

RAPPORT

ANALYSE AV CRUISELEVERANDØRENES MARKEDER



MENON-PUBLIKASJON NR. 128/2023

Av Maren Nygård Basso, Christoffer Thalberg Hamnes, Erik W. Jakobsen og Sander R. Aslesen



Forord

Denne rapporten og det medfølgende materialet er utarbeidet av Menon Economics for medlemmene i Norwegian Cruise and Ferry Group på oppdrag fra ÅKP. Vi takker for et spennende oppdrag.

Formålet med prosjektet har vært å utarbeide et produkt som kan gi Norwegian Cruise and Ferry Group sine medlemmer en best mulig oversikt over cruiseleverandørenes markeder. Rapporten er en oppdatering og videreføring av rapporten som ble utarbeidet i 2020.

Prosjektet har vært ledet av Maren N. Basso, med Sander Aslesen og Christoffer Thalberg Hamnes som prosjektmedarbeidere. Erik Jakobsen har vært kvalitetssikrer og ansvarlig partner på studien.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

November 2023

Maren Nygård Basso
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

1.	BESKRIVELSE AV LEVERANSE	4
2.	AVGRENSING OG LEDERVEILEDNING	6
2.1.	Avgrensning	6
2.2.	Leseveiledning	7
3.	CRUISESKIP – TOTALMARKEDET	9
4.	STØRRE CRUISESKIP – TOTALMARKEDET	11
4.1.	Større cruiseskip – Verftene	13
4.2.	Større cruiseskip - Rederiene	15
5.	EKSPEDISJONSCRUISE – TOTALMARKEDET	16
5.1.	Ekspedisjonscruise - Verftene	18
5.2.	Ekspedisjonscruise – Rederiene	19
6.	ANDRE CRUISESKIP	20
6.1.	Andre cruiseskip – verft	20
6.2.	Andre cruiseskip – rederier	21
7.	BILFERGER	22
7.1.	Bilferger – verft	24
7.2.	Bilferger – rederier	25
8.	ELVECRUISE	26
8.1.	Elvecruise – Verftene	27
8.2.	Elvecruise – Rederiene	29
9.	OPPUSSING AV ELDRE SKIP	31
10.	MARKEDSPROGNOSE FOR BYGGING AV NYE CRUISESKIP	33
10.1.	Totalmarkedet for cruise	33
10.2.	Ekspedisjonscruise	34
10.3.	Elvecruise	36
11.	GRØNN VERFTSINDUSTRI	38
11.1.	Definisjon	38
11.2.	En grønnere global cruiseindustri	38
11.3.	Norges posisjon	40
12.	CRUISEBYGGINGSPROSESSEN	42
12.1.	Fase 1: Konseptutvikling	43
12.2.	Fase 2: Letter of Intent	43
12.3.	Fase 3: Kontraktsignering og skipsbygging	44
12.4.	Kort om oppussing av eldre skip	44
	VEDLEGG	46
	Vedlegg A: Større cruiseskip	46
	Verftliste – ordrebok	46
	Rederiliste	47
	Vedlegg B: Ekspedisjonscruise	47
	Verftliste	47
	Rederiliste	49

Vedlegg C: Bilferger	50
Verftliste	50
Rederiliste	50
Vedlegg D: Andre cruiseskip	52
Verftliste	52
Rederiliste	53
Vedlegg E: Elvecruise	54
Verftliste	54
Rederiliste	55
Vedlegg F: Metodikk	56
Metodikk for estimering av priser	56

1. Beskrivelse av leveranse

Dette er andre gang Menon leverer en analyse av cruiseleverandørenes markeder. Denne leveransen består av flere delleveranser der denne rapporten er en oppsummering av de andre datakildene. I alt er bestilling bestående av tre deler:

1. **Rapporten:** Rapporten sikter på å raskt gi leseren en best mulig oversikt over cruisemarkedet uten at det går for mye på bekostning av detaljene. I tråd med dette er rapporten svært figur- og tabelltung med relativt lite skrift. For lesere som er mer interessert i detaljene enn det rapporten omtaler, henvises disse til å utforske de strukturerte datasettene og interaktive kartene som følger med rapporten.
2. **Interaktive kart:** Det medfølger tre interaktive kart til denne leveransen:
 - a. Kart 1 – Cruisebygging viser hvor det har vært bygget cruiseskip siden 2010. Størrelsen på sirklene indikerer hvor mange skip som er bygget, og brukeren kan trykke på sirklene for å få opp verftsnavn og en liste over skipene som er bygget der. Øverst i høyre hjørne er det et ikon med tre firkanter. Ved å trykke på ikonet kan brukeren velge hvilke typer cruiseskip den vil vise oversikten for.
 - b. Kart 2 – Retrofit viser hvor det har vært foretatt oppussingsprosjekter på cruiseskip siden 2015, vi benytter 2015 som første år siden det er første år med retrofit i Clarkson databasen. Størrelsen på sirklene indikerer antall prosjekter, og brukeren kan trykke på sirklene for å få opp verftsnavn og en liste over skipene det er gjort arbeid på. Øverst i høyre hjørne er det et ikon med tre firkanter. Ved å trykke på ikonet kan brukeren velge hvilke typer cruiseskip den vil vise oversikten for.
 - c. Kart 3 – Grønn cruisebygging viser hvor det har vært bygget skip med grønne fremdriftssystemer siden 2000. Størrelsen på sirklene indikerer hvor mange skip som er bygget, og brukeren kan trykke på sirklene for å få opp verftsnavn og en liste over skipene som er bygget der
3. **Datasett i excel-format:** For brukere som er interessert i et høyere detaljnivå enn det som finnes i rapporten eller i de interaktive kartene, har vi lagt ved seks excel-ark. Disse er:
 - a. **Store cruise skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i segmentet «Større cruiseskip» med tilhørende informasjon
 - b. **Ekspedisjon skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i ekspedisjonssegmentet med tilhørende informasjon
 - c. **Andre cruise skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i segmentet «Andre cruiseskip» med tilhørende informasjon
 - d. **Bilferge cruise skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i segmentet «Bilferger» med tilhørende informasjon
 - e. **Elvecruise skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i segmentet «Bilferger» med tilhørende informasjon
 - f. **Full skipsliste:** Komplette oversikt over alle skipene vi har listet i alle de fem segmentene over med tilhørende informasjon

Totalt utgjør bestillingen detaljert informasjon om cruisenæringen. Rapporten vil gi innsikt i næringen på en effektiv måte, der vi har kartlagt de viktigste utviklingstrekkene basert på møter med oppdragsgiver. Kartet vil også brukes som et «oppslagsverk», hvor man kan finne data på skipsnivå. Datasettet fra excel-filen vil gjøre det mulig for brukeren å gjennomføre eventuelle andre analyser basert på samme datasett som vi presenterer resultatene for her.

Det er verdt å merke seg at det er noen forskjeller fra rapporten i 2020 til denne rapporten. For det første vil det være noen forskjeller tilknyttet oppdatering av datagrunnlag fra Clarkson. For det andre har vi denne gangen inkludert elvecruise i analysen. For det tredje har vi oppdatert metodikken fra forrige analyse i 2020.¹

¹ Vi har forsøkt å legge oss så tett på metoden fra 2020 som mulig, men det er likevel noen forskjeller. Særlig knyttet til inkludering av bilferger, hvor vi har inkludert flere båter med passasjerkapasitet.

2. Avgrensning og lederveiledning

Cruiseskip, i sitt grunnleggende konsept, kan sees på som "flytende hoteller" der selve reisen, så vel som destinasjonene, er en del av opplevelsen. Passasjerer tilbringer ofte betydelige mengder tid ombord, benytter seg av et bredt spekter av fasiliteter, fra restauranter og scener til bassenger og treningsentre.

2.1. Avgrensning

Vår analyse er basert på data hentet fra Clarkson sin skipsdatabase, hvor **alle cruiseskip** er inkludert. I tillegg har vi manuelt inkludert et utvalg av skip fra andre kategorier, spesielt de som kan betraktes som passasjerskip uten kapasitet for biler.

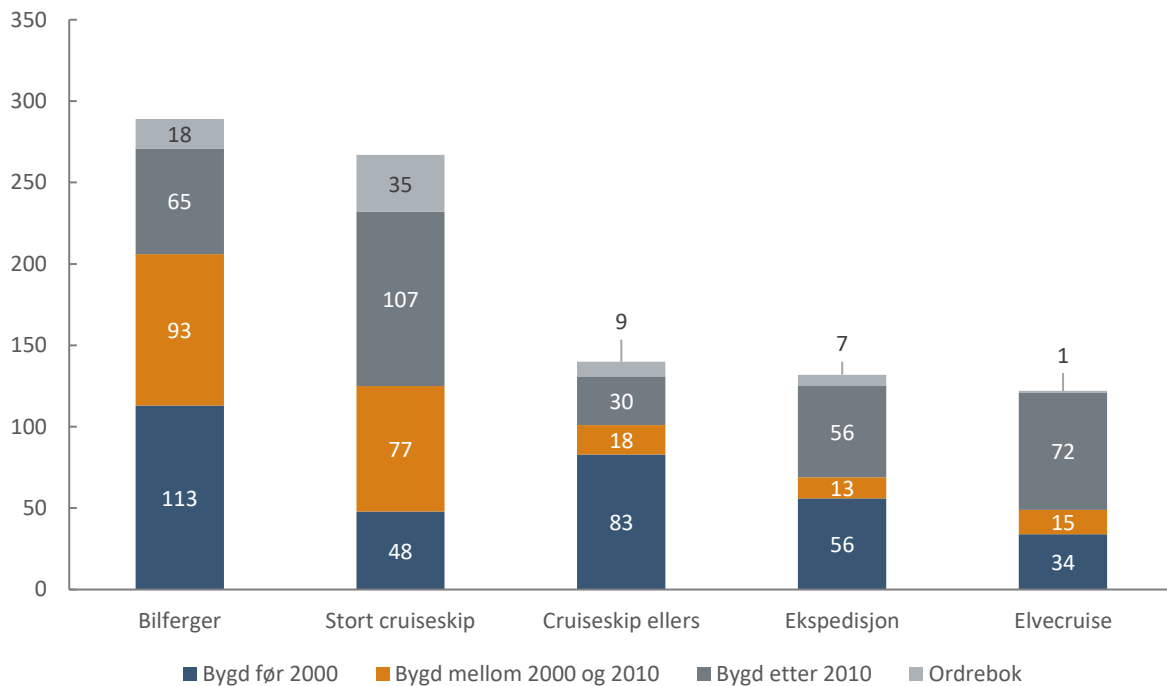
Det er viktig å merke seg at det finnes et tilgrensende segment i denne bransjen; **bilferger** med egenskaper av cruiseskip. Disse inkluderer, men er ikke begrenset til, selskaper som Color Line Cruises, som opererer ruten mellom Oslo og Kiel. Disse skipene tilbyr mange av de samme fasilitetene som de rendyrkede cruiseskipene gjør, for eksempel lugarer med hotellstandard, restauranter, scener og treningsstudio. Vår inkludering av slike skip i oversikten er begrenset til de som har en bruttotonnasje på over 15 000. Det er viktig å påpeke at det er noe usikkerhet tilknyttet den listen, hvor det kan hende at det er noen skip som ikke er fanget opp på bakgrunn av hvordan de er registrert i Clarkson. I denne rapporten vil imidlertid bilfergesegmentet bli diskutert separat for klarhet.

I tillegg til de tradisjonelle cruisebåtene og bilferger med cruiseegenskaper kartlegger vi også ekspedisjons- og elvecruise. **Ekspedisjonscruise** tar reisende med til fjerne destinasjoner som ofte er utilgjengelige for større cruiseskip, som arktiske eller antarktiske regioner. Disse cruisene vektlegger naturbaserte opplevelser og gjerne kunnskapsformidling. På et ekspedisjonscruise kan passasjerene forvente å delta i guidede turer, foredrag om lokal kultur og historie, og andre aktiviteter som fremhever destinasjonens unike kvaliteter. **Elvecruise** fokuserer på reiser langs verdens store elver. Disse cruiseskipene gir passasjerene muligheten til å utforske flere byer, landsbyer og kulturelle landemerker mens de seiler i rolige farvann. Elvecruise tilbyr en mer intim og avslappende opplevelse, med en nærhet til destinasjonen som ofte er vanskelig å matche med tradisjonelle cruiseskip. Elvecruise-skipene har også et skrogdesign og utrustning som skiller seg vesentlig fra tradisjonelle cruiseskip fordi de skal seile på relativt smale elver. Gitt trendene i forbrukeratferd og den stadig voksende etterspørselen etter unike reiseopplevelser, forventer vi at disse to cruisesegmentene vil oppleve betydelig vekst i de kommende årene. Det er viktig å merke seg at metoden for å identifisere og kategorisere skip innenfor disse segmentene kan variere fra de tradisjonelle cruiseskipene og bilfergene. Disse spesifikke metodene vil bli utførlig diskutert i sine respektive kapitler for å gi leserne en klar forståelse av hvordan hvert segment defineres og analyseres.

Totalt har vi kartlagt i underkant av 950 skip som vi definerer som enten store cruiseskip, bilferger, ekspedisjonscruise, elvecruise eller andre cruiseskip. Dette fordeler seg mellom cirka 660 rene cruiseskip og 290 bilferger.² Figuren under viser flåtesammensetningen fordelt på byggeår for cruiseskip og bilferger.

² Dette tallet er noe høyere enn den forrige rapporten. Dette kommer av oppdatering av datagrunnlag fra Clarkson og metodikk, samt inkludering av elvecruise.

Figur 1: Fordeling av cruisesegmentene inkludert i populasjonen. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



Rapporten inkluderer analyser av kontraktverdi, det vil si hvor mye skipene kostet da de ble kontrahert. Disse verdiene er hentet ut fra Clarkson sin database der det lar seg gjøre. Kontraktverdi som ikke eksisterer i Clarkson og som tilhører segmentet «Større cruiseskip» er manuelt kartlagt. Kontraktverdi som ikke eksisterer i Clarkson og som tilhører segmentene «Ekspedisjonscruise» og «Bilferger» er estimert. Dette gjør at prisingen på individuelle båter er beheftet med noe usikkerhet, men aggregert opp per år vil det gi et riktig bilde av verdien av skipene. For elvecruise var det såpass få skip som hadde en nypris, så for dette segmentet har vi ikke hatt mulighet til å estimere pris. Se vedlegg F for nærmere beskrivelse av metodikken tilknyttet estimeringen av priser.

2.2. Leseveiledning

Denne rapporten tar sikte på å beskrive det globale cruisemarkedet. For å presentere heterogeniteten på tvers av cruisesegmenter splitter vi dette opp i fem forskjellige populasjoner: Større cruiseskip, ekspedisjonscruise, andre cruiseskip, bilferger og elvecruise. For hver av populasjonene går vi gjennom den historiske utviklingen i markedet. Dette inkluderer å se på hvor mange skip som er blitt kontrahert og bygget årlig. Vi undersøker også hvordan dette utvikler seg fremover i form av ordrebøkene til rederiene. For hver populasjon skiller vi på verfts- og rederisiden. Vi undersøker hvilke verft som bygger cruiseskipene og hvilke rederier som bestiller dem. Dette oppsummeres i hvert kapittel, og den fulle skipslisten ligger i vedlegg. Det er særlig fire aspekter av næringen vi undersøker:

- **Kontraheringer.** Når vi snakker om kontraheringer av skip mener vi antall bestillinger av skip gjennomført dette året.
- **Ordrebok.** Når vi snakker om ordreboken mener vi antall bestilte skip som ikke er sjøsatt ennå.
- **Kontraktverdi.** Verdien til skipet når det ble bestilt. Altså nyprisen til skipet.
- **Ferdigstilte skip.** Når vi snakker om ferdigstilte skip mener vi antall skip som ble sjøsatt dette året.

De tre siste kapitlene ser på veien videre, med særlig vekt på grønn utvikling i cruisenæringen og cruisebyggingsprosessen.

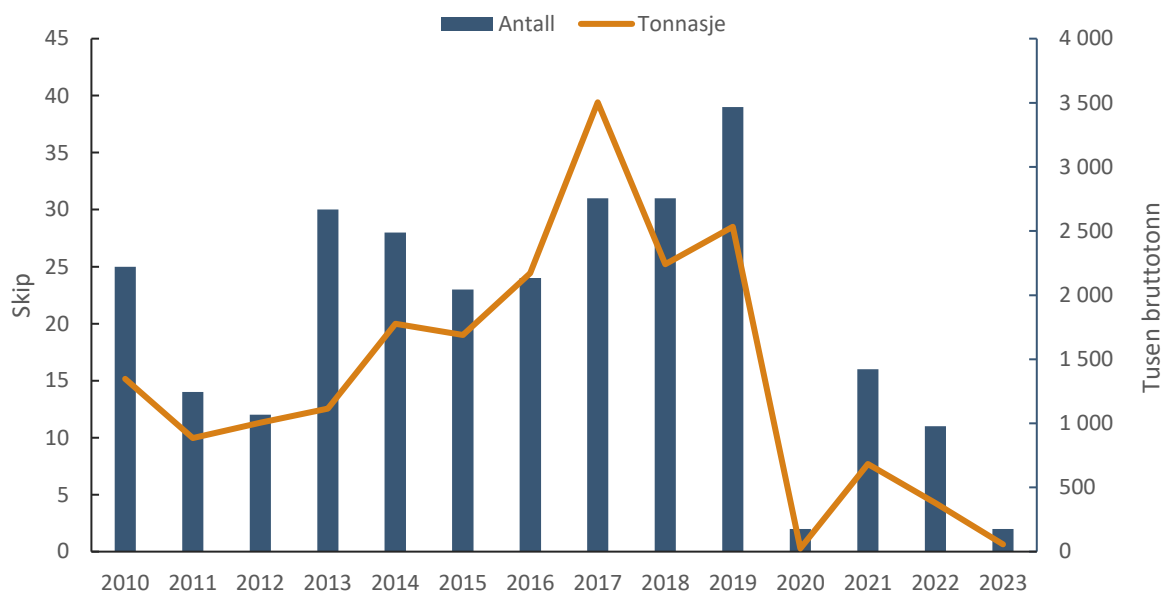
Vi kommer gjennomgående til å bruke fire sentrale uttrykk:

- **Cruisemarkeder.** Dette er alle delene av cruisemarkedet splittet opp i sine respektive deler, henholdsvis større cruiseskip, andre cruiseskip, bilferger, ekspedisjonscruise og elvecruise. Vi snakker både om tilbudssiden - kapasiteten i hvert av segmentene, og etterspørselssiden - hvor mange passasjerer som etterspør cruiseseilaser i hvert av segmentene.
- **Cruisenæringen.** Dette er alle cruisemarkedene sett under ett. Det er altså en aggregering av cruisemarkedene nevnt over. Vi opererer her også med tilbudssiden, som er totalkapasiteten for alle cruiseskipene i flåten, og etterspørselssiden, som er alle passasjerene som etterspør en form for cruiseeilas.
- **Rederi.** Rederiene er eiere og operatører av cruiseskipene. I denne rapporten ser vi på «Owner» i Clarkson databasen. Denne kolonnen viser hvilket rederi som har det direkte eierskapet i hvert skip. Det er tilfeller hvor det er et morsselskap som eier flere rederier, men vi velger i denne rapporten å se bort fra dette.
- **Verft.** Verftene er de som bygger cruiseskipene. Vi ser her på hver verfts-lokasjon som én enkeltaktør, til tross for at en eiergruppe kan eie flere verft.

3. Cruiseskip – Totalmarkedet

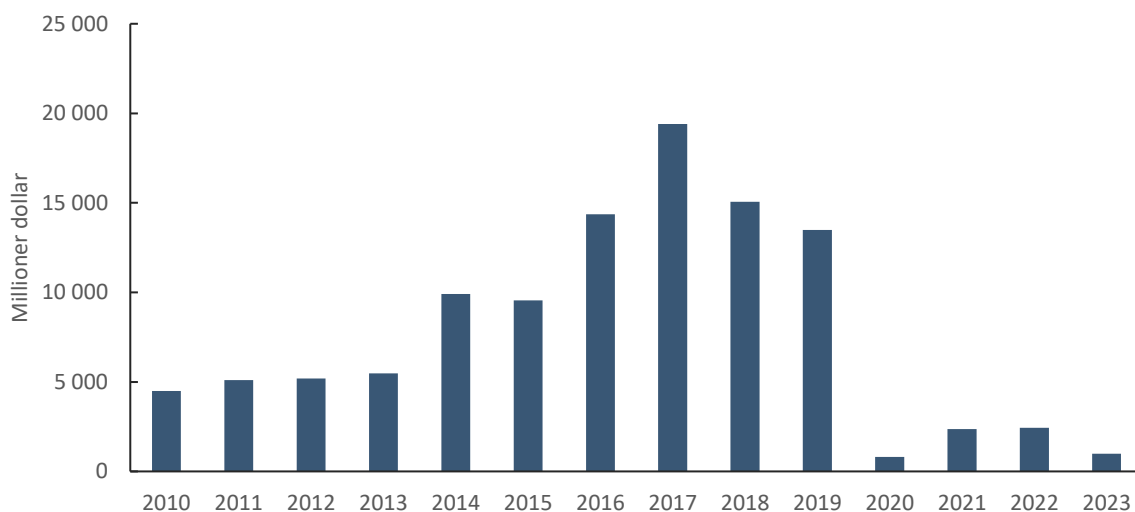
Formålet med dette kapittelet er å vise det totale markedet for bygging av cruiseskip, uavhengig av størrelse og segment. De påfølgende kapitlene studerer relevante cruisemarkeder mer detaljert. Figur 2 viser kontraheringer av cruiseskip per år etter antall skip og samlet tonnasje på prosjektene.

Figur 2: Cruiseskip. Kontraheringer etter antall og tonnasje. Ferdigstilt etter 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Covid-19-pandemien hadde en sterk påvirkning på cruisenæringen, både når det gjelder antall bygde skip og tonnasje. Antall kontraherte nybygg de siste fire årene har falt kraftig, som vist i figuren over. Fra 2016 til 2019 ble det bestilt 123 nybygg sammenlignet med 31 bestillinger fra 2020 til dagens dato. Når vi undersøker den samlede kontraktsverdien på kontraheringene, fremkommer bildet i figuren under.

Figur 3: Cruiseskip. Samlet kontraktsverdi på kontraheringer. Siden 2010. Verdi i millioner dollar. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Som følge av nedgangen i kontraheringer de siste fire årene, har den totale kontraktsverdien på bestilte nybygg også falt. I løpet av de siste fire årene ble det totalt inngått kontrakter for i overkant av 6,5 milliarder dollar sammenlignet med den forrige fireårsperioden hvor den totale kontraktsverdien var 62 milliarder dollar. Hoppet i 2017 var hovedsakelig drevet av noen få kontraheringer, som for eksempel Icon of the Seas og Wonder of the Seas.

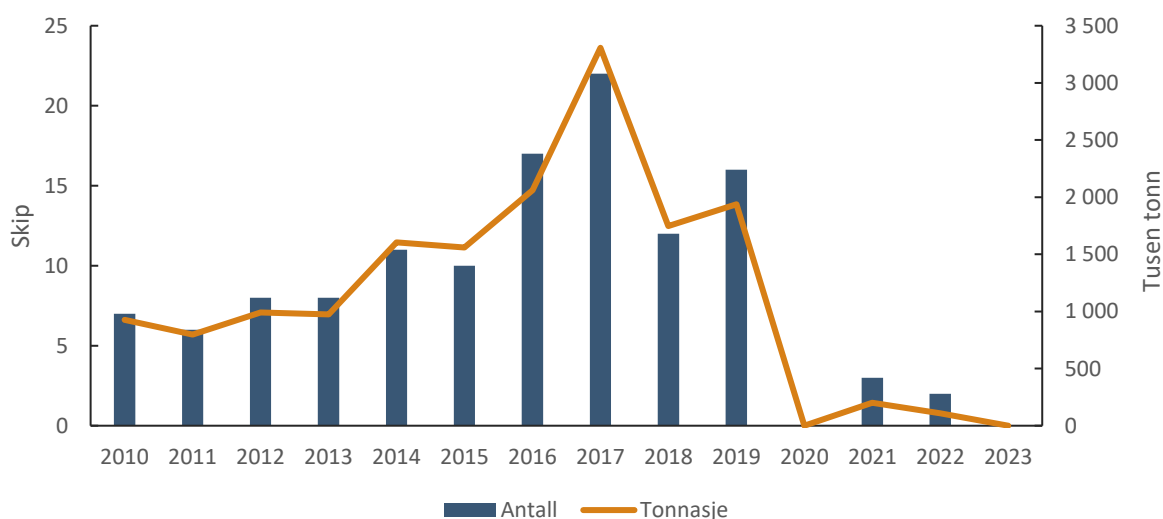
I resten av rapporten splitter vi opp totalmarkedet for cruiseskip på undermarkeder. Dette inkluderer større cruiseskip, ekspedisjonscruise, andre cruiseskip, bilferger og elvecruise. På denne måten vil vi fange opp forskjeller på tvers av markedssegmentene både med tanke på popularitet, målt med antall kontraheringer.

4. Større cruiseskip – Totalmarkedet

Større cruiseskip er det «vanlige» cruisemarkedet, kjennetegnet ved store skip i varme strøk. Skipene bygges typisk i Europa, og eies som regel av amerikanske rederier. Det er nesten ingen norske verft og rederier som er aktive aktører i dette markedet. Det er flere mulige grunner til at norske verft ikke bygger denne typen cruiseskip. En grunn er knyttet til konkurranse fra andre land som har lavere kostnader, større kapasitet og mer erfaring med å bygge cruiseskip, som eksempelvis Italia, Tyskland, Frankrike og Finland. En annen grunn er knyttet til at norske verft har tatt et strategisk valg om å fokusere på deres kjernekompetanse og nisjemarked, hvor resultatet da har blitt å hovedsakelig bygge ekspedisjonscruiseskip.

Med veksten av cruisepassasjerene gjennom flere tiår, har disse større cruiseskipene blitt et ikon for moderne reiseliv, og tiltrekker seg millioner av reisende hvert år. Destinasjonene varierer, men mange av disse skipene finner sin vei gjennom varme strøk som Karibia, Middelhavet, og Sørøst-Asia. Til tross for at kontraheringene stoppet helt opp som en følge av koronapandemien, har byggeaktiviteten av denne type skip vært relativt jevn over de siste 13 årene. Figuren under viser kontraheringer per år, både antall skip og samlet tonnasje.

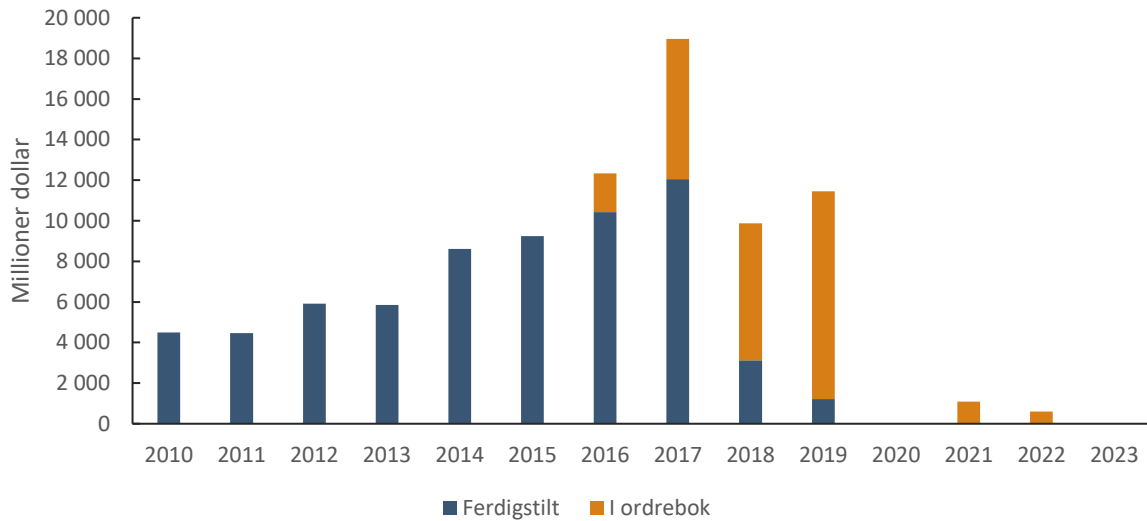
Figur 4: Større cruiseskip. Kontrahering etter antall og tonnasje. Siden 2000. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Som vi ser har antall kontraheringer falt kraftig siden toppnivået i 2017. Særlig koronapandemien la en brems på bestillinger av nye store cruiseskip. Aktørene virker fortsatt, i 2023, avventende med å bestille nye skip. Mangelen på nye kontraheringer kommer trolig av at rederiene ønsker å se hvordan aktiviteten i cruisemarkedet tar seg opp igjen etter koronapandemien.

Figuren under viser den årlige kontraktsverdien på de inngåtte kontraktene, som inkluderer skipene fra figuren over, samt hvor mye av denne verdien som er overlevert til reder og ligger i ordrebøkene. Gjennomsnittlig har skipene bestilt etter 2009 en kontraktsverdi på 650 millioner dollar.

Figur 5: Større cruiseskip. Kontraktverdi på kontraheringene siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



I 2017 ble det bestilt store cruiseskip for en verdi av 19 milliarder dollar, som vist i figuren over. Dette markerer den høyeste bestillingsverdien siden 2010. 2017 er også det året hvor gjennomsnittsprisen på cruiseskipene var høyest. Det gjennomsnittlige cruiseskipet i 2017 kostet 2,1 milliarder dollar. Denne høye enhetsprisen er særlig knyttet til størrelse.³

Når vi undersøker ferdigstillelse av store cruiseskip, fremkommer bildet i figuren under. Antall ferdigstilte skip har holdt seg stabilt gjennom Covid-19 pandemien og i 2022 ble det ferdigstilt totalt 12 skip.

Figure 6: Større cruiseskip. Antall skip ferdigstilt per år siden 2010. Inkluderer ordrebøker. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics Register



³ Merk at det er et skip som er bestilt i 2016 som ennå ikke er levert. Dette er bestilt av Disney Cruise Lines og skal leveres i 2025 fra Meyer Werft i Tyskland.

Til tross for rekordhøy ferdigstillelse av skip i 2022, er det ferdigstilt færre skip de siste tre årene enn hva ordreboken i 2020 rapporten tilsier. Dette skyldes blant annet forskyving i ferdigstillingsdatoer. Dersom vi ser fremover i tid, vil perioden 2023 til 2025 bli den beste 3-års perioden med totalt 33 leverte skip. Dette skyldes hovedsakelig det store antallet kontraheringer i perioden 2017 til 2019. Det er foreløpig ingen ordre i ordreboken etter 2027.

4.1. Større cruiseskip – Verftene

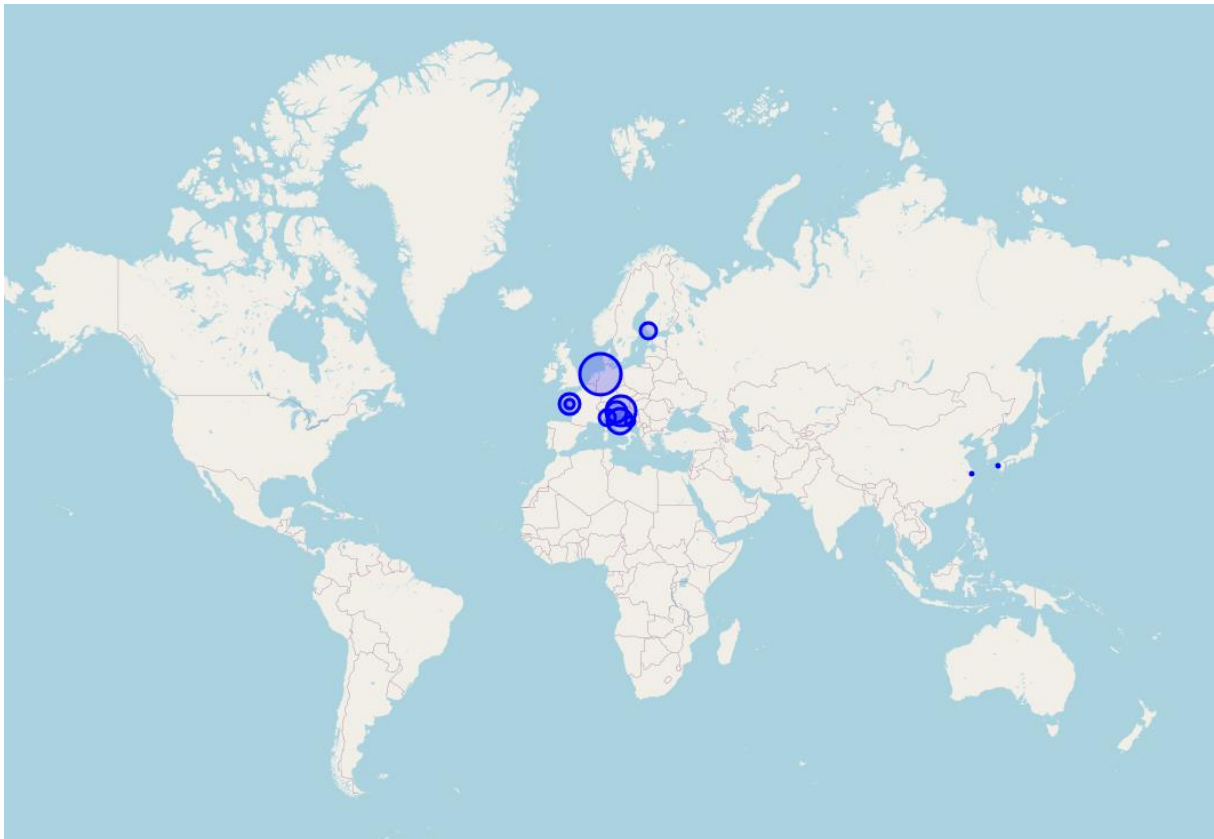
I denne delen viser vi hvilke verft som har bygget de store cruiseskipene siden 2010. Tabellen under illustrerer landene som har bygget flest cruiseskip siden 2010.

Tabell 1: De fem største nasjonene for verftsbygging av større cruiseskip. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics

Land	Antall verft	Antall skip
Italia	5	66
Tyskland	4	34
Frankrike	4	22
Japan	1	2
Kina	1	2

Europeiske verft er klart dominerende for bygging av nye store cruiseskip. Rett i overkant av 80 prosent av alle de nye store cruiseskipene som er bygget i vår populasjon er bygget enten i Italia, Tyskland eller i Frankrike. Kartet under illustrerer hvilke verft som har bygget fleste skip siden 2010, jo flere skip bygget, desto større sirkel.

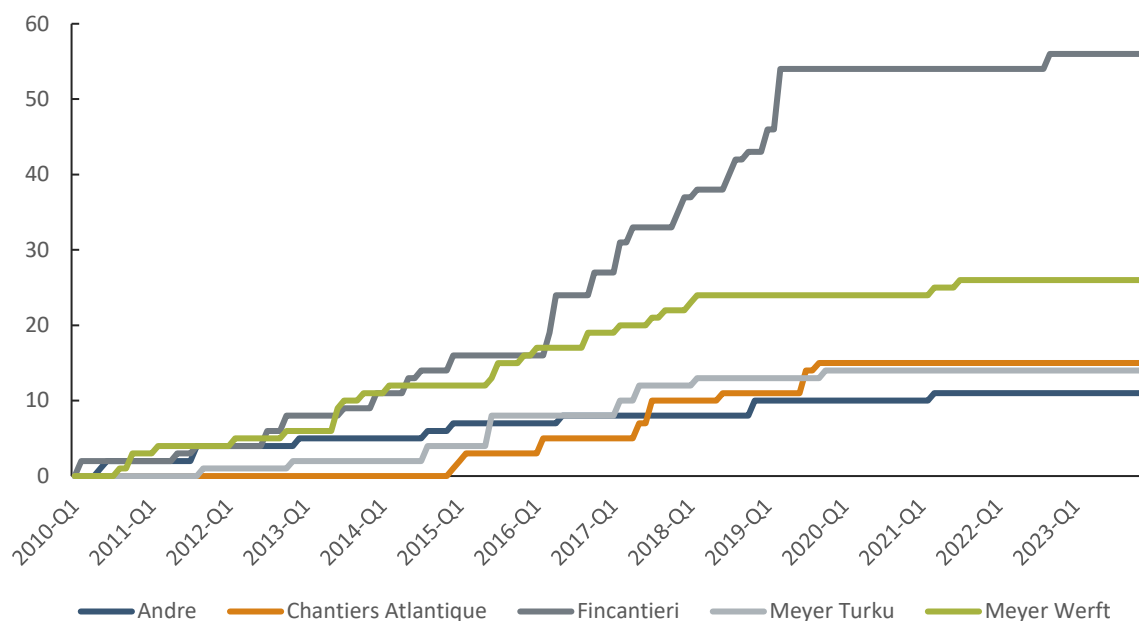
Figur 7: Større cruiseskip. Geografisk oversikt over hvor skip er bygd siden 2010. Større ring indikerer flere skip.



Det er en klar overvekt av at større cruiseskip blir bygget i Europa. Dette er drevet av noen få verft, som for eksempel Meyer Werft i Tyskland og Fincantieri i Italia. Det er også noe skip bygget ved Finland, særlig da ved Meyer Turku i Åbo.

Figuren under viser utviklingen i totalt antall inngåtte kontrakter for bygging av større cruiseskip siden 2010. Siden 2010 har det totalt vært 14 verft som har inngått kontrakter om å bygge et stort cruiseskip. Vi velger å ta utgangspunkt i de fire største verftene i denne perioden. Markedsandelen til disse verftene har vært stabil siden 2020 da det har vært få kontraheringer. Fincantieri-gruppen skiller seg ut med 46 prosent av alle kontraktinngåelser siden 2010.

Figur 8: Større cruise. Totalt antall kontrakter over tid siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



4.2. Større cruiseskip - Rederiene

Det er særlig rederier lokalisert i USA som eier de største cruisebåtene. Dette er drevet av to store cruiserederier, nemlig Royal Caribbean International og Carnival Cruise Line. Tabellen under oppsummerer hvilke land som har flest cruiserederier.⁴

Tabell 2: Land med flest store cruiseskip. Kilde: Clarkson World Fleet Register

Land	Antall rederier	Antall skip
USA	11	143
Sveits	3	42
UK	7	23
Tyskland	3	21
Italia	1	10

Amerikanske rederier er de som har flest skip i flåten sin. Totalt utgjør de 11 rederiene rett i overkant av 50 prosent av flåten. De sveitsiske rederiene har litt flere skip per rederi, mens rederier i UK har relativt få skip per rederi.

I vedlegg A – rederiliste, er en oversikt over rederiene som har bestilt større cruiseskip de siste 20 årene. I denne tabellen finnes det totale antall skip i segmentet «større cruise» med gjennomsnitt, median og typealder på rederiets flåte, samt gjennomsnittlig størrelse i bruttotonn på skipene som er bestilt de siste fem årene.

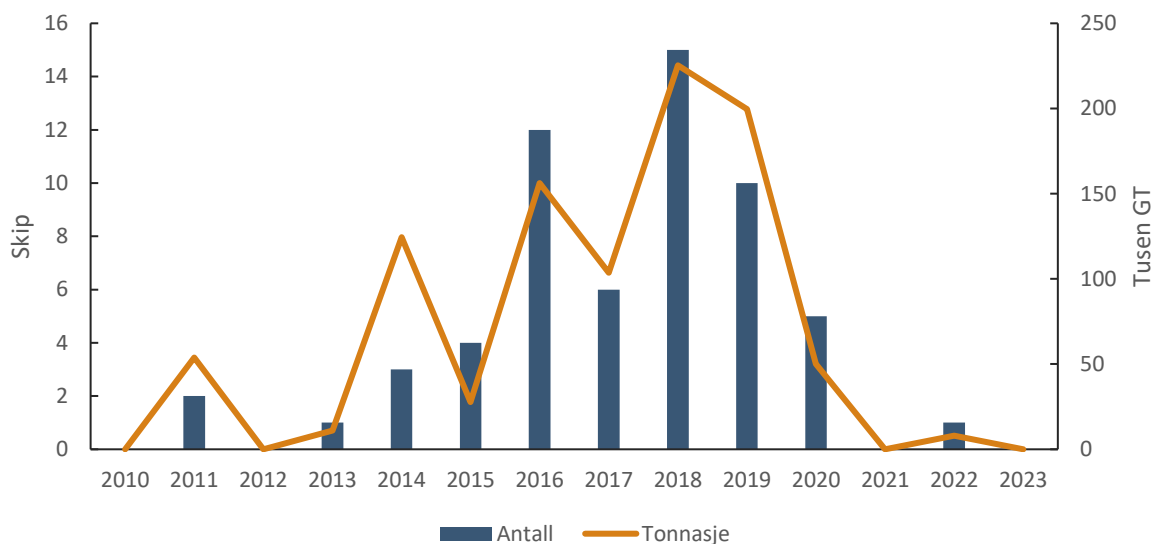
⁴ Det er viktig å påpeke at et cruiserederi er definert på «brand» nivå. For eksempel Royal Caribbean International og Carnival Cruise Lines eier mange «brands» som morselskap. Se definisjonen av rederier.

5. Ekspedisjonscruise – Totalmarkedet

Ekspedisjonscruiser tar reisende med til fjerne og ofte utilgjengelige destinasjoner, som arktiske eller antarktiske regioner. Disse cruisene har en sterk vekt på opplevelse, utdanning og eventyr. På et ekspedisjonscruise kan passasjerene forvente å delta i veiledede turer, foredrag om lokal kultur og historie, og andre aktiviteter som fremhever destinasjonens unike kvaliteter. Vi har kartlagt disse ekspedisjonscruisene med å ta utgangspunkt i rederier fra Cruise Industry News (CIN).⁵

Dette er det cruisesegmentet hvor norske aktører er mest tilstedeværende. Norske rederier som Hurtigruten spesialiserer seg på å vise turister rå natur, som for eksempel i Arktis. Dette er såkalt naturbasert opplevelsesturisme.⁶ Naturturismen har økt betydelig i popularitet de siste årene, og i takt med det har også populariteten til ekspedisjonscruisene vokst. Figuren under viser utviklingen i kontraheringer av ekspedisjonscruise fra 2010 til 2023.

Figur 9: Ekspedisjonscruise. Kontraheringer etter antall og tonnasje. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



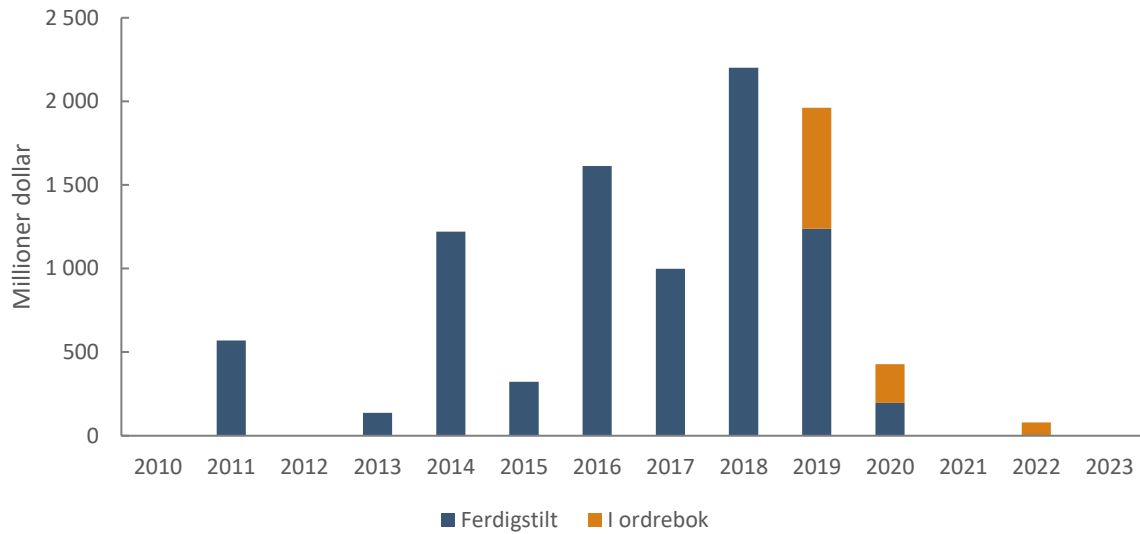
Ekspedisjonscruise økte veldig i popularitet frem til frem til koronapandemien i 2020. Fra 2010 til og med 2018 ble det bestilt 53 nye ekspedisjonscruise. Siden 2018 har antall bestillinger gått betydelig ned, med kun seks bestillinger av ekspedisjonscruise, fem av disse seks skipene ble bestilt før koronapandemien brøt ut for fullt. Dette illustrerer at byggingen av ekspedisjonscruiseskipene stoppet da koronapandemien brøt ut og skipene ikke kunne operere lengre.

Figuren under viser den samlede kontraktsverdien på kontraheringene per år, samt hvor mye av denne verdien som er overlevert til reder og ligger i ordrebøkene.

⁵ [Cruise Industry News | Cruise News](#)

⁶ Denne rapporten presenterer data på skipsnivå. Dette betyr at kun noen av skipene til Hurtigruten ligger under ekspedisjonscruise. Skipene til Hurtigruten som går langs norskekysten faller ikke under ekspedisjonscruiseskip, men under andre cruiseskip.

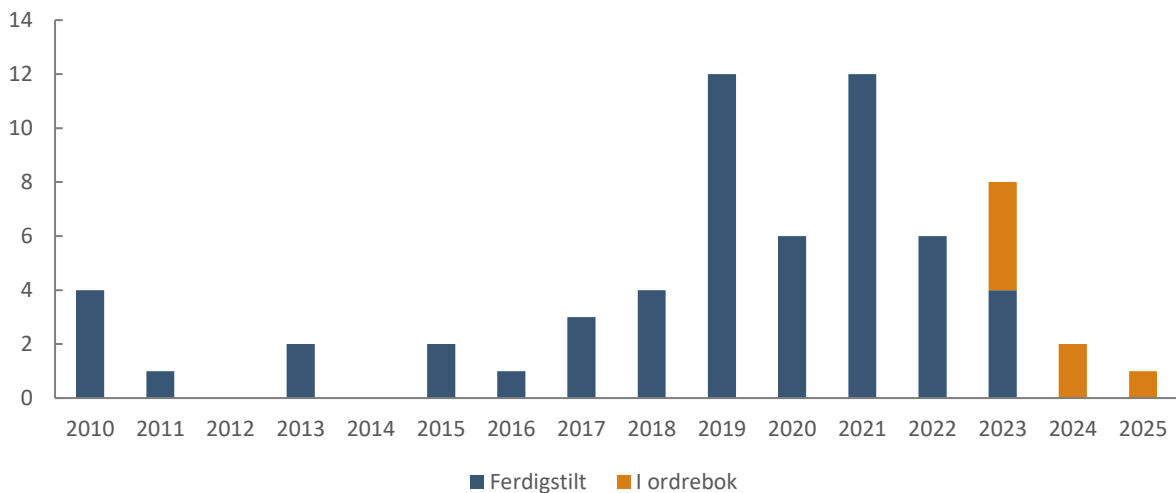
Figur 10: Ekspedisjonscruise. Kontraksverdi på kontraheringer. Siden 2010. Verdi i millioner dollar. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Gjennomsnittlig har skipene bestilt etter 2010 en kontraksverdi på 161 millioner dollar. Den totale kontraksverdien følger kontraheringene. Det er likevel noe prisvariasjon på tvers av år. Gjennomsnittsprisen for et ekspedisjonscruise er høyest i 2019 og lavest i 2022. Prisvariasjonen stammer som regel fra størrelsen på skipene som blir bestilt.

Figuren under viser antallet ekspedisjonsskip som er levert hvert år siden 2010 og hvor mange som er planlagt levert hvert år basert på de nåværende ordrebøkene. I 2024 og 2025 er det planlagt få leveranser. Tallene er sammenlignbare med antall ferdigstillinger før opptrappingsfasen som begynte i 2017. Det er foreløpig ingen ordre etter 2025.

Figur 11: Ekspedisjonscruise Antall skip ferdigstilt per år siden 2010. Ferdigstilt og basert på ordrebøker. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



5.1. Ekspedisjonscruise - Verftene

Ekspedisjonscruise er blitt en viktig del av den norske verftnæringen. Disse skipene blir hovedsakelig bygget i Møre og Romsdal. Tabellen under viser de største verftnasjonene for bygging av ekspedisjonscruise.

Tabell 3: De fem største nasjonene for verftsbygging av ekspedisjonscruiseskip. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics

Land	Antall verft	Antall skip bygget
Norge	4	16
Italia	3	7
Kina	1	6
Kroatia	4	6
Vietnam	1	2

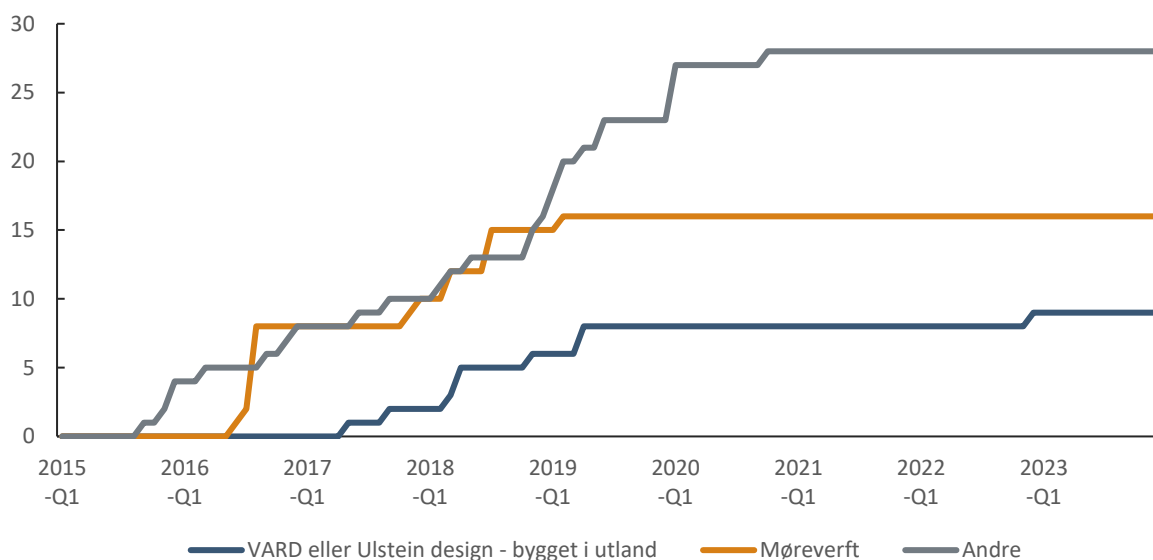
Norske verft har bygget klart flest ekspedisjonscruiseskipene siden 2010. 16 av de totalt 57 nye skipene er bygd ved norske verft, noe som utgjør 28 prosent av alle nye skip. Kartet under illustrerer hvilke verft som har bygget flest skip siden 2010. Jo større sirkel, jo flere skip ferdigstilt.

Figur 12: Ekspedisjonscruise. Geografisk oversikt over hvor cruiseskip er bygd siden 2010. Større ring indikerer flere skip. Inkluderer ordrebøker. Se filen «Kart 1 – Cruisebygging» for en interaktiv versjon av kartet under.



Kartet viser at flesteparten av ekspedisjonscruisene er bygget i Europa. Det er også noen skip bygget i Asia og det Amerikanske kontinentet. Figuren under viser en tidslinje over totalt antall inngåtte kontrakter for ekspedisjonsskip siden begynnelsen av 2015, fordelt på verft fra Møre og Romsdal, skip med Vard eller Ulstein design bygget i utlandet, og andre verft.

Figur 13: Ekspedisjonscruise. Totalt antall kontraheringer over tid siden 2015, fordelt på Møreverft, møredesignede og andre. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



På grunn av få kontraheringer de siste årene har markedsandelen fordelt på de tre gruppene vært nærmest uendret. Fra 2015 til 2023 har Møreverftene inngått 16 kontrakter, dette tilsvarer 30% av det totale antall kontraktsinngåelser for ekspedisjonscruise i denne perioden.

5.2. Ekspedisjonscruise – Rederiene

Ekspedisjonscruisemarkedet er stadig dominert av noen få store rederier. Rederier som Hurtigruten i Norge og Ponant i Frankrike er sentrale aktører. Det samme gjelder rederiene Silver Sea Cruises og Lindblad Expeditions i USA. Tabellen under illustrerer antall rederier og antall båter fordelt på land.

Tabell 4: Land med flest ekspedisjonscruise. Kilde: Clarkson World Fleet Register

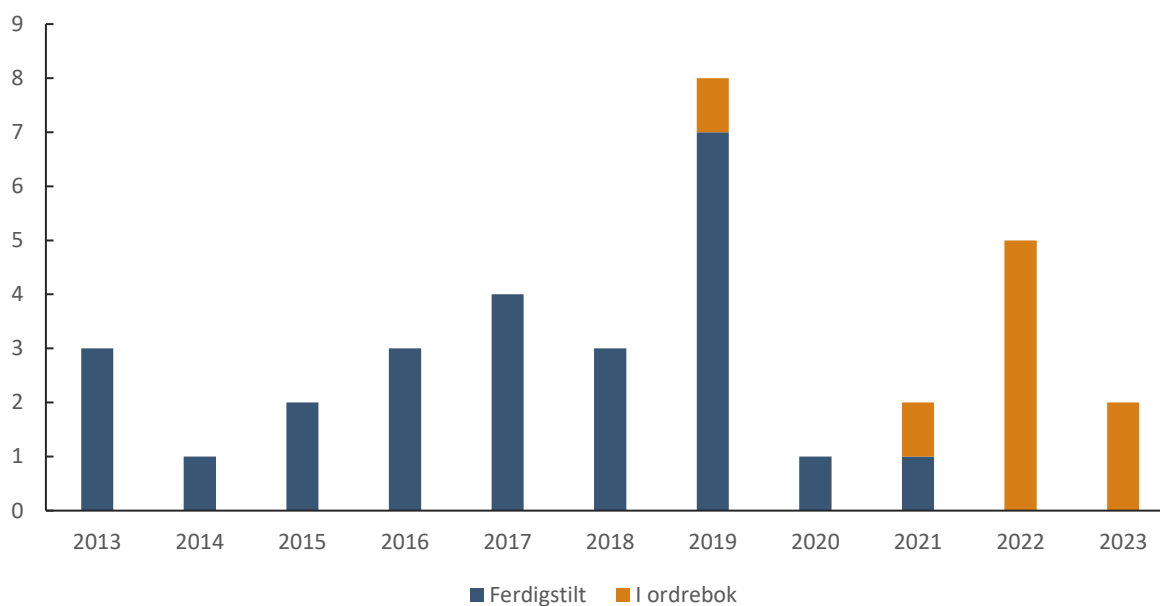
Land	Antall rederier	Antall skip
USA	5	40
Norge	1	14
Frankrike	1	12
Australia	3	8
Portugal	1	7

Skipene som utgjør ekspedisjonscruiseflåten, er typisk yngre og moderne skip. Medianalderen på hele flåten er 6 år. Vedlegg B – rederiliste viser en full oversikt over rederiene som har bestilt ekspedisjonsskip de siste 20 årene. I tabellen finner man totalt antall skip som brukes i ekspedisjonssegmentet, med gjennomsnitt, median og typealder på rederiets ekspedisjonsflåte, samt gjennomsnittlig størrelse i bruttotonn på skipene som er bestilt de siste fem årene.

6. Andre cruiseskip

Det finnes cruiseskip som faller utenfor våre to hovedkategorier ekspedisjonscruise og større cruise. Dette er typisk mindre cruiseskip som tilbyr mer eksklusive opplevelser, som for eksempel kystrutene til Havila Kystruten og Hurtigruten. Totalt er det bestilt 35 slike siden 2013. Mange av skipene er små, under en typisk størrelse for et ekspedisjonsskip. Bestilte skip i denne kategorien har hatt en nedagerende trend siden 2016.

Figur 14: Andre cruiseskip kontrahert etter 2013. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



2019 var det året hvor det ble bestilt flest mindre cruiseskip. Koronapandemien la en midlertidig stopp på bestillinger, mens de i 2022 var oppe på et før-pandemi nivå igjen.

6.1. Andre cruiseskip – verft

Tabellen under illustrerer hvilke land som har bygget flest av skipene som er i populasjonen vi har kartlagt.

Tabell 5: De fem største nasjonene for verftsbygging av andre cruiseskip. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics

Land	Antall verft	Antall skip
Kroatia	3	12
Tyrkia	2	6
Vietnam	2	3
USA	6	3
Spania	4	2

Verftene i Kroatia har bygget flest slike skip siden 2010. Dette er drevet av ett stort verft, Radez. Når vi ser på hvilke verft som har bygget skipene siden 2010 fremkommer bildet i figuren under. Jo flere skip bygget, jo større sirkel. s

Figur 15: Andre cruiseskip. Geografisk fordeling av skip bygd siden 2010.



6.2. Andre cruiseskip – rederier

Det er flest mindre cruiseskip i USA og Kroatia. Dette følger av et det er større etterspørsel etter high-end-marked i disse landene. Det er flere mindre rederier i dette segmentet sammenlignet med større cruiseskip og ekspedisjonscruise. Tabellen under oppsummerer de fem største landene innenfor dette segmentet.

Land	Antall rederier	Antall skip
USA	14	30
Kroatia	13	15
Hellas	6	14
Russland	7	8
Tyskland	3	6

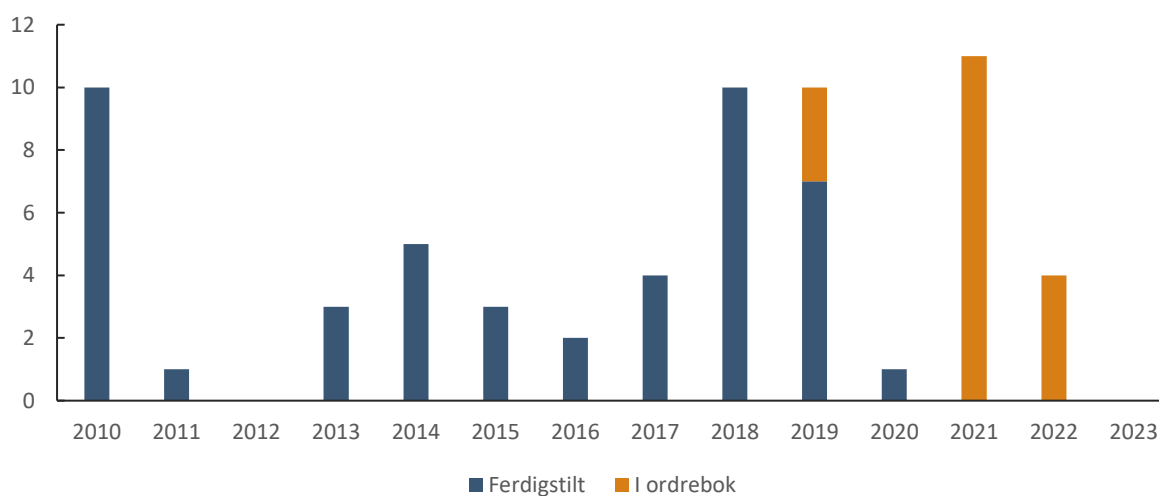
I vedlegg D – rederiliste følger en oversikt over rederiene som har bestilt det vi kategoriserer som «andre cruiseskip» de siste 20 årene. I tabellen finner du det totale antall skip i segmentet «andre cruise» med gjennomsnittlig, median og typealder på rederiets flåte, samt gjennomsnittlig størrelse i bruttotonn på skipene som er bestilt de siste fem årene.

7. Bilferger

Vi har definert bilferger over 15 000 bruttotonn som et tilgrensende marked til cruisemarkedet. Målet med dette har vært å inkludere en oversikt over byggingen av skip for rederier som Color Line, DFDS, Stena Line, Tallink etc. og holde ferger som inngår i veisambandet utenfor, for eksempel Fjord1, Norled osv. De store bilfergene har mange fellestrekk med cruiseskipene med tanke på skipsdesign og utrustning, for eksempel et stort antall lugarer, restaurant- og barområder, scener, møterom og andre fasiliteter.

Figuren under viser antallet kontraherte bilferger over 15 000 bruttotonn og hvor mange skip som ligger i ordrebøkene på nåværende tidspunkt (Oktober 2023).

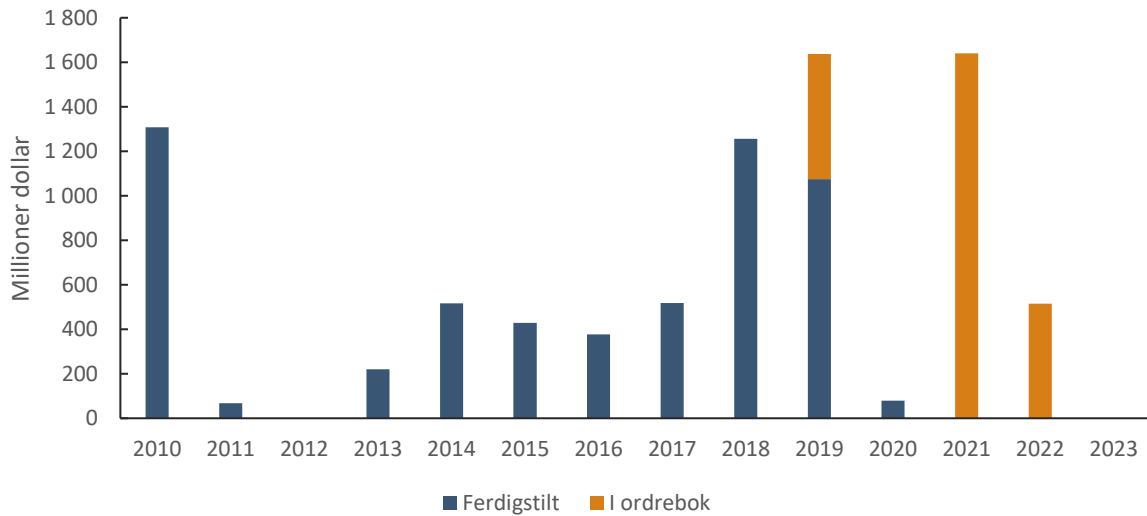
Figur 16: Bilferger over 15 000 bruttotonn. Kontraheringer etter antall. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



I 2021 ble det inngått et rekordhøyt antall kontrakter sammenlignet med resten av perioden figuren viser. Over halvparten av disse kontraktene har verft lokalisert i Kina. Antall kontraheringer gikk kraftig ned igjen i 2022 og det har ikke blitt inngått noen kontrakter hittil i år.

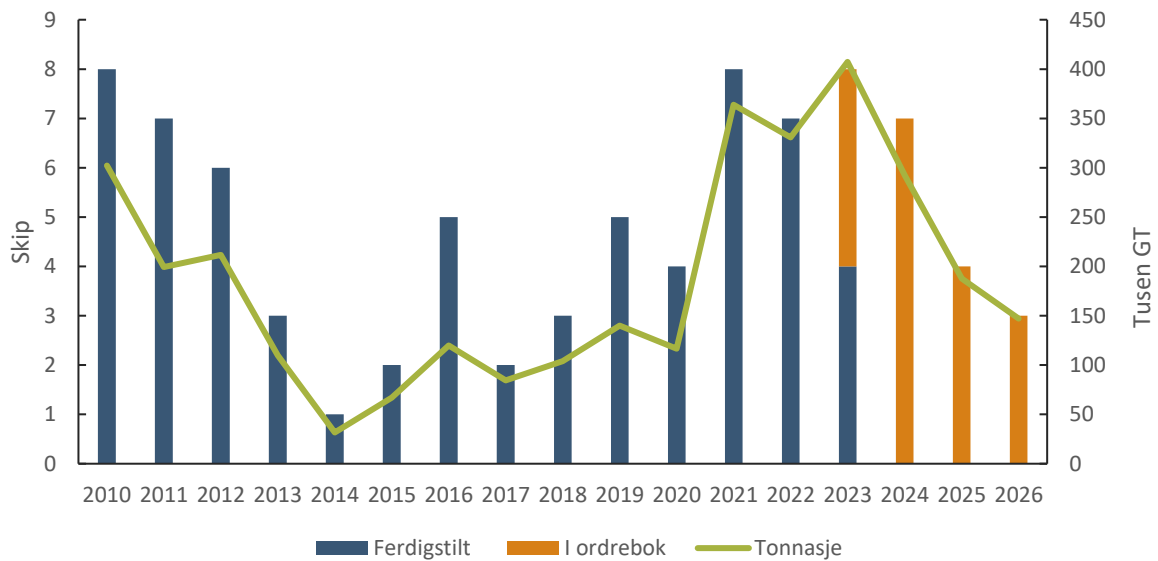
Figuren under viser kontraktsverdi på inngåtte byggekontrakter. Kontraktsverdien reflekterer antall kontraheringer og i 2021 ble det derfor inngått kontrakter for rekordhøy total verdi.

Figure 17: Bilferger over 15 000 bruttotonn. Kontraksverdi på kontraheringene. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



Figuren under viser antall ferdigstilte skip og samlet tonnasje på skipene, inkludert ordreboken. Vi inkluderer her ferdigstilte bilferger over 15 000 bruttotonn per år målt i antall og samlet tonnasje.

Figure 18: Bilferger over 15 000 bruttotonn. Ferdigstilte skip etter antall og tonnasje. Siden 2000. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



Det har vært ferdigstilt historisk få fartøy i dette segmentet de siste ti årene etter høy byggeaktivitet på 2000-tallet. En viktig årsak til dette er at fergerederiene har opplevd økt konkurranse, spesielt fra lavpris-flyskaper, men også fra rendyrkede cruiseaktører. Antall leveranser i 2023 og 2024 forventes å være på samme nivå som i 2021 og 2022. For å opprettholde dette antallet prosjekter i 2025, må ordrebøkene fylles på.

7.1. Bilferger – verft

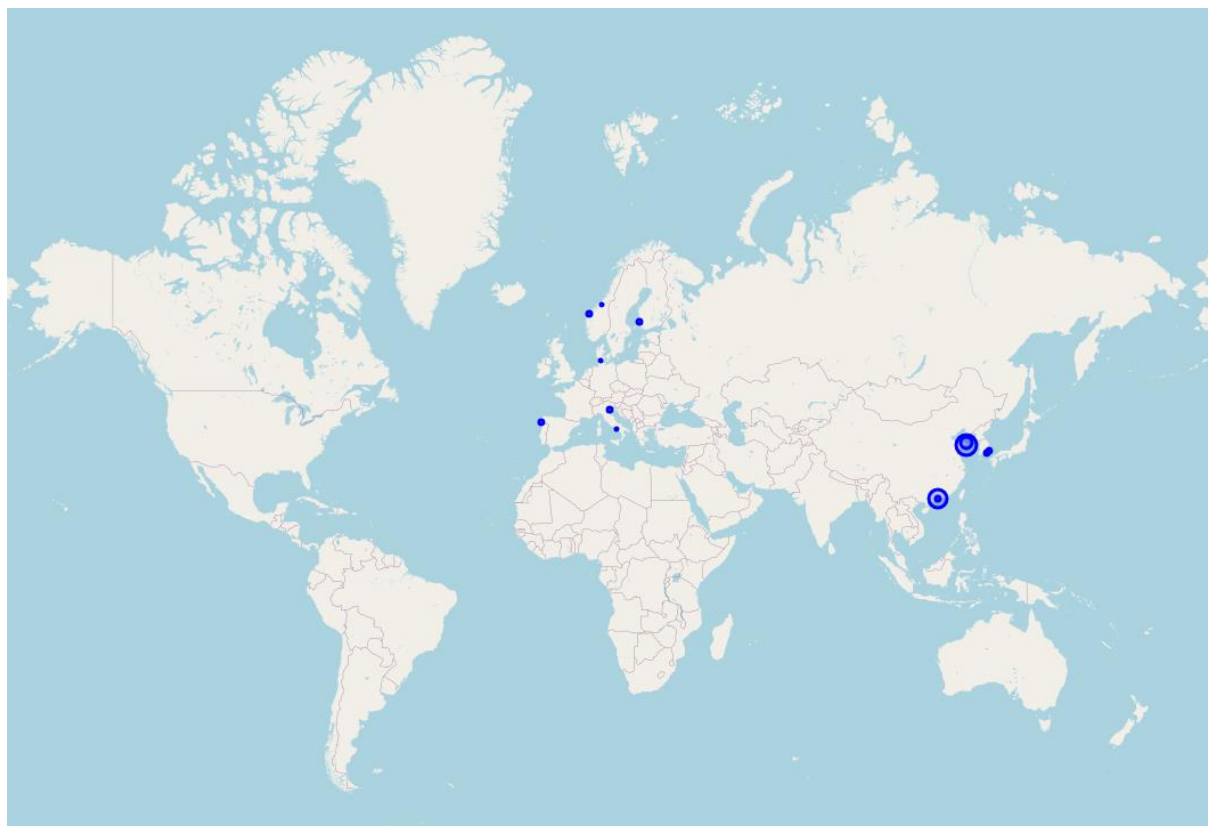
Tabellen under viser hvilke land som har bygget flest bilferger. Kina har bygget flest bilferger over 15 000 bruttotonn. Det er særlig GSI Nansha som har bygget skip i dette segmentet i Kina. Videre er det Italia, og Fincantieri-verftene som har bygget flest bilferger. I Norge er det bygget fire slike bilferger med passasjerkapasitet siden 2010.

Tabell 6: De fem største nasjonene for verftsbygging av bilferger. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics

Land	Antall rederier	Antall skip
Kina	8	49
Sør-Korea	4	7
Finland	7	7
Italia	4	5
Tyskland	4	4

Kartet under viser også hvilke land som har bygget flest skip. Sirkelstørrelsen indikerer antall skip bygget. Kartet viser samme bildet som tabellen. Det er flest skip bygget rundt om i Asia, særlig i Kina og Sør-Korea.

Figur 19: Bilferger. Geografisk fordeling av skip bygd siden 2010.



7.2. Bilferger – rederier

Det er flest rederier som eier bilferger i Kina, men det er kun marginalt mer enn antall skip i Italia. Tabellen under oppsummerer de fem største landene innenfor dette segmentet.

Land	Antall rederier	Antall skip
Kina	8	26
Italia	7	25
Sverige	3	17
Danmark	2	12
Hellas	4	12

I vedlegg E – rederiliste følger en oversikt over rederiene som har bestilt det vi kategoriserer som «bilferger» de siste 20 årene. I tabellen finner du det totale antall skip i segmentet «andre cruise» med gjennomsnittlig, median og typealder på rederiets flåte, samt gjennomsnittlig størrelse i bruttotonn på skipene som er bestilt de siste fem årene.

8. Elvecruise

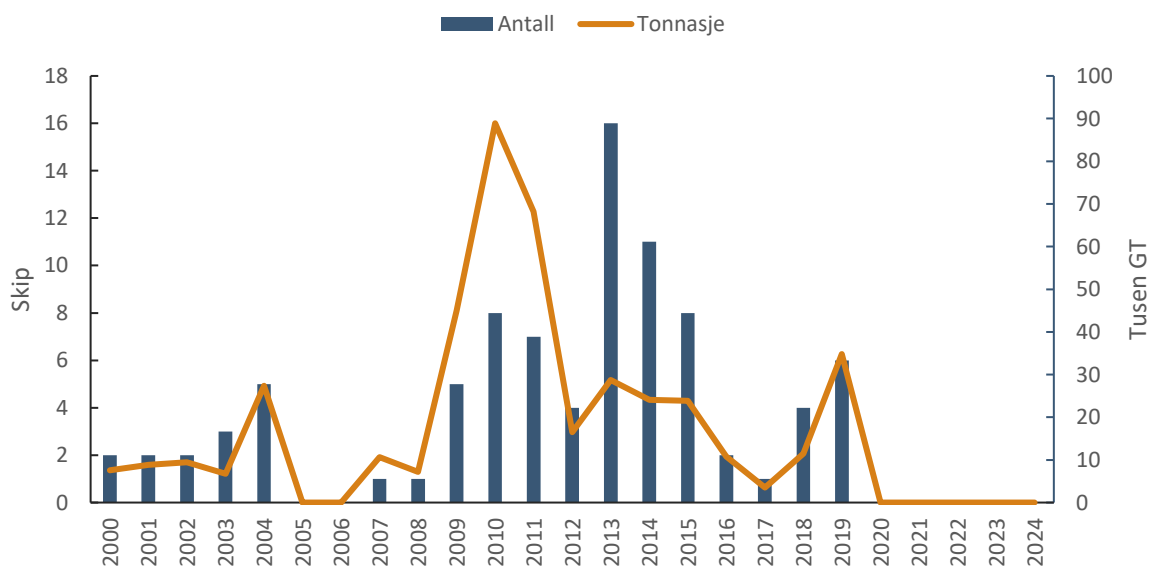
Elvecruisenæringen, som er et betydelig segment av den globale reiselivsbransjen, fokuserer på feriereiser som foregår på innlandselver heller enn åpne hav. Denne typen reising gir turister muligheten til å oppleve både naturlige skjønnheter og historiske landemerker fra komforten av et cruiseskip, men i en mer intim og nært opplevelse enn tradisjonell cruisenæring.

Elvecruiseskip er generelt mindre i størrelse sammenlignet med andre cruiseskip som går på havet. Dette gjør at de kan navigere gjennom smalere vassdrag, tilby en mer personlig service, og legge til ved mindre byer og landsbyer som ofte er utilgjengelige for større skip. Videre er reiserutene tilknyttet elvecruise annerledes enn for tradisjonelle cruiseskip. Mens tradisjonelle cruiseskip ofte besøker flere land over flere kontinenter, fokuserer elvecruise ofte på mer regionale ruter, som gir dypere innblikk i et spesifikt lands eller regions kultur, historie og natur.

På grunn av størrelse og fokus på personlig service vil ofte elvecruisene ha færre passasjerer, og har heller et fokus på den helhetlige naturopplevelsen. Dette betyr at skipene også sjeldent har hele dager på elven uten å stoppe på land, men heller legger vekt på å oppleve vakker natur på destinasjonene sine.

Vi fokuserer i denne rapporten kun på skip som har overnattingsmuligheter. Dette gjør at det ekskluderes en del elvecruise som tilbyr dagsreiser og mer «hop-on-hop-off» type turisme. Figuren under viser kontraheringer av elvecruise, antall og tonnasje siden 2010.

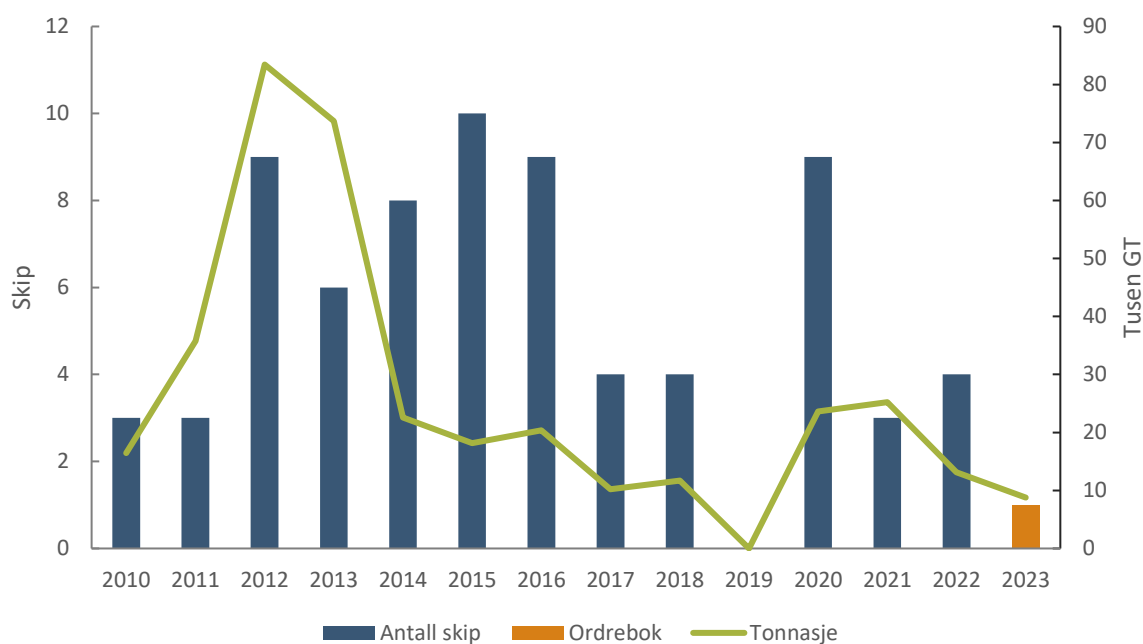
Figur 20: Kontraheringer av skip etter antall og tonnasje. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Siden toppen av antall kontraheringer i 2013 falt dette frem til 2017. Et nytt toppunkt ble nådd i 2019 med 6 kontraheringer. Siden 2017 har bestillingene tatt seg opp igjen, men koronapandemien satt en brems på dette, og siden 2020 har ingen nye elvecruise blitt bestilt.

Figuren under viser hvor mange skip og total bruttotonnasje for ferdigstilte elvecruise siden 2010, inkludert ordrebok.

Figur 21: Ferdigstilte skip etter antall og tonnasje. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Som vi ser, hadde byggingen av elvecruise et oppsving i 2012, da det ble ferdigstilt 9 skip med en total bruttotonnasje på rett i underkant av 85 000 GT. Dette toppnivået av antall ferdigstilte skip ble matchet i 2015, men da var det bygget mindre skip og tonnasjen var kun på 20 000 GT. Som vi ser er det kun forventet at ett skip leveres i 2023. Det er ingen tegn til at bestillingene etter elvecruise har startet å plukke seg opp etter koronapandemien ennå.

8.1. Elvecruise – Verftene

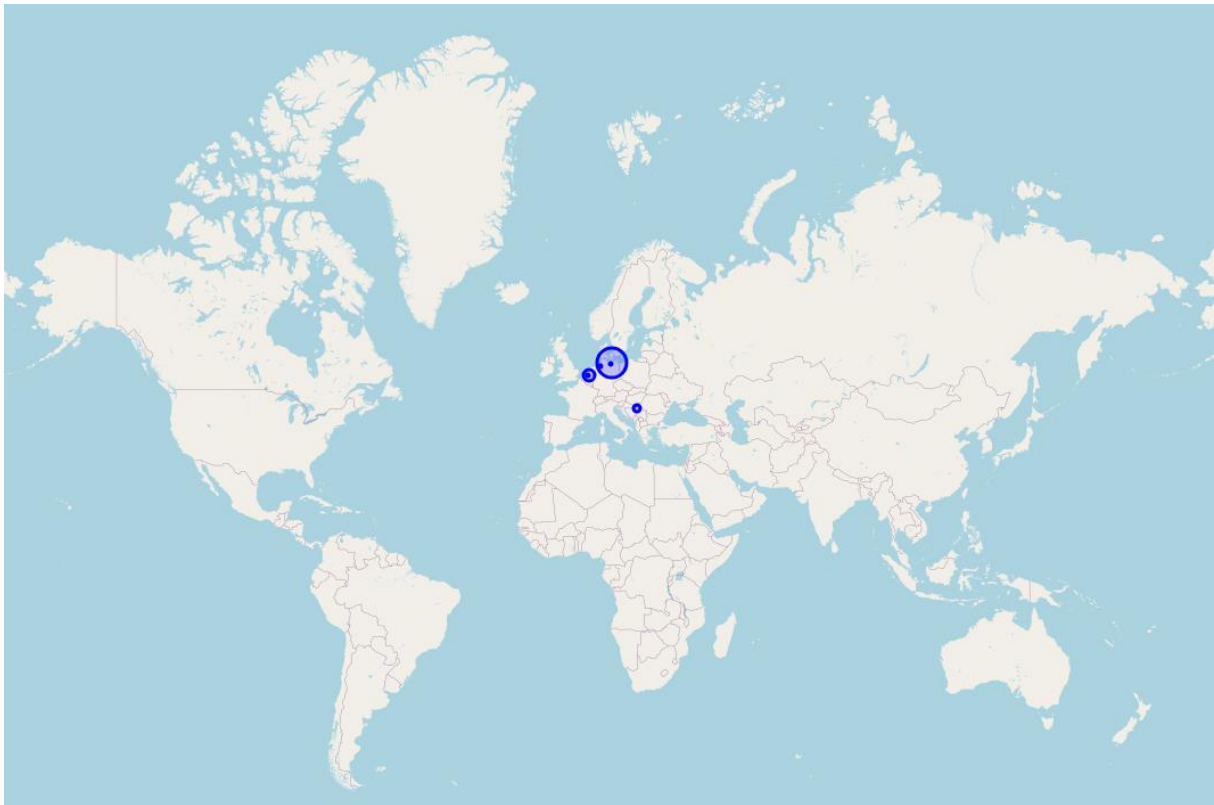
Tabellen under viser hvilke land som har bygget flest elvecruise siden 2010. Tyskland har bygget klart flest elvecruise siden 2010. Dette er primært drevet av Neptun Werft, som har bygget hele 31 skip siden 2010. Videre har Kina også bygget en stor andel av de totale skipene.

Tabell 7: De fem største nasjonene for verftsbygging av elvecruise. Siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics

Land	Antall rederier	Antall skip
Tyskland	5	45
Kina	7	33
Nederland	5	16
Serbia	1	7
Østerrike	1	6

Kartet under illustrerer hvilke land som har bygget flest elvecruise siden 2010. Kartet viser igjen at hovedtyngden av elvecruisebyggingen ligger i Europa, mens det også er noe bygging i Asia, særlig i Kina.

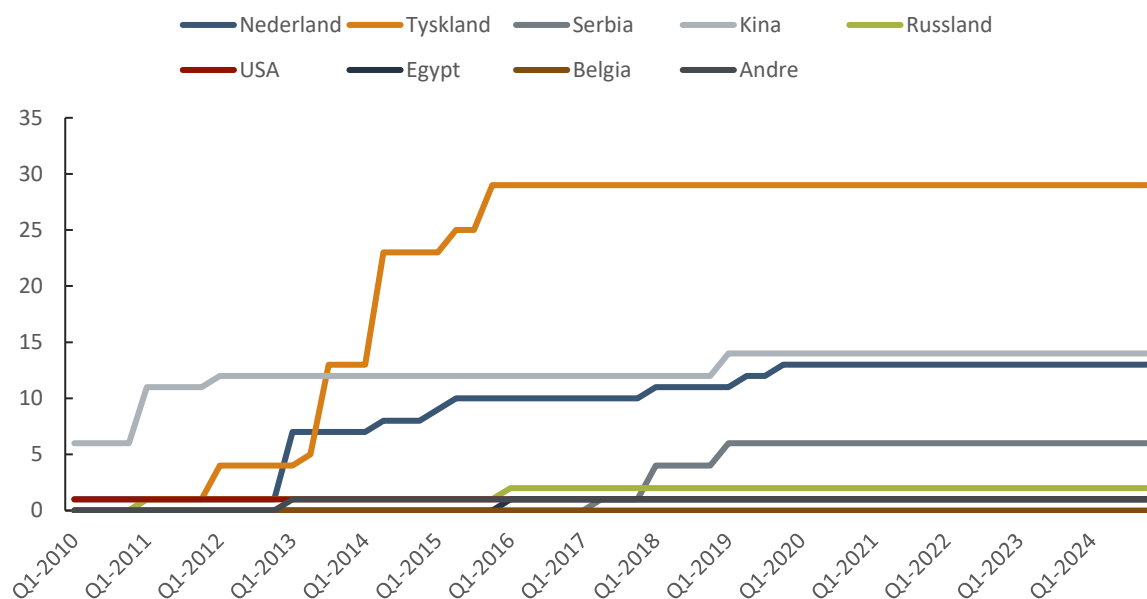
Figur 22: Elvecruise. Geografisk fordeling av skip bygd siden 2010. Kilde: Menon Economics, Clarkson World Fleet Register



Byggingen av elvecruise er i større grad enn andre cruiseskip spredt på tvers av en rekke verft. Dette er fordi skipene er relativt små, og det i mindre grad er behov for store verft for å ferdigstille skipene. Dette gjør det lite meningsfullt å se på hvilke verft som har bygget elvecruise de siste 20 årene. Vi aggregerer derfor opp dataen til landsnivå, og ser på hvilke land som har levert elvecruisene som har blitt bygget de siste 20 årene. En full skipsliste med leveranseverft finnes i vedlegg [D].

Figuren under illustrerer byggingen av elvecruise de siste 13 årene. Som figuren viser bygges størstedelen av elvecruisene i Vest-Europa. Særlig fremtredende er verftene i Tyskland. Verftene i Tyskland har bygget henholdsvis 29 elvecruise siden første kvartal 2010.

Figur 23: Elvecruisene. Totalt antall kontraheringer over tid siden 2010, fordelt på land. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics

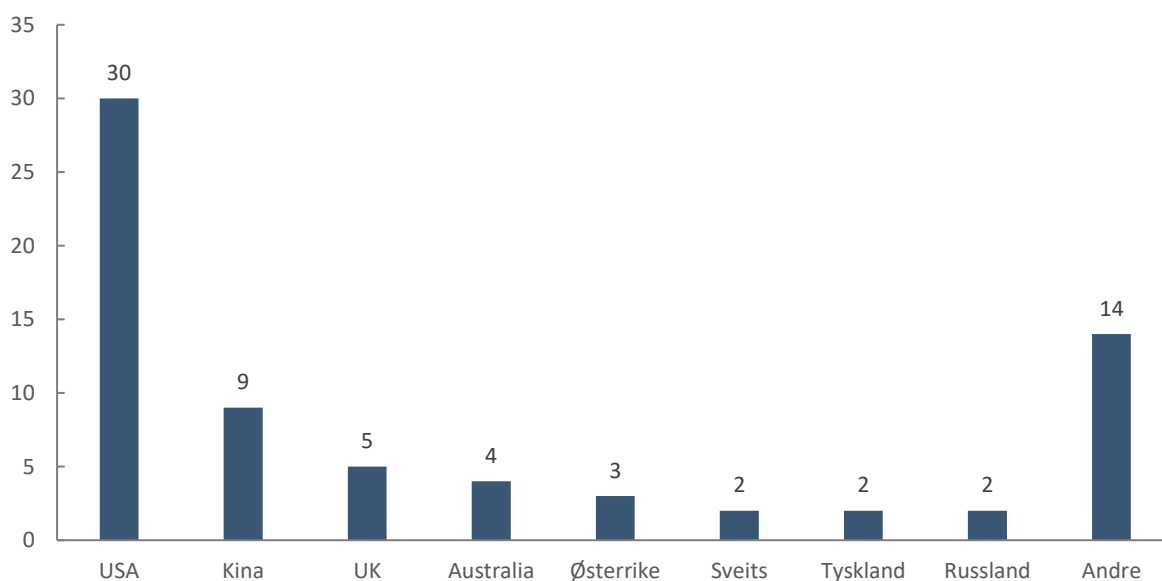


Tyskland sin elvecruiseutbygging er i stor grad drevet av ett verft. Dette er Neptun Werft i Rostock. Siden 2010 har dette ene verftet bygget 25 elvecruise. Dette er et verft som ligger under Meyergruppen. Videre er det to andre verft som har bygget minst ett elvecruiseskip siden 2010 i Tyskland. Disse verftene er mye mindre, og har totalt bygget fire skip siden 2010.

8.2. Elvecruise – Rederiene

På rederisiden er det mindre sentrert rundt Vest-Europa og en større vekt i USA, UK og Kina. En full skipsliste med alle skip som er bygd siden 2010 finnes i vedlegg [D].

Figur 24: Antall skip kjøpt av rederier fordelt på land siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register



Årsaken til at USA er det landet på rederisiden flest elvecruise er at flere sentrale elvecruiseaktører har sitt hovedkontor der. Dette gjelder for eksempel rederier som Viking River Cruises, som siden 2010 har bygd 25 skip. Videre har Avalon Waterways også bygget 4 skip siden 2010. Disse to rederiene eier 97 prosent av alle nye elvecruise som er bygget og eid av USA registrerte rederier siden 2010. De eier også til sammen 40 prosent av det totale antallet elvecruise som er bygget siden 2010.

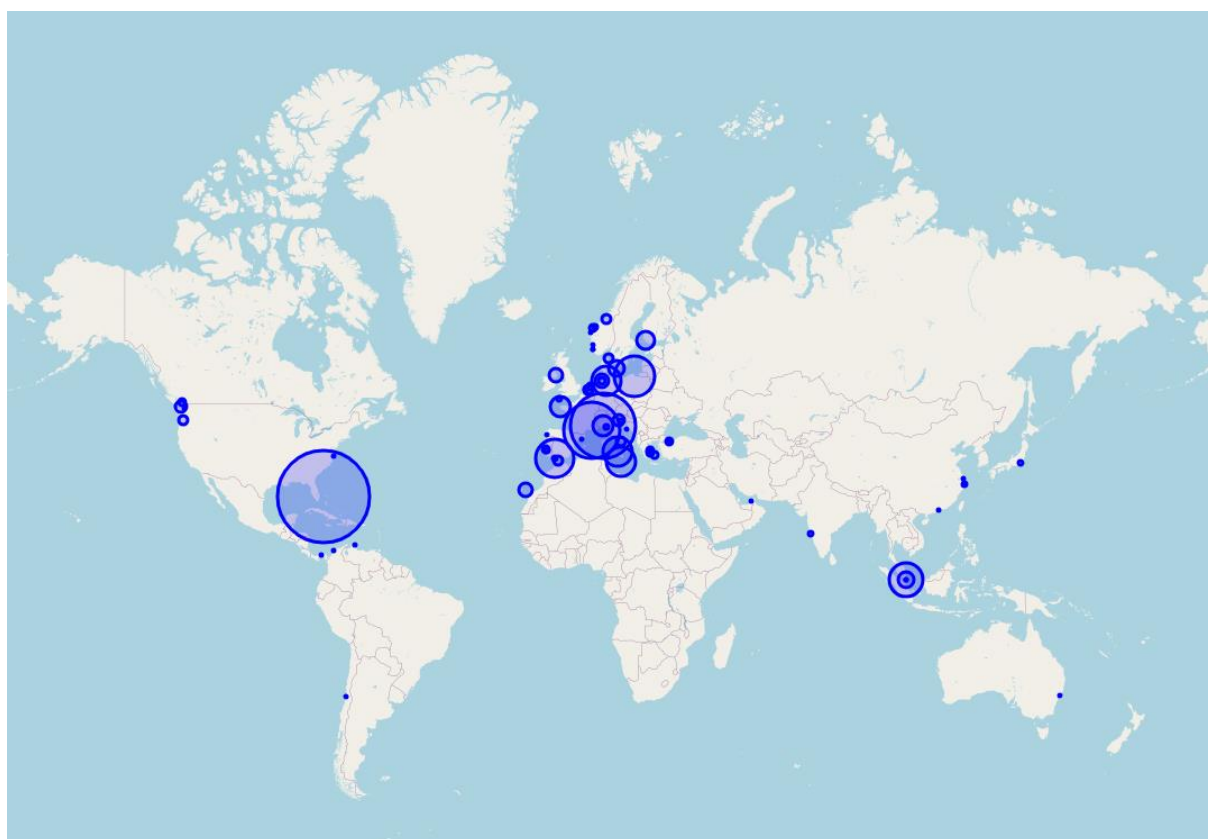
Videre er det også viktige aktører i Kina og UK. Kinesisk eide rederier har siden 2010 bygget 9 cruiseskip. Siden 2010 har fire rederier fra UK kjøpt elvecruiseskip, mest fremtredende er Ama Waterways som har kjøpt 2 nye elvecruise siden 2010.

9. Oppussing av eldre skip

Cruiseskip kan betegnes som flytende luksushoteller, hvor komfort, estetikk og innredning spiller en sentral rolle i gjesteopplevelsen. Oppussingsprosesser, eller refurbishment på engelsk, er en vital del av en cruisebåts livssyklus for å forlenge operasjonell levetid og forbedre kvaliteten på gjesteopplevelsen. I lys av lange ordrebøker og en vedvarende høy etterspørsel etter cruiseopplevelser, har bransjen også sett en økning i omfattende oppgraderinger av eldre skip for å raskt imøtekomme markedets behov med et relativt moderne fartøy.

Cruise Industry Network anslår at verdien av oppussing av skip er på rundt 3 milliarder dollar årlig.⁷ Dette fordeler seg på både mindre og større reparasjoner, der de største reparasjonene krever tørrdokking, og det mindre arbeidet kan gjøres mens båten flyter. Det er altså stor variasjon i kompleksitet og omfang av de forskjellige oppussingene. Kartet under illustrerer hvor det har vært flest oppussingsprosjekter de siste 13 årene.

Figur 25: Kart over antall oppussinger siden 2010 og lokasjonene. Kilde: Menon Economics



Geografisk nærhet til cruisebåtens seilingsruter er en betydelig fordel når det gjelder oppussingsprosjekter. Dette illustreres av populariteten til Grand Bahama-verftet, som ligger i nærheten av Miami – et sentralt utgangspunkt for mange cruise. Det er også en betydelig mengde oppussingsprosjekter som foregår ved verft langs Middelhavskysten, et annet populært cruiseområde. Nord-Europa huser flere dedikerte reparasjonsverft, mens Sembcorp i Singapore representerer en av de få store aktørene for oppussingsprosjekter i Asia. Tabellen under viser hvilke verft som har hatt flesteparten av oppussingsprosjektene siden 2010.

⁷ [2022 Drydocking and Refurbishment Report – Cruise Industry News](#)

Tabell 8: Topp ti oppussingsverft etter antall oppussinger.

Verft	Antall oppussinger	Land
Grand Bahama SY	179	Bahamas
Naval de Marseille	79	Frankrike
Sembcorp Admiralty	70	Singapore
Navantia Cadiz	64	Spania
Blohm + Voss SY	57	Tyskland
San Giorgio	39	Italia
Damen Brest	29	Frankrike
Lloyd Werft (R-Z)	29	Tyskland
Fincantieri Palermo	27	Italia
Victoria Shipyard	25	Canada

10. Markedsprognoser for bygging av nye cruiseskip

Frem til nå har rapporten gitt en overordnet oversikt over det globale markedet for bygging av cruiseskip, samt en mer detaljert oversikt for hver av de relevante segmentene. Dette kapitlet blir således litt annerledes. Dette kapitlet ser på den mulige utviklingen i cruisemarkedet basert på tilgjengelig kapasitet, og forventet etterspørsel. Vi prøver altså å få et innblikk i fremtiden til cruisenæringen med å se på bestilte nyskip.

Før koronapandemien var det en kraftig vekst i cruisemarkedet. Dette har ført til høyere priser og bedre inntjening på den eksisterende flåten, noe som igjen førte til at rederiene bestilte nye cruiseskip. Smittevernrestriksjonene og stengte landegrensere (begrensninger på inn- og utreise) medførte at cruisevirksomhet i praksis ble umulig under pandemien, gjorde at rederiene la sine kontraheringsplaner på is. Etter pandemien har cruisemarkedet tatt seg overraskende raskt og kraftig opp igjen. I 2023 er det forventet at antall cruisepassasjerer globalt vil overstige 2019-nivået og at det antall passasjerer vil fortsette å vokse fremover.⁸ Denne veksten i cruisepassasjerer danner grunnlaget for framskrivningene våre.

10.1. Totalmarkedet for cruise

Vi starter dette kapitlet med å se på hele cruisemarkedet. Dette betyr at vi ser på utviklingen i antall sengeplasser, samt estimerer for antall globale cruisepassasjerer. Når vi ser på hele markedet, snakker vi om tre deskriptive statistikker:

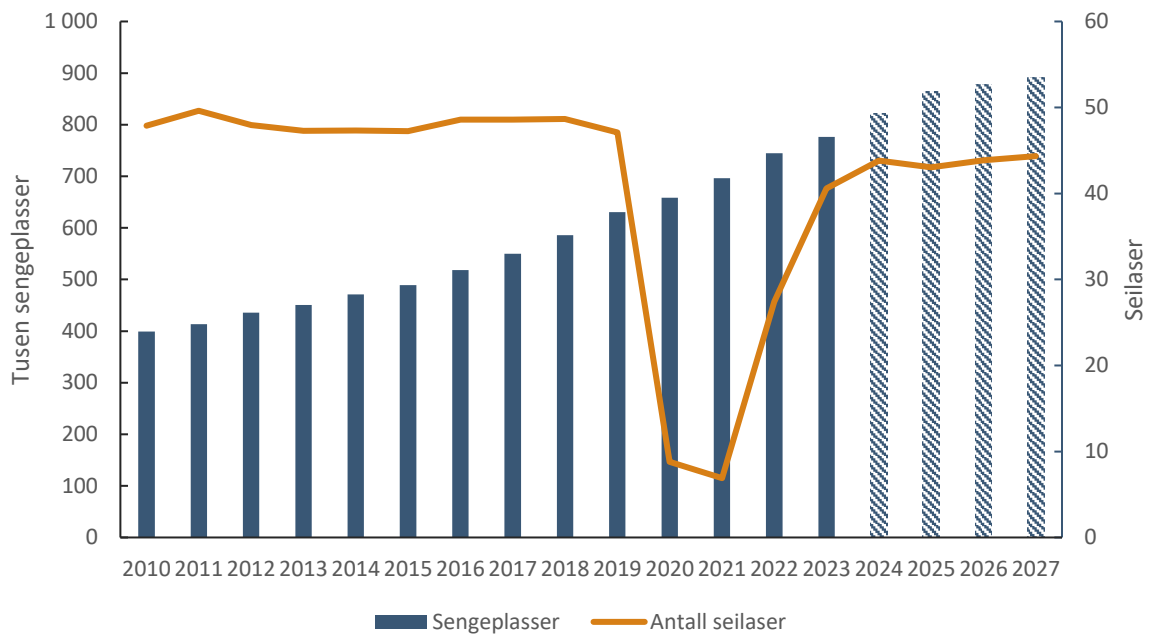
- **Antall sengeplasser.** Dette er det totale antall sengeplasser i hele flåten. Denne statistikken er beregnet med å se på antall sengeplasser for hvert cruiseskip og deretter aggregere opp.
- **Antall passasjerer.** Dette er en statistikk for å se på hvor mange globale cruisepassasjerer det er i løpet av et år. Denne dataen er funnet fra Statista.
- **Antall seilaser.** Ved å kombinere de to statistikkene over finner vi antall seilaser et gjennomsnittlig cruiseskip må ha i løpet av ett år for å møte etterspørselen. Vi ser på antall seilaser som et mål på intensiteten for hver sengeplass. Vi kan tenke på dette målet som hvor ofte rederiene må bytte ut passasjerene i hver seng for å møte den underliggende etterspørselen i markedet.⁹

Når vi undersøker hele markedet under ett, ser vi at kapasiteten, altså antall sengeplasser på flåten, har vokst jevnt og trutt de siste årene. Denne veksten forventes å tas opp igjen relativt kjapt etter 2022. Vi estimerer passasjerkapasiteten ved å se på antall sengeplasser som er tilgjengelig på nåværende flåte. Dette, sammen med antall seilaser per skip, er vist i figuren under.

⁸ [Number of cruise passengers worldwide 2009-2027 | Statista](#)

⁹ Denne statistikken kan være litt vanskelig å forstå, så vi har her med en eksempelberegning. I 2023 var kapasiteten i cruiseflåten på 776 000 sengeplasser, mens Statista estimerte at det var 31,5 millioner passasjerer. For å finne antall seilaser tar vi da 31,5 millioner passasjerer og deler på 776 000 sengeplasser. Antall seilaser blir da 40,6. Med andre ord, for å møte etterspørselen må hver seng i gjennomsnitt «huse» 40,6 personer i løpet av ett år.

Figur 26: Passasjerkapasitet i verdensflåten. Kilde: Statista, Clarkson World Fleet Register og Menon Economics

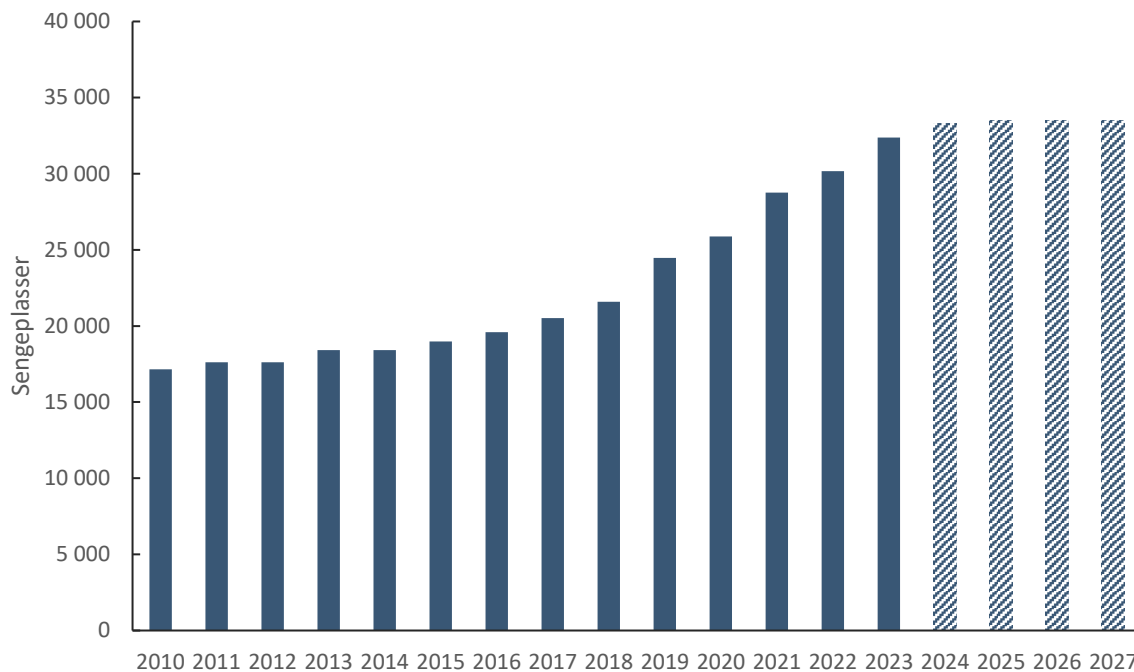


Figuren viser at passasjerkapasiteten (antall sengeplasser) har vokst betydelig i perioden 2010 til 2023, fra omkring 400 000 sengeplasser til nærmere 800 000 sengeplasser. Det er videre en forventning om vedvarende vekst frem mot 2027 – basert på leveranser av nye skip fra verftene. Videre viser figuren at antall seilaser (oransje linje) sank kraftig under koronapandemien, men at den fra 2023 er på tilnærmet samme nivå som før koronapandemien. Det er allikevel verdt å merke at den oransje linjen er noe lavere i perioden 2023 til 2027 enn den var før koronapandemien. Dette kan tyde på at det er bygget og/eller kontrahert flere skip enn etterspørselen har vokst og at det dermed er et behov for et lavere antall seilaser for å imøtekomme etterspørselen.

10.2. Ekspedisjonscruise

Ekspedisjonscruise har de siste årene vokst betydelig i popularitet. Dette har gjort at veksten i segmentet var betydelig mellom 2018 og 2024, som er vist i figuren under.

Figur 27: Antall sengeplasser i ekspedisjonscruise. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics



Veksten var lav frem til 2017, deretter vokste passasjerkapasiteten betydelig. Fra 2017 til 2024 er det forventet at antall sengeplasser vil økte med rett i overkant av 60 prosent, denne økningen er basert på eksisterende ordrebøker. Dette illustrerer økningen av popularitet som er kommet ved slike «high-end» cruiseopplevelser de siste årene.

Vi vil her framskrive etterspørselen etter sengeplasser i ekspedisjonscruisesegmentet. Deretter estimere hvor høy etterspørselen etter nye skip vil være, basert på antall sengeplasser etterspurt i segmentet. Denne framskrivningen består av to elementer:

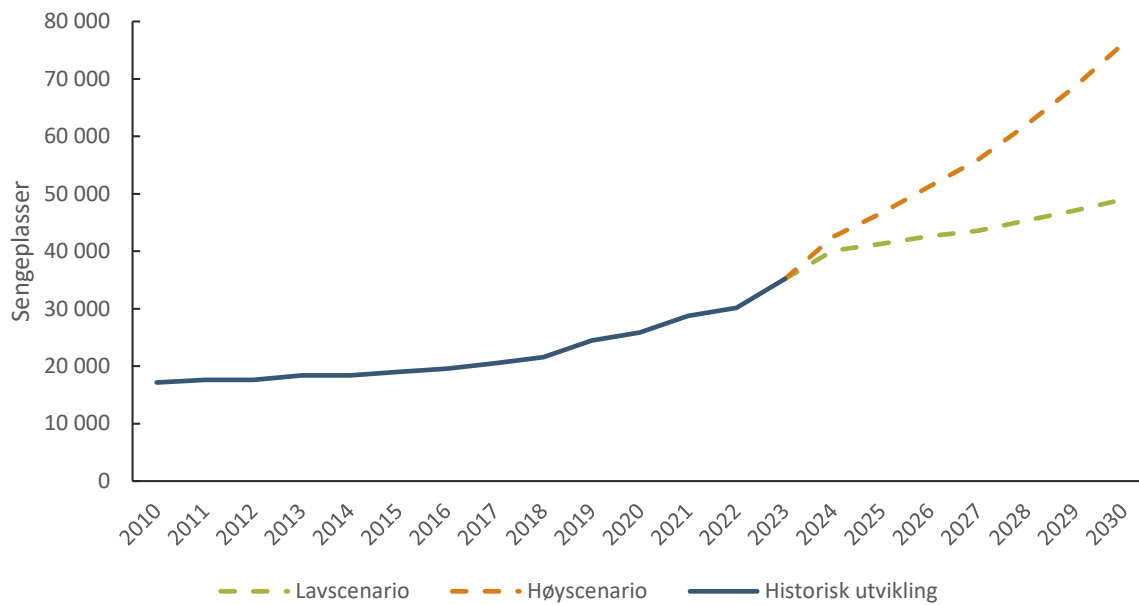
- **Den underliggende veksten i globale cruisepassasjerer.** Dette er den forventede veksten i antall passasjerer på tvers av alle cruisesegmentene.
- **Den komparative segmentspesifikke veksten i antall sengeplasser.** Denne veksten er basert på en sammenligning mellom den historiske veksten i antall sengeplasser for ekspedisjonscruiseskip og den historiske veksten i antall sengeplasser for hele cruisesegmentet.

Framskrivningene vil være beheftet med usikkerhet. På grunn av denne usikkerheten presenterer vi resultatene i to scenarier:

- **Lavscenarier.** I dette scenarier legger vi til grunn at veksten i ekspedisjonscruisemarkedet vil være marginalt lavere enn veksten i cruisesegmentet ellers. Dette er basert på at den gjennomsnittlige veksten i sengeplasser for ekspedisjonscruise er marginalt lavere enn veksten i antall sengeplasser for hele cruisesegmentet.
- **Høyscenario.** I dette scenarier legger vi til grunn at veksten i antall sengeplasser i ekspedisjonscruisemarkedet vil være seks prosent høyere enn veksten i antall sengeplasser i cruisesegmentet som en helhet. Dette er basert på veksten i antall sengeplasser for ekspedisjonscruiseskipene fra 2019 til 2023.

Utviklingen av sengeplasser er vist i figuren under.

Figur 28: Framskrivninger av ekspedisjonscruisesegmentet. Kilde: Menon Economics

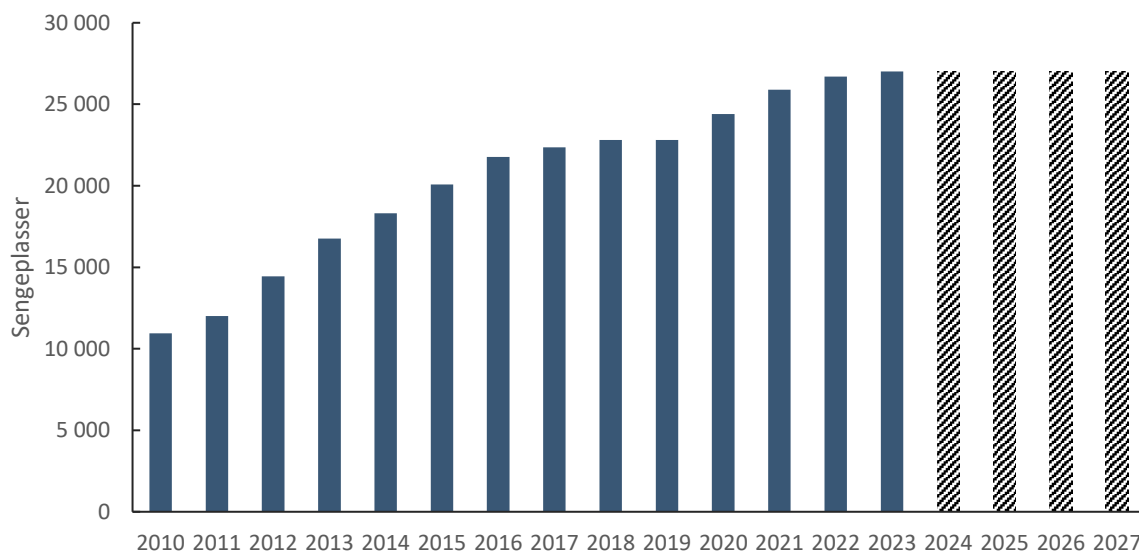


Gitt økt etterspørsel etter ekspedisjonscruise, vil antall sengeplasser øke til et nivå på mellom 50 000 og 76 000 i 2030. Lavscenario i disse framskrivningene tilsier at det må være cirka 190 ekspedisjonscruisebåter i 2030, mens høyscenario tilsier cirka 420 skip i 2030. Begge scenarioene tilsier en betydelig vekst i antall skip sammenlignet med dagens nivå på 130 skip dersom den økte etterspørselen skal møtes.

10.3. Elvecruise

Elvecruise tilhører samme type reisende som ekspedisjonscruisene. Til tross for at segmentene er så like hverandre er elvecruise en mer etablert næring. Dette gjør at næringen ikke har hatt samme eksplosive veksten de siste årene som ekspedisjonscruisene. Veksten i passasjerkapasiteten er vist i figuren under.

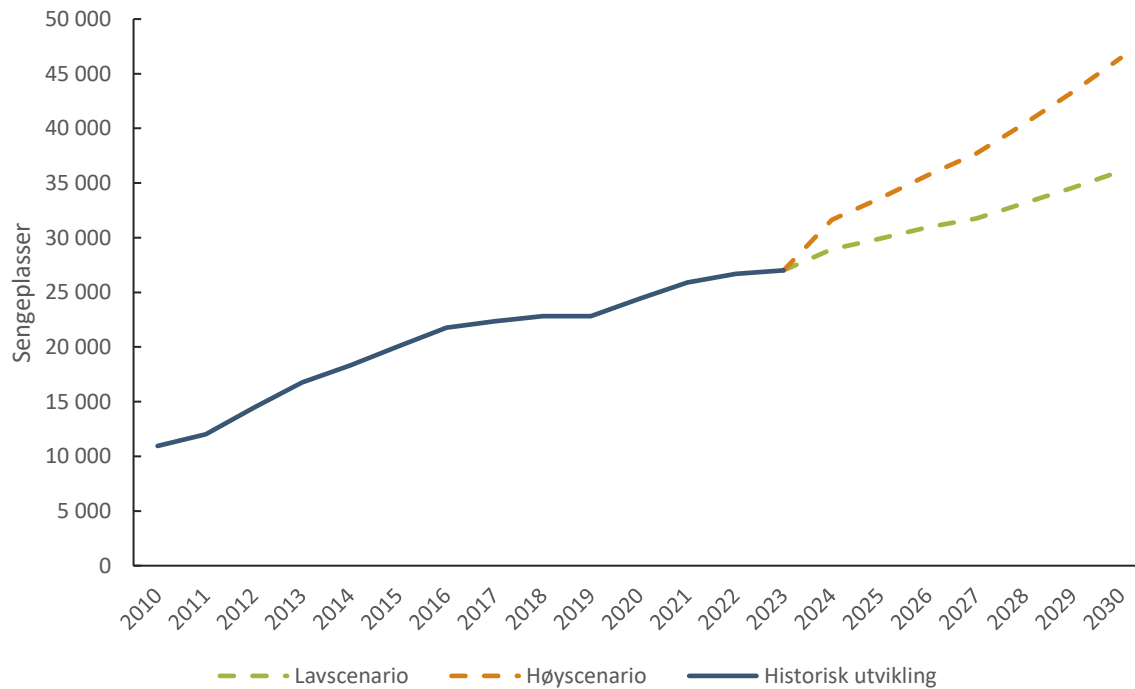
Figur 29: Sengeplasser i elvecruisene. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbeidet av Menon Economics



Som vi ser av figuren, ble store deler av passasjerveksten i dette segmentet tatt ut mellom 2010 og 2022. I dette tidsrommet økte antall sengeplasser med rett i overkant av 140 prosent. Som ble beskrevet i kapitlet om elvecruise har det ikke vært noen kontraheringer av skip siden 2023, og det er derfor forventet lite vekst fremover. Dette kan tyde på at elvecruisemarkedet er mettet.

Vi fremskriver veksten i antall sengeplasser for elvecruisene på lik måte og med samme antakelser som for ekspedisjonscruisene. Resultatet av framskrivningen er vist i figuren under.

Figur 30: Scenarioutviklingen til elvecruisene. Kilde: Menon Economics



I høyscenario vil etterspørselen vokse med 72 prosent, noe som tilsvarer nesten 20 000 flere sengeplasser. Det vil da være behov for cirka 190 nye elvecruise-skip, noe som er en betydelig økning sammenlignet med dagens på 135 elvecruiseskip. I lavscenari vil etterspørselen vokse med rett i overkant av 30 prosent. Det vil da være behov for cirka 120 nye elvecruise-skip i 2030.

11. Grønn verftsindustri

Dette kapitlet tar sikte på å analysere hvordan det grønne skiftet påvirker cruisemarkedet. Vi starter med å analysere flåtesammensetningen som har *noe* grønt innhold. Vi ser deretter på Norges posisjon i denne utviklingen.

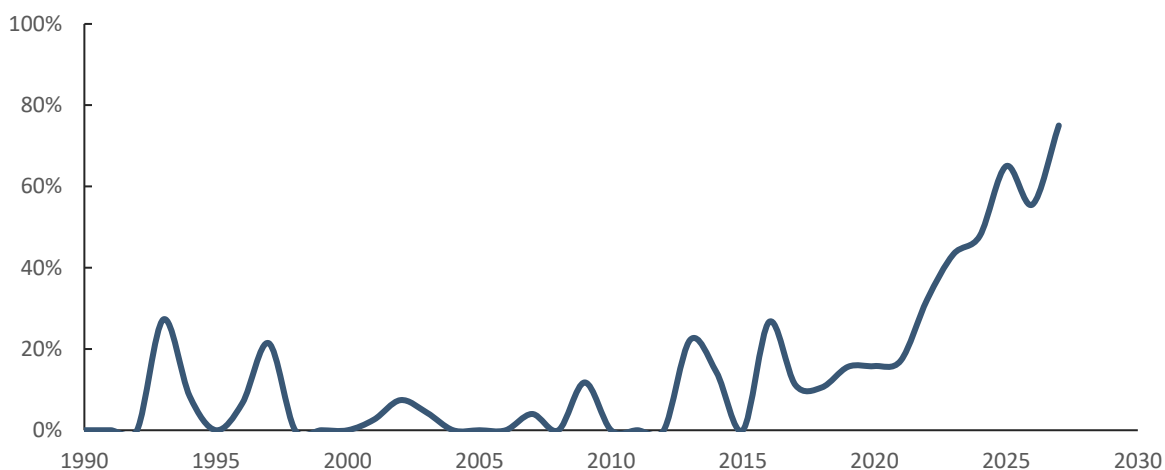
11.1. Definisjon

Det er ikke trivielt hva som skal regnes som grønt innhold. Det er flere tiltak i moderne skipsfart som sikter mot å bidra til klima- og miljøgevinster. Alt fra ruteoptimalisering, scrubbere, skrogmaling, air lubrication system, og andre tiltak sikter på å gjøre maritim næring mer effektiv og mindre utslippsintensiv. Mange av disse tiltakene er vanskelige å kvantifisere. På grunn av kvantifiseringsproblematikk velger vi å definere grønne skip basert på fremdriftssystemene og drivstofftypene deres. Dette er en relativt enkel framgangsmåte, men gir oss likevel mye informasjon om den grønne omstillingen i cruisenæringen. Fremdriftssystemene som er inkludert fra Clarkson sin database som grønne er **bremselselle og diesel, batterier og diesel, batterier, diesel og bremselceller, og bremselceller og batterier**. Videre inkluderer vi også noen drivstofftyper som grønne. Dette er primært **LNG, hydrogen, metanol og biofuel**. Det er viktig å presisere at denne forenklingen også impliserer at grønn cruisenæring er binær, vi gjør ingen antakelse om *hvor* grønt fremdriftssystemet er eller i hvilken *grad* skipet faktisk bruker de forskjellige drivstofftypene.

11.2. En grønnere global cruiseindustri

Utslippsreduksjon er et generelt fokus i maritim næring, dette er også gjeldende for cruisenæringen. Stadig flere skip blir kontrahert med grønne fremdriftssystemer og andre løsninger for å redusere utslippene tilknyttet cruisenæringen. Det er flere måter rederiene kan redusere utslippene sine på. Det må ikke nødvendigvis være grønne fremdriftssystemer, men kan også dreie seg om effektivisering av operasjoner, skrogvask, ruteoptimalisering osv. Som nevnt over er dette vanskelig å fange opp i databasene vi har tilgang på og vi vil derfor i dette kapitlet fokusere på fremdriftssystem og drivstofftype som nevnt over. Dersom vi ser på utviklingen i andelen nye skip som bygges med en grønnere form for fremdriftssystem og/eller drivstofftype, fremkommer bildet i figuren under.

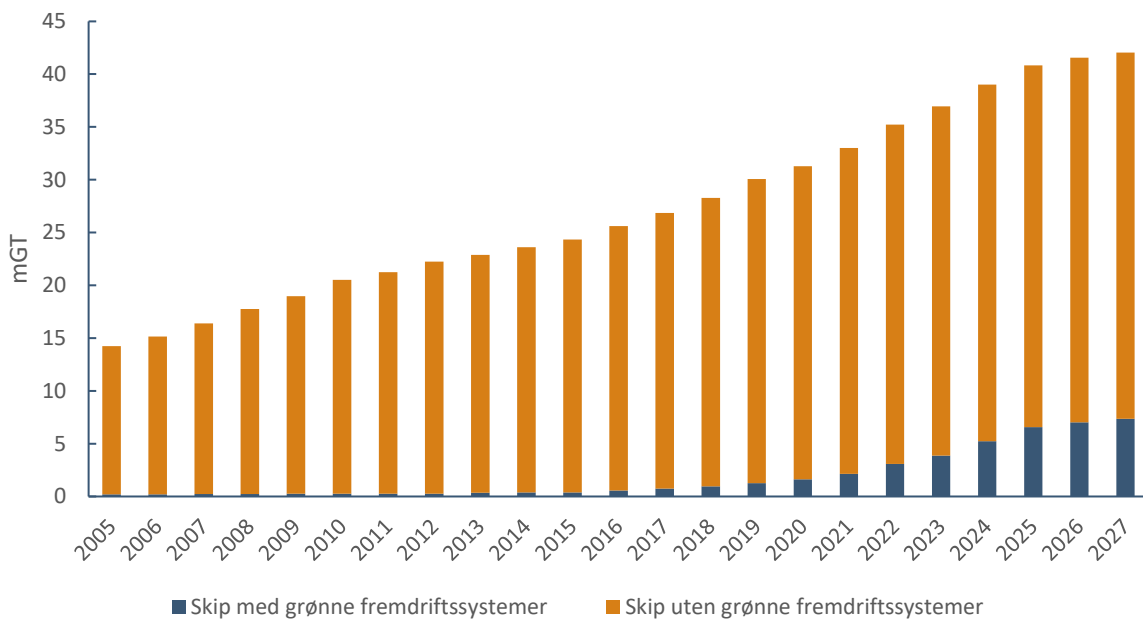
Figur 31: Andelen av nye cruiseskip som bestilles med en form for grønt fremdriftssystem. Kilde: Clarkson, bearbejdet av Menon Economics



Som figuren over viser er det en økende trend i andelen av nye skip som bestilles med en form for grønt fremdriftssystem. Av cruiseskipene som er kontrahert per dags dato vil omkring 75 prosent av skipene som bygges i 2027 ha et innslag av grønt i fremdriftssystemet sitt. Dette viser hvordan cruisenæringen jobber aktivt med den grønne omstillingen.

Dersom vi ser på utviklingen i flåtesammensettingen for cruise målt i bruttotonnasje får vi bildet som vises i figuren under.

Figur 32: Utviklingen i flåtesammensetning med og uten grønne fremdriftssystemer. Kilde: Clarkson, bearbeidet av Menon Economics¹⁰



Som vist i figuren over vil bruttotonnasjen for cruiseskip med grønne fremdriftssystemer øke frem mot 2027, men brorparten av bruttotonnasjen vil fremdeles være konvensjonelle fremdriftssystemer. Dette følger av at det er store forskjeller på tvers av cruisesegmentene. Det er i hovedsak de mindre cruiseskipene som bilferger, ekspedisjonscruise og elvecruise som har gått over til mer grønne fremdriftssystemer. De større cruiseskipene har historisk ligget litt bak i løypa, både på grunn av størrelse på skipene og seilingsmønsteret. Vi ser likevel en tendens til at større cruiseskip også vil integrere grønne fremdriftssystemer fremover. Store satsinger som Royal Caribbeans kontraheringer av skipene «*Icon of The Seas*», «*Wonder of The Seas*» og «*Odyssey of The Seas*» skal alle bli sjøsatt de nærmeste årene og viser med det et taktskifte i cruisenæringen sitt fokus på lavutslippsløsninger. Dette inkluderer «tradisjonelle» løsninger som bedre materiell, landstrøm og rensing av utslipp til moderne løsninger som «*Air Lubrication System*».

Cruiseindustrien er en viktig del av den globale turismen, men den står også overfor miljøutfordringer. Det finnes flere internasjonale reguleringer som kan påvirke fremtidens cruiseindustri, både med hensyn til design, konstruksjon og operasjon. Reguleringene kan være utfordrende og kostbare å følge, men de kan også stimulere til innovasjon og bærekraft i industrien. Et eksempel på reguleringer som er innført er sovelkravene til IMO som

¹⁰ De fleste skip som bygges fremover vil i vår definisjon regnes som grønne. Dette er fordi de fleste enten har et av følgende fremdriftssystemer: brenselcelle og diesel, batterier og diesel, diesel og brenselceller, og brenselceller og batterier. Eller at skipene går på følgende drivstofftyper: LNG, hydrogen, metanol og biofuel.

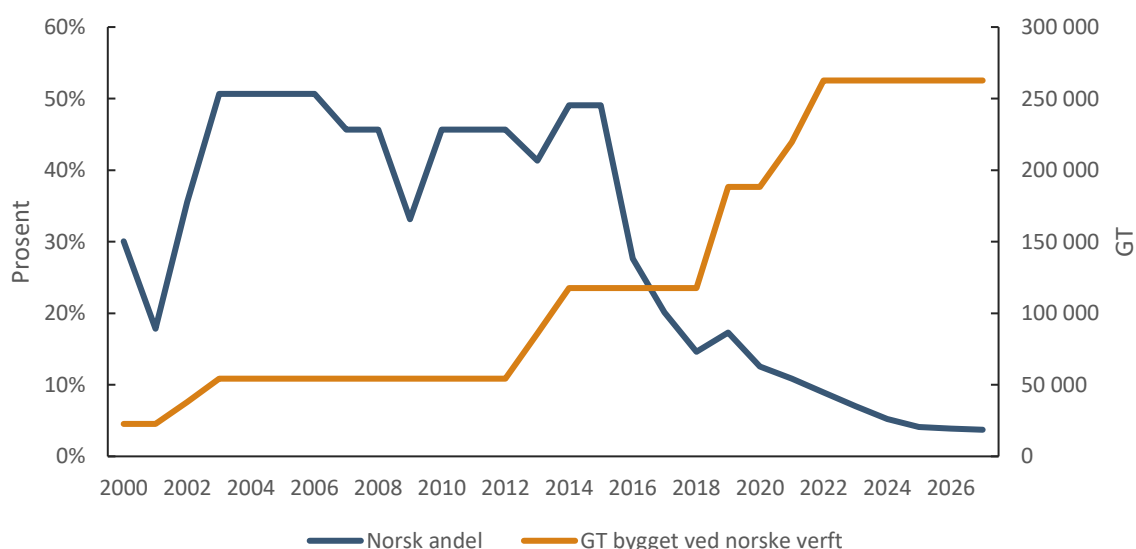
trådte i kraft 1. januar 2020.¹¹ Et annet eksempel er EEDI (Energy Efficiency Design Index) som er et mål for energieffektiviteten til skip. Denne reguleringen krever at nye skip som bygges etter 2013 må oppfylle visse krav til energibruk per tonn last og distanse.¹² Et tredje eksempel er Stortingets vedtak i 2018 om at verdensarvfjordene skal være utslippsfrie fra 2026. I 2023 foreslo Sjøfartsdirektoratet et regelverk for dette på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, hvor en overgangsordning skal sikre videre cruiseanløp.¹³

11.3. Norges posisjon

Med tiltak som nullutslippskrav i verdensarvsfjordene har Norge vist at de tar den grønne omstillingen på alvor. Den norske verftsnaeringen har lenge vært gode på å bygge nye, innovative skipsløsninger. Historisk har man sett en tendens til at mer komplekse skip bygges i Norge på grunn av erfaring og kompetanse. Til tross for det høye innovasjonsnivået har Norge ikke klart å skalere opp skipsbyggingen når teknologiene har vært modne.

Figuren under viser to viktige elementer. Den blå linjen viser hvor stor andel av global «grønn» GT som er bygget ved norske verft. Den oransje linjen viser total «grønn» bruttotonnasje (GT) bygget ved norske verft.

Figur 33: Andelen av GT til grønne cruiseskip som er bygd ved norske verft (blå linje) og totale GT av cruiseskip med grønne fremdriftssystemer som er bygget ved norske verft (oransje linje). Kilde: Clarkson, bearbejdet av Menon Economics¹⁴



Som figuren illustrer, bygget norske verft en relativt stor andel av skipene med grønne fremdriftssystemer frem til 2016. Noe som betyr at de norske verftene var tidlig ute med å posisjonere seg for det grønne skiftet. Etter 2016 tok andre verft fra andre land igjen det norske forspranget, noe som gjorde at den norskbygde delen av den grønne flåten i dag er en relativt liten del av den totale cruiseflåten. På den andre siden ser vi at den totale bruttotonnasjen knyttet til cruiseskip med grønne fremdriftssystemer som er bygget ved norske verft har økt siden 2016. Med andre ord, mens Norge fortsatt bygger et betydelig antall grønne skip, har veksten i internasjonal produksjon medført en relativ nedgang i norsk markedsandel. Grunnen til at markedsandelen til

¹¹ <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/nye-svovelkrav-fra-imo/>

¹² <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Improving%20the%20energy%20efficiency%20of%20ships.aspx>

¹³ <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/forslag-til-regler-om-nullutslipp-i-verdensarvfjordene-sendt-pa-horing/>

¹⁴ I vår populasjon fra Clarkson har vi 5 skip som er bygget i Norge mellom 2001 og 2016 (The World, Bergensfjord, Stavangerfjord, Maud og Otto Sverdrup). Fire av disse vil regnes som grønne. To fordi de har hybride løsninger og to fordi de kan gå på LNG. Kun The World vil regnes som ikke grønt

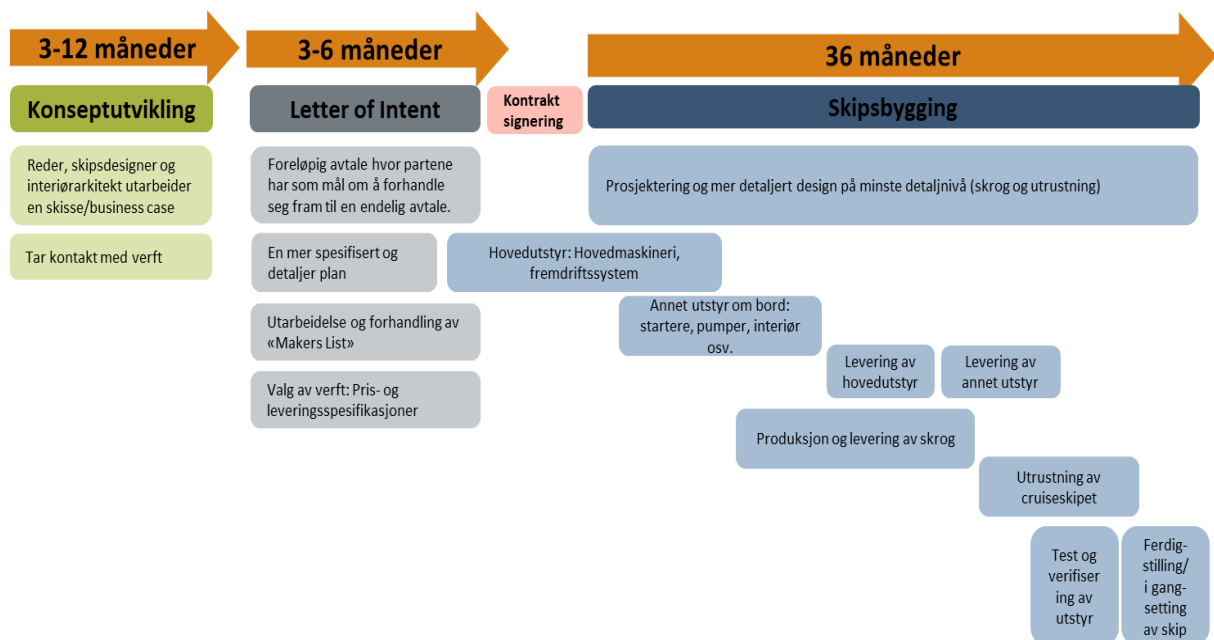
norske verft faller er rett og slett fordi verft i andre land også har startet å bygge skip med grønne fremdriftssystemer.

12. Cruisebyggingsprosessen¹⁵

Det følgende kapittelet bestreber å forklare cruisebyggingsprosessen fra start til slutt for eventuelt nye aktører i markedet. Formålet med kapittelet er å gi en pekepinn på hvor ulike type aktører må inn i prosessen for å levere til et cruiseprosjekt.

Cruiseskipene blir stadig større og med det får de også et stadig større og bredere innhold om bord. Det å bygge et cruiseskip er en omfattende og tidkrevende prosess. De fleste cruiserederier arbeider svært systematisk i byggeplanleggingen, alt fra hensikten med cruiset, destinasjon, utforming og tilbud om bord må planlegges ned i hver minste detalj. Dette kapitelet omhandler derfor selve cruisebyggingsprosessen. Grovt sett kan cruisebyggingsprosessen deles inn i tre faser; en konseptutviklingsfase, en fase hvor partene inngår en intensjonsavtale og selve byggefasen. De tre fasene er vist i figuren under.

Figur 12.1 Tidslinje



Første del av cruisebyggeprosessen er konseptutviklingsfasen. I denne fasen utformes det en skisse over hvordan cruiseskipets skal se ut. I tillegg til rederen, er det som regel en skipsdesigner og en interiørarkitekt involvert i denne delen av prosessen. Når skissen er ferdigutviklet, tar reder kontakt med et eller flere verft. De går da over i en fase hvor reder og verft inngår en intensjonsavtale. Denne avtalen går ut på at partene skal forhandle seg fram til en endelig avtale. Her videreutvikler de rederens skisse og lager en mer detaljert plan som inkluderer valg av hovedmaskineri, fremdriftssystem og interiør. Videre fastsettes avtaler med ulike leverandører hvor reder og verft utarbeider en «makers list». Dette er en liste over foretrukne leverandører. Det er svært fordelaktig å være på denne listen som leverandør. Etter at reder og verft har signert en kontrakt, starter byggeprosessen. Byggeprosessen varer i omkring 36 måneder, men avhenger av prosjekt. I denne delen av fasen skal skroget

¹⁵ Dette kapittelet er helt likt som ved forrige iterasjon av rapporten. Vi har ikke oppdatert innholdet av to grunner. For det første har vi ikke snakket med noen aktører i denne omgangen. For det andre har ikke denne prosessen endret seg nevneverdig fra forrige gang.

bygges, utstyr skal bestilles og leveres, skipet skal utrustes og utstyr skal testes og verifiseres. I de neste delkapitlene vil vi gå mer detaljert inn på de ulike fasene i cruisebyggingsprosessen.

12.1. Fase 1: Konseptutvikling

I konseptutviklingsfasen blir det utarbeidet en skisse over formål, utseende og egenskaper til cruiseskipet. I tillegg til rederen, er det som regel skipsdesignere og interiørarkitekter involvert i denne prosessen. Ettersom cruiseskip klassifiseres som et flytende hotell, er det vanlig at interiørdesignere og arkitekter involveres tidlig i prosessen. En erfaren «cruisereder» som eier flere cruiseskip, har som regel dannet seg et bilde over sitt neste cruiseskip. Dette kan være et helt nytt konsept, eller en videreføring av et allerede eksisterende konsept, eksempelvis Royal Caribbeans cruiseskip i Oasis-klassen. Flere av de store cruiserederiene har egne ansatte med design- og interiørkompetanse som bidrar i konseptutviklingsprosessen. En reder som er ny på markedet og som ikke besitter den samme kompetansen som en mer erfaren reder, benytter seg som regel i større grad av ekstern kompetanse.

En konseptskisse inneholder forslag til blant annet skrogutforming, lugaroppsett, antall passasjerer, antall mannskap, type fremdriftssystem og lignende. Når skissen er ferdigutviklet, henvender rederen seg til et eller flere verft. I noen tilfeller er også verftene inkludert tidligere i prosessen, da konsernet de er med i har interne designelskap. Et eksempel på dette er Ulstein Group, med sitt designelskap; «Ulstein Design and Solutions AS». I slike tilfeller kan verftet selge en pakke til reder som inkluderer både konsept, design og bygging av skip. I de tilfellene hvor verftet ikke har deltatt i konseptutviklingsprosessen legger rederen fram skissen for verftet. Konseptutviklingsfasen varer som regel mellom tre og 12 måneder.

12.2. Fase 2: Letter of Intent

Det første som vanligvis skjer når reder legger fram en skisse for verftet, er at de to partene inngår en intensjonsavtale. En intensjonsavtale er en foreløpig avtale hvor partene har som mål (intensjon) om å forhandle seg til en endelig avtale. Denne fasen innebærer en videreutvikling av rederens skisse. Målet er å utarbeide en så detaljert plan som mulig, både med tanke på utforming av skip, byggeprosessen, materialer og leverandører. Hvor mye av innmaten som er bestemt når verftet mottar skissen, varierer fra prosjekt til prosjekt. Den tradisjonelle tilnærmingen når det kommer til cruisebygging, er at verftet har relativt lite påvirkningskraft på skissen som blir lagt fram. Dette gjelder i større grad når det er en erfaren reder med i bildet. De rederiene som er nye på markedet, får vanligvis mer bistand fra verftet i den videre utformingen av skissen. Det er på den andre siden vanlig at verftet kommer med forslag til endringer dersom de mener at de har høyere kompetanse på området.

En viktig del i denne fasen er å fastsette avtaler med leverandører og utarbeide en «makers list». Dette er en liste over de foretrukne leverandørene fra både rederens og verftets side. Reder og verft forhandler om hvilke leverandører som skal være på denne listen, men verftet strekker seg langt for å imøtekomme rederens ønsker. For leverandører til cruisemarkedet, er det viktig å være den foretrukne leverandøren til reder og/eller verft, slik at en kommer med på «makers list». Dersom en leverandør ikke er på denne listen, er det lite sannsynlig å bli valgt som leverandør. Det finnes imidlertid en annen måte å bli med i prosjektet på, selv om leverandøren ikke er på «makers list». Dersom leverandøren klarer å overtale verftet om at de kan tilby den beste løsningen/produktet til mest gunstig pris, kan det forekomme at verftet foreslår denne leverandøren til rederen. Rederen har imidlertid rett til å avslå forslaget ettersom det er «makers list» de forholder seg til.

Leveringstiden på cruiset er som regel den utløsende faktoren når det gjelder valg av verft, i tillegg til pris. Rederen er opptatt av å tjene penger på skipet så fort som mulig og starter gjerne salg av billetter før cruiset er ferdigbygget. Når reder og verft er kommet til enighet, signeres en kontrakt. Fase 2 varer fra tre til seks måneder, men avhenger av hvor fort reder tar ulike beslutninger tilknyttet utformingen av skipet.

12.3. Fase 3: Kontraktsignering og skipsbygging

Når kontrakt mellom reder og verft er signert, starter utarbeidelsen av en ytterligere detaljert design- og konstrueringsplan. Alt av hovedutstyr og annet utstyr om bord bør være bestemt før skrogbyggingen starter, da dimensjonene på skroget må være riktig i forhold til utstyret. Bestilling av hovedutstyr (maskineri, fremdriftssystem) og annet utstyr om bord (pumper, ventilasjonsanlegg og lignende) bestilles relativt raskt etter at kontrakten er signert, slik at framstilling av stål og skrogbyggingen kan starte så fort som mulig.

Byggeprosessen varierer fra verft til verft, og er ofte avhengig av størrelsen på verftet. Verftene ønsker å imøtekomme reder sin forespørsel, men er samtidig avhengig av ledig kapasitet på verftet. Store verft, eksempelvis Fincantieri i Italia og Meyer Turku i Finland, har store deler av leverandørkjeden internt, mens de mindre verftene ofte er avhengig av ekstern og/eller innleid kompetanse. De større verftene har i flere tilfeller mulighet til å utføre både skrogbygging og utrustning av skipet selv, mens mindre verft, eksempelvis de norske verftene Ulstein, Kleven og VARD, har avtale med andre verft når det gjelder skrogbygging. VARD har eksempelvis verft i Romania, som utfører skrogbygging. Både Kleven verft og VARD har utenlandske eiere. Førstnevnte eies av kroatisk Div Group og sistnevnte av italienske Fincantieri Group. Disse forbindelsene bidrar til å skape positive synergieffekter innen finansiering og bygging av skip, deriblant design, bygging av skrog og utrustning av skipene.

Når skroget er ferdigbygget, starter utrustningen av skipet. Dersom skrog og utrustning ikke skjer på samme verft, slepes skroget til det verftet som har ansvar for utrustning av skipet. Verftet går da i gang med å «bygge» innsiden av skipet, installere maskiner, systemer og kabel- og klimaanlegg. Alt av utstyr testes og verifiseres fortløpende. Etter at innsiden av skipet er ferdig utformet, skal lugarer, fellesområde, bysser og lignende innredes. For utstørsleverandørene er det som regel verftet som er kontraktsparten. I noen tilfeller, eksempelvis for møbelleverandører, så er det innredningsselskapene som er kontraktsparten, hvor de igjen inngår en avtale med verftet.

Ved bygging av cruiseskip er det vanlig å bruke flere innredningsselskaper og møbelleverandører, hvor noen er ansvarlig for byssene og mannskapet sine lugarer, og andre er ansvarlig for passasjerlugarene og fellesområdene. Noen verft har egne innredningsselskaper, eksempelvis Fincantieri. Etter samtale med flere aktører i markedet, viser det seg at utenlandske aktører stiller noe sterkere når det gjelder innredning av cruiseskip. Noe av bakgrunnen for dette er at norske verft og leverandører har spesialisert seg på offshorefartøy over lenger tid, og det er ikke før de siste årene at norske aktører har opplevd en omstilling mot cruiseskip.

Det å bygge et cruiseskip er som nevnt en tidkrevende og omfattende prosess. Fra rederen starter å tenke på å bygge et skip, til det er ferdig, kan ta opptil fem år. Fase nummer tre varer vanligvis i minst 36 måneder.

12.4. Kort om oppussing av eldre skip

Cruisemarkedet har opplevd en kraftig vekst de siste årene. Det har ført til en vekst i verftenes ordrebøker, både når det gjelder nybygg og oppussingsprosjekter. En reder med en eldre flåte ønsker naturlig nok å få mer levetid ut av den eldre tonnassen, noe som fører til store og omfattende ombyggings- og oppussingsprosjekter. Videre ser man at rederiene som eier flere cruiseskip, har et gjennomgående «tema» i skipene sine. Skipene har

eksempelvis relativt lik innredning, fargekombinasjoner og tilbud om bord. Noe av bakgrunnen for dette er at rederiene ønsker å lage sin egen merkevare, og passasjerene skal kjenne igjen hvilken cruiseline det er når de går om bord.

I likhet med nybyggprosjekter, er ombygging- og oppussingsprosjekter av cruiseskip svært omfattende. For nybyggprosjekter er veien fram til verftet, selve konsept- og innovasjonsperioden, lenger enn for ombygging- og oppussingsprosjektene da skroget allerede foreligger i dette tilfellet. Allikevel, i noen ombyggings- og oppussingsprosjekt, ønsker rederen å oppgradere hele skipet, inkludert skrogform. Ved hvilke verft rederen velger å oppgradere skipene sine hos avhenger av flere faktorer, blant annet nærhet til verft og kapasitet på verft. Det er nærliggende å tro at det å ha et verft i nærheten av skipets operasjonsområde er hensiktsmessig, da rederen ønsker minst mulig nedetid på skipene sine. Dette kan bidra til at redere velger å oppgradere skipene sine på norske verft. Det at rederen velger norske verft, bidrar til å opprettholde en sterk, norsk, maritim næring. Til tross for at norske redere trolig ønsker å bruke norske verft, både grunnet nærhet til verftet og viktigheten av å støtte den norske maritime næringen, er det ikke sikkert at verftene har kapasitet til å ta på seg flere prosjekt. Det fører til at rederen velger et utenlandsk verft.

Vedlegg

Vedlegg A: Større cruiseskip

Dette vedlegge presenterer verfts- og rederiliste for Større cruiseskip.

Verftliste – ordrebok

Tabell 3: Større cruiseskip - Ordrebok

Land	Verft	Rederi	Skipsnavn	GT	Kontrakt	Ferdig	Pris (\$mill)
Kina	Shanghai Waigaoqiao	Adora Cruises	Unnamed	142000	2018	2025	1300
			Adora Magic City	135000	2018	2023	780
Finland	Meyer Turku	Tui Cruises	Mein Schiff 7	111500	2018	2024	625
		Royal Caribbean Int	Unnamed	250800	2019	2026	
			Unnamed	250800	2017	2025	
			Icon of the Seas	250800	2017	2024	1100
Frankrike	Chantieres de l'Atlantique	Celebrity Cruises	Unnamed	140600	2019	2024	
			Celebrity Ascent	130000	2017	2023	900
		MSC Cruises	Unnamed	205700	2019	2027	1080
			Unnamed	205700	2019	2025	1080
			MSC World America	205700	2017	2024	1080
		Royal Caribbean Int	Utopia Of The Seas	231000	2019	2024	1350
Tyskland	Meyer Werft	NYK Cruises	Asuka II	51950	2021	2025	284
		Ocean Residences	Unnamed	86000	2021	2025	
		Disney Cruise Lines	Unnamed	135000	2017	2025	
			Disney Treasure	135000	2016	2024	800
		Carnival Cruise Line	Carnival Jubilee	182800	2018	2023	800
	Meyer Wismar	Disney Cruise Lines	Unnamed	204000	2016	2025	
Italia	Fincantieri Ancona	Viking Ocean Cruises	Unnamed	54300	2022	2027	
			Unnamed	54300	2022	2026	
			Unnamed	54300	2019	2025	
			Unnamed	54300	2019	2024	
		Regent Seven Seas	Seven Seas Grandeur	54000	2019	2023	450
	Fincantieri Marghera	NCL	Unnamed	169000	2018	2027	923
			Unnamed	169000	2018	2026	
			Unnamed	158000	2017	2025	864
			Unnamed	158000	2017	2024	864
	Fincantieri Monfalco	Explora Journeys	Explora IV	64000	2019	2027	349
			Explora III	64000	2019	2026	349
			Explora II	64000	2019	2024	349
		Princess Cruises Inc	Unnamed	175500	2019	2025	1000
			Sun Princess	175500	2019	2024	1000
Cunard Line		Queen Anne	113000	2018	2024	600	
Fincantieri Sestri	Oceania Cruises Inc.	Allura	67000	2019	2025	500	

		Virgin Voyages	Brilliant Lady	110000	2018	2023	795
Kroatia	Brodosplit	Storylines	Narrative	62000	2021	2025	339

Rederiliste

Tabell 4: Større cruiseskip - Liste over rederier som har bestilt skip de siste 20 årene

Rederi	Antall	Gj. alder	Median alder	Typealder	Størrelse siste 5 år
Royal Caribbean Int	26 (4)	14	16	>20	222435
Carnival Cruise Line	25 (1)	15	17	>20	163444
MSC Cruises	22 (3)	9	6	>20	188701
NCL	19 (4)	11	10	10-20	158598
Princess Cruises Inc	15 (2)	12	15	10-20	157312
Celebrity Cruises	12 (2)	12	13	10-20	135710
Aida Cruises	12 (0)	11	12	10-20	183774
Holland America Line	11 (0)	15	18	10-20	99935
Costa Crociere	10 (0)	10	12	10-20	168417
Viking Ocean Cruises	9 (4)	2	1	0-5	50718
P&O Cruises (UK)	7 (0)	12	13	10-20	184835
Tui Cruises	7 (1)	8	7	5-10	111527
Disney Cruise Lines	5 (3)	9	6	>20	152250
Regent Seven Seas	4 (1)	11	7	10-20	55091
Oceania Cruises Inc.	3 (1)	6	6	0-5	67409
Virgin Voyages	3 (1)	2	1	Ordrebok	108654
Cunard Line	2 (1)	9	13	10-20	113000
Saga Cruises	2 (0)	4	4	0-5	58119
Adora Cruises	2 (2)	10	10	Ordrebok	138500
Resorts World	2 (0)	16	16	Ordrebok	
Explora Journeys	1 (3)	-2	-2	5-10	63905
CM Viking Cruises	1 (0)	6	6	5-10	
Cruise Saudi	1 (0)	6	6	>20	
Storylines	0 (1)	-2	-2	Ordrebok	62000
Ocean Residences	0 (1)	-2	-2	Ordrebok	86000

Vedlegg B: Ekspedisjonscruise

Dette vedlegget presenterer verfts- og rederiliste for ekspedisjonscruisene.

Verftliste

Dette vedlegget presenterer alle verft som har bygget skip de siste 20 årene, samt hvilke skip de har bygget, GT, pris, kontraherings- og ferdigstillingsår.

Tabell 1: Ekspedisjonsreise – Liste over skip bestilt siden 2010 etter verft

Land	Verft	Rederi	Skipsnavn	GT	Kontrakt	Ferdig	Pris (USDmill)
Chile	ASENAV	Antarctica XXI	Magellan Explorer	5258	2017	2019	50
		Nisa Navegacion SA	Ventus Australis	4528	2016	2017	
Kina	CMHI (Jiangsu)	Sunstone Ships	Greg Mortimer	8035	2017	2019	65
			Ocean Albatros	8181	2019	2023	65
			Ocean Explorer	7400	2018	2021	65
			Ocean Odyssey	8228	2018	2022	65
			Ocean Victory	7400	2018	2021	65
			Sylvia Earle	8076	2018	2022	
Kroatia	Uljanik Brod.	Scenic Cruises	Scenic Eclipse	17545	2015	2019	185
	3. Maj Brod.	Scenic Cruises	Scenic Eclipse II	17592	2018	2023	185
	Brodosplit	Oceanwide	Hondius	6603	2016	2019	85
			Janssonius	6300	2019	2023	85
		Quark Expeditions	Ultramarine	13827	2018	2021	150
Finland	Helsinki Shipyard	Swan Hellenic	SH Diana	12225	2022	2023	
			SH Minerva	10700	2019	2021	150
			SH Vega	10617	2019	2022	
Frankrike	STX France	Hapag-Lloyd Cruises	Europa 2	42830	2011	2013	
Tyskland	MV Werften Stralsund	Silversea Cruises	Silver Endeavour	20449	2016	2021	
	Meyer Werft	Silversea Cruises	Silver Nova	55051	2019	2023	
			Silver Ray	44650	2019	2024	
Italia	Fincantieri Ancona	Ponant	Le Lyréal	10992	2013	2015	150
			Le Soleal	10992	2011	2013	137
	Fincantieri Marghera	Seabourn Cruise Line	Seabourn Encore	41865	2014	2016	
	Fincantieri Sestri	Seabourn Cruise Line	Seabourn Ovation	41865	2014	2018	
			Silver Dawn	40700	2018	2021	
		Silversea Cruises	Silver Moon	40844	2017	2022	
			Silver Muse	40791	2014	2017	
	T. Mariotti	Seabourn Cruise Line	Seabourn Venture	23615	2019	2022	225
			Seabourn Pursuit	23000	2019	2023	225
Nederland	De Hoop Lobith	Silversea Cruises	Silver Origin	6365	2018	2020	75
Norge	Kleven Verft	Hurtigruten AS	Fridtjof Nansen	21765	2016	2019	220
			Roald Amundsen	21765	2016	2019	229
	VARD Langsten	Hapag-Lloyd Cruises	Hanseatic Inspiration	15651	2016	2019	155
			Hanseatic Nature	15651	2016	2019	155
			Hanseatic Spirit	15651	2018	2021	155
	VARD Soeviknes	Ponant	Le Bellot	9988	2018	2020	110
			Le Bougainville	9988	2016	2019	110
			Le Champlain	9976	2016	2018	110
			Le Commandant Charcot	31283	2017	2021	324

		Viking Ocean Cruises	Le Dumont D'Urville	9988	2016	2019	110	
			Le Jacques Cartier	9988	2018	2020	110	
			Le Laperouse	9973	2016	2018	110	
		Ulstein Ulsteinvik	Lindblad Expeditions	Viking Octantis	30150	2018	2021	275
				Viking Polaris	30114	2018	2022	275
				National Geographic Endurance	12786	2017	2020	135
			National Geographic Resolution	12000	2019	2021	150	
Portugal	West Sea	Mystic Cruises	World Explorer	9923	2016	2019	85	
			World Navigator	9923	2018	2021	80	
			World Traveller	9934	2020	2022		
			World Voyager	9934	2018	2020	80	
			World Adventurer	9300	2020	2024	77	
			World Discoverer	9300	2020	2023	77	
			World Seeker	9300	2020	2023	77	
USA	Nichols Bros	Lindblad Expeditions	National Geographic Quest	2920	2015	2017	48	
			National Geographic Venture	2791	2015	2018	46	
Vietnam	VARD Vung Tau	Coral Expeditions	Coral Adventurer	5516	2017	2019	75	
			Coral Geographer	5500	2019	2021	75	

Rederiliste

Dette vedlegget presenterer alle rederne som har bestilt et ekspedisjonscruise de siste 20 årene. Merk at for å komme fram til typealder har vi kategorisert skipenes alder i følgende kategorier: Ordre, 0-5 år, 5-10 år, 10-20 år og over 20 år. Typealder er den av disse kategoriene hvor rederiet har flest av sine skip. Et fåtall eldre skip mangler kontraheringsdato. Disse skipene fikk tildelt en kontraktsdato tre år før de ble ferdigstilt, noe som tilsvarer den gjennomsnittlige byggetiden for ekspedisjonscruise.

Tabell 2: Ekspedisjonscruise - Liste over rederier som har bestilt skip de siste 20 årene

Rederi	Antall	Gj. alder	Median alder	Typealder	Størrelse siste 5 år
Hurtigruten AS	14 (0)	22	24	>20	21765
Ponant	12 (0)	9	5	0-5	14247
Silversea Cruises	11 (1)	14	10	>20	37522
Lindblad Expeditions	11 (0)	21	20	>20	12393
Sunstone Ships	8 (1)	12	2	0-5	7908
Seabourn Cruise Line	6 (1)	7	7	10-20	23308
Hapag-Lloyd Cruises	5 (0)	9	4	0-5	15651
Coral Expeditions	5 (0)	20	18	>20	5508
Mystic Cruises	4 (3)	1	1	0-5	9659
Oceanwide	3 (1)	21	19	>20	6452
Swan Hellenic	2 (0)	1	1	0-5	11421
Scenic Cruises	2 (0)	2	2	0-5	17569

Nisa Navegacion SA	2 (0)	9	9	10-20	0
Viking Ocean Cruises	2 (0)	1	1	0-5	30132
Hanil Express	1 (0)	16	16	10-20	0
Antarctica XXI	1 (0)	4	4	0-5	5258
North Star Cruises	1 (0)	19	19	10-20	0
Quark Expeditions	1 (0)	2	2	0-5	13827

Vedlegg C: Bilferger

Dette vedlegget presenterer verfts- og rederiliste for bilferger.

Verftliste

Tabell 5: Bilferger - Ordrebok

Land	Verft	Rederi	Skipsnavn	GT	Kontrakt	Ferdig
Kina	CMJL (Weihai)	Stena RoRo AB	Unnamed	40000	2021	2025
			Unnamed	40000	2021	2024
			Unnamed	40000	2021	2023
		Finlines Plc	Finncanopus	64600	2019	2023
	GSI Nansha	Grandi Navi Veloci	Unnamed	47000	2022	2026
			Unnamed	47000	2022	2026
			Unnamed	47000	2021	2025
			Unnamed	47000	2021	2024
		Moby Lines	Moby Legacy	64000	2019	2024
	P&O Ferries	P&O Liberte	47394	2019	2023	
Huanghai SB	Jinchon Ferry	Unnamed	30000	2021	2024	
Finland	Rauma Marine	TT-Line Co Pty Ltd	Spirit of Tanzania V	48000	2021	2024
			Spirit of Tasmania IV	48000	2021	2023
Sør-Korea	Dae Sun Shipbuilding	Panstar Line	Unnamed	22000	2022	2024
	Hyundai Mipo	KiwiRail	Unnamed	53000	2021	2026
			Unnamed	53000	2021	2025
Italia	Navali Visentini	Polish Baltic Shpg	Unnamed	41000	2022	2024
Polen	Remontowa SB	Polish Steamship Co	Unnamed	47626	2021	2025

Rederiliste

Tabell 6: Bilferger - Liste over rederiene som har bestilt bilferger de siste 20 årene

Rederi	Antall	Gj. alder	Median alder	Typealder	Størrelse siste 5 år
DFDS	16 (0)	21	19	>20	55472
Stena Line	15 (0)	28	23	>20	
Grandi Navi Veloci	15 (4)	24	27	>20	47000

Bohai Ferry	11 (0)	12	13	10-20	44403
Grimaldi Group	10 (0)	20	20	>20	
Tallink Group	9 (0)	16	16	10-20	50629
Finnlines Plc	9 (1)	16	17	10-20	65146
Moby Lines	9 (1)	28	30	>20	67008
COSCO Shpg Ferry	8 (0)	15	13	10-20	43098
Compagnia Italiana	8 (0)	24	22	>20	
Blue Star Ferries SA	6 (0)	23	23	>20	
Brittany Ferries	6 (0)	25	26	>20	
Stena RoRo AB	5 (3)	1	1	0-5	42479
Color Line AS	5 (0)	14	16	10-20	27164
Minoan Lines	5 (0)	18	21	>20	
P&O Ferries	5 (1)	15	12	>20	47394
Viking Line Abp	5 (0)	19	15	>20	65211
BC Ferries	5 (0)	21	16	10-20	
Scandlines Denmark	5 (0)	22	26	5-10	
Rederi AB Gotland	4 (0)	12	12	0-5	32447
Naviera Armas	4 (0)	16	17	10-20	
Balearia	4 (0)	28	27	>20	
Irish Ferries	4 (0)	21	25	>20	
Trasmed GLE	3 (0)	17	15	10-20	
Fjord Line AS	3 (0)	17	10	10-20	
ENTMV	3 (0)	16	18	10-20	49785
Tourship Italia	3 (0)	25	22	>20	
Visemar Navigazione	2 (0)	3	3	0-5	32291
Weihai Haida	2 (0)	7	7	10-20	37883
Shidao Intl Ferry	2 (0)	5	5	5-10	19988
Hainan Yuehai	2 (0)	12	12	10-20	
Marine Atlantic	2 (0)	17	17	10-20	
CTN	2 (0)	18	18	>20	
Polish Baltic Shpg	2 (1)	21	22	>20	41000
TT-Line Co Pty Ltd	2 (2)	12	13	Ordrebok	48000
Mercy Ships	1 (0)	2	2	0-5	36600
Navimag Ferries	1 (0)	3	3	0-5	18604
Isle of Man Steam	1 (0)	0	0	0-5	24161
Siem Shipping	1 (0)	1	1	0-5	43130
Seaworld Express	1 (0)	3	3	0-5	27391
CTMA	1 (0)	4	4	0-5	15875
Lianyungang C-K	1 (0)	6	6	5-10	
Huadong Ferry Corp	1 (0)	7	7	5-10	
Dandong Intl Ferry	1 (0)	7	7	5-10	
Texel's Eigen Stoom.	1 (0)	7	7	5-10	
Euroafrica Shpg	1 (0)	12	12	10-20	
Wantong Ronghai	1 (0)	13	13	10-20	
Nippon Yusen Kaisha	1 (0)	19	19	10-20	
KiwiRail	1 (2)	8	-2	Ordrebok	53000
Panstar Line	1 (1)	12	12	Ordrebok	22000
Polish Steamship Co	1 (1)	18	18	Ordrebok	47626
Jinchon Ferry	0 (1)	-1	-1	Ordrebok	30000

Vedlegg D: Andre cruiseskip

Dette vedlegge presenterer verfts- og rederiliste for «andre cruiseskip».

Verftliste

Tabell 7: Andre cruiseskip – Liste over bestilte skip de siste 20 årene

Land	Verft	Rederi	Skipsnavn	GT	Kontrakt	Ferdig	Pris (\$mill)
Kina	Huanghai SB	Polynesienne Mtime	Aranui 6	14500	2019	2024	100
Kroatia	Radez d.d.	Dujic Shipping	Rhapsody	499	2019	2021	173
Kroatia Indonesia	Radez d.d. Brodosplit	Providnost d.o.o.	Alfa Mario	499	2019	2021	
		La Vida D.o.o	Invictus	412	2019	2021	
		Jeran Doo	Aurelia	499	2019	2021	
		Otac Nikola	Zeus	497	2017	2019	
		Omiski Gusar Doo	Nautilus	496	2017	2019	
		Eleganza Cruising	Queen Eleganza	498	2016	2018	
		Nikola	Adriatic Sun	499	2016	2018	
		Ivan Obrt Za Usluge	Desire	498	2015	2017	
	Brodosplit Plovidba	Golden Horizon	8770	2014	2021	70	
	Brodosplit Brodotrogir Shipyard	Brodosplit Plovidba Ukjent	Klara	499	2013	2019	
	Romantic Cruise Doo	Unnamed	10000	2022	2025		
BBS	Dive Gaia	Oscar	499	2020	2022		
		Gaia Love	562	2015	2017		
Japan	Tsuneishi Zosen	Seito Cruise	Guntu	3200	2016	2017	
Spania	Astillero Barreras	Ritz-Carlton Yacht	Evrima	25401	2017	2022	320
USA	Chesapeake S.B.	American Cruise Line	American Constitution	4057	2013	2018	
USA Vietnam	Chesapeake S.B. Ha Long Shipbuilding	American Cruise Line Emerald Cruises	American Constellation	4057	2013	2017	
			American Glory	4000	2021	2023	
			Emerald Sakara	5315	2021	2023	
Vietnam Italia	Ha Long Shipbuilding VARD Vung Tau	Emerald Cruises Island Escape NZ	Emerald Azzurra	5350	2019	2022	
			Island Escape	994	2019	2021	
	Fincantieri Ancona	Four Seasons Hotels	Unnamed	32950	2023	2026	432
Italia Frankrike	Fincantieri Ancona T. Mariotti	Four Seasons Hotels Neptune Co.	Unnamed	32950	2022	2025	432
			Unnamed	23000	2023	2026	
	Chantiers Atlantique	Ritz-Carlton Yacht	Luminara	30000	2022	2025	
Frankrike Portugal	Chantiers Atlantique West Sea	Ritz-Carlton Yacht Northern Xplorer	Ilma	30000	2022	2024	
			Unnamed	10000	2022	2025	
Nederland	De Hoop Lobith	Celebrity Cruises	Celebrity Flora	5922	2017	2019	

Tyrkia	Tersan Shipyard	Havila Kystruten	Havila Polaris	15812	2018	2023	131
	Tersan Shipyard	Havila Kystruten	Havila Capella	15519	2018	2021	131
	Tersan Shipyard	Havila Kystruten	Havila Castor	15519	2018	2022	131
Tyrkia Ukjent	Tersan Shipyard Unknown Yard	Havila Kystruten Lastavica New	Havila Pollux	15812	2018	2023	131
			Lastavica	496	2019	2021	
Ukjent	Unknown Yard	Ukjent	Tiburon Explorer	360	2018	2020	

Rederiliste

Tabell 8: Andre cruiseskip – Liste over rederier som har bestilt «andre cruise» de siste 20 årene

Rederi	Antall	Gj. alder	Median alder	Typealder	Størrelse siste 5 år
Zeus Group	8 (0)	31	31	>20	
American Cruise Line	5 (1)	12	11	10-20	4000
Azamara Cruises	4 (0)	23	23	>20	
Unknown	4 (1)	25	27	>20	5180
Oceania Cruises Inc.	4 (0)	24	24	>20	
Celebrity Cruises	3 (0)	14	17	10-20	5922
Sea Cloud Cruises	3 (0)	39	23	>20	5431
Brodosplit Plovidba	3 (0)	20	4	0-5	4635
Star Clippers Ltd.	3 (0)	29	31	>20	
Emerald Cruises	2 (0)	1	1	0-5	5333
Havila Kystruten	4 (0)	0	0	0-5	15812
Victory Cruise Lines	2 (0)	21	21	>20	
CroisiEurope	2 (0)	25	25	>20	
Romantic Cruise Doo	1 (0)	1	1	0-5	499
Ritz-Carlton Yacht	1 (2)	-1	-1	Ordrebok	28467
Island Escape NZ	1 (0)	2	2	0-5	994
Providnost d.o.o.	1 (0)	2	2	0-5	499
La Vida D.o.o	1 (0)	2	2	0-5	412
Jeran Doo	1 (0)	2	2	0-5	499
Lastavica New	1 (0)	2	2	0-5	496
Otac Nikola	1 (0)	4	4	0-5	497
Omiski Gusar Doo	1 (0)	4	4	0-5	496
Eleganza Cruising	1 (0)	5	5	5-10	
Nikola	1 (0)	5	5	5-10	
Ivan Obrt Za Usluge	1 (0)	6	6	5-10	
Dive Gaia	1 (0)	7	7	5-10	
Seito Cruise	1 (0)	6	6	5-10	
Pearl Seas Cruises	1 (0)	9	9	5-10	
Rederi AB Gotland	1 (0)	19	19	10-20	
SSH Maritime	1 (0)	20	20	>20	
Four Seasons Hotels	1 (2)	5	-2	Ordrebok	32950
Neptune Co.	0 (1)	-3	-3	Ordrebok	23000
Northern Xplorer	0 (1)	-2	-2	Ordrebok	10000
Polynesienne Mtime	0 (1)	-1	-1	Ordrebok	14500

--	--	--	--	--	--

Vedlegg E: Elvecruise

Dette vedlegget presenterer verfts- og rederiliste for Elvecruise.

Verftliste

Tabell 9: Elvecruise - Liste over bestilte elvecruise siden 2010. Kilde: Clarkson World Fleet Register, bearbejdet av Menon Economics

Land	Verft	Rederi	Skipsnavn	GT	Kontrakt	Ferdig	
Tyskland	Neptun Werft	Viking River Cruises	Viking Radgrid	2800	2014	2020	
			Viking Fjorgyn	2800	2015	2020	
			Viking Kari	2800	2014	2020	
			Viking Skaga	2800	2015	2020	
			Viking Osfrid	2500	2012	2016	
			Viking Gersemi	2500	2012	2020	
			Viking Tialfi	2000	2014	2016	
			Viking Alruna	2000	2012	2016	
			Viking Egil	2000	2014	2016	
			Viking Hervor	2000	2014	2020	
			Viking Vilhjalm	2000	2014	2016	
			Viking Hild	2000	2014	2017	
			Viking Herja	2000	2014	2017	
			Viking Kadlin	2000	2014	2016	
			Viking Rolf	2000	2014	2016	
			Viking Kara	1300	2013	2014	
			Viking Vidar	1300	2013	2015	
			Viking Lofn	1300	2013	2015	
			Viking Hlin	1300	2013	2014	
			Viking Eir	1300	2013	2015	
	Viking Mimir	1300	2013	2015			
	Viking Mani	1300	2013	2014			
	Viking Skirnir	1300	2013	2015			
	Viking Modi	1300	2013	2015			
			A-Rosa Flussschiff	A'Rosa Silva	4000	2011	2012
		Lloyd Werft	Unknown	Crystal Ravel	3100	2015	2018
				Crystal Debussy	3100	2015	2018
	MV Werften Wismar	Unknown	Crystal Mahler	3100	2015	2017	
			Crystal Bach	3100	2015	2017	
Kina	Chongqing Dongfeng	President Cruises	President No.8	12924	2011	2013	
			President No.7	12924	2011	2013	
		Yangtze Gold Cruises	Yangtze Gold 6	15701	2010	2012	
			Yangtze Gold 3	15701	2010	2012	
			Yangtze Gold 7	11458	2011	2013	
			Yangtze Gold 8	11250	2011	2013	
		Damei Cruise	Hua Xia Shen Nv 2	9519	2012	2014	
			Hua Xia Shen Nv 1	7708	2010	2012	

	Gezhouba S.B.	Yangtze Gold Cruises	Yangtze Gold 5	15701	2010	2012
			Yangtze Gold 2	15701	2010	2012
	Chongqing Donggang	Chongqing Guanda	Century Paragon	12565	2010	2013
			Century Legend	12565	2011	2013
	Unknown China	Chongqing Yuhong	Xing Ji Ya Dian Na	12000	2019	2021
Xing Ji A Bo Luo			9626	2019	2021	
Nederland	Jac.Den Breejen	Emerald Waterways	Emerald Luna	3544	2018	2022
			Scenic Cruises	Scenic Amber	3350	2015
		Scenic Opal		2721	2013	2015
		Scenic Jasper		2721	2013	2015
		Scenic Jewel		2721	2010	2012
		Avalon Impression		2565	2013	2014
		Avalon Waterways	Avalon Illumination	2565	2013	2014
			Avalon Poetry II	2021	2013	2014
			Avalon Tapestry II	2021	2013	2014
		Concordia Shipbldg.	A-Rosa Flussschiff	A'Rosa Sena	3500	2019
	De Hoop Lobith	Luftner Cruises	Amadeus Silver III	2500	2015	2016
			Amadeus Cara	2500	2019	2022
			Amadeus Silver II	2500	2014	2015
Serbia	Vahali Zasavica SY	Scylla AG	Annabelle	3600	2018	2020
			Annika	1350	2018	2020
		Saga Cruises	Spirit of the Danube	3600	2019	2022
			Spirit of the Rhine	3600	2019	2021
		Ama Waterways	AmaMagna	3500	2017	2018
		Unknown	Excellence Empress	3000	2018	2020
Russland	Lotos Shipyard	Mosturflot	Peter the Great	8767	2016	2023
	Nobel Shipyard Ltd	Mosturflot	Alexander Green	3099	2011	2012
USA	Chesapeake S.B.	American Cruise Line	American Pride	3102	2010	2012
Vietnam	Unknown Yard	Ama Waterways	AmaDara	2420	2013	2015
Egypt	Arab Helwan	Viking River Cruises	Viking Ra	2000	2016	2018

Rederiliste

Tabell 10: Elvecruise – Liste over rederier som har bestilt elvecruise de siste 23 årene

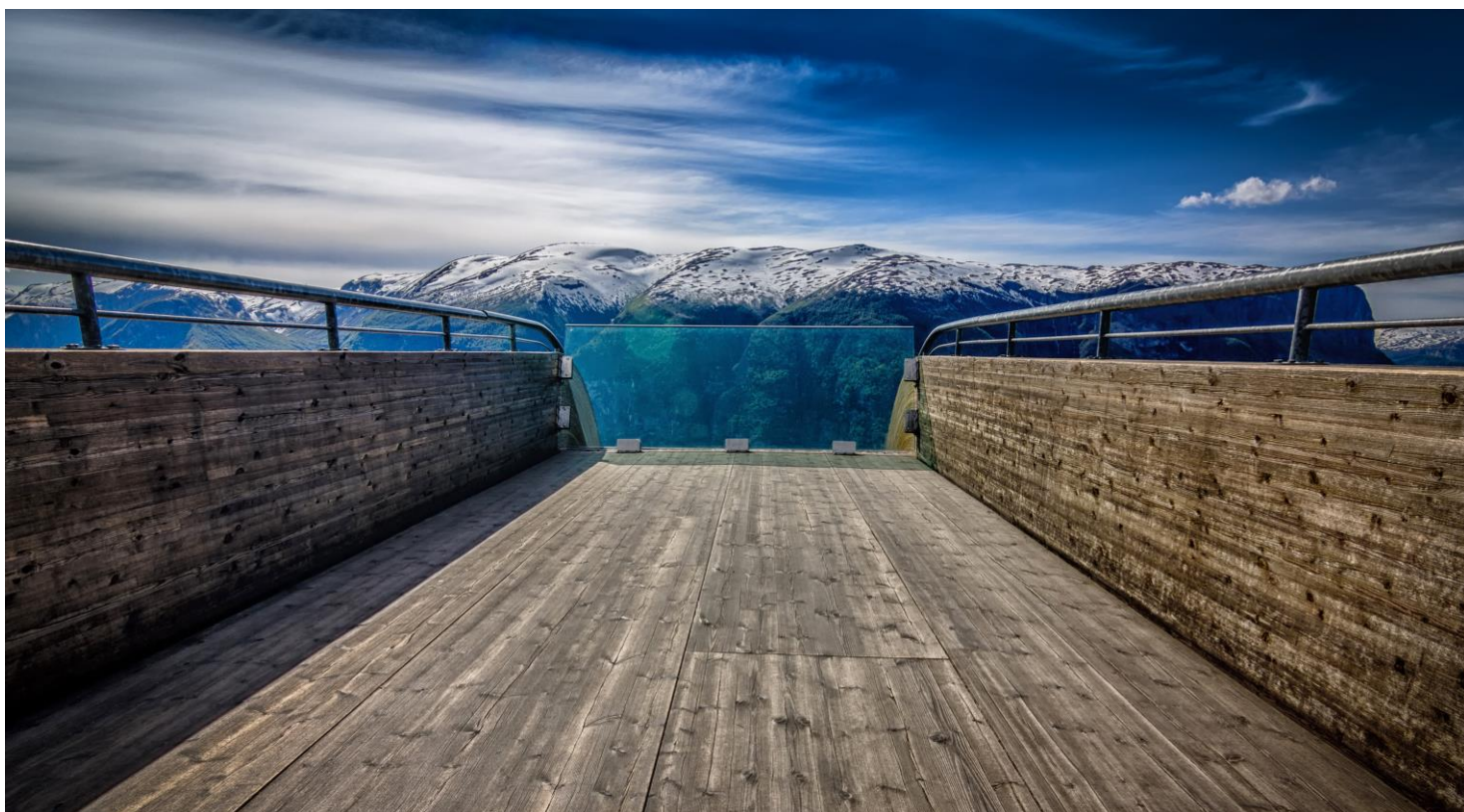
Rederi	Antall	Median alder	Typealder	Størrelse siste 5 år
Viking River Cruises	25	7	5-10	2617
A-Rosa Flussschiff	7	19	10-20	3500
Yangtze Gold Cruises	7	11	10-20	
Victoria Cruise	3	17	10-20	
Unknown	5	5	5-10	3000
Chongqing Guanda	5	13	10-20	
Changjiang Cruise	3	17	10-20	
President Cruises	3	10	10-20	
Avalon Waterways	4	9	5-10	
Luftner Cruises	3	7	5-10	2500
Scenic Cruises	4	8	5-10	
Unknown Chinese	1	20	>20	
Scylla AG	2	3	0-5	2475
Ama Waterways	2	7	5-10	
Mosturflot	2	6	10-20	8767

Damei Cruise	2	10	10-20	
Saga Cruises	2	2	0-5	3600
Chongqing Yuhong	2	2	0-5	10813
CroisiEurope	1	18	10-20	
American Cruise Line	1	11	10-20	
Emerald Waterways	1	1	0-5	3544
Unknown German	1	13	10-20	
Douro Azul SA	1	18	10-20	
River Cruise Line	1	18	10-20	

Vedlegg F: Metodikk

Metodikk for estimering av priser

Estimeringen har blitt gjort ved å lage en nøkkel (gjennomsnittlig pris/GT) for skip med priser, for å så multiplisere denne nøkkelen med GT på skip som ikke har pris, for å finne pris. Kontraktsverdier som ikke eksisterer i Clarkson og som tilhører segmentet «Andre cruiseskip» er estimert ved bruk av en vektet estimatnøkkel. Grunnen til dette er at segmentet inneholder en del luksuscruise og Yachter som trekker opp pris/GT estimatet unaturlig mye. Ved å lage et vektet estimat hvor vi vektlegger antall luksus/Yachter en del, og «vanlige» cruise en annen del får vi korrigert de veldig dyre skipene. Dette gir et estimat som er mer representativt å bruke når vi skal prise skipene som ikke har pris. Ingen estimerte verdier er inkludert i tabellene da estimatene ikke er korrekte på individnivå.



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no