0	16.304
Celebrity Eclipse	Celebrity Cruises	RCCL	121878	2850	København/	5	29	Over 240m	0	0	0	14.250
Queen Victoria	Cunard Line	Carnival	90000	2014	Rostock	5	26	Over 240m	0	0	0	10.070
Emerald Princess	Princess Cruises	Carnival	113561	3080	København/	3	18	Over 240m	0	0	0	9.240
Adventure of the Seas	Royal Caribbean Cruise	RCCL	137276	3114	København/	2	8	Over 240m	0	0	0	6.228
Arcadia	P&O Cruises	Carnival	83781	1952	København/	3	12	Over 240m	0	0	0	5.856
Oriana	P&O Cruises	Carnival	69153	1822	København/	3	15	Over 240m	0	0	0	5.466
Celebrity Infinity	Celebrity Cruises	RCCL	90228	2100	København/	2	6	Over 240m	0	0	0	4.200
Azura	P&O Cruises	Carnival	115055	3096	Rostock	1	5	Over 240m	0	0	0	3.096
Aurora	P&O Cruises	Carnival	76152	1878	København/	1	5	Over 240m	0	0	0	1.878
Mein Schiff 1	TUI Cruises	RCCL	76522	1870	København/	1	7	Over 240m	0	0	0	1.870
Asuka II	Crystal Cruises	Andre	50142	960	Stockholm	1	4	Over 240m	0	0	0	960
Total						247						526.534

Kilde: Egen fremstilling med udgangspunkt i anløbslister fra de enkelte havne i Østersøen, oplysninger fra Wikipedia m.fl.

**Tabel 29 Segment 3: Anløb Østersøhavne i 2014, men har aldrig anløbet Bornholm (35 skibe) - hvilke andre havne anløbes ellers?**

Vessel	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Gdynia 2014	Gdansk 2014	Klaipeda 2014	Klaipeda 2015	Riga 2014	Kiel 2014	Rostock 2014	CPH 2014	CPH 2015	Length	Passengers	Baltic cruisers 2014	Skibe
AIDAcara	0	0	0	0	0	0	5	0	26	0	20	4	193	1186	30836	1
Empress	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	0	211	1850	18500	1
Ryndam	2	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	220	1258	3774	1
Seabourn Quest	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	7	6	198	450	3150	1
Saga Sapphire	0	0	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	200	600	3000	1
Explorer	0	0	0	0	3	1	0	0	0	2	1	0	180	836	2508	1
Horizon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	208	1828	1828	1
Ocean Princess	0	0	0	0	0	2	4	2	0	0	1	4	181	688	1376	1
Ocean Majesty	0	2	1	2	0	2	0	2	0	1	0	0	131	621	1242	1
Costa Voyager	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	2	2	153	556	1112	1
Le Boreal	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	4	0	142	264	1056	1
Ocean Countess	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	164	800	800	1
Louis Aura	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	160	580	580	1
MSC Orchestra	0	0	1	9	0	0	0	0	19	0	10	2	292	3200	60800	1
MSC Poesia	0	2	0	0	0	0	0	0	0	19	19	0	294	2550	48450	1
AIDAbella	0	0	0	9	0	0	0	0	0	18	17	0	252	2500	45000	1
AIDamar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	253	2194	43880	1
Royal Princess	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	12	1	330	3600	43200	1
Costa Fortuna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	0	273	2720	40800	1
Norwegian Star	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	16	16	294	2348	37568	1
Eurodam	0	0	0	0	0	0	0	0	7	8	10	12	285	2104	21040	1
Brilliance of the Seas	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8	8	292	2501	20008	1
Legend of the Seas	0	0	1	0	0	1	0	6	0	2	8	0	264	2076	16608	1
Celebrity Constellation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	294	2038	16304	1
Celebrity Eclipse	0	0	0	1	0	1	1	0	0	4	5	5	317	2850	14250	1
Queen Victoria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	294	2014	10070	1
Emerald Princess	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	290	3080	9240	1
Adventure of the Seas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	311	3114	6228	1
Arcadia	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3	0	285	1952	5856	1
Oriana	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	3	0	260	1822	5466	1
Celebrity Infinity	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	294	2100	4200	1
Azura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	290	3096	3096	1
Aurora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	270	1878	1878	1
Mein Schiff 1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	260	1870	1870	1
Asuka II	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	241	960	960	1
Total eller gn.snit	3	10	14	27	8	14	11	12	56	138	199	63	245	1831	526534	35

Kilde: Egen opgørelse ud fra anløbslister fra de enkelte havne i Østersøen suppleret med oplysninger om længde og passager-kapacitet fra Wikipedia eller de enkelte havne.

Hele 526.534 eller 72% af de knapt 730.000 passagerer, som tog på et krydstogt i Østersøen i 2014, sejler med et af de 35 skibe, der aldrig har anløbet Rønne/Bornholm. Men 7 ud af 8 af disse godt 526.000 passagerer sejler med skibe, som ikke kan komme til kaj i Rønne Havn, eller som sejler med skibe, der er over 240 meter lange. 12 af skibene i denne gruppe er højst eller under 240 meter lange. Blandt disse synes den bedste chance at ligge ved skibet **AIDAcara**, idet skibet sejler øst for Bornholm 5 gange i 2015 (det forventes 5 gange til Klaipeda i 2015, se afsnit **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**). **AIDAcara** er på "kun" 193 meter og kan fint komme i havn i Rønne. Flere andre skibe på max. 240 meter kunne være kandidater til at anløbe Rønne. Blandt de store skibe kan det nævnes, at to af MSC's skibe tidligere har ligget på reden ud for Visby.

### 2.3.4 Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe)

**Tabel 30 Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe)**

Vessel	Cruise line	Group	BRT	Passengers	Baltic calls 2014	Max 240m	Segment x	CPH 2015	CPH pax 2015	Klaipeda 2015
Viking Star	Viking Ocean Cruises	Andre	47800	930	0	Højst 240m	Aldrig B	6	5580	0
Le Soléal	Compagnie du Ponant	Andre	10700	264	0	Højst 240m	Aldrig B	3	792	0
MSC Musica	MSC Cruises	MSC Cruis	92409	2550	0	Over 240m	Aldrig B	23	58650	0
Regal Princess	Princess Cruises	Carnival	142299	3560	0	Over 240m	Aldrig B	13	46280	0
Costa Favolosa	Costa Cruise Lines	Carnival	114500	3012	0	Over 240m	Aldrig B	15	45180	0
AIDAuna	AIDA Cruises	Carnival	69203	2100	0	Over 240m	Aldrig B	15	31500	0
AIDAdiva	AIDA Cruises	Carnival	68500	2050	0	Over 240m	Aldrig B	14	28700	0
MSC Sinfonia	MSC Cruises	MSC Cruis	58625	1566	0	Over 240m	Aldrig B	17	26622	0
Serenade of the Seas	Royal Caribbean Cruise	RCCL	90090	2490	0	Over 240m	Aldrig B	10	24900	2
Celebrity Silhouette	Celebrity Cruises	RCCL	122000	2886	0	Over 240m	Aldrig B	7	20202	0
Mein Schiff 4	TUI Cruises	Andre	99526	2500	0	Over 240m	Aldrig B	6	15000	4
Caribbean Princess	Princess Cruises	Carnival	112894	3080	0	Over 240m	Aldrig B	3	9240	0
Queen Elizabeth	Cunard Line	Carnival	90901	1777	0	Over 240m	Aldrig B	3	5331	0
Britannia	P&O Cruises	Carnival	142000	3647	0	Over 240m	Aldrig B	1	3647	0
Total								136	321624	6

Kilde: Egen analyse med udgangspunkt i anløbslisten for København 2015 samt anløbslisterne for Rønne/Bornholm 2004-2014.

Blandt "nye skibe" kommer Viking Star forbi Rønne/Bornholm 6 gange i 2015, idet der er anmeldt 6 anløb til København til 2015. Skibet kan med sine 227 meter komme til kaj i Rønne, og skal jo være velkommen til at gøre stop i Rønne i 2016 på sine togter fra Stockholm til Norge, England, Spanien, Istanbul m.fl.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> <http://www.vikingcruises.com/oceans/cruise-destinations/baltic/index.html>

**Tabel 31 Segment 4: Forventet anløb CPH 2015 og evt. Klaipeda i 2015, men har aldrig anløbet Bornholm (14 skibe) - hvilke af skibene kunne blive aktuelle for Rønne/Bornholm?**

Vessel	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Gdynia 2014	Gdansk 2014	Klaipeda 2014	Klaipeda 2015	Riga 2014	Kiel 2014	Rostock 2014	CPH 2014	CPH 2015	Length	Passengers	Skibe
Viking Star	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	227	930	1
Le Soléal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	142	264	1
MSC Musica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	294	2550	1
Regal Princess	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	330	3560	1
Costa Favolosa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	290	3012	1
AIDAuna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	252	2100	1
AIDAdiva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	252	2050	1
MSC Sinfonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	251	1566	1
Serenade of the Seas	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	293	2490	1
Celebrity Silhouette	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	315	2886	1
Mein Schiff 4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	6	293	2500	1
Caribbean Princess	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	290	3080	1
Queen Elizabeth	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	294	1777	1
Britannia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	330	3647	1
Total / snit	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	136	275	2315	14

Kilde: Baseret på anløbslisten for København 2015 og Klaipeda 2015 samt anløbslisterne for Rønne/Bornholm 2004-2014. Oplysninger om længde og kapacitet er fra Wikipedia.

### 2.3.5 Segment 5: Tidligere anløbet Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015 (38 skibe)

**Tabel 32 Segment 5: Tidligere anløbet Bornholm, men ej i Østersøen 2014 og ej forventet CPH 2015 (38 skibe)**

Vessel	Cruise line	Group	BRT	Passengers	Max 240m	Segment x	Length	Draught	Skibe	Rønne 2004 2014	Calls * pax
Seabourn Pride	Seabourn Cruise Line	Carnival	9975	208	Højst 240m	R2013	133	5,0	1	37	7696
Saga Ruby	Saga Cruises	Andre	24492	561	Højst 240m	R2013	191	8,2	1	5	2805
Berlin	Peter Deilmann Reeder	Andre	9570	420	Højst 240m	R2013	140	5,5	1	6	2520
Seabourn Sojourn	Seabourn Cruise Line	Carnival	32346	450	Højst 240m	R2013	198	6,4	1	2	900
Princess Daphne	Classic International Cruises	Andre	15833	316	Højst 240m	R2012	162	7,8	1	10	3160
SS Star Flyer	Star Clippers Ltd.	Andre	2298	170	Højst 240m	R2012	112	5,5	1	6	1020
Silver Discoverer	Silversea Cruises	Andre	5218	132	Højst 240m	R2012	103	4,1	1	6	792
Fram	Hurtigruten	Andre	11647	280	Højst 240m	R2011	114	5,0	1	4	1120
Silver Explorer	Silversea Cruises	Andre	6130	132	Højst 240m	R2011	108	4,4	1	1	132
Costa Magica	Costa Cruise Lines	Carnival	102587	2720	Over 240m	R2010	271	8,2	1	5	13600
Mona Lisa	Holiday Kreuzfahrten	Andre	28891	700	Højst 240m	R2010	201	8,6	1	17	11900
Kristina Regina	Kristina Cruises	Andre	3878	353	Højst 240m	R2010	100	5,3	1	11	3883
Vistamar	Plantours Kreuzfahrten	Andre	7498	320	Højst 240m	R2010	121	4,6	1	9	2880
Regatta	Oceania Cruises	Andre	30277	684	Højst 240m	R2010	181	5,8	1	1	684
Spirit of Oceanus	Cruise West	Andre	4200	114	Højst 240m	R2010	90	4,0	1	2	228
Maxim Gorkiy	Phoenix Reisen	Andre	24981	788	Højst 240m	R2009	195	8,3	1	3	2364
Costa Mediterranea	Costa Cruise Lines	Carnival	85619	2114	Over 240m	R2009	293	8,0	1	1	2114
Adriana III	Plein Cap Croisières -	Andre	4490	250	Højst 240m	R2009	110	4,5	1	4	1000
Aegean Paradise	etstur	Andre	23287	500	Højst 240m	R2009	174	6,5	1	2	1000
Costa Atlantica	Costa Cruise Lines	Carnival	84000	2114	Over 240m	R2008	293	7,8	1	10	21140
Costa Victoria	Costa Cruise Lines	Carnival	75951	1928	Over 240m	R2008	252	8,0	1	1	1928
N. G. Endeavour	Lindblad Expeditions	Andre	3132	134	Højst 240m	R2008	89	5,2	1	9	1206
Nordnorge	Hurtigruten	Andre	11386	464	Højst 240m	R2008	123	4,9	1	2	928
Silver Wind	Silversea Cruises	Andre	16927	296	Højst 240m	R2008	157	5,3	1	2	592
Sea Adventurer	Quark Expeditions	Andre	4376	122	Højst 240m	R2008	101	4,7	1	3	366
Rhapsody	MSC Cruises	MSC Cruises	17095	959	Højst 240m	R2007	164	5,8	1	3	2877
World, MS The World	ResidenSea	Andre	43188	200	Højst 240m	R2007	196	6,7	1	1	200
Paloma 1	Hansa Kreuzfahrten	Andre	10303	376	Højst 240m	R2006	133	5,3	1	3	1128
Costa Europa	Costa Cruise Lines	Carnival	53872	1494	Højst 240m	R2005	204	8,2	1	8	11952
Island Sun	Noble Caledonia	Andre	4280	118	Højst 240m	R2005	100	4,2	1	7	826
Costa Marina	Costa Cruise Lines	Carnival	25558	776	Højst 240m	R2005	174	8,2	1	1	776
Saga Rose	Saga Cruises	Andre	24528	587	Højst 240m	R2004	189	5,3	1	2	1174
Coral	Royal Olympia Cruises	Andre	13995	912	Højst 240m	R2004	148	5,9	1	1	912
SS Lili Marleen	yachts-asia.com	Andre	704	48	Højst 240m	R2004	70	3,9	1	15	720
Delhin Renaissance	Delphin Seereisen	Andre	30277	716	Højst 240m	R2004	181	5,8	1	1	716
Black Prince	Fred Olsen Cruise Line	Andre	11209	431	Højst 240m	R2004	142	6,4	1	1	431
STS Sedov	School of Navy at the M	Andre	1171	45	Højst 240m	R2004	118	6,5	1	1	45
SS Khersones	Windjammer Chartering	Andre	840	40	Højst 240m	R2004	109	6,8	1	1	40
Total									38		

Kilde: Egne opgørelse baseret på anløbslisterne for Rønne/Bornholm 2004-2014 og CPH 2015.

I dette segment er der ikke andet at gøre end at holde øje med, om et af disse skibe igen begynder at sejle i Østersøen. I givet fald kan Rønne udnytte den fordel, at skibet tidligere har anløbet Rønne. Det fremgår af Tabel 32, hvornår hver enkelt af de 38 skibe sidst har anløbet Rønne eller en anden havn på Bornholm, men i alle tilfælde blev Rønne anløbet ved seneste anløb til Bornholm. Jo længere siden skibet sidst anløb Rønne, jo mindre sandsynligt er det alt andet lige, at skibet igen begynder at sejle i Østersøen. Lilli Marleen, der havde en mængde anløb til Rønne for 10 år siden, sejler fx ude i Fjernøsten for tiden.

### 2.3.6 Mindre skibe, som går gennem Kielerkanalen i 2015 (fra segment 1-3)

I august 2014 var der annonceret et antal krydstogter for 2015, men ingen for 2016. Tabel 33 giver en oversigt over skibe, som går gennem Kielerkanalen i 2015, og som derfor ikke er længere end at de kan komme til kaj i Rønne. Nogle af skibene kom til Bornholm i 2014 (segment 1), nogle har tidligere anløbet Rønne/Bornholm (segment 2), og nogle har aldrig anløbet Rønne/Bornholm. Det vel nok mest interessante skib er AIDAcare, det mindste skib i AIDAs flåde. Skibet sejler lige forbi Bornholm 5 gange på vej fra Kiel til Klaipeda i 2015. I 2016 må skibet gerne anløbe Bornholm og komme til kaj i Rønne.

**Tabel 33 Mindre skibe, som går gennem Kielerkanalen i 2015**

Skib	Segment	Baltic_port_pax_14	Segment_x	Fiest_calls_2014	Nationalitet	Max_calls_2014	Max_240m	Rønne2014	Bornholm2014	Rønne2015	Bornholm2015	CPH_2015	Kiel2014	Kielkanal_2015	Rostock_2014	Klaipeda2015	Visby_2014	Visby_2015	BRT	Length	Passengers	Cruise_line	Group	Skibe
Seabourn Legend	1	8320	R2014	Gdansk	USA	5	Højst 240m	5	0	0	0	3	0	2	3	1	4	0	9961	135	208	Seabourn	Carnival	1
Adonia	1	17200	R2014	København	UK	5	Højst 240m	2	0	0	0	2	1	0	0	2	1	30277	180	688	P&O Cruise	Carnival	1	
Prinsendam	1	19825	R2014	København	USA	3	Højst 240m	1	0	1	0	3	1	9	2	1	1	3	37845	206	793	Holland Am	Carnival	1
Silver Cloud	1	4440	R2014	Rostock	USA	3	Højst 240m	1	0	1	0	4	0	4	3	0	0	3	16927	157	296	Silversea C	Andre	1
Saga Pearl 2	1	6690	B2014	Stockholm	USA	2	Højst 240m	0	1	1	0	1	2	1	0	0	2	18591	164	446	Saga Cruise	Andre	1	
Europa 2	1	4644	B2014	København	Tyskland	3	Højst 240m	0	1	0	1	2	3	2	0	0	0	40000	226	516	Hapag Lloy	Andre	1	
Seven Seas Voyager	2	38830	R2013	Helsinki	USA	9	Højst 240m	0	0	0	0	6	0	1	4	4	0	0	42363	206	706	Regent Sev	Andre	1
Balmoral	2	10800	R2013	København	UK	2	Højst 240m	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	34242	218	1350	Fred Olsen	Andre	1
Black Watch	2	10654	R2013	Stockholm	UK	3	Højst 240m	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	28613	205	761	Fred Olsen	Andre	1
Braemar	2	9180	R2013	København	UK	2	Højst 240m	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	24344	196	1020	Fred Olsen	Andre	1
Amadea	2	8484	R2013	Stockholm	Tyskland	2	Højst 240m	0	0	0	0	3	1	3	1	1	0	0	29008	193	606	Phoenix Re	Andre	1
Silver Whisper	2	18236	R2012	Helsinki	USA	9	Højst 240m	0	0	0	0	8	0	1	3	4	2	0	28258	190	388	Silversea C	Andre	1
Delphin	2	11750	R2012	Kiel	Tyskland	4	Højst 240m	0	0	0	0	1	4	1	1	2	1	0	16214	156	470	Passat Kre	Andre	1
Albatros	2	9888	R2012	Stockholm	Tyskland	2	Højst 240m	0	0	0	0	4	0	3	0	2	2	0	28518	178	824	Phoenix Re	Andre	1
Nautica	2	8832	R2012	København	USA	3	Højst 240m	0	0	0	0	3	0	2	3	2	0	1	30277	181	384	Oceania C	Andre	1
Europa	2	9792	R2008	København	Tyskland	5	Højst 240m	0	0	0	0	4	3	5	0	0	1	2	28890	199	408	Hapag Lloy	Andre	1
Marco Polo	2	14042	R2006	Helsinki	USA	5	Højst 240m	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	22086	176	826	Cruise & M	Andre	1
AIDAcara	3	80648	Aldrig B	Kiel	Tyskland	26	Højst 240m	0	0	0	0	4	26	3	0	5	0	5	38531	193	1186	AIDA Cruise	Carnival	1
Saga Sapphire	3	14400	Aldrig B	Stockholm	UK	5	Højst 240m	0	0	1	0	0	0	4	0	1	0	0	37301	200	600	Saga Cruise	Andre	1
Seabourn Quest	3	11250	Aldrig B	København	USA	7	Højst 240m	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	32346	198	450	Seabourn	Carnival	1
Ocean Princess	3	7568	Aldrig B	Stockholm	USA	2	Højst 240m	0	0	0	0	4	0	4	0	4	0	0	30277	181	688	Princess C	Carnival	1

Kilde: Baseret på cruisetimetables.com og kreuzfahrten.de.

## 2.4 Sammenhængen mellem Bornholm og andre destinationer i Østersøen

**Tabel 34 Faktoranalyse: Gruppering af 20 krydstogthavne i Østersøen (inkl. Kattegat), baseret på antal anløb pr. havn for hver af 87 krydstogtskibe i 2014**

Krydstogthavn:	Component						
	1	2	3	4	5	6	7
Stockholm2014	,953	-,017	,014	,069	-,047	,082	,000
Tallinn2014	,949	-,053	,131	,056	,044	,092	,133
Petersburg2014	,918	,079	,036	-,038	-,240	-,020	,002
Helsinki2014	,862	,047	,212	,001	-,071	,024	,057
Rostock_2014	,844	,014	-,135	-,147	,019	,037	-,092
CPH_2014	,609	,545	-,227	-,060	,057	,085	,162
Göteborg2014	-,004	,905	-,090	-,066	-,009	,109	-,024
Kiel2014	-,070	,880	,174	,061	-,099	-,154	-,037
Oslo_Balt_2014	,162	,688	-,126	-,106	,000	,556	-,035
Riga2014	,070	-,001	,895	,064	-,033	-,003	,020
Klaipeda2014	,035	-,015	,892	,106	,190	-,064	,021
Rønne2014	-,056	,014	,283	,827	,046	-,099	-,052
Visby_2014	,012	-,056	-,125	,811	,086	,004	,056
Mariehamn2014	,003	-,019	,156	,543	,408	,021	,018
Gdansk2014	-,079	-,072	,160	,194	,792	,062	,103
Lübeck2014	-,090	-,024	-,051	,056	,778	-,120	-,173
Aarhus2014	,157	,066	,006	-,022	-,091	,855	-,124
Gdynia_2014	,199	,440	,323	,059	-,234	-,447	-,298
Helsingborg2014	,195	-,074	,202	-,268	,081	-,067	,712
Kalmar2014	-,044	,012	-,118	,256	-,155	-,051	,706
Forklaret, %	23,2	12,9	10,5	9,4	8,1	6,7	6,1
Forklaret, % acc.	23,2	36,1	46,6	56,0	64,1	70,8	76,9

Extraction Method: Principal Component Analysis. Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization

a. Rotation converged in 6 iterations.

Betegnelse:	1. Hovedstæder i Østersøen						
	2. Mod Kattegat						
	3. Østersøen, vest						
	4. Øerne i Østersøen						
	5. Østersøen, syd						
	6. Helt forskellige (diverse)						
	7. Sydlige svenskekyst						

Kilde: Egen analyse baseret på egen sammentælling af antal anløb pr. havn pr. skib i 2014 (85 skibe) ud fra anløbslisterne for de enkelte havne.

Det fremgår af Tabel 34, at de 20 udvalgte store og mellemstore havne kan samles i syv grupper baseret på hvor mange anløb, der var af hver af de 85 krydstogtskibe til hver havn i Østersøen (inkl. Kattegat) i 2014. De havne, som typisk har relativt mange anløb af de samme skibe grupperes sammen (automatisk, via teknikken faktoranalyse). Man kan så efterfølgende forsøge af finde fællesnævneren for alle havnene i hver af grupperne. De foreslåede betegnelser for hver af de 7 grupper fremgår nederst i Tabel 34. Aarhus og Gdynia har dog en negativ sammenhæng, dvs. skibe, som anløber den ene havn anløber typisk ikke den anden. Rønne falder i gruppe sammen med Visby og Mariehamn. Hovedstæderne falder i en gruppe for sig.

**Tabel 35 Korrelationer 1: Den parvise sammenhæng mellem 20 krydstogthavne i Østersøen, baseret på antal anløb pr. havn for hver af 85 krydstogtskibe i 2014**

	Rønne2014	CPH_2014	Aarhus2014	Kiel2014	Rostock_2014	Lübeck2014	Gdynia_2014	Gdansk2014	Stockholm2014	Visby_2014	Kalmar2014	Helsingborg2014	Göteborg2014	Klaipeda2014	Riga2014	Tallinn2014	Helsinki2014	Mariehamn2014	Petersburg2014	Oslo_Balt_2014
<b>Rønne2014</b>	1	-,145	-,080	,126	-,144	,163	,155	,170	-,011	,527**	,109	-,114	-,080	,355**	,255*	,008	-,054	,443**	-,071	-,169
CPH_2014	-,145	1	,131	,292**	,580**	-,092	,172	-,083	,544**	,021	,050	,136	,446**	-,138	-,086	,514**	,405**	-,100	,545**	,576**
Aarhus2014	-,080	,131	1	-,049	,188	-,062	-,075	-,037	,187	-,075	-,035	-,054	,142	-,084	-,084	,174	,185	-,056	,175	,437**
Kiel2014	,126	,292**	-,049	1	-,122	-,077	,460**	-,076	-,057	-,058	-,005	-,094	,734**	,109	,123	-,087	,067	-,007	,066	,427**
Rostock_2014	-,144	,580**	,188	-,122	1	-,100	,150	-,105	,765**	-,157	-,066	,089	,053	-,045	-,074	,748**	,539**	-,068	,726**	,193
Lübeck2014	,163	-,092	-,062	-,077	-,100	1	-,069	,414**	-,130	,079	-,057	-,087	-,072	,107	-,044	-,086	-,166	,218*	-,200	-,073
Gdynia_2014	,155	,172	-,075	,460**	,150	-,069	1	-,173	,121	-,074	-,069	-,077	,263*	,234*	,237*	,081	,255*	-,002	,263*	,030
Gdansk2014	,170	-,083	-,037	-,076	-,105	,414**	-,173	1	-,061	,253*	,008	,012	-,085	,289**	,110	,009	-,036	,334*	,314**	-,140
Stockholm2014	-,011	,544**	,187	-,057	,765**	-,130	,121	-,061	1	,024	,032	,082	-,012	,039	,107	,923**	,832**	-,001	,872**	,187
Visby_2014	,527**	,021	-,075	-,058	-,157	,079	-,074	,253*	,024	1	,066	-,092	-,065	-,010	,009	,050	,028	,269*	-,063	-,100
Kalmar2014	,109	,050	-,035	-,005	-,066	-,057	-,069	,008	,032	,066	1	,126	-,054	-,035	-,055	,043	-,066	,021	-,004	-,083
Helsingborg2014	-,114	,136	-,054	-,094	,089	-,087	-,077	,012	,082	-,092	,126	1	-,082	,121	,111	,264*	,273*	-,004	,185	-,079
Göteborg2014	-,080	,446**	,142	,734**	,053	-,072	,263*	-,085	-,012	-,065	-,054	-,082	1	-,092	-,105	-,050	,068	-,079	,065	,633**
Klaipeda2014	,355**	-,138	-,084	,109	-,045	,107	,234*	,289**	,039	-,010	-,035	,121	-,092	1	,744**	,160	,145	,227*	,008	-,174
Riga2014	,255*	-,086	-,084	,123	-,074	-,044	,237*	,110	,107	,009	-,055	,111	-,105	,744**	1	,191	,203	,093	,095	-,051
Tallinn2014	,008	,514**	,174	-,087	,748**	-,086	,081	,009	,923**	,050	,043	,264*	-,050	,160	,191	1	,864**	,070	,844**	,153
Helsinki2014	-,054	,405**	,185	,067	,539**	-,166	,255*	-,036	,832**	,028	-,066	,273*	,068	,145	,203	,864**	1	,003	,830**	,115
Mariehamn2014	,443**	-,100	-,056	-,007	-,068	,218*	-,002	,334*	-,001	,269*	,021	-,004	-,079	,227*	,093	,070	,003	1	-,104	-,050
Petersburg2014	-,071	,545**	,175	,066	,726**	-,200	,263*	,314**	,872**	-,063	-,004	,185	,065	,008	,095	,844**	,830**	-,104	1	,186
Oslo_Balt_2014	-,169	,576**	,437**	,427**	,193	-,073	,030	-,140	,187	-,100	-,083	-,079	,633**	-,174	-,051	,153	,115	-,050	,186	1

n=85. \*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed). \*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Kilde: Egen analyse baseret på egen sammentælling af antal anløb pr. havn pr. skib i 2014 (85 skibe) ud fra anløbslisterne for de enkelte havne.



De signifikant positive korrelationer i Tabel 35 er markeret med grønt. Der er ingen signifikant negative sammenhænge. Dvs., at jo flere krydstogtskibe, der sejler rundt i Østersøen, jo bedre for alle. Analysen er baseret på 85 krydstogtskibe, som anløb havne i Østersøen i 2014.

Det fremgår af Tabel 35, at de eneste havne i Østersøen, som i 2014 havde en signifikant (positiv) sammenhæng med Rønne (baseret på 85 skibe i 2014) er:

1. Visby
2. Mariehamn
3. Klaipeda
4. Riga

Man kan ikke på forhånd være helt sikker på, at disse havne anløbes på de samme krydstogter, men en screening af de enkelte krydstogter tyder på, at dette er tilfældet.

Seks af de syv grupper af krydstogthavne vist i Tabel 34 kunne indikere, hvem der kunne have gavn af et samarbejde, men det gælder jo i vid udstrækning alle havne i Østersøen.

**Tabel 36 Korrelationer 2: Havne i Østersøen, som har signifikant positiv sammenhæng med antallet af anløb i Rønne havn 2014, baseret på antal anløb pr. havn for hver af 37 krydstogtskibe i 2014, som anløb Rønne, Visby, Mariehamn, Klaipeda eller Riga i 2014**

	Rønne2014	Rønne2013	Rønne2012	Rønne2011	Visby_2014	Mariehamn2014	Klaipeda2014	Klaipeda2015	Riga2014
Rønne2014	1	,643**	,267*	,500**	,527**	,443**	,355**	,255*	,255*
Rønne2013	,643**	1	,467**	,698**	,283**	,009	,433**	,431**	,461**
Rønne2012	,267*	,467**	1	,624**	,313**	-,044	,386**	,439**	,352**
Rønne2011	,500**	,698**	,624**	1	,373**	-,059	,279**	,277*	,237*
Visby_2014	,527**	,283**	,313**	,373**	1	,269*	-,010	,002	,009
Mariehamn2014	,443**	,009	-,044	-,059	,269*	1	,227*	,045	,093
Klaipeda2014	,355**	,433**	,386**	,279**	-,010	,227*	1	,693**	,744**
Klaipeda2015	,255*	,431**	,439**	,277*	,002	,045	,693**	1	,629**
Riga2014	,255*	,461**	,352**	,237*	,009	,093	,744**	,629**	1

Kilde: Egen analyse baseret på egen sammentælling af antal anløb pr. havn pr. skib i for 2014 og andre udvalgte år (85 skibe) ud fra anløbslisterne for de nævnte havne.

**Tabel 37 Rangordning af korrelationer: Havne i Østersøen, som har signifikant positiv sammenhæng med antallet af anløb i Rønne havn 2014, sorteret i faldende orden**

Rang	Havne:	Corr: r
1	Rønne2013	,643 <sup>**</sup>
2	Visby_2014	,527 <sup>**</sup>
3	Rønne2011	,500 <sup>**</sup>
4	Mariehamn2014	,443 <sup>**</sup>
5	Klaipeda2014	,355 <sup>**</sup>
6	Rønne2012	,267 <sup>*</sup>
7	Riga2014	,255 <sup>*</sup>
8	Klaipeda2015	,255 <sup>*</sup>

Kilde: Egen analyse, jf. Tabel 36.

Der er ikke en signifikant negativ sammenhæng mellem antal anløb i Rønne havn i 2014 og nogen anden havn i Østersøen – og heller ingen negativ sammenhæng mellem antal anløb i Rønne havn i 2014 og tidligere år, baseret på de 85 krydstogtskibe, som sejlede i Østersøen i 2014. Der er dog typisk en svag negativ sammenhæng med gruppen af hovedstæder (med Rostock repræsenterende Berlin).

Der er en god portion gengangere år for år, idet anløb ét år hænger sammen med anløb op til flere år tilbage eller frem i tid for både Rønne Havn og andre havne (her fx Klaipeda).

**Tabel 38 Top 3 forklarende faktorer for antallet af anløb i Rønne havn 2014: 1. anløb i Rønne Havn 2013. 2. Anløb i Mariehamn 2014. 3. Anløb i Visby 2014.**

Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized Coefficients		Std. Coeff.	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	,237	,109		2,179	,032	,021	,453
	Rønne2013	,879	,115	,643	7,652	,000	,651	1,108
2	(Constant)	,085	,093		,920	,361	-,099	,270
	Rønne2013	,874	,095	,639	9,208	,000	,685	1,063
	Mariehamn2014	,867	,138	,437	6,297	,000	,593	1,141
3	(Constant)	-,004	,089		-,040	,968	-,180	,173
	Rønne2013	,771	,092	,564	8,400	,000	,588	,953
	Mariehamn2014	,725	,132	,365	5,469	,000	,461	,988
	Visby_2014	,214	,055	,270	3,869	,000	,104	,324

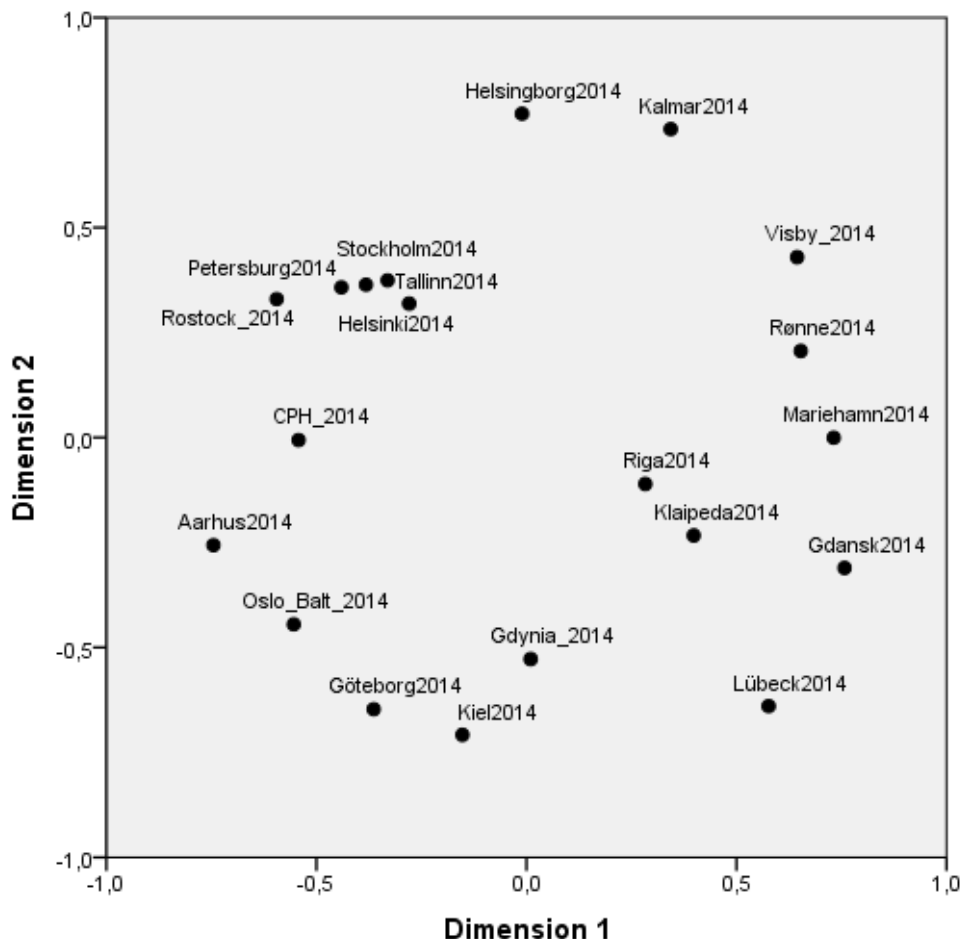
a. Dependent Variable: Rønne2014

Kilde: Egen analyse.

Note: N=85. r<sup>2</sup> for model 1: 0,407. R<sup>2</sup> for model 2: 0,595. R<sup>2</sup> for model 3: 0,654.

Da den parvise sammenhæng mellem Rønne 2014 og Visby 2014 er højere end den parvise sammenhæng mellem Rønne 2014 og Mariehamn 2014, skulle man egentlig forvente, at Visby 2014 kom ind som nr. 2 efter Rønne 2013 for at forklare antallet af anløb i Rønne i 2014, men sådan var mønsteret i anløbstallene dog ikke helt, når man ser på flere forklarende faktorer på én gang.

**Figur 24 Visualisering af, hvilke havne, som hænger tæt sammen med andre havne (kort afstand mellem punkterne) baseret på antal med givne krydstogtskibe for 16 større havne i Østersøen i 2014**



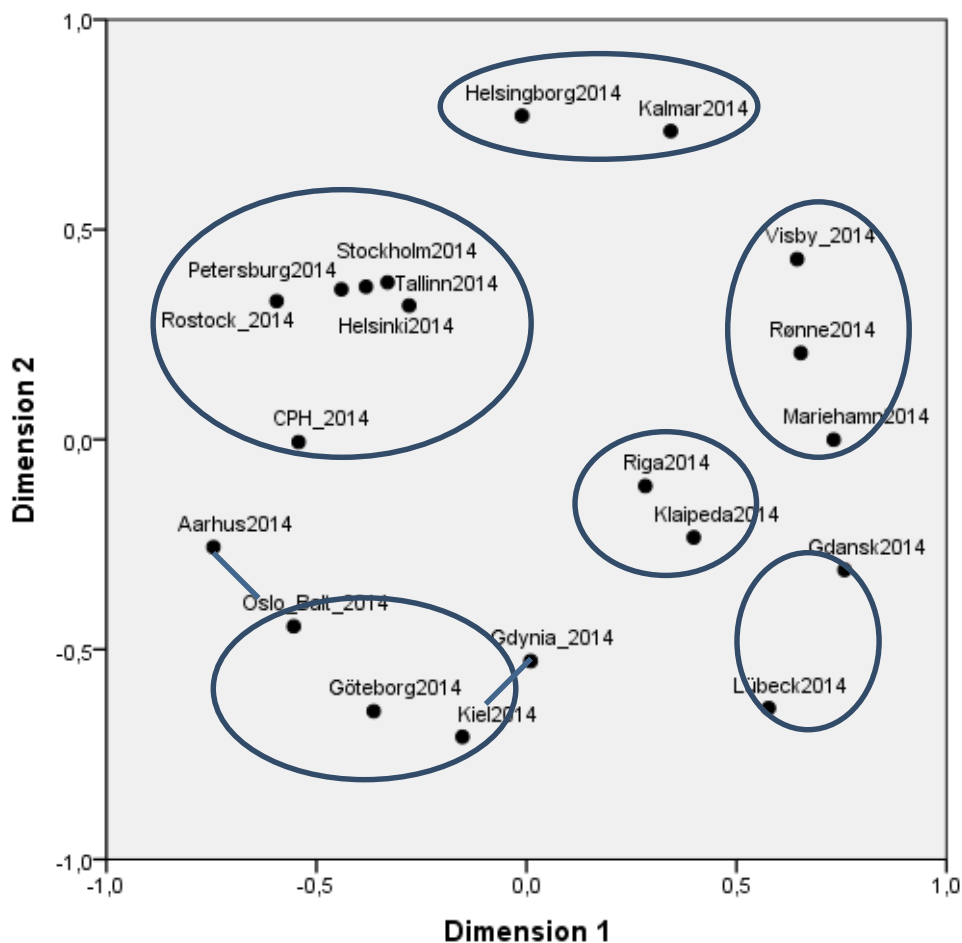
Kilde: Egen analyse.

Note: Dispersion Accounted For (~forklaringsgraden)=0.93. Normalized Raw Stress=1-0.93=0.07.

Det er muligt at dreje punkterne (eller akserne, om man vil), hvis det på den måde er muligt at nærme sig nogle logiske nord-syd øst-vest dimensioner i stedet for de maskinelt genererede dimension 1 og dimension 2 i Figur 24. Det ser dog ud til, at byer med et stort indbyggertal ligger i venstre side og de mindre byer og øer i højre side. Så det må være fortolkningen af den vandrette akse (primær-aksen).

Havne som korrelerer meget med hinanden, jf. Tabel 35, vil tendere til at ligge tæt på hinanden i Figur 24. Klaipeda og Riga hænger ganske vist tæt sammen med Rønne mht. anløb af de samme krydstogtskibe, men disse havne hænger også sammen med Gdynia. Og sammenhængen mellem Rønne og Visby er kraftigere end mellem Rønne og Klaipeda/Riga. Så man kan sige, at illustrations-diagrammet stemmer overens med korrelationerne i Tabel 35. Der er en gruppe af storbyer, som typisk anløbes af de samme krydstogtskibe: Rostock, Stockholm, Tallinn, St. Petersborg, Helsinki og København.

**Figur 25 Visualisering af, hvilke havne, som hænger tæt sammen med andre havne – med indikation af grupper af havne / destinationer i Østersøen inkl. Kattegat, baseret på havneanløb af 85 skibe i 2014**



Kilde: Egen analyse.

**Tabel 39 Anløb til Visby Havn pr. skib i størrelsesgrupper, og opdelt på om de kommer til kaj eller ligger på reden, og om de kommer til Bornholm, 2014**

Port	Vessel	Length_group			Total	Bornholm 2014
		Max 202 m	202,1-240	Over 240 m		
Red	Albatros	2	0	0	2	Nej
Red	Boudicca	1	0	0	1	Nej
Red	Europa	1	0	0	1	Nej
Red	Silver Whisper	1	0	0	1	Nej
Red	Club Med 2	2	0	0	2	Ja
Red	Black Watch	0	1	0	1	Nej
Red	Crystal Symphony	0	1	0	1	Nej
Red	Neo Romantica	0	4	0	4	Ja
Red	Prinsendam	0	1	0	1	Ja
Red	Brilliance of the Seas	0	0	8	8	Nej
Red	Legend of the Seas	0	0	1	1	Nej
Red	MSC Orchestra	0	0	1	1	Nej
Red	Costa Pacifica	0	0	1	1	Ja
Red	Total	7	7	11	25	
Havn	Silja Europa	4			4	Nej
Havn	Le Boreal	2			2	Nej
Havn	Wind Surf	2			2	Nej
Havn	Cinderella	1			1	Nej
Havn	Delphin	1			1	Nej
Havn	Ocean Majesty	1			1	Nej
Havn	Silver Whisper	1			1	Nej
Havn	Voyager	1			1	Nej
Havn	Birka Stockholm	9			9	Ja
Havn	Seabourn Legend	4			4	Ja
Havn	Seadream I	4			4	Ja
Havn	Adonia	2			2	Ja
Havn	Astor	2			2	Ja
Havn	Sea Cloud II	2			2	Ja
Havn	Club Med 2	1			1	Ja
Havn	Funchal	1			1	Ja
Havn	Total	38			38	
Total		45	7	11	63	

Kilde: Egen analyse baseret på anløbslisten for Visby havn 2014.

Længste krydstogtkaj i Visby Havn er på 200 meter. Længste skib ved kaj i Visby i 2014 var på knapt 202 meter. Selv om en del krydstogtskibe anløber både Rønne/Bornholm og Visby, er der også en del skibe, som ikke kommer til Rønne, men derimod til Visby. 4 skibe på under 202 meter

med 5 anløb kan komme til kaj i Visby, men ligger på reden der og kommer ikke til Rønne/Bornholm. Yderligere to skibe i gruppen 202-240 meter, som ligger på reden ved Visby, og som kunne komme til kaj i Rønne, anløber ikke Rønne/Bornholm.

Der er 8 skibe, som tidligere har anløbet Rønne, men som ikke anløb hverken Rønne eller andre havne på Bornholm i 2014. Alene blandt de skibe, som senest anløb Rønne i 2012, er der 5 med i alt 7 anløb, som ikke anløber Rønne længere, men som derimod Visby i 2014 - og som alle ligeledes anløb Visby i 2013. Delphin, Boudicca, Silver Whisper og Wind Surf anløb Rønne i 2012 (dog ikke i 2011), men ikke i 2013 eller 2014. Disse skibe anløb dog Visby både i 2013 og 2014, så efter et enkelt prøveanløb til Rønne i 2012 har de siden anløbet Visby (i stedet).

**Tabel 40 Skibe, som ikke anløb Rønne/Bornholm i 2014, men som anløb Visby i 2014**

	Vessel	BRT	Length	Draught	Passengers	Cruise line	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Segment x	Rønne 2011	Rønne 2012	Rønne 2013	Rønne 2014
1	Ocean Majesty	10417	130,64	5,40	621	Majestic International Cruisi	0	2	1	Aldrig B	0	0	0	0
2	Le Boreal	10944	142,10	4,80	264	Compagnie du Ponant	0	2	2	Aldrig B	0	0	0	0
3	Costa Voyager	15396	152,50	5,80	556	Voyages of Discovery	1	1	1	Aldrig B	0	0	0	0
4	Delphin	16214	156,27	6,20	470	Passat Kreuzfahrten	0	2	1	R2012	0	1	0	0
5	Albatros	28518	177,70	7,30	824	Phoenix Reisen	2	3	2	R2012	0	1	0	0
6	Boudicca	28388	177,70	7,60	874	Fred Olsen Cruise Lines	0	3	1	R2012	0	1	0	0
7	Silver Whisper	28258	190,00	6,00	388	Silversea Cruises	0	2	2	R2012	0	2	0	0
8	Wind Surf	14745	194,00	5,20	312	Windstar Cruises	0	3	2	R2012	0	2	0	0
9	Europa	28890	198,60	6,00	408	Hapag Lloyd	1	3	1	R2008	0	0	0	0
10	Black Watch	28613	205,46	7,55	761	Fred Olsen Cruise Lines	0	0	1	R2013	0	0	1	0
11	Crystal Symphony	50202	238,00	8,00	975	Crystal Cruises	0	0	1	R2008	0	0	0	0
12	Legend of the Seas	69130	264,26	8,00	2076	Royal Caribbean Cruises	0	0	1	Aldrig B	0	0	0	0
13	Brilliance of the Seas	90090	292,00	8,50	2501	Royal Caribbean Cruises	0	0	8	Aldrig B	0	0	0	0
14	MSC Orchestra	92409	292,00	7,80	3200	MSC Cruises	0	0	1	Aldrig B	0	0	0	0
Total, 14 skibe med i alt 25 anløb i Visby i 2014, men som ikke anløber Rønne/Bornholm i 2014											0	7	1	0

Kilde: Egen analyse baseret på anløbslisten for hhv. Rønne/Bornholm og Visby havn 2014.

**Tabel 41 Foreløbigt anmeldte skibe til Rønne i 2015 og/eller Visby i 2015**

Vessel	Segment	Segment x	Flest calls 2014	Primær nationalitet	Rønne2012	Rønne2013	Rønne2014	Rønne2015	Visby 2012	Visby 2013	Visby 2014	Visby 2015	Passengers	Length	Skibe	Rønne2015	Visby 2015	Cruise line	Group
Costa Pacifica	1	R2014	Kiel	Tyskland	2	6	7	6	0	0	1	0	2838	290	1	17028	0	Costa Cruise Lines	Carnival
Wind Surf	2	R2012	Stockho	Frankrig	2	0	0	3	0	3	2	2	312	194	1	936	624	Windstar Cruises	Andre
Prinsendam	1	R2014	Københ	USA	0	0	1	1	2	0	1	3	793	206	1	793	2379	Holland America Li	Carnival
Azamara Quest	2	R2013		USA	0	1	0	1	0	0	0	0	694	181	1	694	0	Azamara Cruises	RCCL
Saga Sapphire	3	Aldrig B	Stockho	UK	0	0	0	1	0	0	0	0	600	200	1	600	0	Saga Cruises	Andre
Saga Pearl 2	1	B2014	Stockho	USA	1	1	0	1	1	0	0	2	446	164	1	446	892	Saga Cruises	Andre
Silver Cloud	1	R2014	Rostock	USA	1	0	1	1	1	2	0	3	296	157	1	296	888	Silversea Cruises	Andre
Brilliance of the Seas	3	Aldrig B	Københ	UK	0	0	0	0	0	0	8	8	2501	292	1	0	20008	Royal Caribbean C	RCCL
AIDAcara	3	Aldrig B	Kiel	Tyskland	0	0	0	0	0	0	0	5	1186	193	1	0	5930	AIDA Cruises	Carnival
Serenade of the Seas	4	Aldrig B		UK	0	0	0	0	0	0	0	1	2490	293	1	0	2490	Royal Caribbean C	RCCL
Boudicca	2	R2012	Lübeck	UK	1	0	0	0	0	3	1	2	874	178	1	0	1748	Fred Olsen Cruise	Andre
Balmoral	2	R2013	Københ	UK	1	1	0	0	1	0	0	1	1350	218	1	0	1350	Fred Olsen Cruise	Andre
Marina	2	R2012	Rostock	USA	6	0	0	0	6	0	0	1	1250	239	1	0	1250	Oceania Cruises	Andre
Crystal Symphony	2	R2008	Københ	UK	0	0	0	0	0	0	1	1	975	238	1	0	975	Crystal Cruises	Andre
Europa	2	R2008	Københ	Tyskland	0	0	0	0	1	3	1	2	408	199	1	0	816	Hapag Lloyd	Andre
Adonia	1	R2014	Københ	UK	0	0	2	0	0	6	2	1	688	180	1	0	688	P&O Cruises	Carnival
Nautica	2	R2012	Københ	USA	1	0	0	0	6	0	0	1	384	181	1	0	384	Oceania Cruises	Andre
<b>Total</b>					15	9	11	14	18	17	17	33	1064	180	17	20793	40422		

<http://www.cruisetimetables.com/cruises-to-ronne-bornholm-2015.html>, 10.8.2014

Kilde: Egen analyse af baseret på oplysninger fra cruisetimetables.com d. 10.8.2014.

Brilliance of the Seas, AIDAcara og Serenade of the Seas kommer til Visby i 2015, men har aldrig været i Rønne. Boudicca, Balmoral, Marina, Crystal Symphony, Europa, Adonia og Nautica kommer til Visby i 2015, og har tidligere været i Rønne, men kommer ikke til Rønne i 2015. Desuden kommer Europa 2 til Gudhjem i 2015, men det anløb indgår ikke i Tabel 41.

**Tabel 42 Krydstogtskibsmæglere i København inkl. Malmø – antal calls og andele af calls og passagerer håndteret - 2014**

Agent, broker	Calls PoC	Calls Turnaround	Calls Total	Calls PoC %	Calls Turnaround	Calls Total %	Handled Total pax	Handled pax %
Maersk Broker Agency K/S	106	120	226	64%	83%	73%	688.373	83%
TR Shipping Denmark ApS	31	18	49	19%	12%	16%	113.932	14%
GAC Denmark A/S	21	6	27	13%	4%	9%	18.852	2%
Blue Water Shipping A/S	6	1	7	4%	1%	2%	6.596	1%
Samskip A/S	1	0	1	1%	0%	0%	120	0%
Schultz	1	0	1	1%	0%	0%	114	0%
<b>Total</b>	166	145	311	100%	100%	100%	827.987	100%

Kilde: Egen analyse af oplysninger fra anløbslisten for København/Malmø havne 2014.

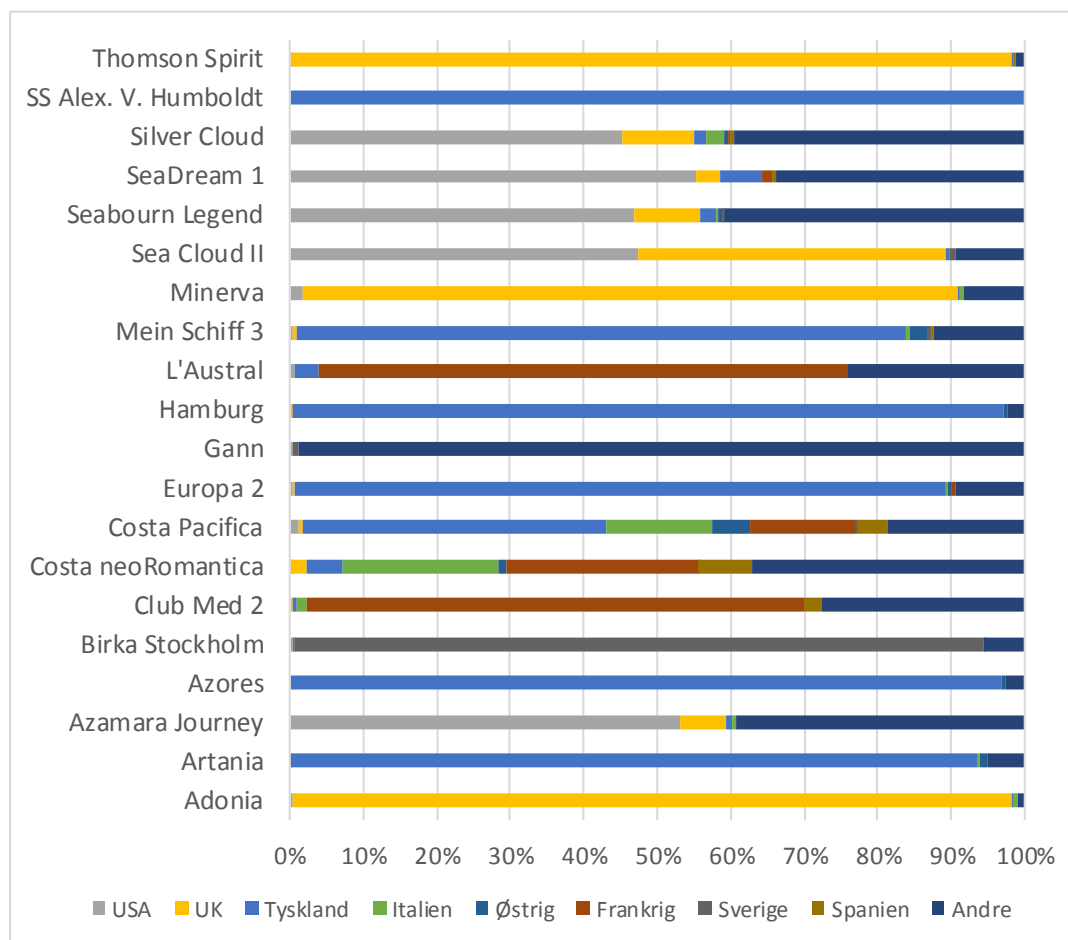
Havne som København, Gdansk, Tallinn, Helsinki og Klaipeda angiver hvilke agenter, som har håndteret de forskellige skibe. Der synes ikke at være nogen gennemgående mæglere på tværs af



disse havne. GAC's respektive datterselskaber har dog håndteret krydstogtskibe i både København og Helsinki. Hovedagenter i fx København anvender dog underagenter i andre havne, og disse andre agenter er ikke nødvendigvis datterselskaber af hovedagenten.

For at give den bedste service mht. guidning er det væsentligt at kende gæsternes nationalitetsfordeling. Denne er indikeret i Figur 26 nedenfor. Den aggregerede nationalitetsfordeling fremgår af Figur 4.

**Figur 26 Nationalitetsfordeling for 20 krydstogtskibe i Rønne**



Kilde: Baseret på data fra Rønne Havn A/S, primo august 2014.

## 2.5 Opsummering af kapitel 2: Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke?

*Spm. 1. Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?*

*(Hvilket potentiale er der? Hvor stor en markedsandel har Bornholm og hvor er der vækstpotentiale for Bornholm? Skelnen mellem skibe, der tidligere har anløbet Bornholm og skibe, der ikke har.*

*Små og store skibe. Kort: Hvordan er fordelingen på Bornholm mellem "små luksus krydstogter" og "større masse eller discount krydstogter" og er den anderledes end på andre destinationer?)*

Der findes store 4 koncerner (grupper) inden for krydstogt i verden plus øvrige. Carnival har en markedsandel på 45,5% globalt (9,3 af 20,43 mio. krydstogtrejser, 2013), 49% af de knapt 730.000 krydstogtrejser i Østersøen og 60% af de 49.328 krydstogtrejsende, som kommer til Bornholm (2014). De tre andre store grupper (Royal Caribbean Cruises, MSC Cruises og Norwegian Cruise Line) har tilsammen en markedsandel på 37,7% globalt, 37% i Østersøen men kun 1% på Bornholm (694 passagerer, 1 anløb). At Bornholm næsten slet ikke "har fat" i skibene fra denne gruppe kan skyldes, at gennemsnitsstørrelsen for skibene er meget høj, dvs. højere end for Carnival og meget højere end for skibe uden for de fire store grupper. Bornholm har altså en andel på  $49.328 / 729.693 = 6,8\%$  i 2014 af krydstogtrejserne i Østersøen. Andelen er så noget lavere målt som andel af det samlede antal anløb (2,3%), idet der pr. definition er flere andre havne på hvert krydstogt, og andelen målt på antal passagerer\*antal anløb er lidt lavere endnu (1,4%), idet der typisk er færre passagerer på de skibe, som anløber Rønne/Bornholm end for havne i Østersøen som helhed.

Målt på antallet af anløb til Bornholm og øvrige havne på Bornholm under ét (og for hele perioden 2004 til og med 2014 under ét) var 91% af anløbene med skibe på højst 240 meter i længden. Målt på antallet af passagerer kom 1/3 med skibe på over 240 meter, mens 2/3 kom med mindre skibe. Målt på antallet af anløb kom 68% til kaj i Rønne, 15% lå på reden ved Rønne og 17% lå på reden ved de mindre havne, primært Gudhjem og Christiansø. Målt på antallet af passagerer for hele perioden 2004-2014 under ét kom godt 50% til kaj i Rønne, knapt 44% på reden ved Rønne og godt 6% på reden ved de mindre havne. Andelen af passagerer på reden ved Rønne i procent af alle passagerer til Bornholm steg fra 17% i 2012 til 63% i 2014 og faldt på reden ved øvrige havne fra 12% til 3% af passagererne ved Bornholm. Andelen ved kaj i Rønne faldt fra 71% i 2012 til 34% i 2014 af alle passager til Bornholm, hvis man tæller afrejse fra reden som "reden", selv om afsætning fandt sted ved kaj (neoRomantica, 4/8 2014).

Der sejlede 85 krydstogtskibe i Østersøen i 2014 – og der kommer yderligere to til i 2015, som tidligere har anløbet Bornholm, altså 87 skibe, som kan fordeles på segment 1-3, jf. nedenfor.<sup>11</sup>

Segment 1 består af 24 skibe, som anløb Rønne eller øvrige havne på Bornholm i 2014, hvoraf de 22 var på højst 240 meter, og 2 længere. Skibene bragte 49.328 krydstogtrejsende til Bornholm på  $43+5=48$  togter. Bornholms andel på disse togter var jo så 100%. Men skibene sejlede yderligere  $88-48=40$  togter i Østersøen. Det essentielle er, at Bornholm holder fast i de 48 togter, men potentielt kunne Bornholm øge antallet af krydstogtpassagerer, hvis de skibe, der i forvejen kommer mindst én gang til Bornholm (2014) også kom til Bornholm på nogle af de togter i Østersøen, hvor de sejler uden om Bornholm (med mindre de altså er på vej ud af Østersøen efter et sidste stop i fx København eller Kiel). Skibet Costa Pacifica, et meget stort skib, som Bornholm er så dygtige, heldige og attraktive nok til at få besøg af hele 7 gange i 2014, tilbyder priser, som typisk ligger mere end 20% lavere (15-38%) end de øvrige aktører, der tilbyder krydstogter med stop i Rønne. Skibet kan godt siges at tilbyde rabat-rejser. Det tegner sig for hele 40,3% af alle krydstogtpassagerer til Bornholm (19.866/49.328). Dermed er ca. 40% af de krydstogtrejsende til Bornholm i 2014 kommet forholdsvis billigt til deres rejse. Seabourn Legend, Club Med 2 og Silver Cloud hører til i den eksklusive ende, og disse bragte ved 4 anløb i alt 2.120 ud af de 49.328 krydstogtpassagerer til Bornholm i 2014, svarende til 4,3% af passagererne.

Segment 2 består af 28 skibe, som sejlede i Østersøen i 2014, eller som vi ved kommer til København i 2015, og som tidligere har anløbet Rønne/Bornholm. For hvert skib kan man vurdere mulighederne for - og arbejde på - at få skibet til at anløbe Rønne igen. 25 af skibene er i gruppen af skibe på max 240 meter, mens 3 er over 240 meter lange. Ét af de 3 lange skibe på 251 meter, MSC Opera, kan faktisk godt komme til kaj, idet det faktisk var ved kaj i Rønne i 2008 som det hidtil længste, så det må være en høj prioritet af få rederiet til at vende tilbage med dette eller et lignende skib (jf. næste afsnit om segment 3). For hvert enkelt af skibene er det muligt at vurdere mulighederne for at få skibet til at anløbe Rønne/Bornholm igen fra 2016, idet togterne for 2015 formentlig allerede er fastlagt. Top 5 målt på antallet af passagerer, som det enkelte skib bringer til havnene omkring Østersøen, er Marina, Seven Seas Voyager, Marco Polo, Crystal Symphony og Silver Whisper. Hele 3 af disse 5 skibe har flest anløb til Helsinki blandt havnene i Østersøen i 2014, hvor den ene af to agenter tager af de fleste af de i dette afsnit nævnte skibe (C & C Port

---

<sup>11</sup> Cruise Baltic – Northern Europe nævner i publikationen "Cruise lines in the Baltic Sea 2014" 88 skibe fra 40 krydstogtrederier, [www.cruisebaltic.com/media\(5019,1033\)/Cruise\\_Lines\\_in\\_the\\_Baltic\\_2014.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(5019,1033)/Cruise_Lines_in_the_Baltic_2014.pdf). Listen omfatter følgende skibe, som ikke er med blandt de 85 (87), som er identificeret i havnenes anløbslister for 2014: Princess Anastasia fra St. Peter Line. Skibet er en cruise-ferry, som medtager biler, og falder derfor uden for definitionen på et krydstogtskib. Der indgår ingen sejlskibe i listen fra Cruise Baltic, men der indgår ét sejlskib i anløbslisten for Rønne Havn 2014 (SS Alex. V. Humboldt), som er inkluderet i de 85. De 87 fra segment 1-2-3 her er ikke afgrænset på helt den samme måde som de 88 fra Cruise Baltic (2014), men overlappet er stort.

Agency). På 6. pladsen kommer Rotterdam fra Carnival-gruppen, der har yderligere to skibe med blandt de 28 i segment 2.

Segment 3 består af 35 skibe, der sejlede i Østersøen i 2014, men som aldrig har anløbet Bornholm, deriblandt hele 5 skibe fra AIDA Cruises (sproget ombord er tysk; Maersk Broker Agency K/S er agent for AIDA i København). De 35 skibe i segment 3 er fordelt på hele 22 skibe hver på over 240 meter, og 13 skibe under denne grænse. AIDAcara kommer 5 gange til Klaipeda i 2015. Med sine 193 meter kan skibet fint komme til kaj i Rønne i 2016. Saga Sapphire kommer med sine 450 passagerer og en længde på 200 meter én gang til Klaipeda i 2015. Alle skibe i segment 3 må nærmere vurderes, evt. med særlig vægt på de skibe, som kan komme i havn. Der er tre skibe i segment 3 mellem 241 og 253 meter, som formentlig kunne komme til kaj i Rønne: AIDAbella (252 meter), AIDamar (253 meter), Asuka II (241 meter), idet MSC Opera på 251 meter jo var ved kaj i Rønne i 2008.

Segment 4 består af 14 skibe, som forventes til København i 2015, men som aldrig har anløbet Rønne/Bornholm. I dette segment er der to skibe på under 240 meter, men derud over er der 3 skibe i på 251-252 meter, og altså af en længde, som ikke overstiger længden af det længste skib, der er kommet til kaj i Rønne. Viking Star (227 meter) sejler forbi Rønne/Bornholm via København 5 gange i 2015. Der kunne være mulighed for ét anløb af dette skib i Rønne i 2016. Mein Schiff 4 kommer 4 gange til Klaipeda i 2015 og Serenade of the Seas 2 gange. Disse skibe kunne tænkes at komme forbi Bornholm igen i 2016, og gerne ligge på reden inden de sejler videre. De tre skibe på 251-252 meter er AIDAluna, AIDadiva og MSC Sinfonia. De kommer til København 14-17 gange i 2015. AIDAluna kommer ikke forbi Bornholm i 2015, men det gør AIDadiva (iflg. [cruisetimetables.com](http://cruisetimetables.com)), og det gør MSC Sinfonia også, men skibene sejler p.t. primært til hovedstæderne omkring Østersøen.

Segment 5 består af 38 skibe, der tidligere har anløbet Bornholm, men som ikke sejler i Østersøen i 2014 og som heller ikke forventes til København/Malmø i 2015. I dette segment er der ikke andet at gøre end at holde øje med, om et af disse skibe igen begynder at sejle i Østersøen.

Det længste krydstogtskib, som er kommet til kaj i Rønne Havn, var MSC Opera på 251 meter, og det skete i 2008. Men ellers er krydstogtkajen på 240 meter, og dette tolkes typisk som grænsen for, hvor lange skibe kan være for at kunne komme til kaj i Rønne, da dette p.t. er det som angives i Cruise Europe's Port Handbook. Ved at forlænge krydstogtkajen med 25 meter (ca. 10%) fra 240 meter til 265 meter kan potentialet, som det tegner sig i 2014, øges med 20% målt på antallet af passagerer. Der har dog været en stigende trend i gennemsnitsstørrelsen for krydstogtskibe, også i Østersøen inkl. Rønne/Bornholm, og denne trend kan meget vel gøre sig gældende også

fremover. Store skibe anløber i dag i nogen udstrækning også de mindre havne omkring Østersøen, selv om de dér må ligge på reden.

### 3 Analyse af passagererne på de forskellige skibe (surveys)

#### 3.1 Resumé fra 2012 - survey 1

Wonderful Copenhagen CruiseNetwork gennemførte juni-september 2012 en survey med i alt 895 respondenter, hvoraf der var 199 besvarelser fra Rønne/Bornholm.<sup>12</sup> 51% af besvarelserne kom fra Birka Stockholm (tidl. Birka Paradise), Balmoral 28%, Marina 16%, Silver Whisper 5%. 89% af gæsterne til Rønne/Bornholm var tilfredse eller meget tilfredse. 26% af gæsterne til Rønne/Bornholm deltog i en udflugt til en gennemsnitspris på 298 kr. pr. person (hvoraf en del går til skibet/rederiet og evt. udenøns agent). Gæsterne brugte i gennemsnit lige knapt 4 timer i land på Bornholm, deraf 54% 2-4 (altså ca. 3) timer. I Rønne/Bornholm var 85% tilfredse eller meget tilfredse med tour-guiden, 88% var tilfredse eller meget tilfredse med seværdighederne, mens 53% var tilfredse eller meget tilfredse med værdi-for-pengene. 79% havde set Rønnes gamle bydel, 32% havde set en eller flere rundkirker, 23% havde set Hammershus, 19% havde set Gudhjem. I Rønne/Bornholm tilkendegav 39%, at de ville komme tilbage som turist, mens 55% angav, at de ville komme tilbage på et krydstogt. 77% ville anbefale Bornholm som ferieø til venner og familie, mens 84% ville anbefale et krydstogt til Rønne/Bornholm til venner og familie. Ud over udflugter (og havneafgift) lå forbruget på 153 kr. pr. person pr. besøg i Rønne/Bornholm. På tværs af destinationer lå 33% af forbruget på mad og drikkevarer, 22% på håndværk/souvenirs. Der blev angivet en genereret omsætning på 6,7 mio. kr. for Rønne/Bornholm for krydstogter i 2012.<sup>13</sup> Der blev genereret 8,7 årsværk som følge af krydstogtturismen.

Det samlede forbrug må altså blive på  $153+0,26*298$ +havneafgift-skibets fortjeneste på udflugter~230 kr. per person, hvis man siger, at havneafgiften går lige op med skibets fortjeneste på udflugter. Hvis der skal genereres en omsætning på 6,7 mio. med et forbrug på 230,48 kr. per person, så kræver det 29.070 krydstogtpassagerer. Der var indberettet 25.000 pax til Danmarks Statistik af Rønne Havn i 2012 for 41 anløb. Hertil kommer anløb på redens i Rønne og ved andre bornholmske havne, så det stemmer meget godt med det beregnede antal krydstogtpassagerer, inkl. passagerer på skibe med anløb på redens.

#### 3.2 Resumé fra 2012 - survey 2

Der blev interviewet 580 respondenter fra 3 anløb (Balmoral, Albatros, Costa Pacifica). Tilfredsheden var høj. Forbruget lå på 294 kr. pr. landsat passager, deraf udflugter 139 kr. og 155

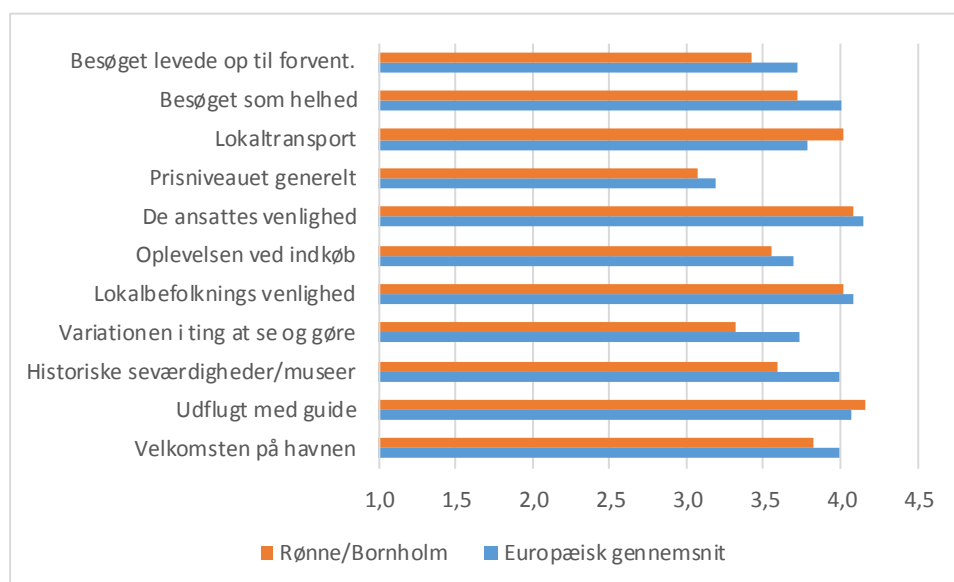
---

<sup>12</sup> Cruise Denmark Survey.

<sup>13</sup> Om det så er inkl. eller plus 2,7 mio. kr. i skatter og afgifter er lige spørgsmålet, det er formentlig inkl., selv om virksomheders omsætning normalt opgøres uden moms.

kr. til andet forbrug. 49% af respondenterne var fra England, 27% fra Tyskland, 2% fra Nordamerika og 22% fra andre lande. Der var 2,6 personer pr. rejsegruppe. For 96% af passagererne var det deres første besøg på Bornholm. 92% af passagererne angav, at de var gået i land i Rønne. Gæsterne brugte i gennemsnit 2,9 timer i land. En udflugt tog i gennemsnit 3,7 timer. 40% af de passagerer, som gik i land, købte en udflugt. Den typiske udflugts-gruppe bestod af 2,3 personer. Den betalte pris pr. udflugt var på 47€ (350 kr.), hvoraf skib og evt. udenøns agent tager en del. 87% købte deres udflugt af rederiet, 10% købte den af deres rejsebureau, 3% på land.

**Figur 27 Krydstogtgæsternes tilfredshed med forskellige aspekter – Europa og Bornholm, 2012 survey**



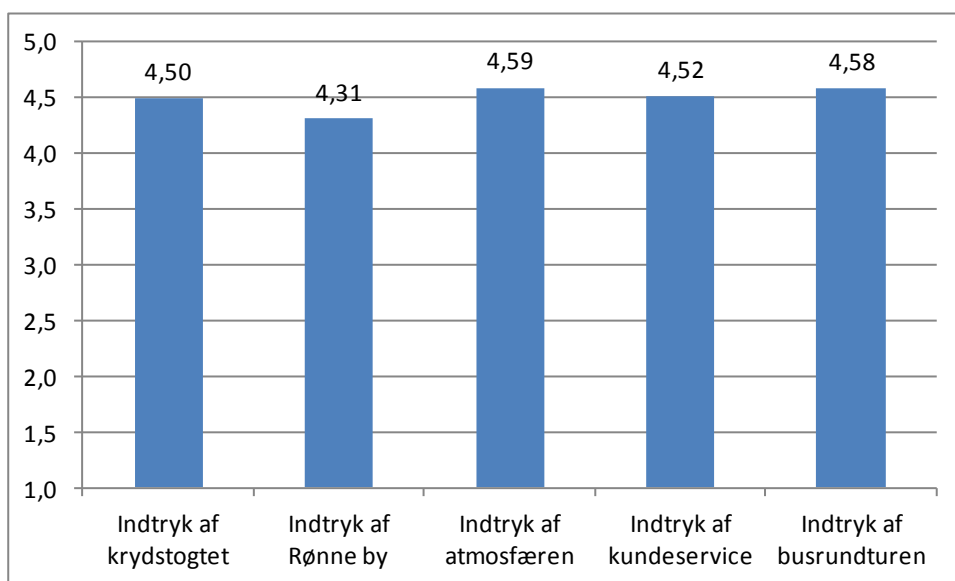
Kilde: Cruise Passenger and Crew Surveys Rønne 2012 (Cruise Baltic – G. P. Wild).

### 3.3 Resumé fra 2013 - survey

Der blev ved årets sidste krydstogtanløb (Thomson Spirit, England) i Rønne havn d. 27/9 2013 foretaget en survey med 223 besvarelser. Forbruget inkl. udflugter og havneafgift blev estimeret til kr. 360 pr. person, som kom i land, inkl. 60 kr. i havneafgift. I 2013 var skønnet, at der blev blot ca. 144 kr. til Bornholm for en 4-timers ørundtur efter fradrag af de øvrige aktørers fortjeneste, og 83% af de adspurgte rejsegrupper tog på udflugt, hvilket er en højere andel på udflugt end for de fleste andre anløb.

Den høje andel på udflugt må dog skyldes en stærk overrepræsentation af dem, som tog på udflugt. Der var således kun 9 tur-busser den pågældende septemberdag i 2013, måske med 50 personer i hver, dvs. 450 personer ud af skibets 1.254 passagerer, svarende til 36%, som tog på udflugt. Det reelle forbrug var altså snarere  $180 \text{ kr.} + (144 * 0,36) + 60 = 292 \text{ kr.}$  pr. krydstogtgæst, som kom i land. Det kan beregnes, at man i Visby regner med en indtægt på ca. 350 DKK +/- 20% pr. krydstogtgæst.<sup>14</sup> Rønne Havn nævner primo 2014, at der omsættes for 350 DKK pr. krydstogtgæst, der besøger Bornholm.<sup>15</sup> I Norge tales om et forbrug på 300 NOK pr. krydstogtgæst.<sup>16</sup>

**Figur 28 Krydstogtgæsternes tilfredshed med deres besøg på Bornholm (sept. 2013)**



Kilde: Survey foretaget af CRT for Destination Bornholm, sept. 2013.

Note: "Indtryk af krydstogtet" dækker faktisk over "indtryk af Bornholm som krydstogtdestination".

- For samtlige respondenter var det første besøg på Bornholm.
- 98% respondenterne kom fra Storbritannien.
- For 34% af respondenterne var det deres første rejse med Thomson Cruise.
- Rejseselskabet var på gennemsnitligt to personer (2,03). I 85% af tilfældene rejste to personer sammen, 8% én person, resten 3 eller 4 personer.
- Tilfredsheden lå på 4,5 eller derover på en skala fra 1-5 på alle punkter, bortset fra for selve Rønne by, hvor scoren var en smule lavere, men dog hele 4,3. For atmosfæren og busrundturen var scoren tæt på 4,6.

<sup>14</sup> Transportmagasinet.dk, 29.01.2014.

<sup>15</sup> Rønne Havn, Klar Kurs, Nr. 1, Januar 2014, side 6.

<sup>16</sup> <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=94&artikel=5529320>. [www.uib.no/en/news/36477/cruise-tourists-spend-less](http://www.uib.no/en/news/36477/cruise-tourists-spend-less). <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2013.02.002>



- 83% angav, at de havde været på en af udflugterne, og 95% af disse bookede udflugten umiddelbart før ankomsten til Rønne.

### 3.4 Resultater fra 2014 - survey

**Tabel 43 Oversigt over svar på 2014-survey, stort og lille skib, udflugt eller ej samt totalt**

Spørgsmål	Stort skib, på udflugt	Stort skib, ikke på udflugt	Lille skib, på udflugt	Lille skib, ikke på udflugt	Alle	n - pr. spm.
Antal besvarelser: n (alle)	19	121	34	9	183	
Er det dit/jeres 1. besøg på Bornholm (1=ja, 2=nej)	1,00	1,02	1,06	1,22	1,04	183
Er det dit 1. X-togt i Østersøen	1,00	1,15	1,06	1,22	1,12	183
Antal krydstogter inkl. dette	2,74	3,65	4,88	12,33	4,21	183
Bornholm som krydstogtdestination	4,05	3,49	4,45	4,22	3,77	179
Rønne by (subsidiært Nexø)	3,80	3,77	4,40	4,25	3,86	155
Atmosfæren, omgivelserne	4,44	3,92	4,52	4,33	4,11	175
Kunde-service	4,06	3,76	4,70	4,22	3,99	169
Vejret - denne dag	4,68	3,92	3,36	2,11	3,81	181
Blev udflugten booket før afrejsen? (1=ja, 2=nej)	1,17		1,31		1,26	50
Score, udflugten	4,27		4,55		4,45	44
Vil du komme til Bornholm på krydstogt igen?	1,44	1,59	1,12	1,22	1,47	179
Vil du anbefale et krydstogt i Østersøen inkl. Bornholm?	1,06	1,32	1,09	1,00	1,24	177
Totalt forbrug i DKK ekskl. udflugt (alle personer)	169,76	217,82	218,94	819,75	230,09	143
Antal personer	2,21	2,64	2,00	2,00	2,50	143
Forbrug per person ekskl. udflugt (uvægtede gennemsnit)	78,74	99,21	97,89	409,88	105,73	143
Mad og drikkevarer (alle)	82,29	81,89	36,41	37,50	74,96	143
Kunst/håndværk (alle)	7,29	4,28	72,31	-	13,02	143
Indkøb i øvrigt (alle personer)	69,39	97,50	35,78	782,25	106,13	143
Andet (alle personer)	10,79	34,16	74,44	-	35,98	143
Køn (1=M, 2=K)	1,47	1,48	1,50	1,71	1,49	177
Alder	56,94	46,21	64,29	69,00	51,51	166
Uddannelse	4,03	3,83	4,23	3,33	3,90	171
Er der mindst af jer, som arbejder (1=ja, 2=nej)	1,33	1,25	1,73	1,71	1,36	174

Kilde: Survey foretaget d. 4/8 2014 i Rønne (stort skib) og d. 21/8 2014 i Nexø (lille skib).

Der blev foretaget surveys d. 4/8, Costa neoRomantica og 21/8, Seabourn Legend. Der var hhv. 140 og 43 besvarelser, dvs. i alt 183 brugbare skemaer. Hvis man tager højde for, at hver

besvarelse repræsenterer 2,5 personer (2,6 for neoRomantica; 2,0 for Seabourn Legend), så svarer de brugbare skemaer til hhv. 23% og 41% af skibenes gæste-kapacitet. Den lidt lavere andel for neoRomantica skyldes, at det ikke lykkedes at få særlig mange besvarelser fra dem, som tog på udflugt.

Man kan sige følgende om forskellene (dvs. statistisk signifikante forskelle) mellem dem, der tog på udflugt og dem, der ikke tog på udflugt (på tværs af skibene):

1. Der var en større andel fra det lille skib end fra det store skib, som tog på udflugt.
2. De, der tog på udflugt, havde højere gennemsnitsalder end de, der ikke tog på udflugt.
3. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med Bornholm som krydstogtdestination (end øvrige).
4. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med kundeservicen end de, der ikke gjorde.
5. De, der tog på udflugt, var mere tilbøjelige til at ville komme til Bornholm på krydstogt igen end de, der ikke tog på udflugt.
6. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med atmosfæren og omgivelserne end øvrige.
7. Blandt de, der tog på udflugt, var der en større del, hvor mindst en fra rejsegruppen arbejder på fuld tid, hvilket indikerer en højere gennemsnitsindkomst blandt de, der tog på udflugt end øvrige.
8. De, der tog på udflugt, var mere tilbøjelige til at ville anbefale et krydstogt i Østersøen inkl. Bornholm end de, der ikke tog på udflugt.
9. Der var færre personer, i gennemsnit, pr. rejsegruppe blandt de, der tog på udflugt end blandt de, der ikke tog på udflugt.
10. Der var en større andel blandt gæster på udflugt, som var på deres første krydstogt i Østersøen, end blandt de gæster, der ikke tog på udflugt.
11. De, der tog på udflugt, brugte flere penge på brugskunst i gennemsnit end de, der ikke tog på udflugt.

Når man alene ser på besvarelserne for det store skib, er der færre signifikante forskelle grundet det mindre antal respondenter. Der er dog følgende statistisk signifikante forskelle:

1. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med vejret end de, der ikke gjorde.
2. Der var en større andel, som var på deres første krydstogt i Østersøen, som tog på udflugt, end blandt de øvrige.
3. De, der tog på udflugt, havde højere gennemsnitsalder end de, der ikke tog på udflugt.
4. De, der tog på udflugt, var mere tilbøjelige til at ville anbefale et krydstogt i Østersøen inkl. Bornholm end de, der ikke tog på udflugt.

5. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med atmosfæren og omgivelserne end øvrige.
6. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med Bornholm som krydstogtdestination (end øvrige).

Når man alene ser på besvarelsene for det lille skib, er der på trods af det begrænsede antal besvarelser en række signifikante forskelle mellem de, der tog på udflugt, og de, der ikke tog på udflugt:

1. De, der tog på udflugt, var mere tilfredse med vejret end de, der ikke gjorde.
2. De, der IKKE TOG på udflugt, brugte flere penge på kategorien "andre varer" end de, der TOG på udflugt.
3. De, der tog på udflugt, havde højere uddannelsesniveau (og formentlig højere indkomst og/eller større formue) end de, der ikke gjorde.
4. De, der IKKE TOG på udflugt, havde været på flere krydstogter i hele deres liv, end de, der TOG på udflugt.
5. Det samlede forbrug pr. person EKSKL. udflugter var højere blandt de, der IKKE TOG på udflugt, end blandt de, der TOG på udflugt.

For alle respondenter under ét er resultatet som følger, jf. Tabel 43:

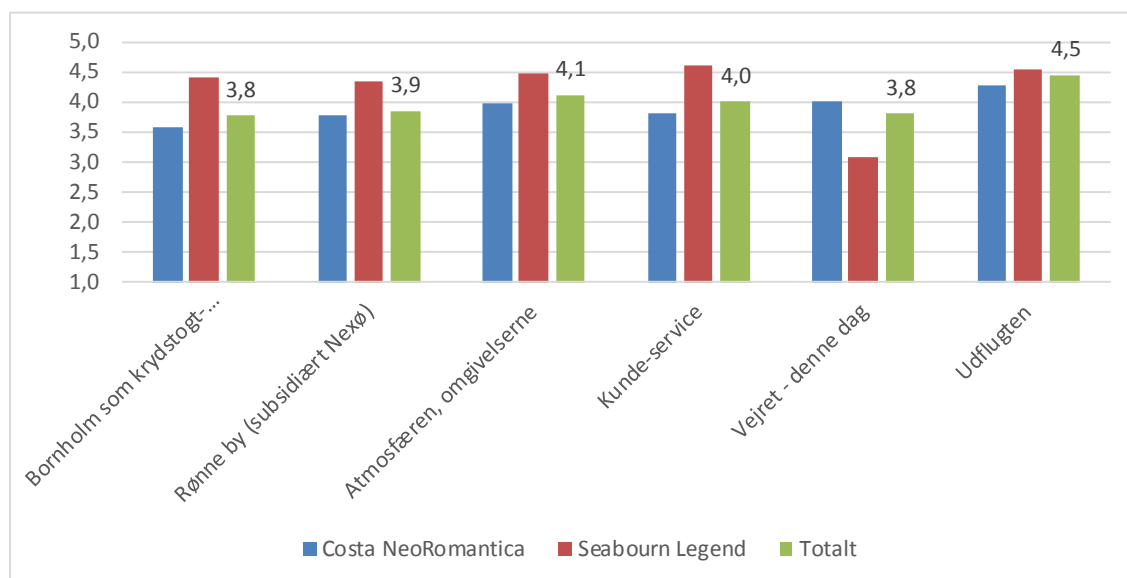
- For 96% (98%, 91%) af passagererne, var det deres første besøg på Bornholm.<sup>17</sup>
- For 88% (87%, 91%) af passagererne, var det deres første krydstogt i Østersøen.
- For 33% (39%, 14%) af passagererne, var det deres første krydstogt.
- Passagerne havde været på 4,2 (3,5; 6,4) krydstogter i gennemsnit i hele deres liv, inkl. dette krydstogt.
- 57% (50%, 81%) af rejseselskaberne bestod af par.
- Blandt de, som havde oplyst forbrug, var der i gennemsnit 2,5 (2,6; 2,0) personer pr. rejsegruppe.
- Tilfredsheden med alle forhold var højere, blandt de, som tog på udflugt end blandt de, som ikke tog på udflugt. Dette gælder både for neoRomantica (det store skib) og for Seabourn Legend (det lille skib).
- Tilfredsheden med alle forhold var højere blandt gæster fra det lille skib end gæster fra det store skib, bortset fra vejret på dagen, og det gælder både de, som tog på udflugt, og de, som ikke tog på udflugt, og totalt.

---

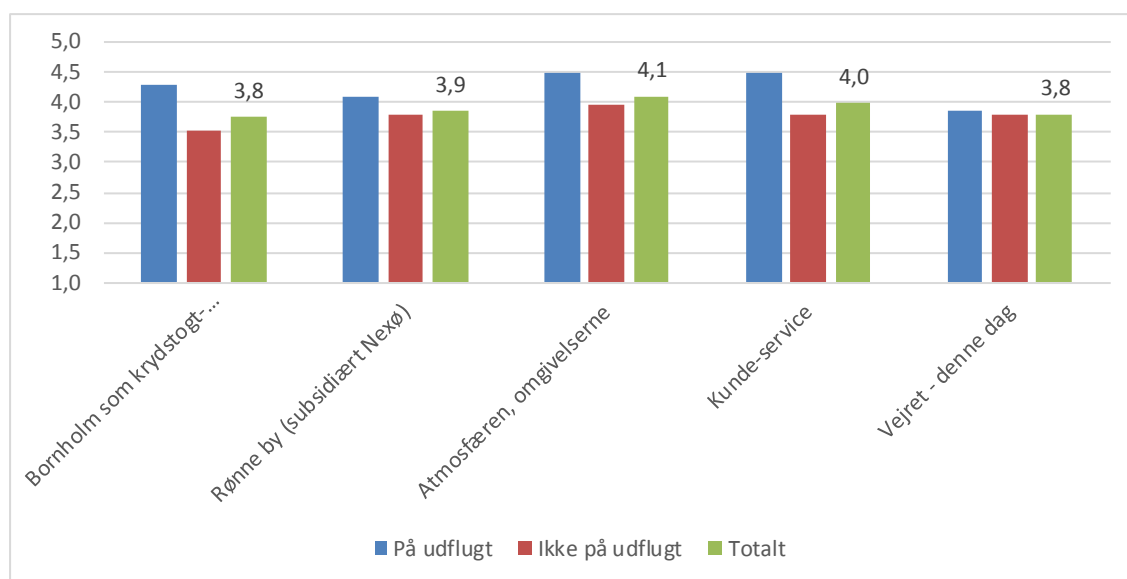
<sup>17</sup> Gennemsnittet på 1,04 foroven i højre kolonne skal fortolkes på den måde, at 4% svarede "ja" og de resterende 1,00-0,04=96% svarede "nej", idet "ja"=1 og "nej"=2 i kodningen.

- Den gennemsnitlige score, blandt de, som havde svaret på spørgsmålet om Bornholm som krydstogtdestination, var på 3,8 (3,6 store skib; 4,4 lille skib).
- Rønne by fik scoren 3,8 af det store skibs gæster d. 4/8 – mens by-scoren var på 4,4 blandt gæsterne på det lille skib d. 21/8, hvor Nexø (ikke Rønne) blev besøgt.
- Atmosfæren og omgivelserne fik scoren 4,1 (4,0 store skib; 4,5 lille skib).
- Kundeservice fik scoren 4,0 (3,8 store skib; 4,6 lille skib).
- Vejret fik scoren 4,2 d. 4/8 (store skib) og 3,1 d. 21/8 (lille skib). Og vejret var faktisk klart bedst d. 4/8. Der var således 21° d. 4/8 og 15° d. 21/8 (middel) iflg. DMI. Der var regn om morgenen d. 21/8, men derefter tørt. Der var næsten ingen nedbør d. 4/8.

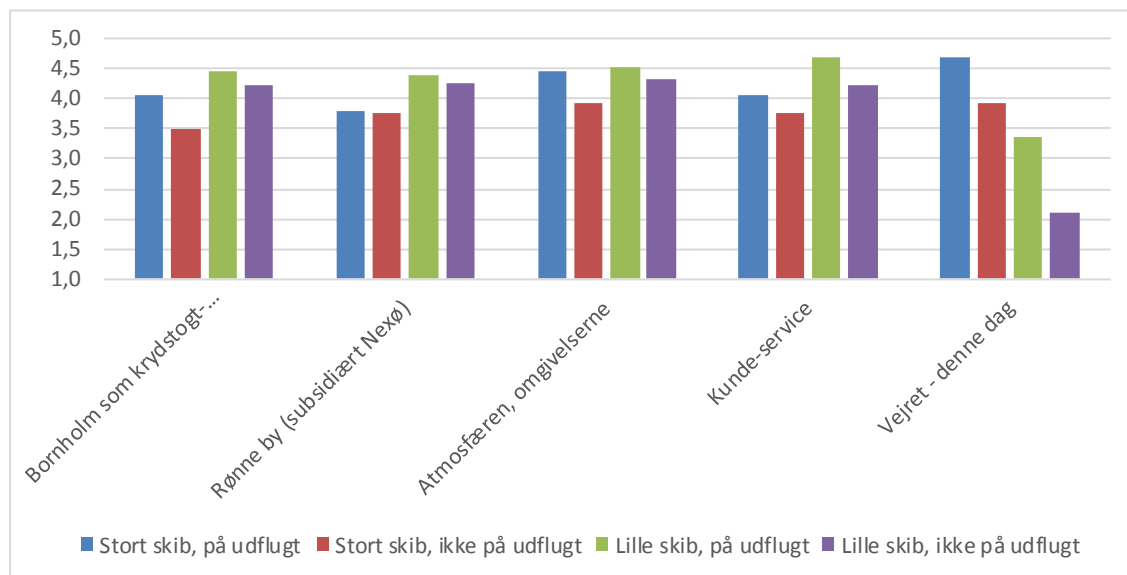
**Figur 29 Tilfredsheden for stort og lille skib samt totalt, survey 2014 (n=183)**



**Figur 30 Tilfredsheden blandt gæster på udflugt og gæster ikke på udflugt samt totalt, survey 2014 (n=183)**



**Figur 31 Tilfredsheden blandt gæster på udflugt og ikke på udflugt fra stort og lille skib, survey 2014**



Tilfredsheden med Bornholm som krydstogtdestination var som udgangspunkt 3,5 (dvs. på det store skib blandt de, som ikke har været på udflugt). Men hvis man tog med på udflugt var tilfredsheden 0,45 højere svarende til 11% af de 4 trin fra 1 til 5. Og hvis man sejlede med det lille skib var tilfredsheden med Bornholm som krydstogtdestination (yderligere) 0,52 højere svarende til

13% af 4 trin fra 1 til 5. Tilfredsheden med Bornholm som krydstogtdestination blandt gæster på det lille skib, som havde været på udflugt, var således næsten 4,5.

Omkring udflugter kan det yderligere nævnes, at det gennemsnitlige antal personer på udflugt var 2,2 for rejsegrupper fra det store skib, mens der var hele 2,6 personer pr. rejsegruppe blandt gæster fra det samme skib, som ikke tog på udflugt. På det lille skib var der 2,0 personer pr. rejsegruppe både blandt de, der tog på udflugt og de, der ikke tog på udflugt. Antallet af tidligere krydstogtrejser var højere blandt de, der ikke tog på udflugt end blandt de, der tog på udflugt. På det store skib var gennemsnitsalderen 10 år højere end blandt de, der ikke tog på udflugt. Det var altså en stor andel af børnefamilier eller større rejsegrupper blandt de på det store skib, som ikke tog på udflugt. Så på det store skib var det formentlig økonomiske og praktiske årsager til, at man ikke tog på udflugt. På det lille skib tog langt de fleste på udflugt, men de, der ikke tog på udflugt, havde langt større erfaring med krydstogtrejser end de, der tog med på udflugt. Førstnævnte havde foretaget i gennemsnit 12,3 krydstogtrejser i deres liv imod 4,9 i gennemsnit for de sidstnævnte. Gennemsnitsalderen lå således også 5 år højere blandt de mere rejseerfarne, som ikke tog på udflugt end de, der tog på udflugt. Hele 22% af de på det lille skib, som ikke tog med på udflugt, havde været på Bornholm tidligere, mens dette var tilfældet for kun 6% af de, der tog med på udflugten.

Fra Seabourn Legend havde hele 79% af respondenterne været på udflugt. Fra neoRomantica er andelen på udflugt estimeret til 29%, mens andelen på udflugt i surveyen var væsentlig lavere. For at korrigere for det forhold estimeres andelen på udflugt inden forbruget opgøres. Der var 9 busser til neoRomantica's anløb d. 4/8 2014 i Rønne og 3 busser til Seabourn Legend d. 21/8 2014 i Nexø. Med 50 personer i hver bus og med den givne passagerkapacitet pr. skib er den estimerede andel på udflugt 34% for de to anløb under ét, jf. Tabel 44. Der var 70% kvinder blandt de fra det lille skib, som ikke tog på udflugt, mod 50% kvinder blandt de, der tog på udflugt. På det store skib var kønsfordelingen den samme blandt de, der tog på udflugt, og de, der ikke tog på udflugt.

**Tabel 44 Estimering af andel af passagererne, som tog udflugt, 4/8 og 21/8 2014**

Skib	Busser	Pr. bus	På udflugt	Kapacitet på skib	Andel på udflugt
Stort skib	9	50	450	1578	29%
Lille skib	3	50	150	208	72%
2 skibe	12	50	600	1786	34%

Note: Det lille skib gik til Nexø, hvor det lå på red. Enkelte blev ombord på skibet.

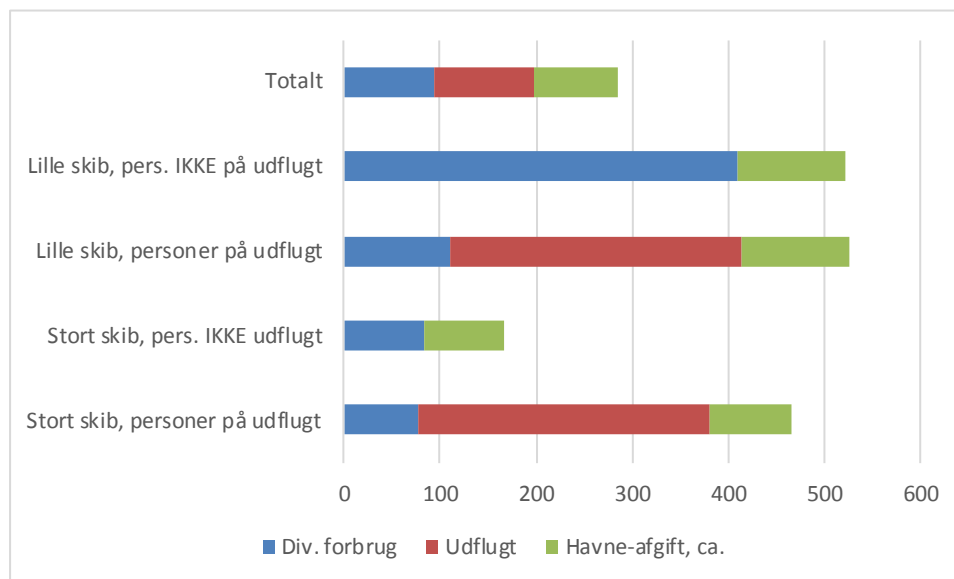
Næsten  $\frac{3}{4}$  (74%) af de, der tog på udflugt (83%, 69%), havde bestilt udflugten før afrejsen hjemmefra. Prisen for udflugten på Bornholm for neoRomantica ligger på 63€ for voksne iflg. skibets hjemmeside. For Seabourn Legend (det lille skib) brugte de, der ikke tog med på udflugt, næsten lige så meget pr. person som de, der tog med på udflugt. Også på neoRomantica (det store skib) var forbruget ganske højt blandt de, som tog med på udflugt, mens forbruget var nede på en tredjedel blandt de gæster fra det store skib, som ikke tog med på udflugt. Almindeligvis foretages der i surveys ikke fradrag for den andel af udflugtens pris, som falder uden for destinationen, men til gengæld gøres der almindeligvis ikke forsøg på at estimere havneafgiften. Dette er dog gjort nedenfor, hvor beløbet til udflugter pr. gæst på udflugt er, hvad der er tilbage til Bornholm for udflugter. Der er rabat på havneafgiften ved stigende antal anløb. neoRomantica gik faktisk ud på reden efter at have afsat passagerer og har derved sikkert sparet en del i havneafgift, men det er der ikke taget højde for i Tabel 44 under estimeret havneafgift pr. person.

**Tabel 45 Estimering af forbrug i fire segmenter og vægtning af disse**

Segment	Beskrivelse af segmentet	Div. forbrug	Udflugt	Havne- afgift, ca.	DKK	Udflugt%	Pax %	Vægt
1A	Stort skib, personer på udflugt	76,66	305	84	465,66	29%	88%	26%
1B	Stort skib, pers. IKKE udflugt	82,65	0	84	166,65	71%	88%	62%
2A	Lille skib, personer på udflugt	109,47	305	112	526,47	72%	12%	9%
2B	Lille skib, pers. IKKE på udflugt	409,88	0	112	521,88	28%	12%	3%
	Totalt	94,43	104,19	87,36	285,98			100%

Hvem, hvad:	Euro	Kurs	DKK
Kunden betaler	63	7,45	469
Til Bornholm, %	65% (eksempel)		
Til Bornholm, beløb	40,95	7,45	305

**Figur 32 Estimeret forbrug i fire segmenter og totalt, survey 2014**



Tilfredsheden med udflugten lå højt, nemlig 4,5 (4,3; 4,6). Ingen respondenter gav lavere score end 3 på en skala fra 1 (lavest) til 5 (højst).

70% af respondenterne havde skrevet noget (som kunne læses) i feltet omkring hvad man bedst kunne lide ved udflugten eller Bornholm.

37% af respondenterne havde skrevet noget i feltet omkring hvad de var mindre godt tilfredse med ved udflugten eller Bornholm, eksklusiv de 25%, som eksplicit skrev, at de ikke var utilfredse med noget. Der var altså  $100-37=63\%$ , som ikke var utilfredse med noget.

Blandt de, som ikke tog på udflugt, blev prisen nævnt som den hyppigste årsag. Blandt andre årsager var, at man foretrak at være på egen hånd, og at det var "en lille ø".

52% (42%, 86%) skrev, at de godt kunne tænke sig at komme til Bornholm på et Østersøkrydstogt igen i fremtiden.

76% (71%, 93%) ville anbefale et Østersøkrydstogt med Bornholm til familie og venner.

40 af 183 respondenter har uoplyst forbrug.

Af de resterende 143 respondenter havde de 53 (37%) et forbrug på nul, bortset fra evt. udflugt og havneafgift. 90 af 143 respondenter (63%) havde brugt et angivet beløb.

- 68 af 143 respondenter (48%) havde brugt penge på mad og drikkevarer
- 18 af 143 (13%) havde købt (kunst-)håndværk, brugskunst



- 42 af 143 (29%) havde købt andre varer
- 24 af 143 (17%) havde brugt penge til andet

33% af det samlede forbrug ekskl. udflugter blev brugt på mad og drikkevarer, 6% på brugskunst, 16% på andet.

40 af 183 respondenter havde uoplyst forbrug. 53 af de resterende 143 havde enten med sikkerhed eller med overvejende sandsynlighed ikke brugt nogen penge ud over evt. udflugt (og havneafgift). 90 ud af 143 rejse- eller forbrugsgrupper specificerede et forbrug større end nul. I de 143 besvarelser var der 2,5 personer i gennemsnit pr. rejseselskab, dvs. 357 personer. De havde et forbrug ekskl. udflugter og havneafgifter på kr. 92,17. DMC har oplyst, at 50% af deres kunder tager på udflugt. Hvis en udflugt koster 300 kr. bliver det i gennemsnit op til kr. 150 pr. person til udflugter. Andelen på udflugt kan være lavere end 50% totalt set, og der kan meget vel blive mindre end 300 kr. pr. udflugt tilbage på Bornholm efter fradrag af skibets og evt. udenøns agents fortjeneste. Havneafgifter beløber sig til ca. 46 kr. per person. Altså alt i alt  $92 + 150 + 46 = 288$  kr. pr. person inkl. havneafgifter. Med de konkrete skibe er havneafgiften hhv. 84 kr. pr. person og 112 kr. pr. person, baseret på anløb ved kaj. Men på dagen var anløbet med det store skib faktisk med afsætning ved kaj og gen-ombordtagning på reden. Hvordan det afregnes står hen i det uvisse.

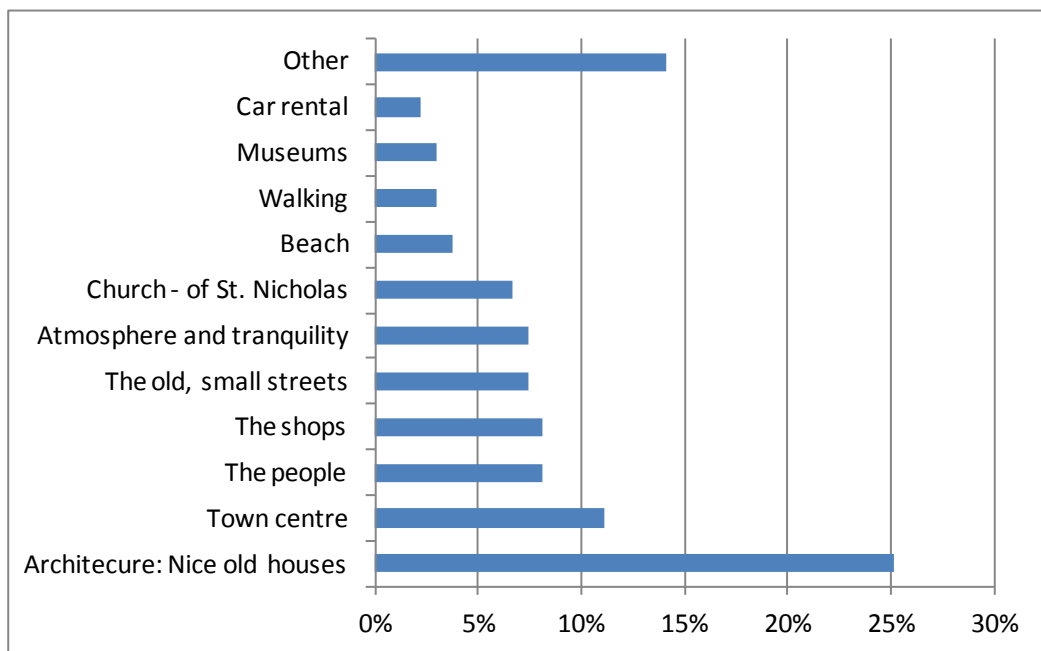
**Tabel 46 Kommentarer til hvad der er godt på Bornholm – opdelt i store/lille skib, og udflugt/ikke udflugt**

	Udflugt	Ikke udflugt
Store skib	<p>Gudhjem with harbour (*4)  Hammershus (*4)  Nature, landscape, coast (*3)  Church of Østerlars (*2)  The difference between the church, castle and marina great - all lovely (*3)  The whole trip / tour was great / good (*2)  The quietness / silence (*2)  All Bornholm, all OK (*2)  Villages  Good historical knowledge, interesting speaker</p>	<p>Rønne:  Architecture. Quaint town (malerisk). Little / small / sweet / pretty / nice / beautiful / old / coloured / quaint <u>houses</u>, lovely/nicely painted, good conserved, red roofs. (*34)  Centre - of Rønne. Town. City. Main street (*15)  Friendly/relaxed/local/nice people.  Hospitality/kindness. (*11)  Shops. Toy shop. Bakery. Ice cream. Service. (*11)  Old / small streets. Nice / cute / small/ very clean / charismatic town (*10)  Atmosphere. Quiet place, quietness, peace. It is very quiet. It's a tranquilizing town. (*10)  Church - of St. Nicholas (*10)  Beach (quiet, little) (*5)  Walking tour. Walking in the village. Wandering around Rønne town (*4)  Bornholm's museum in Rønne. Ceramics. Art gallery. (*4)  Rented car: Hammershus, Allinge, Gudhjem (*3)  All / everything (*2)  Cycling: To rent a bike. Trip with the bike to Hasle: It was very nice (*2)  Free shuttle bus. Public toilet. (*2)  Port. View. (*2)  Pub. Carlsberg and the service at the bar. (*2)  Tourist info / Map of Rønne town very good (*2)  Weather, good (*2)  Østerlars church (by rented car) (*2)  Cemetery. Island living. Lovely flowers.</p>
Lille skib	<p>Baltic Sea Glass (*4)  Beauty, charm, pretty (*4)  Beautiful scenic countryside (*3)  Round church (*2)  Tour guide is very nice (*2)  Everything / the whole island (*2)  Lovely sights  Best of Bornholm: The excursion  Ceramic museum  Little towns  Free bathrooms  General atmosphere &amp; buildings  Good general overview (tour)  Tasting of the smoked herring  Town itself was lovely (Gudhjem)  Time stopped at castle and church</p>	<p>Nexø:  Friendly people, clean town  Neat and tidy town - friendly and helpful people  So clean and nice  Very friendly place  Walking around town</p>

**Tabel 47 Kommentarer til hvad der er mindre godt på Bornholm – opdelt i store/lille skib, og udflugt/ikke udflugt**

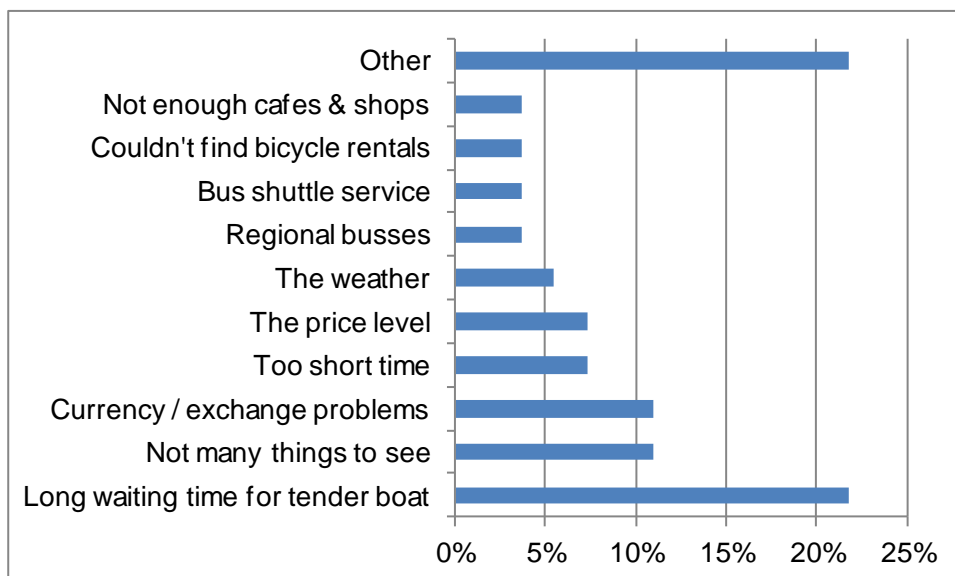
	Udflugt	Ikke udflugt
Store skib	<p>A long waiting for boats at harbour. The use of a tender boat to embark is time consuming. Waiting for more than one hour is too much. (*5)</p> <p>It was very crowded in the church because all the busses arrived at the same time</p> <p>Too short stay</p> <p>Waiting for shuttle bus to go back to ship</p> <p>The tour bus did not wait</p>	<p>Long waiting time for the tender boat (*12)</p> <p>Not many things to visit / see / do. Not enough sights / landmarks (*6)</p> <p>Bank service charge for money exchange is too high (10 €). No Euros. Shops didn't take Euros. We thought we could use Euros. We had to get DKK just for 2 bottles of water. Wanted to find the exchange rate in town - we were unsuccessful. So we did not spend anything because we didn't know the exchange rate for Pound Sterling. Only carrying \$, £, € (*6)</p> <p>(Only) 4 hours. 2 hours. Time too short for interesting island. Lack of time to visit Bornholm (*4)</p> <p>Prices are a little bit high. Sport clothes were a rip off. Expensive coffee and icecream. Coffee bar too expensive. (*4)</p> <p>The weather really changing. The weather is not as good as hoped. Cloudy + grey weather. (*3)</p> <p>Bus schedule. Bus to Nylars Kirke only runs once an hour. I wanted to see a church (Nylars Kirke), but we did not have time enough. (*2)</p> <p>Bus shuttle service. The bus shuttle was delayed and had to be called by a colleague before it came at all (*2)</p> <p>We didn't find bicycle to rent. Would have liked to rent bikes. (*2)</p> <p>In Rønne not enough terrasses (ståpladser udenfor caféer?). No terrasse, cafe, nice shops. (*2)</p> <p>Descriptions in the museum only in Danish: English please.</p> <p>Castle Hammershus (seen by rented car): Could not find the 1658 stones location on tourist map Did not find the tourist info in the center No indication of what sights to see No opportunities for visiting the island on private terms No wi-fi Not enough life in the streets like bigger city (of course) Not many souvenirs Open the church later There may be some lovely places on the island - but without pre-booked excursion - impossible to find. Too long waiting time for a taxi. And too expensive.</p>
Lille skib	<p>It was raining at the beginning. - The weather. (*3)</p> <p>Couldn't walk to the ruins at Hammershus. Not enough time - or enough stops. Not enough time to explore Hammershus castle + same at Gudhjem. The guide talked too much and was too loud.</p>	<p>The weather (*2)</p>

**Figur 33 Plusser ved Rønne by (135 i alt fra 1 skib)**



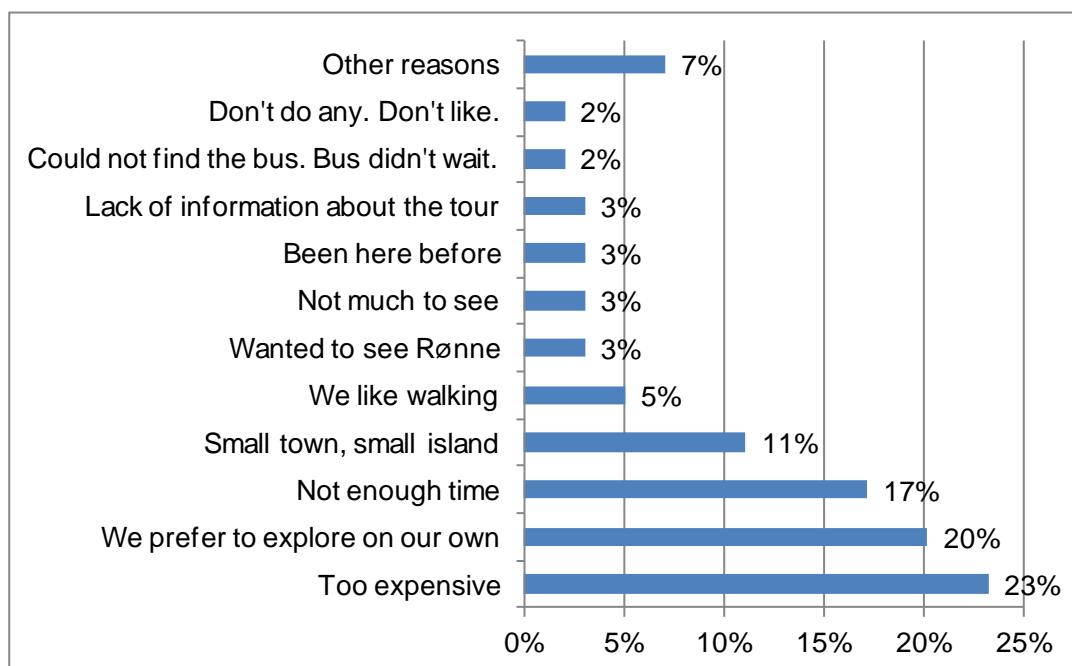
Kilde: Survey i Rønne primo august 2014.

**Figur 34 Minusser ved Rønne (55 i alt fra 1 skib)**



Kilde: Survey i Rønne primo august 2014.

**Figur 35 Årsagerne til ikke at tage på udflugt (99 i alt fra 2 skibe)**



Kilde: Survey på Bornholm august 2014.

De øvrige grunde til ikke at tage på udflugt med turbus omfattede bl.a., at det var billigere for en gruppe på 5 personer at leje en bil:

- Making choices: Doing all is not possible
- No need to
- Not sure
- We rented a car because it was cheaper (5 persons)
- Wanted to go by taxi (1-2 hours) – but did not do it, since it was too expensive
- We wanted to swim in the Baltic Sea

Den mindste lejebil koster 591 kr. pr. dag (døgn), inkl. 100 km hos et af udlejningsselskaberne i selve Rønne by.<sup>18</sup> Hertil kommer 80 kr. til benzin (ved 18 km/liter og 12 kr./liter ved 100 km), dvs. i alt 671 kr., dvs. 335,50 kr. pr. person ved 100 km. – 100 km ekstra koster 1,95 kr./km + 80 kr. til benzin, dvs. 275 kr. ekstra, eller 2,75 pr. ekstra km, dvs.  $591+80+(2,75*50)\sim 800$  kr. eller  $\sim 400$  kr. pr. person ved 2 personer for 150 km. Udflugter koster op til 63€ eller 469 kr. pr. person (Costa). Med den udflugtspris vil det være billigere at leje en lille bil, selv for kun to personer.<sup>19</sup> Hvis

<sup>18</sup> <http://www.eurocar.dk> – 1.9.2014. - <http://www.budget.dk/> m.fl. har også kontor i Rønne by.

<sup>19</sup> Der er ca. 70 km fra Rønne via Hasle til Hammerhus og via Sandvig/Allinge og Gudhjem til Østerlars Rundkirke og tilbage til Rønne. Rønne, Hammershus, Sandvig/Allinge, Gudhjem, Østerlars Rundkirke, Svaneke, Dueodde, Rønne er ca. 110 km. De færreste vil således køre mere end 150 km på en udflugtsdag på Bornholm.

udflugten derimod kun koster £34, 43€, 321 kr. pr. person eller 642 kr. for 2 personer (som for den billigste udflugt hos Thomson Cruises) vil det derimod ikke kunne betale sig at leje bil, hvis man kører mere end 91 km kun er to personer. 16% af rejsegrupperne, som tog på udflugt, er på 3 eller flere personer, mens 32% af de rejsegrupper, som ikke tog på udflugt, var på 3 eller flere personer. Kostprisen – altså hvad der bliver til Bornholm - for en bus med chauffør og guide for en udflugt på 4 timer skønnes at ligge på ca. 160 kr. pr. person inkl. moms + evt. entré til kirke (kr. 12 pr. person) + evt. forplejning eller smagsprøver undervejs.<sup>20</sup>

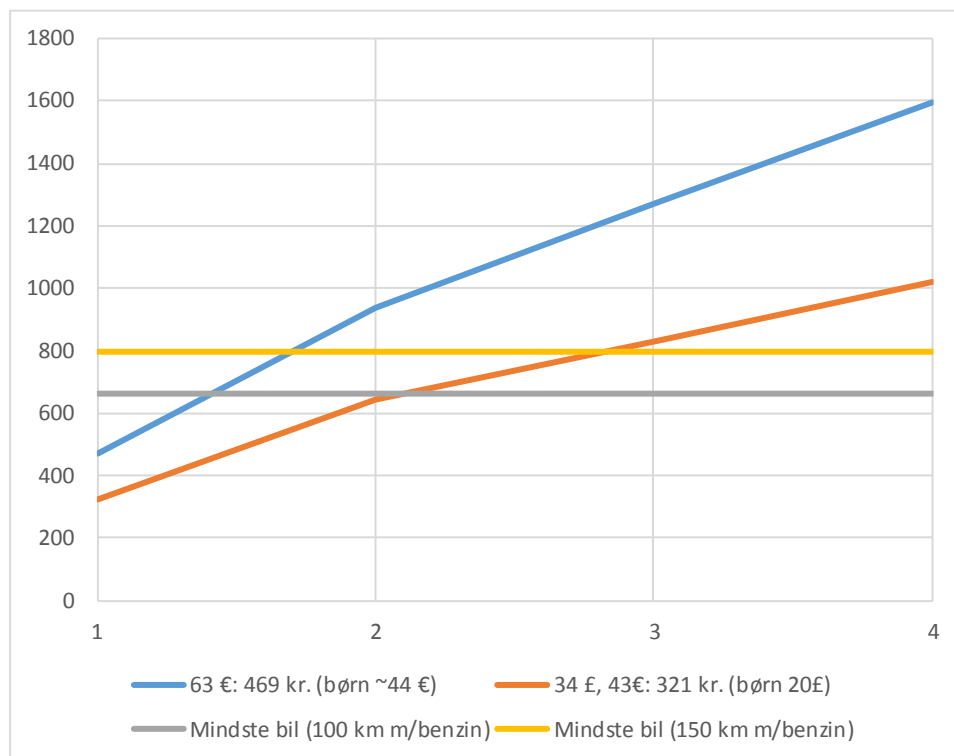
**Tabel 48 Regneeksempler med arrangerede udflugter versus lejebil**

#	63 €: 469 kr. (børn ~44 €)	34 £, 43€: 321 kr. (børn 20£)	Mindste bil (100 km m/benzin)	Mindste bil (150 km m/benzin)
1	469	321	661	799
2	939	642	661	799
3	1267	830	661	799
4	1596	1019	661	799
Pris pr. person, DKK - 1 voksen - 2 voksne - 2 voksne + 1 eller 2 børn				
#	63 €: 469 kr. (børn ~44 €)	34 £, 43€: 321 kr. (børn 20£)	Mindste bil (100 km m/benzin)	Mindste bil (150 km m/benzin)
1	469	321	661	799
2	469	321	331	399
3	422	277	220	266
4	399	255	165	200

Note: Baseret på en eller to voksne, samt evt. et eller to børn.

<sup>20</sup> <http://www.kzp.kolobrzeg.pl/en/individuals>: 90 PLN = 159 kr., minus måske 10% til rute-båden for at håndtere salget, men guiden er polsk. - Bus med chauffør + guide i 4 timer = ca. 4900 / 30 = 163 kr.  
[http://lejrskolebornholm.dk/2\\_Bustransport/](http://lejrskolebornholm.dk/2_Bustransport/)

**Figur 36 Illustration af regneeksempler med arrangerede udflugter versus lejebil**



Kilde: Baseret på Tabel 48.

Der blev nævnt en lang række positive ting ved Rønne og Bornholm generelt i Tabel 46, bl.a. leje af cykler. Cykler kan lejes for 70 kr. pr. stk. pr. dag, altså 140 kr. for to.<sup>21</sup> Thomson Cruises tilbyder (tilbød) guidede cykelture som en af deres fem udflugter, til 32£ per person.<sup>22</sup> Det blev nævnt i Tabel 47, at det var svært at nå til Nylars for at se rundkirken dér og retur med offentlig transport. Det skulle nu ellers nok være muligt, ligesom det ligger inden for mulighedernes grænser at se flere andre af øens seværdigheder med offentlig transport. Figur 33 viser – i rangorden – en række gode ting ved Rønne, baseret på en del af Tabel 46, mens Figur 34 viser – ligeledes i rangorden – en række mindre gode aspekter baseret på svar fra krydstogtskæster (fra et stort skib), som ikke havde været på udflugt. De fra det store skib, der havde været på udflugt, fremhævede bl.a. Gudhjem med havnen, Hammershus, naturen / landskabet / kysten, Østerlars Rundkirke samt spændvidden mellem disse seværdigheder som det mest positive ved Bornholm, jf. Tabel 46. De fra det lille skib, som ikke havde været på udflugt, gav rosende ord til Nexø, som var den by, de fik

<sup>21</sup> <http://www.bornholms-cykeludlejning.dk/default.asp?id=15530>

<sup>22</sup>

[http://cruiseexcursions.thomson.co.uk/\(S\(3se3cn0jmgp11gam4t0cc51r\)\)/ExcursionResults.aspx?excCode=982592&portCode=L25245&cruiseAreald=&portName=Bornholm&sailDate=2013-10-24&mode=1&cruiseAreaName=Bornholm](http://cruiseexcursions.thomson.co.uk/(S(3se3cn0jmgp11gam4t0cc51r))/ExcursionResults.aspx?excCode=982592&portCode=L25245&cruiseAreald=&portName=Bornholm&sailDate=2013-10-24&mode=1&cruiseAreaName=Bornholm)

set, idet dette skib grundet vejrliget sejlede til Nexø og lå på reden dér, hvorfra gæsterne blev sejlet ind i tenderbåde. De fra det lille skib, som havde været på udflugt, var særlig glade for Baltic Sea Glass, charmerende byer (bl.a. Gudhjem) og smukke landskaber, rundkirke, turguiden og udflugten/Bornholm som helhed. jf. Tabel 46.

### 3.5 Opsummering af kapitel 3: Survey-resultater og diskussion af disse

I kapitlet er kort gengivet resultaterne af to surveys fra 2012 og én fra 2013, som læserne henvises til. Den nye survey fra 2014 omfatter 183 respondenter fordelt med 140 fra et stort skib og 43 fra et lille skib, begge fra august. Det store skib afsatte passagererne ved kaj i Rønne, mens genombordtagning fandt sted med tenderbåde, hvortil der var en del kø den pågældende dag. Det samme kø problem gjorde sig ikke gældende ved et senere anløb med det samme skib. Det lille skib havde planlagt ankomst til kaj i Rønne Havn, men grundet vejrliget sejlede skibet til Nexø, hvor gæsterne blev sejlet ind i tenderbåde. Med fradrag af én time var det planlagte ophold på 4 timer for det store skib og 9 timer for det lille skib.

For de to surveys fra august 2014 under ét gælder det, at 94% af gæsterne var på Bornholm for første gang, og for 88% var det deres første krydstogt i Østersøen. Gæsterne havde tidligere været på godt tre krydstogter i gennemsnit før dette. Bornholm som krydstogtdestination fik scoren 3,8, hvor især de fra det store skib, som ikke tog på udflugt, trak gennemsnittet ned, mens scoren var på over 4 for de på det store skib, som tog på udflugt, samt begge grupper på det lille skib. De, som tog på udflugt, var mere tilfredse med alle aspekter end de, der ikke tog på udflugt. Dette kan så være en af grundene til at søge at få flest muligt blandt krydstogtgæsterne på udflugt. At opholdet varede længere for det lille skib kan være en af forklaringerne på, at de trods langt dårligere vejr generelt var mere tilfredse end gæsterne fra det store skib. Dette kan være en af grundene til at søge at få krydstogtskibene til at blive længere i havn (eller på red, hvis det nu ikke kan være anderledes), dvs. jo flere timer på øen, jo større forbrug pr. person pr. ophold. 74% af de, der tog på udflugt, havde booket den inden afrejsen. Tilfredsheden med udflugten lå højt, 4,45 for begge skibe unde ét. 53% ville komme til Bornholm på et krydstogt igen. 74% ville anbefale et krydstogt i Østersøen med Bornholm til venner og familie. Gennemsnitsalderen lå på 51-52 år totalt set, dog ca. 65 år for det store skib.



Ved surveys justeres der ofte ikke for den del af udflugternes pris, som falder uden for destinationen, hvilket der dog gøres i denne undersøgelse. Dette trækker ned i forbruget pr. person. Til gengæld medtages havneafgift estimeret ud fra de gældende takster, hvilket man i andre surveys ofte ikke gør. Dette trækker op i forbruget pr. person.

Som vægtet gennemsnit estimeres forbruget til 286 kr. pr. person pr. ophold, deraf ca. 95 kr. til diverse forbrug, 104 kr. til udflugt og ca. 87 kr. i havneafgift.<sup>23</sup> Forbruget (diverse forbrug ekskl. udflugt og havneafgift) gik fra 1.500 kr. til 7,50 kr. per person (90 af 143 besvarelser), mens en stor gruppe ikke havde brugt noget ud over evt. udflugt (de resterende 53 af 143 besvarelser). 16 af de 53 havde dog været på udflugt, og havde på den måde spenderet noget. Tilbage bliver  $53-16=37$  eller 26% (af de 143), som ikke havde spenderet noget, heller ikke til udflugt. Men omvendt havde næste  $\frac{3}{4}$  spenderet noget, enten til udflugt eller andet forbrug eller til begge dele. Fra det store skib (som vægter 88%) havde gæsterne som nævnt kun 4 timer i land, hvilket kan bidrage til at forklare det relativt lave forbrug.

Der blev bevidst ikke spurgt ind til indkomstniveau, da formuen er mere relevant for den ældre aldersgruppe end indkomst. Men krydstogtgæsterne havde gennemsnitligt en uddannelse på trin 4 ud af 5, hvilket indikerer en relativ høj indkomst (det store skib, middel alder) og/eller en stor formue (det lille skib, højere alder). I 64% af rejsegrupperne var der ingen, som arbejdede fuld tid, men her var der stor forskel på de to skibe, idet ca. 70% på det store skib havde en forsørger i arbejde, mens dette kun var tilfældet for ca. 27% af rejsegrupperne fra det lille skib.

Havneafgiften varierer afhængigt af, om anløb er på reden eller ved kaj, samt efter hvor mange anløb et skib eller et rederi har haft inkl. det aktuelle anløb. Ud fra de publicerede priser og ud fra historik i anløbene kan havneafgiften gå fra knapt 6 kr. pr. passager for et stort skib på reden til godt 150 kr. for et lille skib ved kaj uden tidligere anløb (84 kr. som gennemsnit ved kaj). Som vægtet gennemsnit estimeres havneafgiften til godt 46 kr. pr. passagerer i 2014, men for skibe ved kaj er den højere og for skibe på reden er den lavere. Rønne Havn ligger præcis på niveau med en sammenlignelig svensk havn hvad angår havneafgifter, men i Rønne vægtes skibsafgiften relativt højt, mens passagerafgiften vægtes relativt lavt. Prisen for at ligge på reden ved Rønne er væsentlig lavere end for sammenlignelige havne nordøst og sydøst for Rønne.

---

<sup>23</sup> De 104 kr. til udflugt fremkommer som 63 € per person som kundepris iflg. skibets hjemmeside, dvs. 469 kr., hvoraf måske 65% eller 305 kr. (max.) tilfalder aktører på Bornholm. 34% skønnes at være taget på udflugt, dvs.  $305 \cdot 0,34 = 104$  kr. – Ved estimering af havneafgift er der ikke taget højde for, at skibene delvist eller helt lå på reden, så den reelle havneafgift var lavere på dagen. Den estimerede planlagte havneafgift ved anløb 100% ved kaj er anvendt.

## 4 Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm?

*Hvad opfattes af redere som Bornholms styrker?*

*Hvilke faktorer afgør valg/fravalg af Bornholm?*

*Kort: Hvilke tendenser er der i markedet/efterspørgslen? Hvordan har udviklingen været på Bornholm i forhold til de tendenser?*

### 4.1 Generelle kriterier – offentliggjorte synspunkter fra rederier m.fl.

#### 4.1.1 Phoenix Reisen

Michael Schulze, direktør for krydstogter hos Phoenix Reisen GmbH talte ved en konference i 2012 omkring "udflugterne - omfanget og succeskriterier" ud fra et krydstogt-rederis synspunkt.

"Han påpegede, at professionelle tjenester og udbydere er afgørende for dem som operatør. Ifølge Schulze, er havnene nødt til at forbedre deres infrastruktur og attraktioner. De bør også tilføje noget særligt til en udflugt i land under stadig iagttagelse af balancen i værdi for pengene (value for money). Det ville være nemmere, mente hr. Schulze, hvis havnene var klar over, at besøget af en krydstogtpassager ofte kun er det første skridt, før de vender tilbage på et andet besøg. Han sagde klart, at det er meget vigtigt ikke at have for mange skibe i en havn på samme tidspunkt, idet kunden ikke ønsker at stå i kø for længe. Kunde-feedback baseret på Phoenix Reisen's system for intern kontrol, fremhævede en række vigtige fakta, når det gælder valg af en havn for dem som en operatør." Se nedenfor:

#### **Tabel 49 Væsentlige kriterier for valg af havn iflg. Phoenix Reisen**

1. En bred vifte af ture (hel dag, en halv dag, etc.)
2. Retfærdige og konsekvente satser
3. Kvaliteten af både havnen og ture, som tilbydes
4. Et passende antal og kvalitet af guider og busser
5. Krydstogtagentens kompetence og personlighed
6. Den venlighed og velkomst, som havnen tilbyder (24 timer tilgængelighed)
7. Havnens tiltrækningskraft (infrastruktur), herunder afstande til seværdighederne
8. Flexibiliteten af udbydere og agentur (prisen er ikke alt)
9. En professionel og turist-minded havn (også sikkerhed, myndigheder)
10. Nem adgang til byen og havneindsejlingen
11. Et godt infrastrukturelt netværk mellem alle parter
12. Brændstofforbrugs-venlige afstande fra havn til havn (15-15,5 knob)
13. Fremragende færdigpakket information om ture og fakta
14. Autentiske ture uden massemarkeds karakter

Kilde: [http://www.cruisegateway.eu/sites/default/files/shore\\_excursions\\_for\\_transit\\_passengers\\_-\\_summary\\_of\\_cruise\\_gateway\\_conference\\_21-22\\_june\\_2012\\_in\\_bremerhaven.pdf](http://www.cruisegateway.eu/sites/default/files/shore_excursions_for_transit_passengers_-_summary_of_cruise_gateway_conference_21-22_june_2012_in_bremerhaven.pdf)

#### 4.1.2 Fred. Olsen Cruise Lines

Ruteplanlægningschef (Planning Manager), Martin Lister, Fred. Olsen Cruise Lines, siger om Aalborg som krydstogtdestination:<sup>24</sup>

"Når man planlægger ruter, kan anløbshavne opdeles i to kategorier, "Marquee" havne og "samler havne" (collector ports). "Marquee" havne er de destinationer, der kan sælge et krydstogt bare ved at være inkluderet. Disse har tendens til at være hovedstæder og verdenskendte turistattraktioner. "Samler havne" (collector ports) er måske mindre kendte, men medvirker i lige så stor grad til at levere et storartet krydstogt. Disse anløbshavne kan vise sig at være de virkelige perler, og mens vore gæster ikke taler om dem så meget, som de vigtigste destinationer forud for krydstogtet, kan disse være de destinationer, der efterlader mindeværdige indtryk til sidst. Efter min mening, er "denne havn" er en af disse perler. Efter at have talt med forskellige medlemmer af vores team om bord og i land, var Balmorals anløb til "denne havn og kaj" en succes. Min eneste beklagelse er, at opholdet ikke var længere!"

Citatet handler om Aalborg havn, men lyder næsten som noget, der kunne have været sagt om Bornholm. I al fald har gæster i tidligere surveys noteret, at de også havde ønsket sig et længere ophold. Aalborg havn nævner ét krydstogtanløb på deres websted for 2014, men 15 for 2015.

#### 4.1.3 Carnival – med særligt henblik på udflugter i land

Shirley Henderson, Manager – Shore Excursions, Carnival UK, modtog ved krydstogtmessen i Miami i foråret 2014 en særlig pris af Cruise Copenhagen Network som ambassadør for netværket.<sup>25</sup> Shirley Henderson er velkendt af Rønne Havn A/S. Hun var hovedtaler ved en konference i 2012, hvor hun på 22 slides berettede om at "forbinde oplevelser – fra skib til destinationen".<sup>26</sup>

Som chef for udflugter i land er fru Hendersons rolle som følger:

- Give gæsterne den bedst mulige oplevelse i land
- Forbinde skibet og oplevelser i land
- Kvalitet; service; sikkerhed; fødevarer; "value for money"
- Udflugtsproduktet - noget for enhver smag
- Promovere / markedsføre udflugter
- Fokus på produktudvikling
- Fremtidige strategier - hvad ønsker den næste generation af krydstogtrejsende?

Oplysninger fra krydstogtoperatoren spiller en nøglerolle for hvad passagererne vælger at gøre i havn. De vigtigste overvejelser er:

---

<sup>24</sup> [www.portofaalborg.com/Cruise-Ships.233.aspx](http://www.portofaalborg.com/Cruise-Ships.233.aspx)

<sup>25</sup> [www.visitcopenhagen.com/sites/default/files/asp/visitcopenhagen/CruiseCopenhagen/Press\\_Releases/press\\_release\\_cruise\\_copenhagen\\_ambassador\\_award\\_2014.pdf](http://www.visitcopenhagen.com/sites/default/files/asp/visitcopenhagen/CruiseCopenhagen/Press_Releases/press_release_cruise_copenhagen_ambassador_award_2014.pdf)

<sup>26</sup> [http://www.cruisedownunder.com/sites/cruise/files/conferences/documents/shirley\\_henderson\\_-\\_carnival\\_uk.pdf](http://www.cruisedownunder.com/sites/cruise/files/conferences/documents/shirley_henderson_-_carnival_uk.pdf)

- At se/vise de vigtigste seværdigheder
- Flexibilitet
- Unikke oplevelser

Hvad angår de vigtigste overvejelser omkring servicelevering i land:

- Udflugtsoperatører skal have et godt ry
- Komme tilbage til skibet i rette tid
- Omkostninger

Trends inden for udflugter i land:

- Der er et faldende antal deltagere på udflugterne - passagerer foretrækker at udforske på egen hånd; man er omkostningsbevidst; og der er en stigning i brugen af uafhængige aktører
- Størstedelen af passagererne bliver tæt på skibet, når de udforsker på egen hånd
- Øget interesse for 'uafhængige/alternative udflugtsmuligheder' - 'på egen hånd' eller små udflugtsgrupper mhp. at give mere personlige oplevelser i land
- Der er stigende interesse for at tage sidste øjeblikks beslutninger på molen ved ankomsten.

Købsbeslutningen vedr. udflugter i land afhænger af en lang række forhold:

- Varighed
- Hvem man rejser med
- Typen af udflugt / destination
- I hvilken anledning, krydstogtet tages
- anbefalinger fra andre (word-of-mouth)
- Om man har besøgt destinationen før eller ikke
- Starttidspunktet
- Prisen på udflugten – og gæsternes budget
- Afstanden fra havnen til seværdighederne
- Opfattelsen af den personlige sikkerhed på destinationen
- Aktivitetsniveau (som udflugten indebærer)
- Hvor let det er at tage på udflugten, organisatorisk
- Den viden og de oplevelser, man søger

Den ideelle udflugt i land er som følger (procent besvarelserne fra gæster):

- 97% foretrækker at starte på udflugten om morgenen, ligeligt fordelt mellem tidligt (8-8.30) og sent (10-10.30) starttidspunkt
- 83% foretrækker grupper af 8-20 passagerer
- 68% foretrækker halvdags-udflugter
- 47% foretrækker ture med op til en times fri tid
- Lokale delikatesser er den mest populære forfriskning
- Ture med frokost har prioritet

De engelske og øvrige (europæiske) krydstogtgæster lægger vægt på:

- At få set de vigtigste seværdigheder
- Kultur og dyreliv
- At der er mulighed for at udforske på egen hånd
- At man får gode oplevelser i forhold til prisen og på den tid, der er til rådighed
- Muligheden for at interagere med lokalbefolkningen
- At guiderne behersker engelsk og evt. andre relevante sprog

Der er en række forhold omkring sikkerheden if. med udflugter i land (gengives ikke her).

For udflugter i land i mere fjerntliggende (eller små) destinationer overvejes:

- Tilgængeligheden af transport
- Kvaliteten af guider
- Afpasning af passagerernes forventninger
- Planlægning udflugt-rejseruter på forhånd
- Kommunikation
- Inddragelse af lokalsamfundet
- Krydstogtpassagerernes efterfølgende evaluering

Endelig er støtte til teamet ombord på skibet vigtig og kan gives som følger:

- Detaljeret information om og beskrivelser af udflugterne
- Ark med nøgleinformationer – destinationens højdepunkter (USP'er) og fortrin
- PowerPoint-præsentationer med:
  - Krydstogtlejet og -kajen
  - Billeder af vigtige steder, adgangspunkter og landskab
  - Oplysninger om stop undervejs og hvor ofte
- Generelle oplysninger om havnen og kort
- Lokal repræsentant rejser med om bord (hvis kahyt er ledig)
- Mobilitet (transport, kørsel)

#### 4.1.4 Seabourn Cruises, et mærke inden for Carnival gruppen

Et af mærkerne inden for Carnival gruppen er Seaborn Cruises. Timothy Littley, som er velkendt af Rønne Havn A/S, er "Director Deployment & Itinerary Planning". Han gav en præsentation i 2013, hvorfra følgende kan fremhæves i relation til Østersøen og Bornholm:<sup>27</sup> Seaborn henvender sig specielt til luksus-segmentet. Krydstogterne i det segment – som er en form for "speciality cruising" - foregår med mindre skibe, i langsommere tempo og til mindre havne. Når der skal indsættes kapacitet er der 3 hensyn: Operationelle, finansielle og kommercielle. Havnene i Nordeuropa scorer 8,1 i gennemsnit, hvilket er mere end havnene i Sydeuropa. Seaborn satser på de rige pensionister og de rige i arbejde. 39% ligger i aldersgruppen 56-65 år og 30% fra 66-75 år. Havneomkostningsstyring er blevet en vigtig afgørende faktor i ruteplanlægning. Havne i Østersøen ligger forholdsvis højt i havneomkostninger, men til gengæld er indtægterne ved udflugter også relativt høje. Mht. krav til havnen, så skal den kunne nås operationelt. Havnesikkerhed, havnetjenester, havnefaciliteter, hurtig toldbehandling, og der skal være et booking-system. Hvad angår destinationen lægges vægt på følgende forhold: Udflugterne, attraktioner i gåafstand, landtransport, engelsktalende guider og information, velkomst på kajen, og shuttle busser. Seaborn's krydstogt-rute-strategi omfatter følgende elementer:

1. Skabe effektivitet (profithensyn)
2. Finde den rette balance & være nyskabende
3. Gense klassikere
4. Giv en overbevisende oplevelse
5. Udnyt de fordele, der er ved et lille skib

<sup>27</sup> [www.posidoniaseatourism.com/Images/2013-Posidonia-Timothy-Littley-Seabourn-Cruise-Lin.aspx](http://www.posidoniaseatourism.com/Images/2013-Posidonia-Timothy-Littley-Seabourn-Cruise-Lin.aspx)

#### 4.1.5 Cruise Baltic Network – Bo Larsen

Ved en præsentation i regi af Cruise Baltic Network i november 2013 talte netværkets direktør Bo Larsen om ting, som: 1. Betydningen af ECA 2015 for indsættelsen af skibe; 2. Kriterier for valg af destination og 3. Hvordan netværket kan differentiere sig.<sup>28</sup>

ECA 2015 (Emission Control Area) er et regulativ, som træder i kraft i 2015. Det indebærer, at det kan blive lidt dyrere at drive skibene pga. dyrere (og renere) brændstof. Larsen nævnte, at der er 86 skibe fra 49 rederier (mærker). Rederierne vil bl.a. tackle de stigende priser pr. tons brændstof ved at sejle langsommere og blive længere tid i havn. Der forventes ikke nogen væsentlig ændring i volumen i krydstogterne i Østersøen i 2015 som følge af ECA 2015.

Kriterier i destination udvælgelsesprocessen

- Globale problemstillinger / hensyn
- **Gæsternes tilfredshed**
- Variationen i udflugterne på land
- Vifte af havne
- Marquee: "Fyrtårns-havnene"
- **Effektivitet**
- Høje indtægter
- Sikker region
- Geografi
- **Infrastruktur**
- Tilgængelighed
- **Lovgivningsmæssige rammer**
- Før og efter tilvalgsmuligheder
- Engelsktalende guider

Skagen er en lille destination, som har haft 5-10 anløb de sidste 10 år. Skagen indvier en ny krydstogtkaj i 2015 og sigter mod 40 anløb om året. I Østersøen har det samlede antal passagerer ved alle havneanløb i alt været kraftigt stigende fra 1,1 million i havne-pax i år 2000 til 4,2 millioner i 2012, og man forventede 4,3 million i 2013. Dette inkluderer givetvis Oslo og et par andre havne i det sydlige Norge, som også er medlemmer af Cruise Baltic Network.

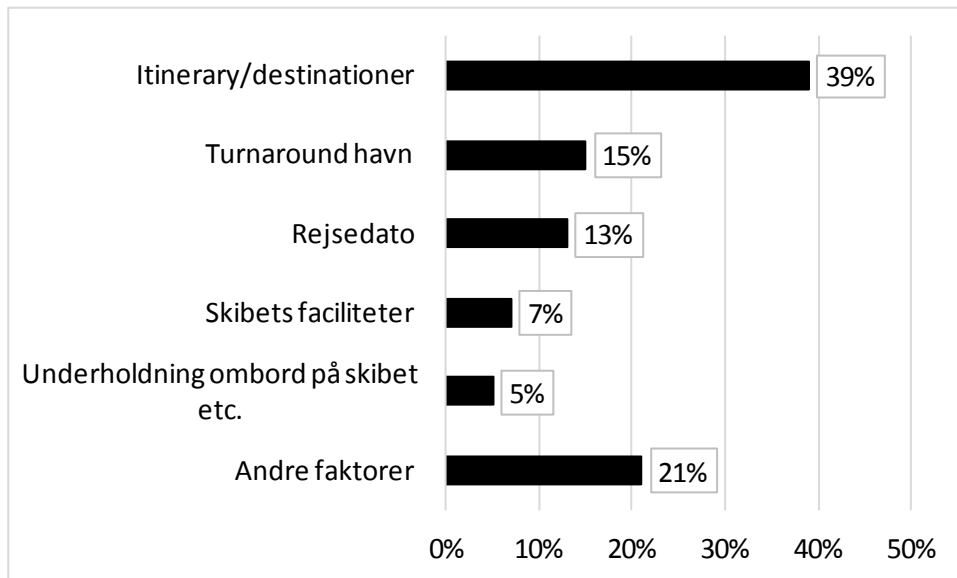
De kriterier, som de forskellige nøglepersoner allerede har udtalt, må man regne med i mindst nogen grad vil kunne gælde for Rønne som havn og Bornholm som destination.

---

<sup>28</sup> [www.cruising.org/sites/default/files/leadershipforum2013/3C.pdf](http://www.cruising.org/sites/default/files/leadershipforum2013/3C.pdf)

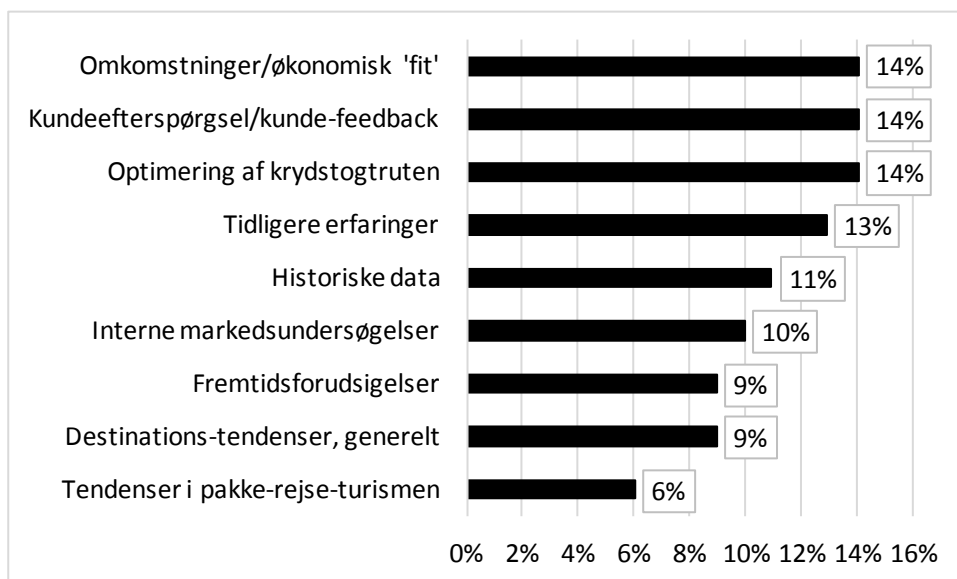
## 4.2 Generelle kriterier – offentliggjorte undersøgelsesresultater

**Figur 37 Krydstogtgæsternes vægtning af forskellige kriterier i forbindelse med booking af cruise**



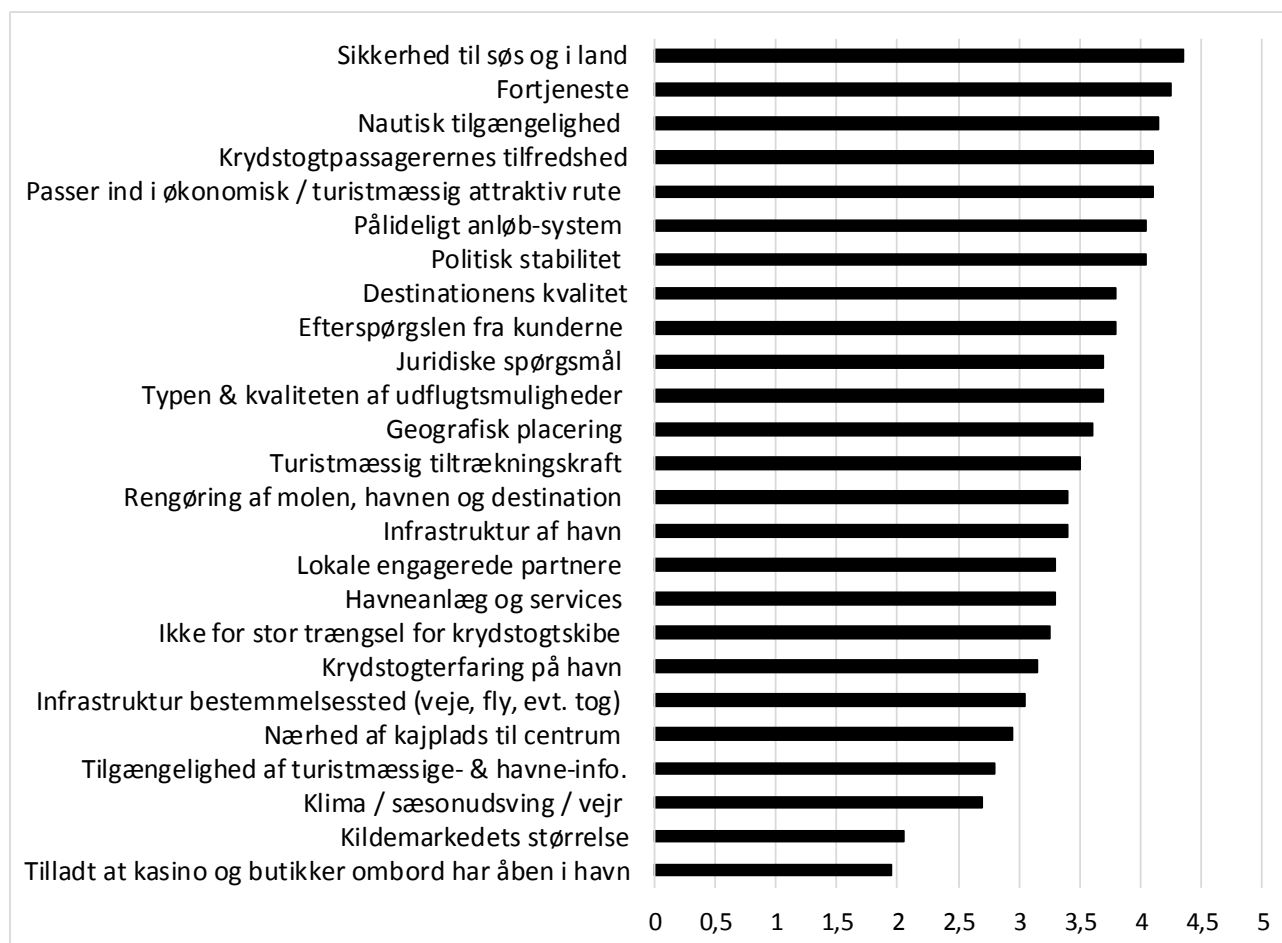
Kilde: Undersøgelse fra et krydstogtrederi iflg. Rønne Havn A/S.

**Figur 38 Krydstogtrederiernes vægtning af 9 kriterier i forbindelse med indsættelse af skibe og rutefastlæggelse ("deployment")**



Kilde: Baseret på SeaConsult (2012).

**Figur 39** Vigtigheden for rederier af 25 kriterier ved valg af havne



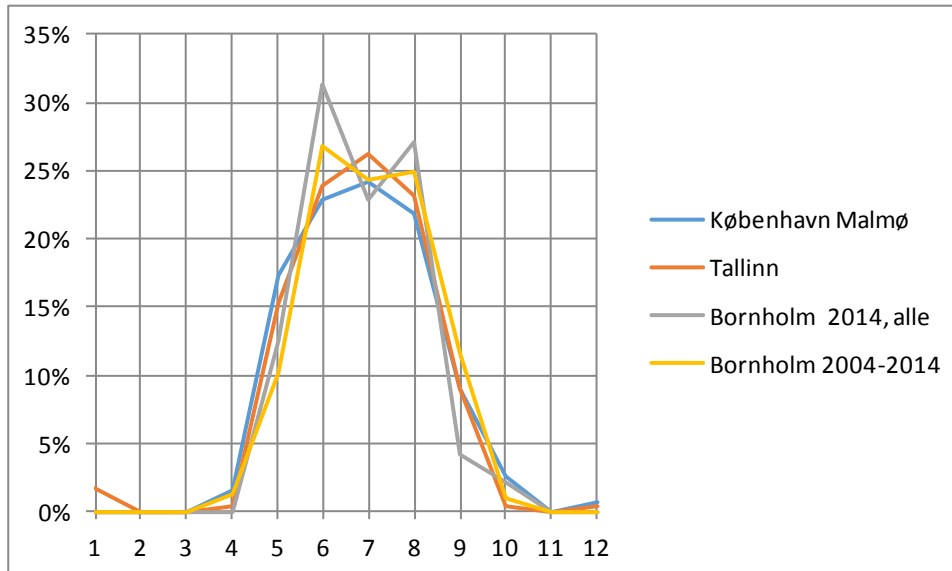
Skala: 0=slet ingen betydning. 5=Fullstændig afgørende.

Kilde: Baseret på SeaConsult (2012).

Det er måske så indlysende, at man næsten ikke har det i tankerne, når man tænker på rederiernes kriterier. Men sæsonen, tiden på året, har betydning for, om der sejles krydstogter i Østersøen i det hele taget. Fra maj til og med august er der en relativ høj procentdel af verdens krydstogtskibe og krydstogtgæster, som sejler i Nordeuropa. I september og oktober har Middelhavet en særlig høj andel, og i vinterhalvåret fra november til marts eller april har Caribien en særlig høj andel af krydstogterne.



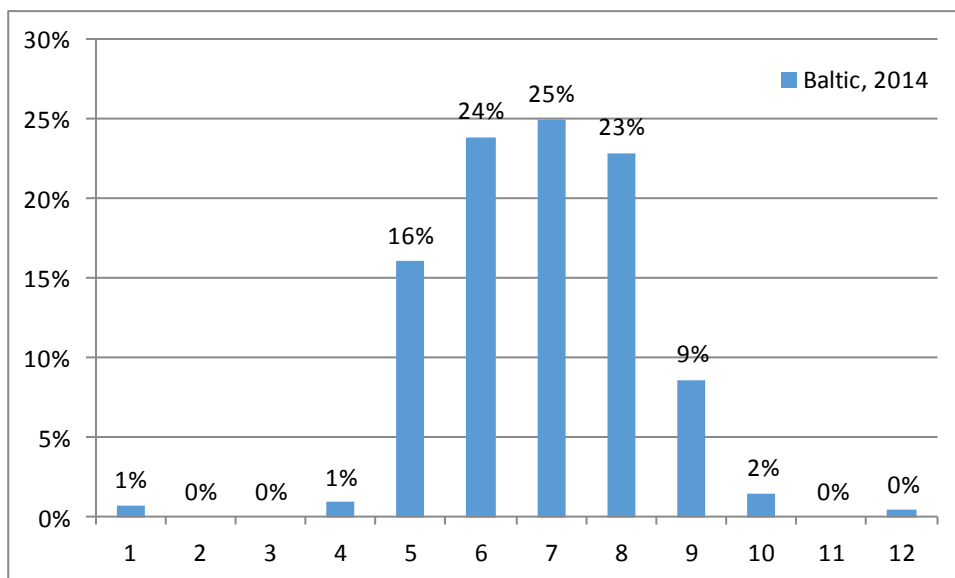
**Figur 40 Sæsonfordelingen af krydstogtskibsanløb i København, Tallinn og Bornholm (Rønne og øvrige) 2014 – samt Bornholm 2004-2014**



Kilde: Egen fremstilling baseret på anløbslister fra København, Tallinn og Rønne m/øvrige havne.

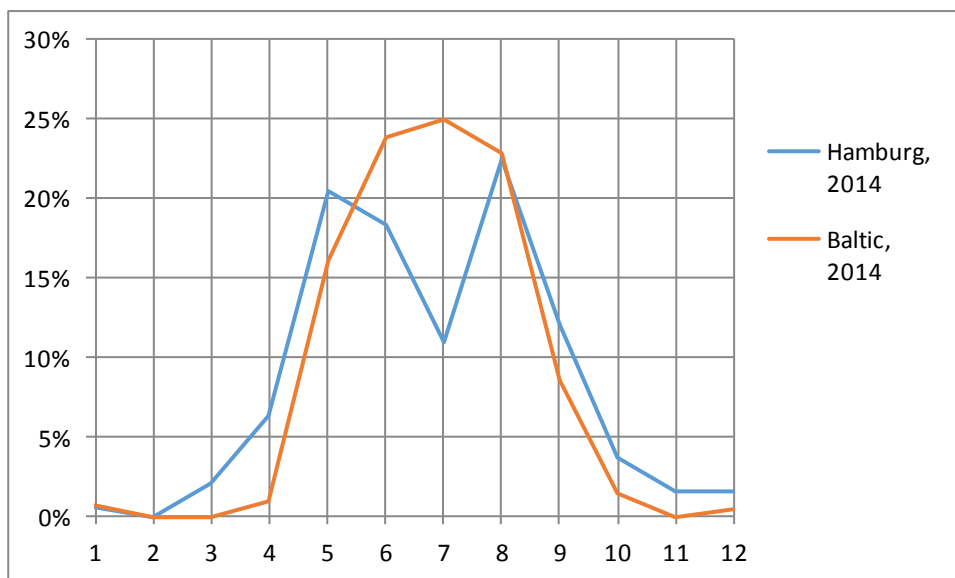
Tallinn har et anløb af Birka Stockholm (som anløber Rønne havn ved kaj om sommeren) første juledag, mens der er anløb af særlige bil-færges-krydsningsfartøjer 1-3 januar, der normalt ikke regnes som krydstogtskibe, men det er jo et definitionsspørgsmål. I København er der to anløb i december (både i 2014 og i 2015). Men derudover er der ingen krydstogter i Østersøen i november til og med marts. Tager man anløb pr. måned til København/Malmø+Tallinn+Bornholm under ét som indikator for krydstogtsæsonen i Østersøen er billedet i 2014 som vist i nedenstående Figur 41.

**Figur 41 Sæsonfordelingen af krydstogtskibsanløb i Østersøen 2014 (procentfordeling pr. måned)**



Kilde: Egen fremstilling baseret på anløbslister fra København, Tallinn og Rønne m/øvrige havne.

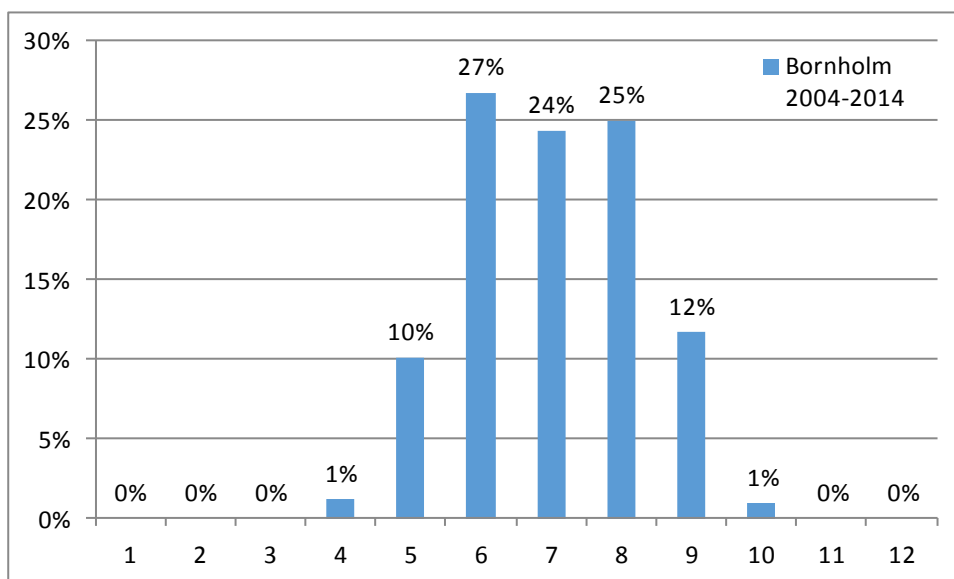
**Figur 42 Sæsonfordelingen af krydstogtskibsanløb i Østersøen 2014 (procentfordeling pr. måned) – sammenlignet med Hamborg 2014**



Kilde: Egen analyse af anløbslisterne for Hamborg, København/Malmø, Tallinn og Rønne/Bornholm 2014.

Krydstogtskibene kommer tydeligvis typisk til Hamborg før og efter anløb til Østersøen (eller måske Norge), jf. Figur 42. Østersøhavnene, Cruise Baltic, kan jo så se om de kan få visse skibe (på måske op til 255 meter) til Østersøen i stedet for til andre steder.<sup>29</sup>

**Figur 43 Sæsonfordelingen af krydstogtskibs anløb i Rønne og ved Bornholms øvrige havne, 2004-2014 under ét (procentfordeling pr. måned)**



Kilde: Egen fremstilling baseret på anløbslister fra Rønne Havn A/S for Rønne og små havne.

Både for 2014 og set over tid (2004-2014) minder krydstogtsæsonen på Bornholm om sæsonen for Østersøen som helhed (med København og Tallinn som indikatorer for Østersøen som helhed). At juli ikke ligger højere end juni og august kan skyldes, at man sejler med max. kapacitet i Østersøen hele perioden juni til og med august. Det gælder bl.a. til St. Petersburg, med 58, 58 og 61 anløb i de nævnte måneder, 246 anløb i alt (med opholdstid på hele 30½ time i gennemsnit), lidt færre end København/Malmø (311) og Tallinn (302) i 2014.

Man kan læse, at noget af det der gør, at visse havne i en periode fravælges af visse skibe og rederier, kan være manglende kapacitet, herunder:

- Afstanden mellem havnen og seværdighederne (for stor)

<sup>29</sup> 5 krydstogtskibe, Hanseatic (123 m), AIDA Sol (252 m), AIDA Stella (253,26 m), MSC Magnifica (293,8 m) og Queen Mary 2 (345 m) kom til Hamborg, men ikke Østersøen i 2014, mens 30 andre krydstogtskibe kom både til Hamborg og Østersøen i 2014.

- Utilstrækkeligt antal guider med de rette sprogkunderskaber (svært at stille med nok)
- For gamle og for få busser (skal opgraderes)
- Utilfredse passagerer <sup>30</sup>

Hvad der kan være med til at få rederierne til at komme igen til en destination år efter år eller jævnligt kan man så slutte modsætningsvist.

### 4.3 Kriterier som rederierne anvender, når de vælger/fravælger Bornholm

- Kundernes tilfredshed
- At Bornholm ligger på vejen til en hoveddestination
- Naturen og de kulturhistoriske seværdigheder
- Sæsonen
- Krydstogtkajens længde og havnens dybde
- Øvrige faciliteter
- Formentlig: Om den længste krydstogtkaj er ledig på den ønskede dag

Der findes en artikel – ja faktisk et mantra – som siger, at cruise lines ikke vælger destinationer, men "itineraries", altså en serie af destinationer på de enkelte krydstogter. Ud fra dette er det rimeligt at undersøge, hvilke havne, der hænger sammen med - og muligvis kan forklare - antallet af krydstogtanløb i eller ved Rønne havn.

**Tabel 50 Hvad forklarer antallet af anløb i Rønne havn 2014, a: forklaringsgrad 62%**

Model	Forklarende variable	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
6	(Constant)	-,051	,060		-,838	,403
	Rønne2013	,408	,066	,366	6,202	,000
	Visby_2014	,277	,046	,352	6,039	,000
	Mariehamn2014	,604	,118	,300	5,113	,000
	Klaipeda2014	,176	,054	,195	3,246	,001
	Kalmar2014	,582	,261	,121	2,232	,027
	Helsingborg2014	-,632	,266	-,130	-2,371	,019

a. Dependent Variable: Rønne2014

Kilde: Egen analyse.

<sup>30</sup> <http://news.err.ee/v/economy/c808c9d3-15f8-434c-a1d3-8a339f0d3b89>

Antallet af krydstogtskibsanløb i eller ved Rønne havn i det givne år (2014) kan forklares ud fra antal anløb i Rønne året før (2013) \* 0,41 plus antal anløb til Visby \* 0,28 plus antal anløb til Mariehamn \* 0,60 plus antallet af anløb til Klaipeda \* 0,18 plus antallet af anløb til Kalmar \* 0,58 minus antallet af anløb til Helsingborg \* 0,63, minus 0,05 (konstanten).

Antallet af anløb til en hel række andre havne har hverken signifikant positiv eller signifikant negativ betydning for antallet af anløb til Rønne havn (kaj eller red), og det samme gælder forskellige indikatorer for skibsstørrelser.

Det gælder naturligvis om at få de skibe, som kom året før eller tidligere, til at komme igen. Dette gøres givetvis ved at give gæsterne en optimal oplevelse under de givne vejromstændigheder samt ved at pleje relationerne til rederierne, bl.a. ved at være til stede på de vigtigste krydstogtmesser. Ved samme lejligheder må man selvfølgelig forsøge af få tidligere og nye skibe/rederier tilbage i folden.

Hvis man vælger at se bort fra anløb til Mariehamn, Klaipeda, Kalmar og Helsingborg som forklarende faktorer til antallet af anløb til Rønne havn, så bliver der 2 tilbage, nemlig anløb til Rønne havn året før (2013) og antal anløb til Visby. Resultatet af det bliver en forklaringsgrad på 53% af variationen i antal anløb til Rønne havn i et givet år.

**Tabel 51 Hvad forklarer antallet af anløb i Rønne havn 2014, b: forklaringsgrad 53%**

Forklarende variable	B	t	Sig.
(Constant)	,078	,768	,445
Rønne2013	,734	6,897	,000
Visby_2014	,298	4,823	,000
a. Dependent Variable: Rønne2014			

Uden konstanten:

Forklarende variable	B	t	Sig.
Rønne2013	,751	7,219	,000
Visby_2014	,313	5,371	,000
a. Dependent Variable: Rønne2014			
b. Linear Regression through the Origin			

Kilde: Egen analyse.

Antallet af krydstogtskibsanløb i eller ved Rønne havn i det givne år (2014) kan så forklares ud fra antal anløb i Rønne året før (2013) \* 0,73 plus antal anløb til Visby \* 0,3 plus 0,08 (konstanten). – At t-værdierne er højere end 1,96 betyder, at koefficienterne (B) er signifikant. Konstanten er dog ikke signifikant forskellig fra nul. Så hvis vi dropper den, så kan antallet af anløb til Rønne havn et givet år (2014) estimeres som: 0,75 \* antal anløb til Rønne havn året før (2013) + 0,31 \* antallet af anløb til Visby det samme år. Det skal altså forstås på den måde, at jo flere anløb man har i Rønne havn ét år, jo flere anløb kan forventes det næste år, og jo flere anløb der er til Visby ét år, jo flere anløb kan forventes til Rønne det samme år.

**Tabel 52 Hvad forklarer antallet af anløb i Visby havn 2014: forklaringsgrad 39%**

Forklarende variable	B	t	Sig.
(Constant)	,126	,823	,413
Rønne2014	,536	4,774	,000
Visby_2013	,367	4,087	,000
a. Dependent Variable: Visby_2014			

Uden konstanten:

Forklarende variable	B	t	Sig.
Rønne2014	,559	5,141	,000
Visby_2013	,394	4,688	,000
a. Dependent Variable: Visby_2014			
b. Linear Regression through the Origin			

Kilde: Egen analyse.

Nu vi er i gang, kunne det være interessant at se, som en form for benchmarking, om den samme model kan bruges til at forklare antallet af anløb til Visby havn. Og svaret er ja, med det forbehold, at forklaringsgraden er lidt lavere end for Rønne havn. Forklaringsgraden på antal anløb til Visby i 2014 er ganske vist kun på 39%, men der er ingen andre forklarende faktorer blandt anløb til andre havne eller endnu tidligere års anløb til Visby havn, som kan bidrage yderligere til at hæve forklaringsgraden for Visby havn. Når man ser bort fra konstanten, som ikke er signifikant forskellig fra nul, så kan antallet af anløb til Visby havn for det givne år (2014) koges ned til  $0,56 * \text{antal anløb til Rønne havn samme år (2014)} + 0,39 * \text{antal anløb til Visby havn året før (2013)}$ . En sammenligning af resultaterne i Tabel 51 og Tabel 52 viser, at antal anløb i Rønne havn (samme år, 2014) har større forklaringskraft for antallet af anløb til Visby havn (for det givne år, 2014) end

antal anløb til Visby havn året før (2013). Det modsatte er tilfældet for antal anløb i Rønne havn, hvor antallet af anløb til havnen året før er en vigtigere forklaringsfaktor end antallet af anløb til Visby havn samme år. Dette betyder, at det er specielt vigtigt for Rønne havn at få skibe, som anløber havnen et givet år, til at komme tilbage året efter. Man kan endvidere sige, at Rønne havn har større positiv betydning for Visby havn end omvendt, om end der er en positiv sammenhæng mellem antallet af anløb til de to havne. De er altså som andre havne i Østersøen i højere grad mulige samarbejdspartner end konkurrenter. Rønne og andre havne på Bornholm vil og bør dog naturligvis arbejde på at få anløb af skibe, som i forvejen kommer til Østersøen, til at komme til netop Bornholm. Hvis man vil forklare antal anløb til Københavns havn i 2015, er der en positiv sammenhæng med anløb til Helsinki, København selv og Stockholm for året før (2014). Der kan også findes eksempler på tilsyneladende negative sammenhænge, men det ligger uden for denne rapport at komme nærmere ind på det.

### **Tabel 53 Eksempel på checkliste over information, som kræves/ønskes af krydstogtrederier**

#### Generel information

- Geografisk placering
- Klima, sæsonudsving
- Krydstogterfaring / krydstogt "track record" for havnen
- Havnens karakteristika (kapacitet, transportforbindelser etc.)

#### Nautisk information

- Nautisk tilgængelighed, varighed af lodsning, fairways, ankerpladser mv
- Nautisk information / restriktioner for havnen

#### Operationel information

- Kajplads optioner / kapacitet / overbygning
- Dedikerede krydstogtkajer / kommerciel vs ikke-kommerciel mole
- Infrastruktur oplysninger om havne(n)
- Havneanlæg / terminalfaciliteter (inkl. billeder)
- Særlige tjenester, der tilbydes (shuttle busser, ...)
- Havne og havneservice (forsyning, bortskaffelse)
- Sikkerhedsspørgsmål / ISPS områder
- Told & indvandringsprocedurerne
- Havneagenter

#### Administration

- Juridiske standarder / krav
- Bestemmelser om åbne butikker / kasinoer under havn ophold
- Takststrukturer
- Visumregler

#### Turistinformation:

- Tal & Fakta (beskrivelse af bestemmelsessted)
- Turistmæssige attraktioner i destinationen (billeder af turistmæssige hotspots)
- Særlige datoer / sæsonbetonede seværdigheder
- Nærhed af kajplads til centrum
- Udflugtsmuligheder på destinationen
- Tilgængelighed af guidning (sprogfærdigheder)
- Infrastrukturdetaljer om destination (landevej, lufthavn) - afstand fra havnen, transportmiddel
- Indkøbsmuligheder
- Generisk prisniveau på destination / valuta
- Tilgængelighed af kort over destinationen

Kilde: Baseret på Seaconsult (2012).

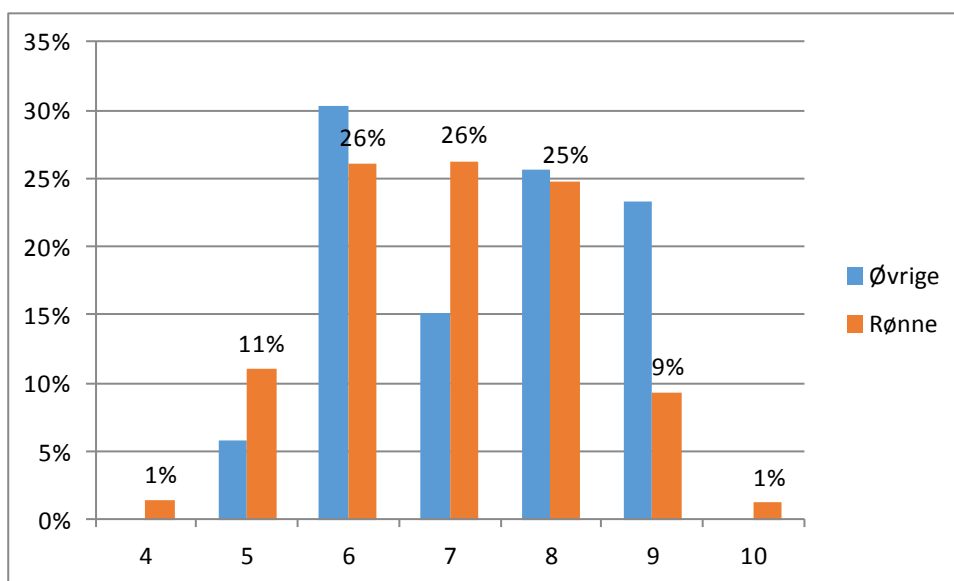
[www.northsearegion.eu/files/repository/20121129113523\\_Study\\_results\\_Decision\\_criteria\\_for\\_cruise\\_port\\_selection\\_in\\_the\\_NSR.pdf](http://www.northsearegion.eu/files/repository/20121129113523_Study_results_Decision_criteria_for_cruise_port_selection_in_the_NSR.pdf)

Tid på året (sæson) og det dertil hørende normalvejr – og formentlig til dels også det aktuelle vejr det enkelte år - har stor betydning, dels for krydstogtrederiernes anvendelse af deres skibe forskellige steder i verden, og i særdeleshed hvad angår anløb i Østersøen, herunder hhv. anløb af Rønne havn og øvrige havne på Bornholm. Det aktuelle vejr har betydning for, om krydstogtskibe kommer ind i Rønne havn, og om tenderbådene sejler ind fra skibe på redan, og endelig kan vejret



gøre, at et krydstogtskib vælger at lægge til på reden ud for Nexø havn i stedet for ved eller i Rønne havn. Krydstogtskibsanløb som er planlagt til at ligge på reden er givetvis mere sårbare over for det aktuelle vejr hvad angår hvor stor en del af passagererne, som sejler i havn med tenderbådene.<sup>31</sup>

**Figur 44 Sæsonfordeling for krydstogtskibsanløb til hhv. Rønne havn og øvrige havne på Bornholm for hele perioden 2004-2014 under ét**



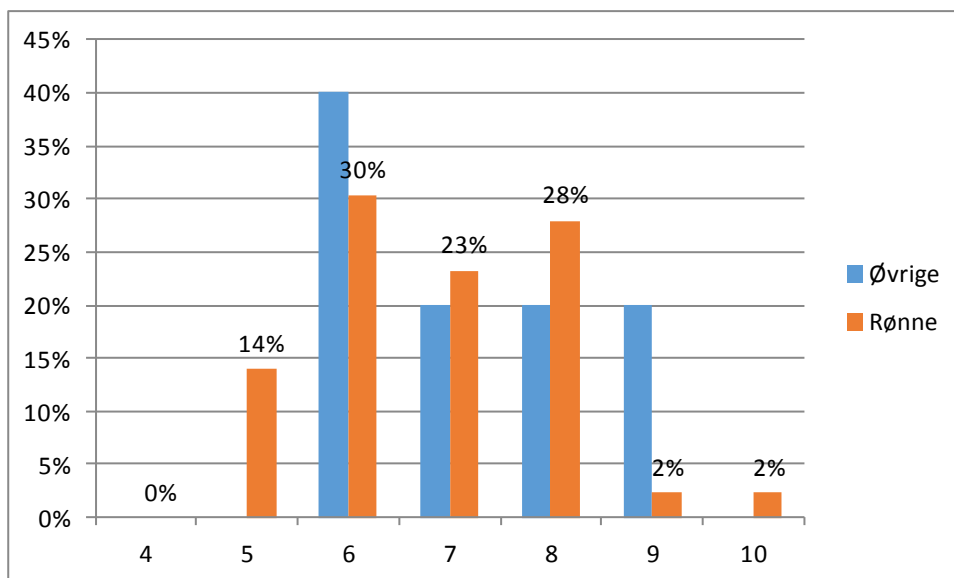
Kilde: Egen opgørelse af antal anløb pr. måned for de nævnte år ud fra anløbslisterne.

Note: Antal anløb Rønne: 419. Antal anløb øvrige bornholmske havne: 86.

De påførte procenttal er for Rønne havn.

<sup>31</sup> <http://cruiselawyers.com/cruise-injury-law/tender-accidents>

**Figur 45 Sæsonfordeling for krydstogtskipsanløb til hhv. Rønne havn og øvrige havne på Bornholm for året 2014**



Kilde: Baseret på anløbslisten for Rønne havn og de mindre havne iflg. Rønne Havn A/S.

Note: Antal anløb Rønne: 43. Antal anløb øvrige bornholmske havne: 5.

De påførte procenttal er for Rønne havn.

**Tabel 54 Hovedgrupper af kriterier, som krydstogtrederier lægger til grund ved valg af nye anløbshavne – opdelt på 6 grupper af forhold vedr. havnen og 6 grupper af forhold vedr. destinationen – og (et bud på vægtningen) af disse generelt**

<b>Kriterier vedr. havnen:</b>		Vægt
1	Infrastruktur	20%
2	Effektivitet	15%
3	Tjenester til krydstogtskibe	10%
4	Tjenester til krydstogtpassagerer	30%
5	Havnepriser	15%
6	Sikkerhed	10%
I alt		100%
<b>Kriterier vedr. destinationen:</b>		Vægt
1	Turismæssig attraktivitet	25%
2	Hvor kendte attraktionerne er	20%
3	Afstand til seværdigheder	20%
4	Transportbetjening til seværdigheder	15%
5	Havnebyens restauranter, butikker m.v.	15%
6	Trafikal tilgængelighed i bred forstand	5%
I alt		100%

Kilde: Baseret på "How to Forecast Cruise Ship Arrivals for a New Port-of-Call", dvs. Tsamboulas, Moraiti & Koulopoulou (2013).

*Forhold ved havnen:*

Havne-infrastruktur vedr:

- Berth size/length
- Berth availability
- Port and access maritime channel adequate depth
- Capacity of handling more than two cruise ships simultaneously
- Terminal area availability for handling passengers

Havnens effektivitet vedr:

- Ship turnaround time (including approaching the port through the maritime channel)
- Ship waiting time to commence disembarkment

Tjenester til krydstogtskibe: Services to cruise ships:

- Pilotage (Lodsning)
- Towage (Bugsering)

Tjenester til krydstogtpassagerer (i havnen):

- Shopping
- Restaurants
- Banking/postal services
- Travel agencies
- Tourist information
- Leisure/recreational activities

Omkostninger: Havneafgifter

Sikkerhed: Safe environment, security checks-controlled area

*Forhold ved destinationen:*

Turismæssig attraktivitet:

- Historical focus
- Cultural tourism
- Nature/Ecology
- Leisure/recreational tourism
- Religious tourism
- Port city attractions
- ECO/Green tourism

Seværdighedernes tiltrækningskraft: How well known the sites are /popularity/advertised

Distance to areas of attraction: Distance

**Tabel 55 Detailkriterier for hhv. havnen og destinationen, som krydstogtrederier lægger til grund ved valg af nye anløbshavne – opdelt på 6 grupper af forhold vedr. havnen og 6 grupper af forhold vedr. destinationen – og (et bud på) vægtningen af disse generelt**

**(Se næste side)**

Skala:

0-5: 0=negligible; 1=not important; 2=less important;

3=important; 4=very important; 5=essential

<b>A. Cruise Attractiveness Criteria: Category Port Characteristics</b>		Scale	Element	Weight
Infrastructure	Berth size/length	meter	A01	3,00%
	Berth availability	% (weekly)	A02	2,00%
	Port and access maritime channel adequate depth	meter	A03	2,00%
	Capacity of handling more than two cruise ships simultaneously	yes/no	A04	2,00%
	Terminal area availability for handling passengers	m2	A05	1,00%
Efficiency	Ship turnaround time (including approaching the port through the maritime channel)	hours	A06	3,75%
	Ship waiting time to commence disembarkment	hours	A07	3,75%
Services to cruise ships	Pilotage	yes/no	A08	2,50%
	Towage	yes/no	A09	2,50%
Services to cruise passengers	Shopping	0-5	A10	3,00%
	Restaurants	0-5	A11	3,00%
	Banking/postal services	0-5	A12	1,50%
	Travel agencies	0-5	A13	1,50%
	Availability of parking area for more than 100 coaches in the vicinity of the birth (max 100m)	0-5	A14	3,00%
	Tourist information	0-5	A15	1,50%
	Leisure/recreational activities	0-5	A16	1,50%
Cost	Port charges	€/cruise ship	A17	7,50%
Safety/Security	Safe environment, security checks-controlled area	0-5	A18	5,00%
<b>B. Cruise Attractiveness Criteria: Category Site Characteristics</b>			Element	Weight
Tourism attractiveness	Historical focus	0-5	B01	3,13%
	Cultural tourism	0-5	B02	2,50%
	Nature/Ecology	0-5	B03	2,50%
	Leisure/recreational tourism	0-5	B04	1,25%
	Religious tourism	0-5	B05	1,25%
	Port city attractions	0-5	B06	1,25%
	ECO/Green tourism	0-5	B07	0,63%
How well known the sites are/popularity/advertised	How well known the sites are	0-5	B08	10,00%
Distance to areas of attract	Distance	meters	B09	10,00%
Transportation services to areas of attraction	Availability of services (buses, coaches, taxis)	0-5	B10	3,75%
	Availability of public transportation (city bus, tram,	0-5	B11	3,75%
Port-City amenities	Restaurants	0-5	B12	2,25%
	Hotels	0-5	B13	0,75%
	Shopping	0-5	B14	2,25%
	Leisure/recreational tourism	0-5	B15	2,25%
Wider area accessibility	Airport (at a distance less than 1 hour)	yes/no	B16	0,75%
	Train station	yes/no	B17	0,75%
	Network of inland /maritime connections	0-5	B18	1,00%

Kilde: Baseret på "How to Forecast Cruise Ship Arrivals for a New Port-of-Call", dvs. Tsamboulas, Moraiti & Koulopoulou (2013).

Der er 18 kriterier for vurdering af hhv. havnen og destinationen. Det er klart, at det vil være muligt at give scorer til alternative havne så som Rønne/Bornholm og Visby/Gotland eller til havne som Christiansø, Gudhjem, Svaneke, Allinge, Nexø. Det væsentlige er dog her at få en idé om, hvilke kriterier rederier formentlig lægger til grund for valg af anløbshavne. Man kan så argumentere over for rederierne, at man opfylder de forskellige kriterier godt og/eller man kan arbejde på at forbedre visse forhold, som man ved rederierne lægger vægt på, hvis det er forhold man kan gøre noget ved.

## 4.4 Nøgleinterviews

### 4.4.1 How2Cruise, Profil Rejser – Helle Johansen, produktchef

How2Cruise er Profil Rejsers krydstogtselskab.<sup>32</sup> I 2010 købte Profil Rejsers moderselskab, Travel House Gruppen, How2cruise af Bella Vista.<sup>33</sup>

**Når krydstogtrederier skal vælge hvilke havne, der skal indgå i deres krydstogter, hvilke kriterier er det så, der er gældende?**

*"Det er vigtigt, at der er en god havn, man kan lægge til. En ø som Bornholm passer ikke til de helt, helt store skibe. Gæsterne skal jo på udflugter. Så der skal være nok busser: Er der nok (busser) til, at der kan komme 1.000, 2.000 eller 3.000 gæster i havnen på samme tid? Det er sikkert primært de lidt mindre skibe, som lægger til Bornholm i dag, fx fra rederiet Silversea. Disse har mindre kapacitet og et mindre antal gæster ombord. Det vil nok ikke være de helt store rederier/skibe, men derimod de lidt mindre skibe, som Bornholm i første omgang skal have fat i. Hvis der ikke er plads nok i havnen, og/eller ikke dybt nok, så kan de jo ikke komme ind i havnen.*

*De fleste skibe, som anløber Bornholm, kommer til kaj i Rønne, men det forekommer også, at de ligger på reden, så man tender ind i mindre både. (Costa Pacifica, som kommer til Bornholm 6-7 gange hver sæson, ligger på reden, mens de fleste af de øvrige krydstogtskibe kommer i havn.) Costa Pacifica er faktisk et stort skib. Der er mange af rederierne, der ikke kender til lille Danmark, og ikke kender til alle de steder, man kan opleve, endnu. Ud over Costa kan man også tænke på MSC Cruises, som også har mange krydstogter ud af København. De har hovedkontor i Stockholm, hvor man har ansvaret for det skandinaviske marked. Men ruteplanlægning er ikke noget, som sker inden for en måned eller et år. De er nødt til at planlægge deres ruter et par år i forvejen. Og det skal jo være rederier, som sejler heroppe i Østersøen. Holland America Line, de kunne også være en mulighed, når vi er oppe i den (store) størrelse<sup>34</sup>.*

---

<sup>32</sup> <http://www.profil-rejser.dk/krydstogt/How2cruise.aspx>

<sup>33</sup> <http://www.standby.dk/solgte-krydstogt-til-400-000-kr/>, 25-2-2013.

<sup>34</sup> CHM: Prinsendam kommer til kaj i Rønne d. 28/8 2014, 793 passagerer, 37.983 BRT, 206 m langt, 7,2 m dybgang. – Ryndam har aldrig anløbet Rønne/Bornholm: 1258 passagerer, 55.819 BRT, 220 m langt, 7,7 m dybgang. – Rotterdam lå på reden ud for Rønne d. 6/6 2012, 1400 passagerer, 59.652 BRT, 238 m langt, 8,2 m dybgang. Skibet skulle i princippet kunne komme til kaj i Rønne, da kajen er 240 meter lang. – Eurodam har aldrig anløbet Bornholm: 2104 passagerer, 86.273 BRT, 285 m langt, 8,0 m dybgang.

*Det, der så også er vigtigt er, at man har et godt udbud af udflugter, som gæsterne kan komme med på. Det er i den forbindelse vigtigt, at man har nok busser til at transportere gæsterne rundt, når man kommer til Bornholm, f.eks. Men på Bornholm har man jo erfaring med krydstogttrafik i forvejen. Det er vigtigt, at rederierne kan få noget indtjening, altså i form af salg af udflugter fx, til når gæsterne kommer i land.*

*Det skal helst ikke være for dyrt at ligge der. Der er allerede selskaber, som sejler til Bornholm, så der er noget erfaring dér. Lige præcis hvordan Bornholm skal få flere krydstogtskipsanløb, er ikke lige til at sige. Evt. nye eller yderligere skibe vil ikke kunne komme til fra næste sommer. Det vil først være noget, som vil kunne ske fra 2016.”*

#### **4.4.2 Bella Vista – Jesper Boas Smith, koncerndirektør for Travel House Gruppen**

Bella Vista blev grundlagt i januar 1996 og er i dag en højt specialiseret danskejet rejseagentur virksomhed med speciale i ultra deluxe krydstogter.<sup>35</sup> Bella Vista indgår i Travel House Gruppen, som desuden bl.a. omfatter mærkerne Profil Rejser, Profil Grupperejser og How2Cruise. Mens Bella Vista sælger 5-stjernede hotelferier og krydstogter, tilbyder How2Cruise 3- og 4-stjernede krydstogter. Bella Vistas grundlægger Jesper Boas Smith er medejer og koncerndirektør i Travel House, der ejer Profil Rejser.<sup>36</sup> Virksomheden ligger på Rosenørns Allé i København.

#### **Bornholm ønsker at få flere anløb af krydstogtskibe og flere krydstogtgæster til Bornholm. Spørgsmålet er så, hvordan det kan opnås?**

*”Først og fremmest skal man gøre sig det klart, om man ønsker at generere mest muligt i havneafgift (til glæde for havnen), eller om man ønsker købestærke turister (til glæde for de forretningsdrivende). Herefter skal man kende begrænsningerne mht. anløb (størrelse og dybde). Endelig skal man gøre sig klart, at målgruppen og købekraften svinger meget – alt efter hvilke rederier man taler om. Standard og Premium rederierne har landarrangementer som en stor del af deres indtægtsgrundlag – og dette vægtes meget højt. Disse rederier ser også på, hvor dyrt det er at anløbe (havneafgifter). Endeligt ønsker disse rederier at fastholde gæsterne ombord så lang tid som muligt, og de sejler ofte tidligt. Igen fordi omsætning af drinks, vin m.v. ombord udgør en stor del af indtægtsgrundlaget. Deluxe rederierne har en lidt mere afslappet holdning, da drikkevarer er indeholdt i prisen. Derfor er det mere disse rederier, der bliver længere i havn og måske overnatter og giver gæsterne muligheder for at spise i land og/eller opleve byens natteliv.*

<sup>35</sup> <https://www.facebook.com/bella.vista.we.know.places?fref=ts>

<sup>36</sup> <http://www.standby.dk/profil-rejser-dropper-varemaerker/>. Posted by: Henrik Baumgarten, 22/08/2014.



Dem, man i forbindelse med forsøg på at få flere anløb til Bornholm, skal have fat på, er de repræsentanter på rederierne, som har til opgave at lægge sejlplanerne og finde nye destinationer. Og i den forbindelse har man Cruise Baltic Network, som netop er en organisation, der har til formål at markedsføre de havne, der ligger i Baltikum, København, Bornholm osv. Så det er sådan nogle markedsføringsorganisationer, som forsøger at gøre det attraktivt for rederierne at finde havne i det område.

Bornholm vil så gerne prøve at gøre noget ekstra. Og hvad er det så, der skal til? Begrænsningens kunst er jo vigtig. Hvor store skibe kan man tage? Hvad angår Rønne kan man gå til kaj med skibe op til en vis størrelse. Hvor lange kan de være, og hvor dybt kan de stikke. For det er en begrænsning.<sup>37</sup> Der er nogle skibe, der er for store til at kunne gå ind i Rønne havn. Hvis skibene ikke kan gå "alongside", dvs. til kaj, så er man ovre i noget, der hedder tender, hvor man sejler frem og tilbage i redningsbåden, fx i Gudhjem eller hvor nu skibet ligger ved Bornholm. Og det er de fleste store skibe ikke særlig glade for. For det er et forsinkende mellemlid, og det er uhensigtsmæssigt, hvis man har 2-3.000 gæster, som skal afleveres og hentes i små både. Så man skal prøve, lige som man skal definere en målgruppe, at sige, hvad er det for en størrelse af skibe, vi fokuserer på her? Målgruppen kan ud over størrelsen på skibene være "high revenue cruiselines", så som Seabourn og Silversea, eller premium så som Holland America Line, Oceania og Cunard eller standard rederier som MSC, Costa, NCL og RCL.

Nu ved jeg ikke med Bornholm, men jeg kan give nogle eksempler. Skagen får nu en krydstogtkaj med stor dybde og længde, som i teorien ville gøre det muligt for Queen Mary at lægge til i Skagen.<sup>38</sup> Men Queen Mary kan ikke gå ind til København. Man er nødt til at sige, hvad er det for en størrelse skibe, der kan anløbe og herefter antallet af turister, vi kan magte? Og hvad er det for nogle rederier vi skal prøve at få vores vej? Og det ved I sikkert en hel del om i forvejen.

Det næste er jo, at især standard – men også premium - rederierne jo ikke bare går ind til en destination som fx Bornholm fordi den er smuk og køn og speciel. De går derind fordi de forhåbentlig vil kunne sælge en masse ture. Det er vigtigt, at destinationen har nogle attraktive tilbud, som rederierne kan bruge til at markedsføre over for deres gæster, så de køber en tur (udflugt), når de kommer frem. Altså bare at lukke en masse mennesker ud i Rønne eller Gudhjem,

---

<sup>37</sup> Krydstogtkajen i Rønne er på 240 meter.

<sup>38</sup> Den nye kaj i Skagen vil være 450 m lang og står færdig i april 2015, mod nuværende max i Skagen på 164 m.

[http://skagen.dk/wp-content/uploads/2011/11/Guidekursus2014\\_info.pdf](http://skagen.dk/wp-content/uploads/2011/11/Guidekursus2014_info.pdf). — Krydstogtskibe på op til 330 meter vil kunne modtages, jf. Scandinavia Cruise Update Feb. 2014, maerskbrokeragency.com.

det er ikke så interessant for rederiet, fordi de typisk har en meget stor procentdel af deres omsætning genereret på de ture, de kan sælge til gæsterne ombord. Det er vigtigt, at den givne destination (Bornholm) har noget helt specielt, som kun kan ses dér. Og derfor skal gæsterne med på den tur (udflugt). Det er ikke nok bare at slippe folk løs, og så er det ikke muligt for rederiet at sælge en god tur (udflugt). Men det er den der kombination med, at der er en god historie, men også at man kan motivere gæsterne ombord til at købe en tur. Der skal være noget på destinationen, som man ikke kan se alle de andre steder. Det kan være en rundkirke. Det kan være noget meget fin natur. Det er en blanding. En af de bedste ture JBS har haft til Bornholm på et krydstogtskib, det var et meget lille krydstogtskib, hvor man startede med at gå til Ertholmene, Christiansø, hvor man så lå for anker. Efter et par timer dér sejlede man over til Gudhjem, hvor man så lå på reden. Der var også en bustur, hvor man tog rundt og så på rundkirke, silderøgeri m.v. Der får man så en kombination, hvor man ser noget meget specielt med en lille ø, og hvor man så også ser Bornholm.

Det at ligge inde i Rønne er ikke i sig selv særlig spændende. Krydstogtgæster synes det er dødsygt at havne i en af de der krydstogtterminaler, der ligner hinanden. Der kan man så sidde og se på Maersk containere og alt mulig andet. Det er en balancegang. På den ene side vil man gerne have noget effektivitet, hvor man kan få busserne hen og hente gæsterne, afhængigt af hvor stort skibet nu er. Og på den anden side er det dødsygt, hvis man bare havner i den ene containerhavn efter den anden. Så der skal man på en eller anden måde kunne sige, at her har vi muligheden for faciliteterne. Busserne kan komme let frem og tilbage. Og samtidig en lille brochure med nogle spændende ting, som kan motivere de her målgrupper, man nu fokuserer på.

Der er forskellige målgrupper. Hvis man vælger én type af rederi, det man kunne kalde standardrederierne, så kører det på én budgetklasse og på en økonomi. Og hvis man tager Silversea og Seadream, så er man på et helt, helt andet niveau. Det har også noget at gøre med, hvor mange penge gæsterne er villige til at betale for de her ture (krydstogter). Hvis du kan komme afsted, som man kan i disse tider, 7 dage til Baltikum, inkl. St. Petersborg, for 3.000 eller 4.000 kr., så er du i én kategori, og der er ikke så meget ekstra. Men hvis man tager nøjagtig den samme rute med et lille skib med 200 passagerer, så kan det koste 35.000 kr., og det er stort set det samme man ser, men der er forskel på målgrupperne. Man skal også gøre sig klart, at et skib jo ikke er luksus, bare fordi det flyder. Så man skal være meget bevidst omkring hvad det er for en målgruppe, der kommer med det her skib. Hvad er det vi har at gøre med her? Der er nogen, som slet ikke kan holde ud at stå i kø. De ville løbe skrigende ombord, hvis de kommer bare i nærheden af en kø. Og så er der andre rederier, hvor det er en nødvendighed (at stå i kø). Der findes de

mindre skibe, som er meget eksklusive. Men ser de et stort skib, så gider de ikke anløbe den havn. Det er en meget stor balancegang mellem målgrupper og hvad er det for en type af turister, man gerne vil have. I udgangspunktet er Rønne havn blot interesseret i at få flest mulig gæster, fordi de får nogle havnepenge, som sikkert er baseret på, hvor mange gæster, der er ombord. Så derfor er det måske ikke så interessant, hvis der kommer et skib med 120 gæster. 120 gæster smider måske op til 2-3.000 kroner på dagen (pr. person i shopping, restaurant mv.) oveni havneafgiften. Så det er den balance. Man er nødt til at gøre op med sig selv, hvad er det egentlig, man vil.

Man har arbejdet mange år for at få skibe til at lægge til i Helsingborg, men det er jo – sammenlignet med Helsingør – meget begrænset, hvad man kan foretage sig deromkring. Men den måde, de så forsøgte at gøre det attraktivt for rederierne var, at de gik ud med nogle meget, meget fordelagtige havneafgifter. Hvis havnen er for dyr, så kommer skibene normalt ikke, uanset hvor attraktiv destinationen er og hvis der er alternative havne. Hvis det koster 10.000 kr. tur/retur til Barcelona, så er der ikke ret mange, der tager til Barcelona. Hvis det koster 750 kr. med Norwegian, så er der mange, der køber den rejse, og de kan se alle de seværdigheder de vil. Men prisen kan være en hindring for, at man rejser til en destination. Derfor er det vigtigt, at man er ”i synch” der. Det er jo et samarbejde, hvor man siger, hvad skal der egentlig til, netop når man definerer målgrupperne for de her skibe. Nogle rederier vægter utrolig meget, hvor meget de betaler, for at lægge til. Og hvis det er for dyrt i forhold til Gdansk, eller hvad nu der er alternativet til Rønne, så vil de vælge Gdansk i stedet for, hvis det er meget billigere. Det er sådanne mekanismer, man lige må gøre op med sig selv. Derfor er det vigtigt, at man laver en analyse, som man nu gør det, og finder ud af, hvad betaler man egentlig pr. gæst, hvis man ligger i Gdansk, og hvad betaler man hvis man ligger i Tallinn, og hvad betaler man hvis man ligger ved Gotland og hvad betaler man, hvis man ligger ved Bornholm. Og i den her verden, de er rent hysteriske de her regnefolk, der sidder i visse afdelinger hos rederierne. Der skal ikke meget til i ekstra i havneafgifter, fordi det er en omkostning for dem, så vil de egentlig hellere bare sejle til Gdansk i stedet for, selv om det er meget smukkere og flere unikke ting at se på Bornholm. Så havneafgifterne er en vigtig faktor.

Bornholm kan måske sammenlignes med Gotland, selv om det er noget helt andet. Det er jo en lille ø. Man kan markedsføre Bornholm som en ø, og der er det Gotland med Visby, der kommer tættest på. Bornholm kan markedsføres på de smukke strande, de smukke byer, rundkirkerne, altså alle de ting, som vi bliver vist, når man er på lejrskole/koloni på Bornholm. Der er mange af de ting, som for amerikanerne er meget attraktive. En smuk lille by med pastelfarver og bindingsværk, det elsker de jo også. På den måde ligner man Skagen, der har lidt det samme,

måske, at byde på. Smuk natur, smuk by at gå igennem. Det er noget, man ikke ser så mange steder. Der er nogle helt anderledes ting at se på, som man ellers skal til Fyn for at se. Man skal også tænke lidt på historien. Det er interessant, det som skete efter 2. verdenskrig på Bornholm. Det er noget, som interesserer/imponerer mange. Hvis man kan tilføje den vinkel er det ikke uinteressant. Der er meget i tiden i øjeblikket med interesse for 2. verdenskrig, fx i Normandiet, hvor der stadig er en del, der kan huske nogle generationer tilbage.

Seatrade er en af de vigtige messer inden for krydstogtbranchen, og Cruise Baltic er et vigtigt netværk. DMC er en af de helt store aktører, hvad angår det praktiske omkring at arrangere ture. Tilsvarende tager Maersk Broker sig typisk af det maritime. Og endelig skal man også huske, at rederierne planlægger deres ruter 2 år i forvejen. ”

#### 4.4.3 DMC Denmark - Lene Gaard, partner

DMC er Danmarks største krydstogtoperatør inden for feltet landarrangementer mm. og er desuden en stor aktør, når det gælder kongresser, begivenheder og teambuilding arrangementer.<sup>39</sup> Gruppen har datterselskaber i Sverige, Norge, Estland og Chile og havde i 2012 en omsætning på ca. 100 mio. kr. I 2014 ligger 40-50% af omsætningen på krydstogter, resten på ”incoming og MICE”. DMC har ca. 20 fastansatte i København, hvortil kommer en meget stor stab af freelance guider.<sup>40</sup>

*“We handle cruise ship turnarounds incl. pre- and post- programs, port of call shore excursion programs, full and partial charters and all associated services for cruise ships in Copenhagen and the rest of Denmark.<sup>41</sup> - Although Copenhagen remains the biggest port of call in Denmark, the growing demand for new ports and varied itineraries is bringing more and more small, and previously unknown, ports of call into the limelight. DMC Denmark stays in touch with port and tourism authorities around Denmark to ensure that we have the knowledge and the contacts to make any port of call a great experience for your guests, whether you are looking for standard sightseeing, customized and exclusive tours or adventure tours.<sup>42</sup>”*

Lene Gaard er partner hos DMC og er ansvarlig for krydstogtdivisionen for DMC. Hun fejrede sit 25 års jubilæum hos DMC i juni 2014.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> <http://dmcdenmark.dk/about-us>

<sup>40</sup> <http://www.standby.dk/godt-ar-for-dmc-i-en-omstillingsperiode/>

<sup>41</sup> <http://dmcdenmark.dk/dmc-cruise-handling>

<sup>42</sup> <http://dmcdenmark.dk/our-cruise-services>

<sup>43</sup> <http://dmcdenmark.dk/dmc-news/85-25-year-anniversary-of-lene-gaard>

*"De gæster, som DMC har på skibe, som anløber Bornholm, og det er en del, er glade for at være der. Det er en lidt anderledes destination, et friskt pust, når de ellers kun besøger storbyer og hovedstæder rundt omkring i Baltikum. Men en ting, som er super vigtigt, og som man burde gøre noget ved, det er guide-situationen. Der er efterhånden nogle gode guider, men hvis man skal bruge mange, så er man ude i at have nogen, som måske ikke er helt så gode. Man skal bruge rigtig meget tid på at øve og oplære guider. Det er i al fald et vigtigt punkt. Guiderne er første del af infrastrukturen, når der kommer krydstogtgæster, og den del skal fungere.*

*Det gode ved Bornholm som destination er, at den adskiller sig fra storbyer. Der er det friske pust af en relativt lille ø og det er marker, naturen. Den kan de godt lide i al fald, vore gæster. Muligheden for at lægge til kan være et problem. DMC har haft anløb i år, hvor man har været nødt til at sejle om på den anden side af øen og tender ind til Nexø eller Svaneke. Og det kan være med i nogle rederiers overvejelser, at det er for besværligt at bruge tenderbåde, eller at det tager for lang tid. Men vind og vejr kan man jo ikke gøre så meget ved. Og så er der spørgsmålet om kapacitet i det hele taget, mht. busser og guider m.v., altså hvor mange man kan få, alt efter skibenes størrelse, selvfølgelig.*

*Hvis nogle rederier sejler forbi Bornholm uden at anløbe, så kan det måske have noget med manglende kendskab at gøre, at det ikke er blevet udbredt nok. Mange går til Visby i stedet for, som ligger mere eller mindre på ruten også. Så kendskabet (udbredelsen) kan være en mangel. Og der savnes også god turistinformation. For mange år siden var centret for enden af kajen i Rønne bemandet. Der stod guider, som kunne give gæsterne gode ideer til, hvad de kunne foretage sig. Nu har PMS foranlediget, at der er kommet en cykel derned med nogle kort, som gæsterne selv kan tage. Men det mangler lidt, at Destination Bornholm træder til og hjælper krydstogtgæsterne, og ikke kun cykelturisterne og campisterne.*

*Krydstogtrederierne kan godt lide det anderledes ved Bornholm. I forhold til Oslo og St. Petersborg og andre hovedstæder og storbyer, så er Bornholm et friskt og anderledes pust. Bornholm kan være med til at give et mere varieret krydstogt. Visby er nok den destination, som ligger nærmest for at sammenligne Bornholm med, dvs. en mindre ø med smuk natur og landskaber. Bornholm er en unik del af Danmark. Der er ikke nogen andre steder, hvor vi har den natur, som Bornholm har. Man kan ikke rigtig sammenligne med andre havne. DMC opererer også med Skagen og Aalborg. Hver havn har noget specielt. Og Bornholm skiller sig klart positivt ud på naturen, klipperne, som vi ikke har andre steder i Danmark.*

*Bornholm skal markedsføre sig på naturen, naturoplevelser. En af DMC's ture, som er ret populær også, det er cykelture langs de gamle jernbanespor. Det er meget anderledes. Frisk luft.*

*Man skal have noget turistinformation ind over også. Der er mange, som beder om at få en informationsdisk, hvor gæsterne kan få råd omkring, hvad de kan foretage sig den dag, de er på Bornholm. Det kan vi ikke få ud på Bornholm. Samtlige andre havne stiller op, hellere end gerne. På Bornholm skal DMC betale minimum 4 timer for at få en guide ud. Og det kan DMC ikke fakturere videre til skibet, så det går direkte fra DMC' fortjeneste. Så turistinformationen skal ind over. Det er noget af det vigtigste, der mangler.*

*Hvis nogen bliver på skibet, så kan det have mange forskellige årsager. Hvis skibet går til kaj, så kan det være folk, som har besluttet, at de skal slappe af og ikke lave noget i deres ferie, så de nærmest ikke er af i nogen havne. Det er ikke noget, der har specielt at gøre med Bornholm. Og sejler skibet over på den anden side af øen, så kan der være tale om, at gæsterne ikke bryder sig om at blive sejlet ind i de mindre både.*

*De, der går i land, shopper lidt, men det er mere sådan på nogle af turene, på glaspusterierne fx, hvor de måske køber noget. Men Bornholm er ikke et sted, hvor gæsterne tænker, at nu skal vi ud og give den gas med at shoppe. Men derimod er det naturen, som trækker, at se noget, som er lidt anderledes. Gamle bindingsværkshuse, det ved de fleste af gæsterne, amerikanerne fx, knapt hvad er.*

*Omkring september-oktober sender DMC turforslag til de forskellige rederier, når DMC ved, at de har et anløb på Bornholm. Det er ikke DMC, som siger, at de skal gå til Bornholm. Når DMC så har fået datoerne og kan se, at et rederi skal til Bornholm fx to gange, så sender DMC turforslag ud til rederierne. Og når så folk køber krydstogter, så ligger turene på rederiets hjemmeside, hvor folk så kan gå ind og booke selve udflugterne der. Men de kan også booke udflugter, mens de er ombord. DMC får så besked fra rederiet om, hvor mange der skal på tur (udflugt), og så sørger DMC for, at der er et passende antal busser og guider.*

*Udflugterne på Bornholm er typisk på 4 timer med bus og guide. Hvad prisen så bliver kommer også an på hvad, som er inkluderet. Det kan være smagsprøver på et røgeri. Det kan være Østerlars Rundkirke, hvor entreen kan være inkluderet i udflugtens pris. Men udflugterne er ikke dyrere end rundture i København. Lønningsniveauet er lavere i de baltiske lande. Men dem, som sidder hos rederierne, de kender godt prisniveauet i Danmark. Det er ikke det, som kan afholde*

skibe fra at ligge til. I sidste ende skal man huske på, at det er jo ikke rederiet, som betaler for turene, det er jo gæsterne. DMC giver en pris til rederiet, og så lægger de deres fortjeneste oveni, når de sælger til kunderne. ”

#### **4.4.4 Maersk Broker Agency – Anders Christian Larsen, General Manager**

**Hvad er MAERSK BROKER AGENCY's rolle i relation til krydstogtturismen i Østersøen – og herunder på Bornholm?**

*”Maersk Broker Agency (MBA) fungerer som havneagenter for en lang række krydstogtrederier med anløb i skandinaviske havne. Vor opgave er alt koordinerende omkring det enkelte skibs anløb, fra kajreservation til afvikling af selve anløbet samt afholdelse af skibets omkostninger ved havneanløbet. Før/under anløbet fungerer vi som service koordinator for alt hvad skibet har behov for af praktiske ydelser, myndighedskontakt, leverancer, fornødenheder, service, lægeassistance o.m.a. Vi er ikke selv lokaliseret på Bornholm, men samarbejder med Plum, Møller & Skovgaard, som fungerer som underagent for os. ”*

**Hvor længe har du været ansat hos MAERSK BROKER AGENCY og hvad er din rolle/stilling/funktion?**

*”Jeg har været ansat siden 2011 og fungerer som chef for Cruise Agency Scandinavia, med titel af General Manager. ”*

**Hvad er godt og dårligt på Bornholm – som krydstogtdestination?**

- *”Plus: autenticitet, lille og overskuelig, særegen*
- *Minus: anløbsforhold for større skibe, ikke marquee destination (must see)”*

**Hvis rederier, som sejler i Østersøen med et eller flere af deres skibe ikke kommer til Bornholm, hvad kan så være årsagen til det?**

*”Skibsstørrelse – andre havne valgt for den aktuelle sæson – andet ”produkt”, i.e. volumenturisme, hvor Bornholm nok er bedst til de små grupper/luksussegment. ”*

**Rederier, der tidligere har haft og måske fortsat har anløb på Bornholm, hvad er det, der gør, at de kommer til Bornholm igen?**

*”God historik/oplevelse + match if. til ”produktet” – luksus, autenticitet, det nære og det hyggelige. ”*

**Hvilke destinationer, synes du man kan sammenligne Bornholm med, og hvordan vil du beskrive hhv. Bornholm og 1-2 andre destinationer?**

- *"Skagen – som Bornholm tæt på skibenes rute og relativ let at gå ind til (ankre). Dog også vejrfølsom og "nem" at annullere, da det ikke er "must see" for pax*
- *Visby, Gotland – ditto, men mere vejrfølsom"*

**Hvad er Bornholms styrker (hvad er det, Bornholm skal markedsføre sig på?)**

*"Autenticitet, det nære, det hyggelige, det særegne, luksus. "*

**Er der nogen, som bliver på skibet, når det har anløbet en havn, og hvad er i bekræftende fald årsagen?**

*"Det er der nok. Årsager kan nok være trang til pause, ikke interesse i vandre, natur, kunsthåndværk osv. Plus evt. frokostbuffeten ombord, som måske allerede er betalt. "*

**Hvad forventer de, der går i land på Bornholm? – smuk natur? kulturhistorie? fristed? shopping? og/eller andet?**

*"Turagenterne (DMC, BDP m.fl.) er nok bedre til at svare på dette gæste-relaterede spørgsmål, da vi reelt har meget lidt kontakt med pax. "*

#### **4.4.5 PMS: Plum, Møller & Skovgaard A/S – Gitte Holmsberg, skibsmægler**

*"Plum, Møller & Skovgaard A/S er en moderne og velrenommeret shipping virksomhed, hvor blandt andet traditioner, viden, teknologi og nytænkning er en naturlig del af fundamentet. Siden 1924 har Plum, Møller & Skovgaard A/S været en særdeles aktiv partner for de rederier og enkeltskibe der anløber de bornholmske havne. Primært beskæftiger Plum, Møller & Skovgaard A/S sig med trafikkerne på Rønne Havn, som årligt håndterer mere en 1 million tons gods og samtidig fungerer som Danmarks næststørste krydstogthavn. <sup>44</sup>"*

**Hvad er din stilling, og hvor længe har du været ansat hos PMS?**

*"Jeg er skibsmægler og har været ansat hos PMS siden år 2010. Jeg tager mig af håndtering af krydstogtskibsanløb til Rønne havn og øvrige havne på Bornholm."*

---

<sup>44</sup> <http://www.pmsship.dk>



## **Nye rederier, der ikke tidligere har haft anløb på Bornholm: Hvorfor vælger/fravælger de Bornholm?**

*"Bornholm ligger godt placeret i Østersøen i forhold til ruteplanlægningen og de andre destinationer på vej mod St Petersburg. Vi er en "anderledes destination", da anløbene oftest ligger i storbyerne på et Baltic cruise. Bornholm er derfor ofte en kontrast/et fristed ift. storbyerne. Det er en tryk destination, afslappende atmosfære, autentisk miljø.*

*Dog har vi forholdsvis lille appeal, som en lille destination, og en relativt lille kaj/havn til rådighed, samt begrænsede mængder guider/busser. Rederier skal forny sig og ændrer derfor valg af destinationer. Destinationen skal passe ind med deres cruisetema/profil. "*

## **Rederier der tidligere har haft/har anløb på Bornholm: Hvorfor kommer de igen/ fravælger de Bornholm?**

*"De kommer igen fordi de har en god feedback fra anløbene fra skib og pax. Vi ligger godt geografisk ift. deres cruise, de ser en fordel økonomisk i at anløbe, og modsat hvis ikke de anløber. Igen skal rederierne af og til forny sig og tilvælger/fravælger derfor destinationer. Dette også i forhold til pax-gengangere. "*

## **Hvad opfattes som Bornholms styrker (hvad er det, vi skal markedsføre Bornholm på?)**

*"Beliggenheden i Baltic Sea, afslappet og rolig atmosfære, autentisk og originalt miljø, tryghed, natur, lille ø destination, kultur, historie og natur, at vi kan tilbyde ankerpladser i læ, øen rundt - hvis vindforholdene ikke tillader anløb det anmeldte sted. "*

## **Hvorfor er der nogen, der bliver på skibet?**

*"Årsager: De ønsker at slappe af ombord, de er ikke oplyste om mulighederne i land, vejr forholdene, lyst til at gå i land kan være afhængig af hvor vi ligger på cruiset ift. turnaround. "*

## **Hvad forventer de, der går i land? fristed, shopping og/eller?**

*"Fristed, kultur, natur. "*

## **Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?**

*"De store krydstogtsskibe kommer generelt ikke til Bornholm. Dvs. skibe over 240m ser vi kun ganske få af (Costa pt.). Til gengæld er de meget interessante, da de har mange pax med, og mange af dem går "rutefart" i Baltic Sea om sommeren, dvs. mulighed for gentagne anløb.*

*Vi har mange rederier, der anløber med 1-2 anløb pr. år, af de lidt mindre skibe, der kommer til kaj.*

*Bornholm er pt. Danmarks 2. største krydstogtdestination, med anløb fra mange forskellige skibe/rederier/brands og kategorier. ”*

#### **Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm?**

*”Havnefaciliteter, pris, sikkerhed for anløb/ heraf indtjening og tilfredse pax, sejlads tid/distance, bunkersforbrug, appeal til gæsten, hvor interessante udflugtsmål lokker, satisfaction score ved tidligere anløb. ”*

#### **4.4.6 Birka Cruises, Stockholm – Sofia Juniwik, Experience Producer**

##### **Would you please present – briefly – BIRKA CRUISES?**

*“A cruise company that offers our guest a variety of cruise tours. Our focus lies in Swedish traditions, tastes and personal service. “*

##### **How long have you been working for BIRKA CRUISES? And what is your role / position / function?**

*“I’ve been at Birka Cruises for almost two years. My title is Experience Producer. “*

##### **In your view, what are the strengths of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*“Strength of Bornholm lies in its positioning and the closeness to the city and surrounding beaches where the ship docks. Activities that are in walking distance is always a plus. “*

##### **And, in your view, what are the weaknesses (if any) of Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*“Weakness: Few variations in sightseeing tours. We only have 3-5 hours we can spend on operated bus tours and we try to seek variations every year but unfortunately we haven’t had any new suggestions in a while. “*

##### **What made BIRKA CRUISES choose Rønne/Bornholm as a port of call and destination on your cruises?**

*“I can answer that just regarding to these last two years; main reason is the positioning of Bornholm regarding to Copenhagen (which is one of the other ports on this route), the closeness to beaches and that Bornholm complements both Copenhagen and Visby. “*

**Which ports of call and destinations in the Baltic Sea do you think are comparable to Bornholm, and how would you describe each one of them, i.e. Bornholm and one or two other destinations?**

*“Copenhagen is one of the other ports, to which we travel. Copenhagen is the opposite of what Bornholm offers so that our guests can have the best of both worlds. We try to give our guests a wide array of experiences and we work towards that none of our destinations should be like the other. I would say that Gotland and Visby is quite like Bornholm but in Visby, we try new things every year. We work closely with the local business (both retail stores and agriculture) and our bus tours around the island change every year. “*

**Seen from the view of BIRKA CRUISES, what should be highlighted as the unique selling propositions of Bornholm as a cruise destination?**

*“We highlight Rønne in particular because of the walking distance from the ship to the city. A calm and friendly town with a great cultural heritage. We also try to have our guests rent bikes or car to get around the island by themselves to experience the nature of Bornholm. “*

**Do all the cruise guests of BIRKA CRUISES go ashore in a port, and if not, what is the reason?**

*“The majority of our guests go ashore, there are very few that stay on the ship. We always close all the restaurants and we have no entertainment until 15.00 so that our guests don't miss anything onboard the ship. We strive to have every passenger go ashore. Of course, the weather is crucial whether they chose to go ashore for an hour or the whole day. “*

**Among those cruise guests who do go ashore in Rønne, what do they expect to experience on the island – nature? cultural heritage? shopping? other?**

*“I would say that the main focus for our guests is the nature and the cultural heritage. “*

#### 4.4.7 Hapag-Lloyd Cruises – by Isolde Susset, Director Expedition Cruises and Travel

##### **Would you please present – briefly – HAPAG-LLOYD CRUISES?**

*“Hapag-Lloyd Cruises is a Hamburg based luxury cruise line that operates two luxury ships (5\*plus) the EUROPA and EUROPA 2 and two expedition ships the Bremen (4\* plus) and the HANSEATIC (5\*). EUROPA does world cruises, EUROPA 2 will go around South America this winter and next season to South Africa. The expedition ships e.g. travel to Antarctica and the Amazon River. Furthermore, we also have private jet journeys where guests can choose from exclusive routes throughout the year. “*

##### **How long have you been working for HAPAG-LLOYD CRUISES? And what is your role / position / function?**

*“I have been working for Hapag-Lloyd Cruises for 27 years. I am the Director Expedition Cruises and Travel. “*

##### **What are the strengths and weaknesses (if any) of Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*“Strengths: Tender can come directly into the center of Gudhjem. Passengers can easily stroll around. Bornholm offers nice shore excursions and can handle ships of our size easily. “*

*“Weaknesses: More taxis are needed at the cruise port. “*

##### **What made HAPAG-LLOYD CRUISES choose GUDHJEM/BORNHOLM as a port of call and destination for your ship EUROPA 2 on your cruises (rather than RØNNE)?**

*“Bornholm is easy to reach with the tenders, in Ronne you have to take a shuttle bus, but we did call there before as well. “*

##### **Which ports of call and destinations in the Baltic Sea do you think are comparable to Bornholm, and how would you describe each one of them, Bornholm and 1-2 other destinations? – Gudhjem, Rønne, Visby...**

*“Visby is quite similar to Gudhjem; both are in contrast to the many cities with their cultural and historical sights. In Visby and Gudhjem, nature is the focus and it is very relaxing after visiting cities like St. Petersburg. “*

##### **Seen from the view of HAPAG-LLOYD CRUISES, what should be highlighted as the unique selling propositions for Bornholm?**

*“In our opinion, that would be nature, tranquility and the Danish lifestyle. “*

**Do all the cruise guests of HAPAG-LLOYD CRUISES go ashore when you call at a port, and if not, what is the reason?**

*“No, not all guests, because they may already know the port or are not interested in visiting at that day and prefer the program we offer on board. “*

**Among those cruise guests who do go ashore in GUDHJEM, what do they expect to experience on the island – nature? cultural history? shopping? other?**

*“They expect to experience nature and a relaxing day with a hike or a stroll through town e.g. stopping for an ice cream. “*

**HAPAG-LLOYD CRUISES has a cruise 19.08.2014 by MS EUROPE, “The treasure chambers of the Baltic”, could it be considered, in future (for 2016 or 2017) to make a stop, on the way from Kiel to Stockholm?**

*“Actually, we are planning to come to Bornholm with EUROPA 2 in 2016. “*

#### **4.4.8 Royal Caribbean Cruises, Ltd. – by Marc Miller, Senior Manager, Deployment & Itinerary Planning**

**Would you please present - briefly - RCCL?**

*“Royal Caribbean Cruises Ltd. (NYSE, OSE: RCL) is the world's second largest cruise company and also offers unique land-tour vacations in Alaska, Asia, Australia/New Zealand, Canada, Dubai, Europe and South America. - The company owns six brands, Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, Azamara Club Cruises and CDF Croisières de France, as well as TUI Cruises through a 50 percent joint venture. Together, these brands operate a combined total of 42 ships globally with a selection of itineraries that call on approximately 490 destinations on all seven continents. Onboard the ships, the brands offer an extensive array of activities, services and amenities, including simulated surfing, swimming pools, sun decks, beauty salons, exercise and spa facilities, ice skating rinks, in-line skating, basketball courts, rock climbing walls, miniature golf courses, gaming facilities, lounges, bars, Las Vegas-style entertainment, cinemas and Royal Promenades, which include interior shopping, dining and an entertainment boulevard. The*

*company's brands will introduce eight more ships by the end of 2018, increasing the fleet to a total capacity of approximately 130,900 berths."*

**How long have you been working for RCCL? And what is your role / position / function?**

*"I joined Royal Caribbean 11 years ago as an analyst in revenue management, but have spent the last 8 years as part of the itinerary planning team. I now lead a small team focused on planning all deployments and itineraries for Royal Caribbean International & Celebrity Cruises worldwide. I was also part of the original launch team for Azamara Cruises developing the new products and itineraries, and continue to support them in my current role."*

**In your view, what are the strengths of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*"Location in center of Baltic Sea is a primary strength of Bornholm. With the new environmental regulations in the Baltic and North Sea which are driving up costs, cruise lines are looking to reduce fuel consumption and reduce costs. Lines are looking for destinations which are close to each other and can reduce required speeds to the next port, thereby reducing fuel consumption. - Also, it provides a more relaxed port experience versus ports such as St Petersburg, Stockholm, and Copenhagen."*

**And in your view, what are the weaknesses of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*"With the current port infrastructure, only small cruise ships can dock in Ronne harbor. For larger ships to call, they must anchor and take small boats ashore (tenders). This is a challenging process for the shipboard team as they try to manage the guests as they wish to go ashore. Our ships in the region can hold over 4000 guests & crew, so it is not practical for those who are elderly and have mobility challenges. Some of our large ships have no tenders aboard, so we would need to rely on shoreside boats to take our passengers ashore. Anchoring also increases the potential for missed calls due to weather."*

*"Another weakness is to ensure there is enough tour product and capacity for larger ships. Making sure there are enough guides, buses, and venues. The range and availability of things to see and do, were some of the lower rated aspects by our Azamara guests. If we were to bring a larger ship, this would only be accentuated."*

*"Depending on the guests who are being marketed to, the marketability or appeal of Ronne is challenging. In North America, most people are unaware of Bornholm and its offerings. Stockholm*

*or St Petersburg, on the other hand, are marquee ports and likely the main reason why guests purchased the cruise. As we plan a voyage, we try to include a mix of marquee and lesser known ports. Tallinn is a good example of a small port which was included on the Baltic itineraries as a bonus port, but over time has become a marquee port itself. Like Ronne, Tallinn benefits from its location, so close to St Petersburg.”*

**RCCL, including Azamara Club Cruises, have called at Rønne/Bornholm every years since 2012 with either of two of the AZAMARA ships. - What are the main reasons of RCCL including Azamara Club Cruises for choosing Rønne/Bornholm as a port and destination for your cruise ships?**

*“Azamara is a destination brand and they rarely repeat an itinerary. As a result, it is likely, that you would only have one call per year. Royal Caribbean & Celebrity tend to offer more track programs, where they repeat one or two itineraries for the whole season. As mentioned in Ronne's advantages, its location is a key reason for its inclusion in itineraries. Azamara guests are also always looking for new destinations and less traveled destinations, so Ronne fits those categories quite nicely.”*

**Which ports of call and destinations in the Baltic Sea do you think are comparable Bornholm, and how would you describe each one of them, i.e. Bornholm and one or two other destinations?**

*“I think Bornholm is most similar to Visby considering size and current infrastructure. They are similar as both are small island destinations in the Baltic Sea in close proximity to marquee ports. Both are tender ports for large ships. We have called Visby this season and have experience numerous complaints by our guests and we are considering replacing the port for the following season. Once guest get past the tendering challenges the port rates quite highly and is well received by our guests.”*

**Seen from the view of RCCL, including Azamara Club Cruises, what should be highlighted as the unique selling propositions for Bornholm?**

*“I had the fortune of visiting Ronne this past July with my family. We have a very favorable experience. I think the round churches are iconic. But also spent some time in Gudhjem and tasted the local herring, ice cream, and chocolates. The Hammershus castle ruins were also very unique and provided great views of the coast line and landscape.”*

**Do all the cruise guests of RCCL, including Azamara Club Cruises, go ashore when you call at a port, and if not, what could the reason be?**

“Depending on the port, it can vary how many people go ashore and if they purchase an organized tour. If it is a tender port, some may not go ashore as due to their physical mobility issues. Others may have been there before and choose to stay onboard. And others, may be exhausted from the previous port and may opt to relax onboard. However, with that said, the majority of guests do go ashore in the respective ports. We also find that guests on an organized tour also tend to have a better experience overall.”

**Among those RCCL guests of Azamara Club Cruises, who do go ashore in Rønne/Bornholm, what do they expect to experience on the island? -- Nature? Cultural heritage? Shopping? Other?**

There are numerous experiences that will appeal to our guests. I think the cultural aspects and relaxed atmosphere are some of the differentiators. Since it is a small island, a 4000+ passenger ship could overwhelm the destination. Even a 3000 passenger ship would have challenges. You will need to have all of these options (shopping, nature, biking, cultural, gastronomy) available in order to have enough tour product for everyone.

**Would it be conceivable that RCCL ships, notable those of under 240 meters, other than Azamara Journey and Azamara Quest, which make cruises in the Baltic Sea (such as Empress of Pullmantur Cruises or Horizon of Celebrity Cruises), might make calls to Rønne/Bornholm in future?**

*“I do not represent planning for Pullmantur Cruises, however there is opportunity to target these ships for potential calls. Language capabilities of the guides will also be important if you target these European brands as guests are likely to speak 100% Spanish.”*

*“Overall, the population of cruise ships under 240 meters is rather small. Looking at the order book for the cruise industry, aside from a few small luxury ships, almost all ships are over 130k tons and have over 4000 guests. Bornholm will have to make a decision if they want to continue to position themselves for smaller ships or open the port and destination for larger ones. You may still have a few lines with large ships try tendering, but for all the reasons I mentioned, they will likely not continue in the long term.”*



#### **4.4.9 TUI Cruises GmbH – by Tine Oelmann, Director Port Operations, Shore Excursions and Groundhandling**

**Would you please present – briefly – TUI CRUISES?**

*“A modern holiday on the ocean with a sense of well-being: that is what TUI Cruises is all about. The company was established in April 2008 and is a joint venture of TUI AG and the global cruise line Royal Caribbean Ltd. The company is headquartered in Hamburg. The entertainment department is housed in Berlin. See also: [www.tuicruises.com](http://www.tuicruises.com).”*

**How long have you been working for TUI CRUISES? And what is your role / position / function?**

*“I joined the start-up of TUI Cruises in April 2008. I am Director Port Operations, Shore Excursions & Ground Operations.”*

**In your view, what are the strengths of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*“In comparison to other Baltic Port: currently low costs.”*

**And in your view, what are the weaknesses of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?**

*“[For large ships] it is only a tender port and very exposed to winds etc.”*

**What are the main reasons of TUI CRUISES for choosing Rønne/Bornholm as a port and destination for your cruise ships, when you do so?**

*“Good destination for our 2 day PRE-Cruises, reachable from Kiel in one night, meaning no day at sea.”*

**Which ports of call and destinations in the Baltic Sea do you think are comparable Bornholm, and how would you describe each one of them, i.e. Bornholm and one or two other destinations?**

*“German island Rügen is comparable, but you do not have to tender at Rügen. Gotland is comparable as well. Both are islands with a rich nature like Bornholm. This is different from all the Baltic capitals which usually are include in the cruise.”*

**Seen from the view of TUI CRUISES, what do you think should be highlighted as the unique selling propositions for Bornholm?**

*“Maybe an oasis in Baltic capitals cruising.”*

**Do all the cruise guests of TUI CRUISES go ashore when you call at a port, and if not, what could the reason be?**

*“Passengers in wheel chairs are not allowed to use our tender boats. They are not able to leave the ship. In general most passengers leave the ship in a port of call.”*

**Among those guests of TUI CRUISES who do go ashore in Rønne/Bornholm, what do they expect to experience on the island?**

*“Difficult to say, but Germans love nature and culture. No shopping.”*

**Would it be conceivable that TUI Cruises would make calls at Rønne/Bornholm during cruises, where full days are currently spend at sea (“Schiffstagen”), passing Borholm to or from other ports? Examples: Kiel-Klaipeda, Kiel-Danzig, Stockholm-Kiel.**

*“Basically this would be conceivable, but it does not work on all of the mentioned legs. E.g. on the leg Stockholm to Kiel we still need a day at sea, meaning a call at Bornholm would be an additional day on that respective cruise. The bigger problem concerning Baltic Sea cruises is that the days at sea are already quite limited. The two days at sea on a 10 day cruise are really needed for our guests. Just one day at sea does not fit into our well-being-concept.”*

## 4.5 Opsummering af kapitel 4: Rederiernes synspunkter - nøgleinterviews

Der findes en lang række kriterier, som rederierne anvender, uanset om det drejer sig om Bornholm eller andre havne. Der henvises til de fem publicerede interviews eller præsentationer fra høj-profilerede enkeltpersoner fra krydstogtbranchen, som er gengivet i kapitlet. Sikkerheden, muligheden for fortjeneste og tilgængeligheden er top tre ud af 25 kriterier iflg. en undersøgelse fra 2012 blandt rederier. Lige herefter kommer krydstogtspassagerernes tilfredshed. "If our guests are happy we are happy". Dette er klart noget, som Rønne/Bornholm kan arbejde på til stadighed at opfylde. Rønne/Bornholm er helt underlagt den sæson, som gælder for anløb af krydstogtskibe i Østersøen generelt. De små havne ved Bornholm har en lidt kortere sæson end Rønne. Antallet af krydstogtskibe (og hvilke skibe der kommer) til Rønne i et givet år (fx 2014) hænger tæt sammen med anløbene året før. Dette viser igen, hvor vigtigt det er, at krydstogtgæsterne og dermed rederiet er tilfredse med (typisk) Rønne som havn og Bornholm som destination. Der er en tendens til, at Rønne/Bornholm anløbes på de samme krydstogter som visse andre havne. Dette understreger den holdning, som rederier generelt har givet udtryk for, at mellem-havne som Rønne/Bornholm skal passe ind på ruten i øvrigt. Der er generelt en positiv sammenhæng mellem anløbene til havnene i den østlige del af Østersøen, hvilket her vil sige fra Kiel og København og østover. Det er muligt, at de i en vis udstrækning kan substituere hinanden, men jo flere krydstogtskibe og krydstogtgæster i Østersøen, jo bedre for alle. Planlægningshorisonten er på et par år i ruteplanlægningen, dvs. i 2014 er hele 2015 fastlagt, mens 2016 typisk fastlægges i 2014, men enkelte store rederier kan være langt frem med at fastlægge deres ruter i Østersøen eller research til disse sågar for 2017 allerede i 2014.

Rønne/Bornholm har med en kaj på 240 meter og en max dybgang på 8,6 meter sine begrænsninger. Selve kajlængden udgør ikke nogen fast grænse for, hvor lange skibe, som kan modtages ved kaj, og Rønne har haft et skib på så meget som 251 meter til kaj, men dette kræver optimale vejrforhold.

**How2Cruise:** Bornholm opfattes ikke som en destination for de helt store skibe. Havnefaciliteterne er det første som rederierne ser på. Der skal også være et godt udbud af udflugter, og der skal være nok busser til at matche de ankommende krydstogtskibe. Havneafgifterne spiller en rolle. Den lange planlægningshorisont skal erindres.

**Bella Vista:** Der bør sondres mellem "Standard" rederier med typisk store skibe og "Premium" rederierne med typisk mindre eller små skibe, hvor der er forskelle i volumen og købekraft pr. gæst. Cruise Baltic Network er et vigtigt samarbejdsforum for markedsføring af Østersøen som krydstogtområde som helhed. De fleste rederier foretrækker at kunne gå til kaj. Rederierne lægger vægt på, at de kan sælge udflugter til en stor del af deres rejsende, idet de har en betydende andel

af deres omsætning (fraregnet betaling til 3. part) fra den kilde. Der skal altså være attraktive tilbud hvad angår udflugter. Destinationen skal have noget unikt at kunne fremvise så som rundkirker, fin natur, Gudhjem, Christiansø mm. Havnene skal være effektive uden at ligne containerhavne. Havneafgifterne spiller normalt en rolle. Rønne/Bornholm ligger relativt tæt på Gdansk, men kan måske bedst sammenlignes med Visby/Gotland. Bornholm kan markedsføres på de smukke strande, de smukke byer, rundkirkerne mm. Den særlige historie omkring 1945-46 for Bornholm vil være interessant for udflugtsgæsterne at høre om. Der er visse vigtige krydstogtmesser og der er visse vigtige aktører også uden for øen indenfor både landarrangementer og det maritime felt, dvs. DMC og Maersk Broker Agency.

**DMC:** Bornholm er en lidt anderledes destination og er et friskt pust i forhold til storbyer og hovedstæder rundt omkring i Baltikum. DMC understreger vigtigheden af gode guider. Havnefaciliteterne og muligheden for at lægge til er vigtige. Risikoen for, at man må sejle til den anden side af øen og derfra tenderbåde ind kan være med i nogle rederiers overvejelser. Kapacitet mht. guider og busser spiller også en rolle for rederiernes valg af destinationer. Manglende detailkendskab til destinationen kan være en grund til, at nogle rederier/skibe sejler forbi Bornholm. DMC så gerne, at turistinformationen på krydstogtkajen var bemanded ved anløb. En af DMC's ret populære ture er cykling på de gamle jernbanespor. Visby er nok den destination, som ligger nærmest for at sammenligne Bornholm med. Bornholm er ikke den helt store shopping-destination generelt, men fx de særlige ting fra glaspusterierne. Det er mere naturen og det andersledes, så som de gamle bindingsværkshuse, at Bornholm skal slå på.

**Maersk Broker Agency:** Det gode ved Bornholm er autenticiteten, det særegne, en lille og overskuelig destination. Anløbsforholdene er dog ikke ideelle, og Bornholm er ikke en marquee (must see) destination. Når Bornholm vælges, kan det være fordi havnen matcher skibsstørrelsen, at Bornholm er et supplement til sæsonens andre havne. Bornholm passer nok bedst til de små grupper/skibe, luksussegmentet. Skibe kommer igen pga. gode oplevelser, god historik, autenticitet, det nære og det hyggelige, hvilket så er det, som Bornholm skal markedsføre sig på. Bornholm kan sammenlignes med Skagen og Visby/Gotland. Maersk peger (tilbage) på førende aktører hvad angår landarrangementer, når det gælder spørgsmålet omkring hvad gæsterne forventer, når de går i land.

**PMS:** Bornholm ligger godt placeret i Østersøen. Bornholm er en kontrast og anderledes destination i forhold til storbyerne. Det er en tryk og afslappende destination med et autentisk miljø. Rederierne skal forny sig og vælger derfor ikke altid de samme destinationer. Bornholm kan anløbes fra flere sider, hvis vind ikke tillader anløb det anmeldte sted. Der er ikke mange anløb af skibe på over 240m til Bornholm, men dog p.t. Costa. Havnefaciliteter, pris, sikkerhed for anløb,

interessante udflugtsmål og tilfredse passagerer indgår blandt rederiernes kriterier for valg af destination.

**Birka Cruises:** Bornholms styrke er beliggenheden. Havnen i Rønne ligger tæt på byens centrum og strande. Aktiviteter i gåafstand er altid et plus. Bornholm kunne godt tilbyde en større variation i udflugterne fra år til år. Bornholm ligger bekvemt på ruten til København. Bornholm komplementerer København og Visby, der er de andre destination på ruten. Bornholm udgør en kontrast til København. Rønne/Bornholm kan sammenlignes med Visby/Gotland, men på sidstnævnte destination arbejder rederiet tæt sammen med både detailhandel og landbrug, sådan at der er noget nyt på busudflugterne hvert år. Birka Cruises fremhæver, at Rønne havn ligger i gåafstand til byen. Birka Cruises opfordrer også deres gæster til at leje cykler eller bil, så de kan opleve øen og dens natur på egen hånd. Birka Stockholm er i havn fra 11.30 til 18.00, men butikker, restauranter og underholdning er lukket til kl. 15, så langt de fleste går i land, men vejret har indflydelse på, hvor længe gæsterne bliver i land. Gæsterne forventer at opleve naturen og kulturhistorien, når de går i land.

**Hapag-Lloyd Cruises:** Dette rederi anløber nu Gudhjem, men har også tidligere anløbet Rønne. I Gudhjem kan tenderbåden komme direkte ind i byens centrum, hvor gæsterne nemt kan gå rundt. I Rønne kan det derimod være nødvendigt at tage en shuttle bus for at komme til centrum. Bornholm tilbyder gode udflugter og kan nemt håndtere skibe af den aktuelle størrelse. Der er behov for flere taxaer ved anløb i Gudhjem. Visby ligner Gudhjem en del. Begge er kontraster til store byer med deres kulturelle og historiske seværdigheder. I Visby og Gudhjem er naturen i fokus og er meget afslappende efter besøg i byer som St. Petersborg. Bornholm skal fremhæve naturen, roen (tranquility) og den danske livsstil som dets særkender. I Gudhjem forventer de gæster, som går i land, at opleve naturen, at få en afslappende dag med en vandretur eller slentre gennem byen, og måske stoppe og købe en is. Hapag-Lloyd Cruises har medio 2014 allerede planlagt anløb til Gudhjem medio 2016.

**Royal Caribbean Cruises – herunder Azamara Cruises:** Beliggenheden midt i Østersøen er Bornholms primære styrke. Bornholm er en mere afslappet destination i forhold til hovedstæderne. Kun små skibe kan komme ind i Rønne havn, mens større skibe er nødt til at ligge på reden. Sidstnævnte giver udfordringer og indebærer risiko for aflyste anløb pga. vejret. Bornholm scorer ikke højt hvad angår ting at "gøre og se". Rønne og Bornholm er ikke særlig kendt i Nordamerika. Azamaras gæster ønsker nye og mindre besøgte destinationer og Rønne passer godt ind i den forbindelse. Rønne/Bornholm kan bedst sammenlignes med Visby. Rundkirkerne, Gudhjem, Hammershus, kysten, landskabet og de lokale fødevarer er blandt det bedste Bornholm har at byde på. Antallet af skibe under 240 meter er temmelig begrænset. Bornholm må beslutte sig til

om øen fortsat skal positioneres som primært værende til de mindre skibe eller om havnen og destinationen skal forberedes til større skibe.

**TUI Cruises:** Sammenlignet med andre havne i Østersøen har Rønne forholdsvis lave takster, og der tænkes dér nok især på anløb på reden. For større skibe er Rønne/Bornholm alene en "tender port" og er dermed meget udsat for vind og vejr. Rønne ligger i passende afstand fra Kiel. Rügen ligner Bornholm noget, men selv store skibe kan anløbe førstnævnte havn. Bornholm kan markedsføres som en oase mellem hovedstæderne i Østersøen. Tyske krydstogtgæster elsker naturen og de kulturelle seværdigheder, men ikke shopping. Bornholm kan anløbes mellem visse havne, hvor der ellers ville være hele dage til søs, mulighederne er begrænsede.

Det overlades til læseren at uddrage fællestrækkene af de ni nøgleinterviews, men man kan vist roligt sige, at Bornholm udgør en forfriskende kontrast til hovedstæderne/storbyerne. Der er en række særegne træk ved Bornholm, som vi til tider skal have hjælp af øjne udefra til at se. Havneforhold samt turbusser og guider hører til blandt de vigtige brikker, når det gælder Bornholm som krydstogtdestination.

## 5 Konklusion

*Spm. 1. Krydstogter i Østersøen. Hvem kommer og hvem kommer ikke til Rønne/Bornholm?*

*(Hvilket potentiale er der? Hvor stor en markedsandel har Bornholm og hvor er der vækstpotentiale for Bornholm? Skelnen mellem skibe, der tidligere har anløbet Bornholm og skibe, der ikke har.*

*Små og store skibe. Kort: Hvordan er fordelingen på Bornholm mellem "små luksus krydstogter" og "større masse eller discount krydstogter" og er den anderledes end på andre destinationer?)*

Det er først og fremmest de krydstogtskibe, som kom "sidste år", som kommer igen "i år". Det samme gælder i nogen grad yderligere et eller to år tilbage. Det er derfor afgørende for de fremtidige krydstogtanløb, at krydstogtgæsterne er tilfredse, og at alt omkring årets anløb fungerer godt. Størrelsen på krydstogtskibene betragtet ud fra det gennemsnitlige antal passagerer pr. anløb er stigende i Østersøen som i resten af verden, hvilket gør sig gældende både i København og i Rønne. Men som et øjebliksbillede ser det i 2014 ud til, at potentialet for Rønne/Bornholm kan øges med 20% hvis kajen på 240 meter forlænges til 265 meter, dvs. 25 meter eller ca. 10%. Selve længden af kajen udgør ikke den maksimale grænse for, hvor lange skibe, der kan modtages. Fra Island er der eksempel på, at havnen modtager skibe ved kaj på 340 meter, selv om kajen kun er på 200 meter. Og Rønne har da også haft et krydstogtskib ved kaj på 251 meter, men det skete sidst tilbage i 2008. Krydstogtskibe er i nogen grad parate til at ligge på reden, hvilket ses både i Rønne og i Visby, men sidstnævnte havn planlægges dog udvidet fra og med 2018. Krydstogtskibe på reden skæpper med en afgift på i størrelsesordenen 6 kr. pr. passager på skibet ikke meget i havnekassen imod 83 kr. for skibe ved kaj. Det er muligvis kun 65% af passagererne, som kommer i land ved anløb på reden, mod næsten alle fra skibe ved kaj. Det giver altså flere havnepenge, når skibe kommer til kaj, og en større andel af passagererne kommer i land ved anløb ved kajen end på reden. Målt på passager-kapaciteten for planlagte anløb lå hele 66% af gæsterne til Bornholm i 2014 på reden, hovedsageligt med skibet Costa Pacifica ud for Rønne. Anløb til de øvrige havne på Bornholm er af gode grunde alle på reden. Alle anløb med Costa neoConcordia, som kan komme til kaj, er her talt som anløb ved kaj, selv om dette af forskellige grunde ikke var tilfældet. Der er altså i dag enkelte skibe, som ligger på reden ud for Rønne, selv om de kan komme til kaj, så der ligger et vist potentiale i at få alle de skibe, som kan, til at komme til kaj.

Bornholm har en andel på 6,8% af krydstogterne i 2014. Carnival er den største af fire store grupper. Bornholm har en relativt høj andel af krydstogter i Carnival-gruppen, og i gruppen "øvrige", men ikke blandt nogle af de tre andre i de fire store grupper. Bornholm har en bedre position blandt de mindre skibe, hvilket ses derved, at Bornholms andel er større målt på anløb

end målt på antallet af passagerer. Der er altså forskel på, om man måler på andele af krydstogter, andele af "calls" (da der naturligvis er flere calls pr. krydstogt) eller om man måler på antal calls\*passagerkapacitet. Målt på antallet af passagerer var Bornholms andel i 2014 på 6,8% i gruppen skibe på op til 180 meter, mens den var på 1,4% for alle skibe under ét. Man kan derfor konkludere, at Bornholm har en forholdsvis høj markedsandel i Østersøen på de små/mindre og formentlig mere luksus-prægede skibe end på de største skibe.

Hvis man kalder skibe på op til 240 meters længde for "mindre", så var 91% af alle (anmeldte) anløb til Rønne i perioden 2004-2014 i den kategori, og de havde 67% af passager-kapaciteten. Der er en gråzone mellem 240 meter og 255 meter, idet et skib på 251 meter har været ved kaj i Rønne. I 2014 var der 575 passager pr. skib ved kaj i Rønne, 1.452 passagerer pr. skib på op til 255 meter på reden (som kunne komme til kaj), 2.796 passagerer pr. skib på reden ved Rønne på over 255 meter og 314 passagerer pr. skib ved de mindre havne (alle med anløb på reden). I alle disse 4 segmenter var der en stigende tendens fra 2004 til 2014.

Ud over efter størrelse kan man opdele (segmentere) alle skibe, som har sejlet, sejler eller som vil sejle i Østersøen i 5 grupper (segmenter):

1. 24 skibe, som anløb Rønne eller det øvrige Bornholm i 2014.
2. 28 skibe, som sejler i Østersøen i 2014, eller forventes til København (eller Klaipeda) i 2015, som tidligere HAR anløbet Bornholm, men som ikke kom til Bornholm i 2014.
3. 35 skibe, som sejlede i Østersøen i 2014, men som aldrig har anløbet Bornholm.
4. 14 skibe, som forventes til København (eller Klaipeda) i 2015, men som aldrig har anløbet Bornholm.
5. 38 skibe, som tidligere har anløbet Bornholm, men som ikke sejlede i Østersøen i 2014, og som heller ikke forventes til Østersøen i 2015.

Segment 1-3 udgør altså 87 skibe, dvs. skibe som sejler i Østersøen i det givne år, her 2014. Der kan være nogen af disse, som ikke sejler i Østersøen i 2015, men til gengæld kommer 14 til fra segment 4.



*Spm. 2. Analyse af passagererne på de forskellige skibe: Segmentering. Hvad skal vi præsentere for gæsterne?*

*Hvem er kunderne til krydstogter i Østersøen? Hvilke segmenter kan vi opdele krydstogtsrejsende i på Bornholm? Økonomi, interesser, alder mv. - Hvad vil krydstogtpassagererne opleve på Bornholm (fristed, shopping og/eller)? Hvilke forventninger har de og hvor godt får de dem opfyldt? Hvor mange penge bruger de (og på hvad)? - Hvordan er tilfredsheden med turene? - Hvad opfattes af passagerer som Bornholms styrker?*

Baseret på alle anløb til Bornholm i 2014 til og med ultimo august så er 30% fra Tyskland, 2% fra Østrig, Sverige 20%, UK 9%, USA 4%, Frankrig 9%, Italien 7%, Spanien 2%, øvrige 17%. Men nationalitetsfordelingen er forskellig fra skib til skib. Og før et givet anløb er det naturligvis vigtigt at gøre sig klart, om det drejer sig om tysktalende, engelsktalende eller skandinavisktalende passagerer. De fleste, som tager på krydstogt på skibe med blandede nationaliteter, forstår givetvis engelsk.

Kunderne til krydstogter i Østersøen er de bedre stillede par og familier. I al fald er uddannelsesniveaueet ganske højt, hvilket indikerer en relativ høj indkomst eller en relativ stor formue. Baseret på interviews på et stort og et lille skib var gennemsnitsalderen på det store skib forholdsvis lav, der var forholdsvis mange rejsegrupper på mere end to personer, der var forholdsvis mange med mindst én forsørger på arbejdsmarkedet, og der var en forholdsvis stor andel, som ikke tog på udflugt. Modsat var gennemsnitsalderen på det lille skib forholdsvis høj og dermed en relativt høj andel, som har trukket sig tilbage fra arbejdsmarkedet. Rejsegrupperne var på gennemsnitligt to personer, og der var en høj andel, som tog på udflugt. Prisen for toget pr. person pr. nat på det lille skib var tre prisen på det store skib. Der var 37% på det store skib, som var på deres første krydstogt, mens der kun var 14% på deres første krydstogt på det lille skib. Som vægtet gennemsnit for to anløb i august 2014 var forbruget på 286 kr., deraf 95 kr. til diverse forbrug, 104 kr. til udflugt og 87 kr. til havneafgifter. Hvis man segmenterer i stort/lille skib og udflugt / ikke udflugt (4 segmenter), så er forbruget ca. 167 kr. for dem fra stort skib, som ikke tager på udflugt og ca. 500 kr. for de tre øvrige segmenter (stort skib, på udflugt: 466 kr.; lille skib, på udflugt: 526 kr.; lille skib, ikke på udflugt: 522 kr.). Tilfredsheden med turene er høj, nemlig knapt 4,5 på en skala fra 1 til 5 med 5 som det højeste. Tilfredsheden med alle aspekter er højere blandt de, som tager på udflugt end blandt de, der ikke tager på udflugt. De fra det store skib, som tog på udflugt, fremhævede Gudhjem, Hammershus, naturen mv., Østerlars Rundkirke og spændvidden mellem seværdighederne som særlig positiv. De fra det lille skib, som tog på udflugt, fremhævede Baltic Sea Glass, charmen, landskabet, rundkirken, guiden og Bornholm som helhed som positivt. Der var mange positive udsagn om Rønne blandt de fra det store skib, som ikke tog

på udflugt, (de maleriske smukke gamle huse og bycentrum mv.), og det samme gælder for Nexø (pæn og nydelig by, venlige mennesker) blandt de fra det lille skib, som ikke tog på udflugt. I stedet for opdelingen efter skibsstørrelse kan man segmentere i skibe, som kommer til kaj i Rønne, skibe som ligger på redenen i Rønne og skibe, som ligger på redenen ved øvrige havne.

*Spm. 3. Hvilke kriterier bruger rederiet, når de vælger/fravælger Bornholm?*

*Hvad opfattes af redere som Bornholms styrker?*

*Hvilke faktorer afgør valg/fravalg af Bornholm?*

*Kort: Hvilke tendenser er der i markedet/efterspørgslen? Hvordan har udviklingen været på Bornholm i forhold til de tendenser?*

Der er foretaget 6 nøgleinterviews: 2 rejsebureauer (med speciale i krydstogter), 2 førende aktører fra København (på hhv. landarrangementer og det maritime felt i Østersøen som helhed), og 2 rederier (fra hhv. Sverige og Tyskland). Tyskland/Østrig og Sverige tegner sig for halvdelen af krydstogtgæsterne til Bornholm.

Rederierne har en planlægningshorisont på 2 år hvad angår fastlæggelsen af ruterne for deres krydstogter. Havnedimensionerne (kaj 240 meter, 8,6 meters dybgang) sætter grænserne for hvilke skibe, der kan komme til kaj. Derudover er der dog muligheden for at ligge på redenen, hvilket de fleste rederier dog ikke er glade for. Havneafgifterne spiller en rolle for rederierne ved valg / fravalg af anløbshavne, og for nogle rederier spiller de en stor rolle. Der skal være et godt udbud af udflugter, som frister gæsterne, idet rederierne har en del af deres indtjening fra salg af udflugter. Der skal være nok busser og velkvalificerede guider.

Bornholms styrker er naturen og kontrasten til hovedstæderne og de store byer, de hyggelige bymiljøer med små maleriske huse, rundkirkerne, Hammershus, glaspusterier, røgerier, cykelveje, autenticitet. Bornholm ligger ofte nogenlunde på ruten, hvilket også er et plus eller en afgørende faktor. Blandt de tydelige tendenser i efterspørgslen er den stigende skibsstørrelse blandt andet i hele Østersøen, herunder også på Bornholm, hvilket gør, at flere får råd til at tage på krydstogt. Samtidig vil der dog sikkert være en stigende andel af de krydstogtrejsende, som rejser på et lidt mindre budget. Dette presser andelen, som tager på udflugt.<sup>45</sup> Der er samtidigt en øget interesse for at udforske på egen hånd, dog typisk tæt på skibet.

---

<sup>45</sup> Jf. Shirley Henderson, Manager – Shore Excursions, Carnival UK.

## Referencer

- Castillo-Manzano, J.I., Fageda, X., Gonzalez-Laxe, F. (2014). An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 66, June 2014, Pages 115-125, ISSN 1366-5545, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tre.2014.03.008>.
- CLIA Europe (2014). *The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition*. [www.cruiseexperts.org/media/756615/clia\\_economic\\_contribution\\_report\\_-\\_16th\\_june\\_2014.pdf](http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf).
- Cruise Baltic (2013). *Cruise Baltic Guest survey 2013. Cruise Baltic & Wonderful Copenhagen Research & Development*. [www.cruisebaltic.com/media\(4714,1033\)/Cruise\\_Baltic\\_Guest\\_Survey\\_2013\\_EXTERNAL.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(4714,1033)/Cruise_Baltic_Guest_Survey_2013_EXTERNAL.pdf).
- Cruise Baltic (2014). *Cruise lines in the Baltic Sea 2014*. [www.cruisebaltic.com/media\(5019,1033\)/Cruise\\_Lines\\_in\\_the\\_Baltic\\_2014.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(5019,1033)/Cruise_Lines_in_the_Baltic_2014.pdf)
- Greenwood, A.B., & Barron, P. (2005). Issues determining the development of cruise itineraries: A focus on the luxury market. *Tourism in Marine Environments*, 3(2), 89-99. <http://dx.doi.org/10.3727/154427306779435238>.
- Hürdler, Sabine (referent/oversætter) (2012). *Cruise Gateway Conference North Sea - "Shore Excursions for Transit Passengers" - How to develop a successful cruise destination / cruise port*. 21–22 June 2012, Location: Columbus Cruise Center Bremerhaven. [http://www.cruisegateway.eu/sites/default/files/shore\\_excursions\\_for\\_transit\\_passengers\\_-\\_summary\\_of\\_cruise\\_gateway\\_conference\\_21-22\\_june\\_2012\\_in\\_bremerhaven.pdf](http://www.cruisegateway.eu/sites/default/files/shore_excursions_for_transit_passengers_-_summary_of_cruise_gateway_conference_21-22_june_2012_in_bremerhaven.pdf)
- Larsen, Svein m.fl. (2013). Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures. *Tourism Management Perspectives*. vol. 6, 142-148. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2013.02.002>.
- Nissen, A. (2007). Rønne Harbour– the Baltic Pearl. Interview med Hans Kümler, tidl. direktør for Rønne Havn. *Maritime*. [www.baltic-press.com/\\_nowa\\_WWW/\\_interviews/kumler.6\\_2007.pdf](http://www.baltic-press.com/_nowa_WWW/_interviews/kumler.6_2007.pdf).
- Rodrigue, J. & Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, vol. 38, 31-42.
- SeaConsult (2012). *SeaConsult (2012). "Decision criteria for cruise port selection in the North Sea Region" fra EU-projektet Cruise Gateway North Sea – Work Package 3 Study*. [www.northsearegion.eu/files/repository/20121129113523\\_Study\\_results\\_Decision\\_criteria\\_for\\_cruise\\_port\\_selection\\_in\\_the\\_NSR.pdf](http://www.northsearegion.eu/files/repository/20121129113523_Study_results_Decision_criteria_for_cruise_port_selection_in_the_NSR.pdf).
- Tsamboulas, D., Moraiti, P. & Koulopoulou, G. (2013). How to forecast cruise ship arrivals for a new port of call destination. <http://docs.trb.org/prp/13-2013.pdf>. Eller: <http://dx.doi.org/10.3141/2330-04>.

## Bilag 1: Spørgeskema



### Survey of cruise tourists on Bornholm

Knowledge of our guests and their perception of our island is essential to develop and improve the experiences and services we offer. We therefore hope that you will help answer this form.

**Is this your first visit on Bornholm?**

Yes   
No

**Is this your first cruise in the Baltic Sea?**

Yes   
No

**Including this cruise, how many sea cruises have you taken in your life?**

1   
2   
3   
4   
More than 4 cruises, write number: \_\_\_\_\_

**What best describes you and your travel companions? (Tick one only)**

Traveling alone   
Traveling with my partner/spouse   
With partner/spouse and friends   
Family with children (younger than 15)   
Adult family members (e.g. parent and son/daughter)   
Friend/friends   
Others, write whom: \_\_\_\_\_

Please rate your general impression of the island of Bornholm:					
Bornholm as a cruise destination					
The town of Rønne					
Atmosphere and surroundings					
Customer service					
The weather on this day					

Have you been on any excursions?	Yes	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	
Was your excursion:	Booked <b>before</b> start of cruise	<input type="checkbox"/>	Booked <b>after</b> start of cruise	<input type="checkbox"/>	
Please rate your excursion (only if applicable):					
Bus number: __					

Name or theme of the excursion: \_\_\_\_\_  
(please write name, theme or destination of the excursion)



**What did you like best about Bornholm and/or your excursion?**

---

---

---

**Any disappointments during your stay and/or your excursion on Bornholm?**

---

---

---

**If you did not go on an excursion by tour bus, why not?**

---

**Would you like to return to Bornholm on a Baltic Sea cruise in future?**

Yes   
No

**Would you recommend a Baltic Sea cruise including Bornholm to your family and friends?**

Yes   
No

Tourism represents a significant growth potential for the Bornholm society, and we are therefore interested in some information about your spending during your visit.

**What is your travel group's total spending during your hours on Bornholm?  
(NB: excursion fees should not be included)**

**Please enter amount: \_\_\_\_\_ (and currency if not DKK)  
How many people does the amount cover: \_\_\_\_**

**Please divide the total amount on the following subcategories:**

Food and beverages	_____
Arts & crafts (glass etc.)	_____
Shopping (e.g. gifts and souvenirs)	_____
Other	_____

**Please state your means of payment on Bornholm:**

Credit card	<input type="checkbox"/>
Cash (GBP, EUR, other)	<input type="checkbox"/>
Cash (DKK)	<input type="checkbox"/>
I have not spent any money	<input type="checkbox"/>

**Gender:**

Male   
Female

**Your age?** \_\_\_\_\_

**State your country of residence:**

---

**What is your highest completed education?**

Elementary school   
High school   
Vocational Education   
Bachelor's degree   
Master's or doctorate degree

**Are you or your spouse currently working full-time?**

Yes (at least one of us)   
No (neither of us)

**Thank you very much for helping us!**

## Bilag 2: Spørgeguide – på dansk og engelsk

### Bornholm som krydstogtdestination - spørgeguide

Hvad er "DETTE FIRMA's" rolle i relation til krydstogtturismen i Østersøen – og herunder på Bornholm?

Og: Hvor længe har du været ansat hos DETTE FIRMA og hvad er din rolle/stilling/funktion?

---

- Hvad er godt og dårligt på Bornholm – som krydstogtdestination?
- Hvis rederier, som sejler i Østersøen med et eller flere af deres skibe ikke kommer til Bornholm, hvad kan så være årsagen til det?
- Rederier, der tidligere har haft og måske fortsat har anløb på Bornholm, hvad er det, der gør, at de kommer til Bornholm igen.
- Hvilke destinationer, synes du man kan sammenligne Bornholm med, og hvordan vil du beskrive hhv. Bornholm og 1-2 andre destinationer?
- Hvad er Bornholms styrker (hvad er det, Bornholm skal markedsføre sig på?)
- Er der nogen, som bliver på skibet, når det har anløbet en havn, og hvad er i bekræftende fald årsagen?
- Hvad forventer de, der går i land – på Bornholm? –  
(Smuk natur? Kulturhistorie? Fristed? Shopping? Og/eller andet?)

---

Mange tak for jeres medvirken.

## **Cruise tourism – Bornholm - Interview guide – cruise line**

Would you please present – briefly – “your cruise line”?

How long have you been working for "the company"? And what is your role / position / function?

--

- In your view, what are the strengths of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?
- And in your view, what are the weaknesses (if any) of Rønne/Bornholm as a cruise port of call and destination?
- New companies that have not previously had calls on Rønne/Bornholm:

If you select / deselect Rønne/Bornholm, what would be the reason?

- Operators who have previously had calls on Bornholm:

Why is Bornholm included / not included?

- Which destinations in the Baltic Sea do you think are comparable to Bornholm, and how would you describe each one of them, i.e. Bornholm and one or two other destinations?
- Seen from the view of a cruise line, what do you think should be highlighted as the unique selling propositions on Bornholm?
- If some cruise guests do not go ashore in a port, what could be the reason?
- Among those who do go ashore in Rønne/Bornholm, what do they expect to experience on the island? Nature? Cultural heritage? Shopping? Other?

Thank you very much for your input and your time!