



LUNDS UNIVERSITET

Campus Helsingborg

Institutionen för Service management

Till botten med hållbar kryssning

Kryssning i Helsingborg ur ett Triple Bottom Line-perspektiv

Hammar, Johan

Hecimovic, Marco

Jugo, Kenan

Handledare:

Hervé Corvellec & Hanna Wittrock

Kandidatuppsats VT 2012

Grupp 52

Förord & erkännande

Att skriva en kandidatuppsats kräver stort engagemang och mycket arbete. Vi vill med detta korta stycke tacka alla som ställt upp och bidragit till denna uppsats. Såväl Monica Frisk, Göran Stenberg, övriga intervjupersoner, familjer, klasskamrater och särskilt våra handledare Hervé Corvellec och Hanna Wittrock. Vi tackar även alla andra som underlättat och påskyndat processen.

Tack och trevlig läsning!

Johan, Marco & Kenan

Helsingborg, maj 2012

Abstract

The cruise industry has over the last few decades had an extensive growth. More and more people are going on cruises today than ever before. To a smaller destination, the economic impacts of cruise tourism are significant. On the other hand, it can also create an unbalance when it comes to environmental and social issues at the destination.

The purpose of this paper is to, from a Triple Bottom Line perspective; analyze the paradoxes and spatial issues which can occur between the economic profits, the environmental issues and the social effects that the cruise tourism leads to in a smaller city. The case study is done in Helsingborg, Sweden, and the empirical data is collected through interviews, surveys and – studies of documents.

The paper found that the cruise tourism has a significant economic impact on the destination, when it comes to consumption by the passengers, revenues from the port, as well as a marketing related value. Even if the city itself could be said to make money on the cruise tourism, it is not sure that the companies in the city do - es - so, because of falling ticket prices. It also found that people who tend to spend less money also go on cruises. The paper concludes that cruising destinations face-s- different environmental and social issues, which include changes to infrastructure and crowding in the cities.

Keywords: *Cruising, Triple Bottom Line, Helsingborg, Sustainable Development.*

Sammanfattning

Kryssningsturismen har de senaste decennierna växt till en jätteindustri, och fler människor åker på kryssning idag än någonsin tidigare. För mindre destinationer kan ekonomiska effekter av kryssningsturism bli betydelsefulla. Effekterna däremot kan också skapa obalans när det kommer till miljöfrågor och sociala aspekter på destinationen.

Syftet med denna uppsats är att ur ett Triple Bottom Line-perspektiv problematisera den paradox och platskonflikt som kan uppstå mellan de ekonomiska vinsterna, miljöproblem samt sociala effekter som kryssningsturismen kan medföra för en mindre stad. Fallstudien är gjord i Helsingborg och det empiriska materialet har införskaffats genom intervjuer, enkäter och dokumentstudier.

Våra slutsatser är att kryssningsturismen har en viss ekonomisk påverkan på destinationen i form av konsumtion från passagerarna, intäkter till hamnen samt ett marknadsföringsmässigt värde. Även om staden i sig kan sägas tjäna på kryssningsturismen, är det inte säkert att de privata verksamheterna gör det, på grund av de fallande biljettpriserna på kryssningarna, vilket leder till att det även åker folk som inte spenderar så mycket. Vi har även kommit fram till att kryssningsturism ställer destinationer för ett antal miljö- och socialt relaterade problem. Dessa kan vara exempelvis förändring av infrastruktur och logistik, men även trängsel i städerna.

Nyckelord: *Kryssning, Triple Bottom Line, Helsingborg, Hållbar utveckling.*

Innehållsförteckning

1.	Inledning och problemformulering	1
1.1.	Kryssningsbranschen och dess utmaningar	1
1.2.	Syfte och frågeställning	3
1.3.	Uppsatsens avgränsning	3
1.4.	Disposition.....	5
2.	Metod	6
2.1.	Metodval och tillvägagångssätt	6
2.2.	Ord- och begreppsförklaring	7
2.3.	Fallstudie	8
2.4.	Empiriskt material	9
2.4.1.	Intervjuer	9
2.4.2.	Enkät.....	11
2.4.3.	Dokumentstudier	11
2.5.	Litteraturstudier	12
2.6.	Internetkällor	13
2.7.	Arbetets reliabilitet	13
2.7.1.	Intervjuer	13
2.7.2.	Dokumentstudier	14
2.7.3.	Enkäter	14
2.7.4.	Induktionstillvägagångssättet	15
2.7.5.	Litteraturstudier	15
3.	Teori	16
3.1.	Triple Bottom Line	16
3.2.	Andra forskares syn på Triple Bottom Line	19
3.3.	Utvecklande resonemang och författarnas syn på TBL.....	21
3.3.1.	Direkt, indirekt och inducerad ekonomisk påverkan	21
3.3.2.	Kryssningsturismens påverkan enligt Johnson	23
3.4.	TBL:s styrkor och begränsningar	25
4.	Analys.....	26
4.1.	Ekonomisk hållbarhet	26
4.1.1.	Kryssningsbranschens aktörer	26
4.1.2.	Fallstudien Helsingborg	27

4.1.3.	Sänkta biljettpriser.....	29
4.1.4.	Konsumtionen i Helsingborg	30
4.1.5.	Återkoppling till ekonomisk hållbarhet.....	32
4.2.	Kryssning – ett hållbart miljöperspektiv i Helsingborg?.....	34
4.2.1.	Infrastrukturell påverkan	34
4.2.2.	Regleringar vid kryssningsanlöp.....	35
4.2.3.	Transportsystem & massavlastning.....	37
4.2.4.	Miljö utan TBL och framtida trender?	40
4.3.	Sociala faktorer knutna till TBL.....	42
5.	Avslutande diskussion.....	45
5.1.	Konsumtion och destinationspåverkan.....	45
5.2.	Ett tredimensionellt tankesätt.....	46
5.3.	...i Helsingborg.....	47
5.4.	Förslag till vidare forskning	48
6.	Källförteckning.....	49
	Bilagor.....	56

1. Inledning och problemformulering

1.1. Kryssningsbranschen och dess utmaningar

Kryssningsbranschen har utvecklats drastiskt. Detta kan man bland annat se på antalet passagerare, vilket år 1990 var 4,5 miljoner, och år 2010 hela 18,7 miljoner.¹ Den främsta anledningen är lägre priser och lyxigare fartyg, som ökat efterfrågan från kundernas sida. Kryssningsbranschen omsätter enorma summor med pengar² och endast ett fåtal aktörer delar på hela marknaden.³ Kryssningsfartygen skapar ett avtryck på de rutter de färdas på och de platser fartygen besöker. Således genereras i sin tur olika typer av effekter. Ekonomiska, i form av passagerare som nyttjar sig av utflykter, handlar i butikerna och, förutsatt att de är tillfredsställda, sprider en positiv *word of mouth* om staden.⁴ Effekterna kan också vara sociala, som till exempel attityder hos medborgare och prestige för staden. Kryssningsbranschens kanske största utmaning är miljö- och hållbarhetsfrågor, då fartygen generellt enligt utsago är det mest ohållbara transportmedlet.⁵ Således finns det fraktioner eller paradoxer i städer och platser mellan till exempel den ekonomiska nyttan och miljö och hållbarhet.⁶

Detta dilemma blir mer och mer relevant i och med att det sätts en konstant press på att en produkt idag ska medföra ekonomiskt välstånd, vara ekologiskt hållbar samt vara socialt rättfärdigad för att produkten ska kunna kallas för hållbar.⁷ Dessa tre hållbarhetsdelar är grunden för en teori kallad *Triple Bottom Line* (TBL). TBL sätter ord på den problematik som går att hitta i städer, företag och hos andra aktörer som försöker vara hållbara. Triple Bottom Line är verktyget som vi kommer att använda som grundsten i denna uppsats, för att se närmre på hur en stad kan lyckas med att sammanlänka de tre hållbarhetsdimensioner.

¹ Peric, T. & Oršulić, M. (2011).

² Klein, R. (2006).

³ Duval, T. (2007).

⁴ Grönroos, C. (2007). s.191

⁵ Chenoweth, J. (2009).

⁶ Thufvesson, O. (2006). s. 28

⁷ Elkington, J. (1997).

Staden i fråga som används som fallstudie är Helsingborg. Helsingborg har under de senaste 16 åren arbetat aktivt med att attrahera kryssningsfartyg, och har på grund av detta en ambition om att kunna utvecklas som kryssningsdestination. Vad har då Helsingborg att vinna på att attrahera kryssningsfartyg? Kryssningsturismen för med sig stora mängder besökare till staden, som spenderar pengar. Samtidigt sprider de, som ovan nämnt, ofta en positiv word of mouth, förutsatt att de är nöjda med destinationen. Detta gör att staden får reklam, värt många miljoner kronor.⁸ Än så länge låter allt frid och fröjd, men som vanligt finns det alltid en baksida. I fallstudien Helsingborg marknadsför man sig som en ”grön” stad med ett miljömässigt tankesätt. I sig är detta bra, men fungerar dock inte alltid särskilt bra att förena med aktiviteter som kryssning, då kryssningsfartyg släpper ut stora mängder koldioxid.⁹ Även lokalbefolkningens tankar spelar roll eftersom det kan vara problematiskt att implementera idéer om man saknar deras förtroende.¹⁰ Applicerat på kryssningsbranschen innebär detta att medborgarna måste känna delaktighet för att en hållbar kryssningsfilosofi ska utvecklas långsiktigt.

Vidare är balansen mellan de tre TBL-delarna viktig¹¹ för att Helsingborg ska kunna ses som en riktigt hållbar stad. De finns åtskilliga aspekter att ha i åtanke när det gäller kryssning i Helsingborg. Dess läge är inte det mest strategiska, då det enbart är ett fåtal mil till Köpenhamn, som är en av norra Europas största kryssningsdestinationer. Detta innebär att Helsingborg måste differentiera sig, för att inte vara en destination i mängden. Genom ett arbete där Helsingborg lyfter fram att destinationen är en mindre, pittoresk ort med ganska annorlunda historiska och kulturella turistattraktioner försöker man konkurrera om kryssningsbåtarna. Helsingborg är, ur ett globalt perspektiv, ett typexempel på en mindre destination med möjligheter och vilja att utvecklas till en medelstor destination, varvid det är en relevant stad att studera som ett medel för att se på kryssningsbranschen, inte bara i Helsingborg utan även som helhet.

⁸ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁹ Eijgelaar, E, Thaper, C & Peeters P. (2010) , Duval, T. (2007). s.142-145

¹⁰ Thufvesson, O. (2009). s. 18

¹¹ Elkington, J. (1997).

1.2. Syfte och frågeställning

Uppsatsens syfte är att ur ett Triple Bottom Line-perspektiv problematisera den paradox som kan uppstå mellan de ekonomiska effekter, miljööutmaningar samt sociala effekter som kryssningsturismen kan medföra för en mindre stad. Därför har vi valt följande tre frågeställningar:

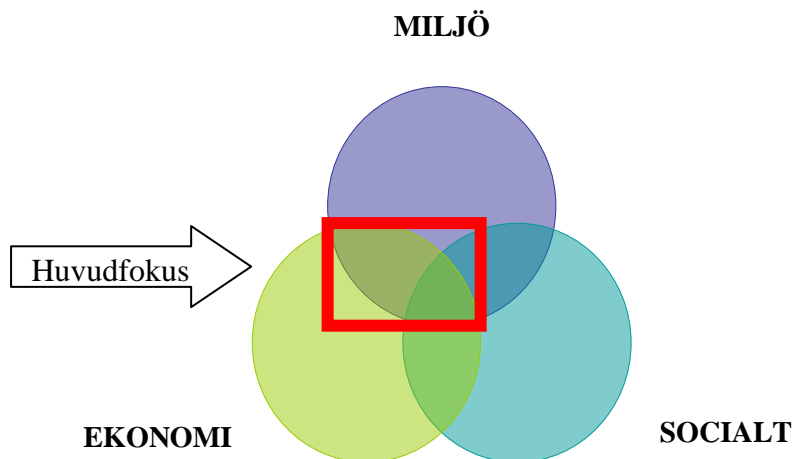
- *Hur uppfattar centrala aktörer i en mindre stad den ekonomiska effekten av ett kryssningsanlöp?*
- *Vilka miljömässiga utmaningar ställs en mindre stad inför vid ett kryssningsanlöp?*
- *Hur skapas paradoxer gällande sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer vid ett kryssningsanlöp i en mindre stad?*

1.3. Uppsatsens avgränsning

I en uppsats som behandlar ett ämne av denna karaktär är det essentiellt att välja ett fokus. Vi har avgränsat oss till teorier som TBL, vilket gör att uppsatsen får ett fokus kring frågor rörande TBL:s tre delar. Detta ämnar inte att exkludera andra aspekter och infallsvinklar på kryssning och hållbarhet och se dem som oviktiga, utan snarare visa det som vi tyckte var intressant och givande för uppsatsens syfte och frågeställning. Man hade annars kunnat ta utgångspunkt i exempelvis serviceattityder hos butiker eller image och varumärkesskapande. Att vi valde just TBL beror på att miljö är ett aktuellt och omdiskuterat tema i dagens samhälle, samtidigt som TBL ger ett vidare perspektiv än vad andra miljöteorier gör, då den även innefattar en social och en ekonomisk del.

I vårt arbete har vi valt att lägga huvudfokus på paradoxen/slitningen mellan miljö och ekonomi (Se figur 1). Den sociala delen är viktig i det större perspektivet, och väger lika tungt som de andra delarna i ett TBL-perspektiv. Men då fler och djupare undersökningar skulle krävs för att analysera även denna bit, valde vi att avgränsa analysen i förhållande till den tidsram uppsatsen är begränsad till.

FIGUR 1.¹²



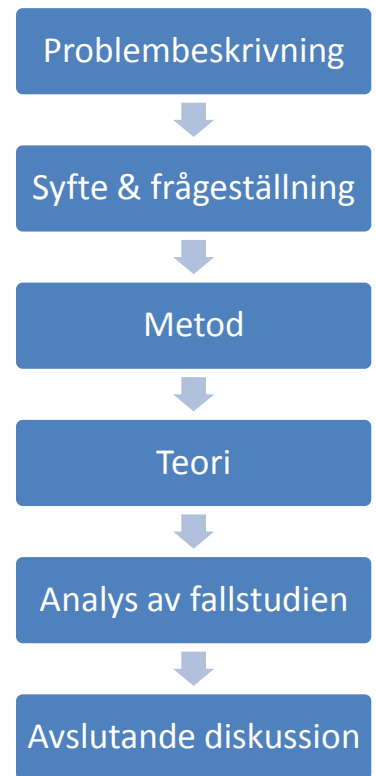
*Uppsatsens fokus i förhållande till Triple
Bottom Line*

Val av metod och intervjupersoner påverkar också arbetets resultat. Genom de metodval som vi gjort, har vårt arbete fått en viss karaktär, och vår medvetenhet till detta gör att vi skapar oss själva en objektivitet till forskningsfrågan och uppgiften. Anledningen till att vi inte valt att lägga fokus på stadens invånares perspektiv, är på grund av att detta skulle vara orimligt i förhållande till uppsatsens tidsram. Ytterligare intervjuer har inte genomförts på grund av att vi anser att vi täckt in alla perspektiv som vi anser är intressanta att belysa. Valet av fallstudie påverkar också resultatet av analysen. Det finns flera städer som skulle vara potentiellt bra lämpade för en fallstudie av den karaktär vi sökte. Det är därmed inte säkert att samma resultat skulle uppnåts på en annan plats. Då tidsramen för uppgiften är snäv och Helsingborg dessutom redan bedrev ett intressant arbete, föll valet på denna plats.

¹² Författarnas egen omarbetade variant av John Elkingtons modell av Triple Bottom Line.

1.4. Disposition

Denna uppsats inleds med en problembeskrivning där läsaren leds in i uppsatsens problematik. Vidare presenterar vi vårt syfte och vår frågeställning som ligger till grund för det metodavsnitt som vi sedan leder läsaren in i. Här presenteras forskningsmetoderna och på vilket sätt det empiriska materialet är insamlat. Det görs även en kort redogörelse av vilka intervjupersonerna är och på vilket sätt dessa är relevanta för detta arbete. I avsnittet teori presenteras de teoretiska resonemangen och huruvida dessa har betydelse för den empiri som analyseras i analysdelen. I analysdelen tittar vi på fallstudieobjektet mot bakgrund av de teoretiska resonemangen för att problematisera utmaningar och effekter. Arbetet avslutas med en diskussion där författarna med bakgrund av analysen diskuterar slutsatser ur ett mer generellt perspektiv samt kopplar ihop TBL:s tre hållbarhetsaspekter.



FIGUR 2.

2. Metod

Metodavsnittet kommer beskriva hur vi har gått tillväga för skrivandet av denna uppsats. Den första delen kommer att avhandla valet av metoder. Därefter kommer en begreppsförklaring. Detta följs av en introduktion till Helsingborg stad samt dess kryssningsverksamhet. Sedan beskrivs hur insamlingen av empiri och teori gått till. Sist i detta kapitel redogörs tillförlitligheten av teorin, empirin samt uppsatsen i stort.

2.1. Metodval och tillvägagångssätt

Det empiriska materialet som lagt grund för denna uppsats bygger på intervjuer, dokumentstudier och enkäter. Intervjuerna har skett både muntligen samt via e-mail, medan enkäterna har delats ut till företag i Helsingborgs och Helsingörs centrum. Utöver våra egna intervjuer har vi kompletterat med en intervju gjord av andra, utomstående personer. Genom denna empiriska forskning, har vi försökt att framhäva alla inblandades syn på kryssningens påverkan på staden. Vi har täckt in kommunens syn, hamnens syn (hamnen är dock en del av kommunen), affärer och verksamheter, turoperatörernas syn samt medias syn. Lokalinvärnarnas uppfattning har vi försökt få fram genom att fråga kommunen, media och stadens butiker. Detta kan dock leda till en vinklad bild av lokalinvärnarnas synpunkter, men i förhållande till uppsatsens tidsram var detta det bästa alternativet.

Vi valt ett induktivt tillvägagångssätt då vi började med att använda oss av empiriskt material, det vill säga intervjuer, dokumentstudier, enkäter och artiklar, för att få fram vårt syfte, våra frågeställningar samt våra val av teorier.¹³

¹³ Bogdan, R. & Biklen, S.K. (1982).

2.2. Ord- och begreppsförklaring

Härunder förklaras ord och begrepp som används i uppsatsen. Detta för att läsaren själv ska slippa tolka begreppens innebörd.

Centrala aktörer vid ett kryssningsanlöp	De parter som berörs direkt av ett kryssningsanlöp, exempelvis staden, affärerna i centrum, kryssningsrederiet, utflyktsföretaget samt alla anställda inom branschen.
Ekonomisk påverkan	Finansiell påverkan som uppstår vid exempelvis kryssningsanlöp. Inte bara för fartyget, utan även staden, affärer och alla andra som direkt eller indirekt påverkas.
Greenwashing	Fenomenet att företag som sysslar med aktiviteter som belastar miljön försöker att ändra det så att det ser ut som om deras aktiviteter snarare är miljövänliga. ¹⁴
Grosston	Ett sätt att mäta fartygs vikt, baseras på fartygets totala inneslutna volym. ¹⁵
Gråvatten	Avloppsvatten från bad, disk, tvätt och liknande. ¹⁶
Helsingborg Stad/kommun	Helsingborgs kommun benämns sedan ett par år tillbaka som stad istället för kommun, varvid vi kallar det för Helsingborg Stad, men ibland även kan referera endast till kommunen.
Helsingborgs kryssningsnätverk	Ett samarbete mellan kommunen och olika lokala aktörer i Helsingborg, med mål att

¹⁴ Laufer, W. (2003).

¹⁵ International Maritime Organizations hemsida. (2012).

¹⁶ Nationalencyklopedins hemsida. (2012).

	hjälpas åt att marknadsföra staden mot rederier.
Miljöpåverkan	Påverkan på vår planet, vår omvärld och vårt klimat.
Platskonflikt	En platskonflikt uppstår när olika aktörer på plats inte har ett gemensamt tankesätt kring olika saker. ¹⁷
Port of call	Hamnar som kryssningsfartyget stannar i. ¹⁸
Port of embarkation	Hamnen som kryssningsfartyget utgår från. ¹⁹
Att ankra på redan	Att stanna med båten ute i sundet mellan Helsingborg och Helsingör. Detta görs för att vissa fartyg är för stora för att få plats i hamnar.
Social påverkan	Påverkan på och för människor, exempelvis attityder, arbetstillfällen och köpbeteenden.
Svartvatten	Avloppsvatten från toaletter. ²⁰
Tourism Overload	När det är för många turister på en plats för att platsens ”originella charm” ska kunna upplevas.
Turnaround	Hamnar där gäster går på och av, men som inte är hamnen där skeppet först utgått från. ²¹
Word of mouth	Information som sprids muntligen.

2.3. Fallstudie

Det finns flertalet olika sätt att bedriva studier till exempel komparativa studier eller fallstudier. I denna uppsats har vi valt att utgå från en fallstudie, vilket innebär att vi studerar ett specifikt fall och dess förutsättningar. Helsingborg är en ambitiös stad och strävar konstant efter utveckling i alla aspekter när det kommer till destinationsutveckling. Det faktum att

¹⁷ Thufvesson, O. (2009).

¹⁸ Oxford Advanced Learner's Dictionarys hemsida

¹⁹ Ibid.

²⁰ Nationalencyklopedins hemsida. (2012).

²¹ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

konkurrensen är hård i form av ett antal närliggande städer, såsom Köpenhamn och Malmö, gör Helsingborg till ett intressant val av fall, då staden inte är lika stor, utan mindre, pittoresk och annorlunda. Trots den hårda konkurrensen, lyckas Helsingborg ändå att attrahera till sig ett varierande antal kryssningar per år, exempelvis fem stycken i år²² och 14 stycken år 2009.²³ Helsingborg kan därför mycket väl representera andra mindre hamnstäder världen över som försöker att marknadsföra sig, både på nationell och på internationell nivå.

Desto vidare, har Helsingborg stad arbetat aktivt med själva kryssningsbranschen i 16 år, och är en potentiell kandidat när det kommer till anlop och utflykter för många kryssningsrederier världen över. Helsingborg har även en ambitiös miljöplan, vilket innebär att de redan till viss mån är TBL-fokuserade. Således en faktor som ytterligare gör valet av fall intressant.

2.4. Empiriskt material

2.4.1. Intervjuer

Vår kvalitativa empiriinsamling består av djupintervjuer med så öppna frågor som möjligt för att få de svarandes synvinkel. Sex stycken intervjuer har använts i arbetet, varav fem har gjorts av oss själva, medan en är gjord av andra forskare. Vi har även ställt ett fåtal frågor till ytterligare en person, Ulrika Nordström, marknadsansvarig på Väla centrum. Valet av våra egna intervjuer skedde genom snöbollsmetoden, det vill säga att en intervjuperson hänvisade oss vidare till en eller flera andra.²⁴ Nedan följer en kortare presentation av de personer som vi intervjuat. Anledningen till att dessa personer är presenterade med namn beror på att vi genom vår transparens vill öka arbetets reliabilitet.

Monica Frisk

Monica Frisk är destinationsutvecklare på Helsingborgs Stad, med ansvar för kryssningsverksamheten. Tillsammans med Andréas Eriksson på Helsingborgs Hamn driver hon för kommunens räkning Cruise Helsingborg,²⁵ vilket är stadens satsning på att locka till sig kryssningsverksamheter. Monica har lång erfarenhet av kryssningsturism i Helsingborg.

²² Cruise Helsingborgs hemsida (2012).

²³ Helsingborgs Hamns hemsida (2012).

²⁴ Trost, J. (2007). s. 32

²⁵ Cruise Helsingborgs hemsida (2012).

Vi utförde en djupintervju med Monica Frisk, för att få kommunens synvinkel på kryssningens betydelse för staden. Intervjuguiden som vi använde återfinns i bilaga 1.

Göran Stenberg

Göran Stenberg är ansvarig för Helsingborgs Dagblads rapportering om kryssning, och har varje vecka en spalt vid namn *På kryss i sundet* i tidningen. I denna spalt berättas det om vilka kryssningsfartyg som passerar förbi Helsingborg samt vilka som stannar till i staden. Göran har jobbat med detta under nio års tid, och har därför en bred kunskap inom ämnet. På grund av detta gjorde vi en djupintervju med honom, vilken representerar medias synvinkel på kryssningens betydelse för staden. Denna intervjuguide går att hitta i bilaga 2.

Andréas Eriksson

Andréas Eriksson är Marknads- och Informationschef på Helsingborgs Hamn, och är tillsammans med Monica Frisk ansvarig för Cruise Helsingborg. Vi utförde en kortare e-mailintervju med Andréas för att få hamnens syn på utvecklingen kring kryssning.

Christer Nilsson

Christer Nilsson arbetar som miljösamordnare på Helsingborgs Hamn, och hjälpte oss via e-mail med att svara på hamnens syn på miljökonsekvenserna av kryssningsturismen. Christer tillhandahöll även oss dokument relevanta för uppsatsens resultat. Bilagan med frågorna som ställdes till både Andréas Eriksson och Christer Nilsson finns under rubriken bilaga 3.

Petra Theill

Petra Theill jobbar som Sverigeansvarig på European Cruise Service, ett företag som planerar och genomför utflykter för rederiernas räkning vid kryssningsanlöpen. European Cruise Service är ett av norra Europas största företag inom detta, och specialiserar sig på Sverige, Norge, Danmark och Storbritannien. Intervjun skedde via e-mail, och hennes svar är det som vi använder för att beskriva turopertörernas syn på kryssningen. Frågorna vi ställde till Petra finns i bilaga 4.

Utöver detta, har vi även använt oss av en intervju med C. Michael Hall, turismforskare, som gjorts av okänd intervjuare, samt av svaren på ett par frågor vi skickat till Ulrika Nordström,

marknadsansvarig på Väla köpcentrum.

2.4.2. Enkät

Enkäten i fråga delades ut till 20 olika handlare i Helsingborg, samt åtta i Helsingör. I Helsingborg delades den ut på Kullagatan och på Bruksgatan, samt mellanliggande gator. Detta är några av de mest centrala gatorna i staden. I Helsingör delades de ut på Stengade samt vid Kronborg Slott, då det är här de flesta turisterna går.

Urvalet av butikerna var ej helt representativt, utan vi använde oss av ett strategiskt urval.²⁶ Detta innebär att vi valde butiker utifrån geografiska och produktmässiga förutsättningar. De butiker vi valde var främst exklusivare butiker och butiker som inte är delar av större kedjor. Vi har dessutom valt att exkludera restauranger, caféer, muséer och liknande för att kunna få ett mer analyserbart material, med butiker i samma segment. Enkätens reliabilitet ligger på en relativt hög nivå, då inga ”svåra ord” användes, vilket innebär att det inte borde vara några missuppfattningar vid ifyllandet av enkäten. Alla enkäterna utfördes på en enda dag, vilket innebär att det inte kan ha uppkommit några skillnader i svaren orsakade av tidsperspektiv, exempelvis om det hade varit dåligt väder en dag, men inte en annan.²⁷

De svenska och de danska enkäterna var likadant utformade, och handlade båda om Helsingborg snarare än om båda städerna. Anledningen till denna utformning var att vi ville se om även Helsingör drog nytta av Helsingborgs kryssningsturism och dess effekter. Eftersom vi inte fann något samband eller någon relevans för denna studies syfte, beslöt vi oss för att exkludera enkäterna från denna uppsats. Enkätens frågor finns i bilaga 5, och en sammanställning av de svenska enkäterna finns i bilaga 6.

2.4.3. Dokumentstudier

Till det empiriska materialet har de gjorts två stycken dokumentstudier. För att kunna avgöra ett dokumentets reliabilitet, kan man titta på fyra olika kriterier. Det ska vara äkta, trovärdigt, representativt och meningsfullt (tydligt och begripligt).²⁸ Dessa kriterier har iakttagits vid analysen av samtliga dokument i denna uppsats. Det första dokumentet som analyserats är Helsingborgs Stads hållbarhetsplan. Detta dokument går under rubriken officiellt dokument

²⁶ Trost, J. (2007). s. 33

²⁷ Ibid. s. 64

²⁸ Scott, J. (1990) s. 337

från statlig (kommunal) myndighet. Studien är gjord mot bakgrund av att detta var de mest konkreta hållbarhetsmål och hållbarhetsplaner som vi inom tidsramen för detta arbete kunde få tillgång till. Hållbarhetsplanen är ett dokument framtaget av avdelningen för hållbar utveckling på Helsingborgs Stad. Vi har tagit del av Hållbarhetsplanen via Helsingborgs kommuns hemsida. Denna plan fokuserar på sociala, ekonomiska och miljörelaterade utvecklingsmål i Helsingborg och på sju stycken förbättringsområden. Dessa vill kommunen visa hur de hänger samman som ett pussel genom ett tvärsektorielt arbete mellan de olika organisationsenheterna. I hållbarhetsplanen har vi främst fokuserat på luft- och vattenförorening och Helsingborgs Stads mål och ambitioner. Hållbarhetsplanen bedöms uppfylla samtliga kriterier för reliabiliteten.

Det andra dokumentet som vi har analyserat kallas för Helsingborgs hamns hamntaxa. Dokumentet definieras som ett officiellt dokument från privata källor, vilket innebär att det är ett officiellt tillgängligt dokument hämtat från en privat aktör, vilken inte är en officiell myndighet.²⁹ Även dokumentet om hamntaxan kan bedömas som både meningsfullt, representativt, äkta och trovärdigt. Hamntaxan är ett dokument som beskriver kostnader för rederier och övriga intressenter att nyttja Helsingborgs hamn. Hamntaxan är giltig under hela 2012 och priserna är beskrivna i kronor per grosston. Dokumentet beskriver vidare till exempel vilka rabatter som kan erhållas genom ett aktivt miljöarbete och olika certifieringar. Hamntaxan är helt offentlig och vi fick tillgång till den genom Helsingborgs hamns miljösamordnare Christer Nilsson. Detta dokument har använts för att stärka argument kring Helsingborgs hamns miljöarbete.

2.5. Litteraturstudier

Precis som Bryman redogör, har vi identifierat olika nyckelbegrepp som har hjälpt till att avgränsa det valda forskningsområdet.³⁰ Anledningen till att göra en litteraturstudie, är för att hitta olika begrepp och resonemang som motsäger varandra samt om det finns några utforskade områden inom vårt ämne.³¹ Vi har använt oss av bibliotek samt olika databaser innefattandes artiklar och böcker. Databaserna har främst varit *Summon*, Lunds Universitets söktjänst för artiklar, *Google Scholar*, en söktjänst för artiklar och böcker, tillhandahållen av

²⁹ Bryman, A.(2001). s. 362f

³⁰ Ibid. s. 113

³¹ Ibid. s. 98

Google, samt *Libris*, en söktjänst skapad av flera svenska universitet och högskolor. Nyckelbegreppen som vi identifierat är exempelvis *Triple Bottom Line*, *sustainable development* och *cruising*.

2.6. Internetkällor

Vi har även använt oss av ett antal Internetkällor, bland annat olika organisationers hemsidor, till exempel Helsingborgs hamn och Cruise Helsingborg. Det är viktigt att vara kritisk mot Internetkällor, särskilt vid sökande på sökmotorer som Google, eftersom vem som helst kan lägga ut information på internet.³²

2.7. Arbetets reliabilitet

Detta arbete innehåller både primär- och sekundärkällor, men i största möjliga mån har vi försökt att gå till ursprungskällan, för att göra arbetet så korrekt som möjligt.

2.7.1. Intervjuer

Intervjuer i sig kan anses vara en subjektiv metod, eftersom personerna som intervjuar ofta styr intervjun i den riktning de vill att den ska gå, snarare än att låta den flyta på fritt. Vi har valt att ha semistrukturerade personintervjuer för att respondenterna skulle få möjlighet att utveckla sina svar kring våra frågeställningar. Vi valde dock att ha e-mailintervjuerna strukturerade vilket kan ha betydelse för svarens utgång.³³ Detta innebär att respondenterna får längre tid att tänka igenom svaren och inte blir observerade, vilket leder till att det framkallas en viss typ av svar som möjligtvis inte skulle framkommit vid en ostrukturerad personintervju.

Intervjuerna i fråga är ställda till de i huvudsak berörda parter som verkar vid ett kryssningsanlöp i Helsingborg. Dessutom har vi även valt att intervju Göran Stenberg, kryssningsansvarig på Helsingborgs Dagblad, regionens lokala tidning. Följaktligen har vi kunnat jämföra intervjuerna med varandra för att enklare se vad som är respondenternas subjektiva syn och vad som är objektivt. Dock är det så att alla parter på ett eller annat sätt är intressenter i kryssningsverksamheten, vilket leder till att full reliabilitet ej uppnås, då detta

³² Ibid. s. 115

³³ Kvale, S. (1997). s. 65

kan leda till att de pratar enbart utifrån sin egen synvinkel.³⁴ Reliabiliteten kan också ha påverkats av att de olika intervjupersonerna har haft kontakt med varandra vid upprepade tillfällen. Detta eftersom ”Kryssningsbranschen i Sverige är väldigt liten”,³⁵ som Göran Stenberg uttrycker det. Det leder till ett beroende mellan de olika intervjuade.³⁶ Eftersom snöbollsmetoden som använts leder till specifika hänvisningar av intervjupersoner finns det en möjlighet att andra viktiga personer exkluderas från urvalet. Eftersom kryssningen och dess involverade personer är så pass liten i Helsingborg bedömer vi dock att reliabiliteten i intervjuerna inte påverkat arbetets resultat nämnvärt.

2.7.2. Dokumentstudier

Dokumenterna vi använt till dokumentstudien har alla blivit noga granskade för att vi skulle försäkra oss om dess reliabilitet. Alla dokumenten har uppfyllt kraven på att vara meningsfulla, representativa, äkta och trovärdiga eftersom dessa är hämtade direkt ifrån grundkällan.³⁷ Vad som bör tänkas på, är att vi fått dessa dokument från de personer vi intervjuat, vilket gör att vi har påverkats i vårt val av dokument.

2.7.3. Enkäter

Vi har valt att komplettera våra intervjuer med enkäter, som vi delat ut till ett antal företag längs Helsingborgs huvudgator. Genom att göra så får vi en mer objektiv bild än genom att bara använda intervjuer som primärkälla. Dock kan alltid objektiviteten ifrågasättas. Inte minst med tanke på att vi valt ut ett antal affärer (20 stycken, varav 19 svarat) i vilka vi delat ut enkäten. Det kan anmärkas att denna siffra är relativt låg, samt att respondenterna inte alltid varit de som är ansvariga för butiken.³⁸ Att vi enbart delat ut enkäten till 20 olika företag har dock sin förklaring. Urvalet av butikerna har varit de som vi, genom intervjuerna, antagit har varit de som fått flest kryssningsbesökare, med andra ord butiker med lokal förankring, ofta av det lite ”finare” slaget. Därmed kan dock ej enkäten anses som helt representativ för hela stadens näringsliv. Anledningen till att vi valt att främst ge ut enkäter till butiker på Kullagatan och Bruksgatan, samt mellanliggande gator, är att det enligt våra intervjupersoner är på dessa gator som besökarna främst går. Vad som dock kan ha påverkat reliabiliteten, är att inte alla tillfrågade butikerna hade funnits under ett års tid, och därmed inte upplevt

³⁴ Thurén, T. (2001) s. 49

³⁵ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

³⁶ Thurén, T. (2001) s. 52

³⁷ Scott, J. (1990) s. 337

³⁸ Trost, J (2007). s. 64

kryssningssäsongen. Å andra sidan kunde dessa företag fortfarande svara på hur de kommer bedriva sitt arbete under kommande kryssningssäsong

2.7.4. Induktionstillvägagångssättet

Att använda sig av induktion som tillvägagångssätt för att formulera forskningsfrågor kan vara både en bra och en dålig metod. Genom att börja med det empiriska samlandet, kan det hända att man inte får en helt rättvisande bild.³⁹ Det kan exempelvis handla om att vi inte delat ut tillräckligt många enkäter, vilket i sin tur kan ha påverkat vårt resultat så pass mycket att våra slutsatser kan vara felaktiga. Dessutom använde vi oss av ett selektivt urval, vilket gjorde att vi enbart fick vissa affärers syn på det hela. När det kom till intervjuerna, utfördes en av dessa tidigt, innan vi helt hade formulerat vår forskningsfråga. Dokumentstudien gjordes också snarare på de dokument som våra intervjupersoner rekommenderade oss snarare än på dokument som vi hittat själv.

2.7.5. Litteraturstudier

Genom att begränsa sig till att använda ett fåtal databaser, riskerar vi att inte hitta all forskning som tidigare gjorts i området. De databaser som vi använt, innehåller dock så pass många artiklar att vi inte anser att vårt resultat påverkats nämnvärt. Genom att söka på olika nyckelord begränsas vi dock också, vilket kan leda till att relevanta artiklar och böcker kan ha missats. Vi har dock sökt på ett stort antal olika ord, vilket innebär att inte heller detta borde ha påverkat vårt resultat i högre utsträckning.

³⁹ Bogdan, R. & Biklen, S.K. (1982), Bryman, A. s. 26ff

3. Teori

Idag är det inte tillräckligt att utveckla ett företag eller en verksamhet som är ekonomiskt hållbar, utan man måste samtidigt vara miljömedveten och socialt införstådd. Över 45 % av de största verksamheterna världen över publicerar Triple Bottom Line-rapporter,⁴⁰ och även nationer, regioner och kommuner följer konceptet för att skapa en mer hållbar utveckling. Detta på grund av att det sätts större och större press från externa aktörer på de enskilda företagen om att mäta, utveckla och tänka på ekonomiskt välstånd, miljömässig kvalitet och socialt rättfärdigande, men också att arbeta aktivt med dessa tre komponenter.⁴¹ I detta kapitel presenteras och utvecklas våra teoretiska resonemang som ligger som grund i vårt arbete.

3.1. Triple Bottom Line

Triple Bottom Line (TBL) nämndes först 1997 av John Elkington i boken “Cannibals With Forks – The Triple Bottom Line of the 21st Century Business”. Teorin belyser vikten av balansen mellan ekonomi, miljö och de sociala aspekterna i produkter och affärsverksamheter. Begreppet härstammar från en tanke om tre på varandra liggande linjer (*bottom lines*) där ingen får glida utanför ramen, utan alla måste vara i ständig balans för att inte tippa över åt något håll. De tre huvudaspekterna; ekonomiska aspekter, sociala aspekter och miljöaspekter, gör sig gällande i hopp om att kunna utveckla en långsiktigt hållbar organisation. Teorin har som syfte att distansera sig från de endimensionella företagsmodeller som enbart är ekonomiskt effektiva, och därmed inte bidrar positivt till miljömässig kvalitet eller inkluderar social rättfärdighet i sin verksamhetsrapportering. Denna tendens uppstår eftersom det är svårt att skapa och upprätthålla hållbara processer som inkluderar alla tre aspekter, snarare än att enbart ha exempelvis ekonomisk hållbarhet.⁴²

Det uppstår bland annat ett agentproblem⁴³ då principalen (ägaren/aktieägarna) tenderar att ha ett intresse för att skapa lönsamhet och maximera affärsvärdet, medan själva managementledningen (agenten) är förpliktigad till att göra sitt bästa för att uppfylla principalens önskan. Här uppstår vidare problematik då många ägare fokuserar mer på att

⁴⁰ Inayatullah, S. (2005). s. 573

⁴¹ Elkington, J. (1997). s. 3

⁴² Ibid. s. 73

⁴³ Grossman, S & Hart, O. (1983).

skapa ekonomisk lönsamhet istället för att också väga in de miljömässiga och sociala aspekterna. Detta är ett relevant dilemma i dagens affärsvärld och något som är centralt att lösa för att kunna överleva som verksamhet. För att få en djupare förståelse av teorin, är det viktigt att förstå vad som menas med ekonomisk hållbarhet, miljömässig hållbarhet och social hållbarhet.

Ekonomisk hållbarhet handlar om huruvida en verksamhet skapar en ekonomisk fördel för sig själv eller för den involverade aktören som köper, eller på något sätt blir berörd av, produkten när man tar bort alla omkostnader och utgifter relaterat till både själva produkten, men också relaterat till miljömässiga och sociala aspekter skapas följaktligen den riktiga ekonomiska effekten. För att exemplifiera; En verksamhet bygger en högteknologisk byggnad eller fabrik i en underutvecklad del av världen. Problemet blir att det troligtvis går ut över de lokala teknologiska verksamheterna, och att man därmed undertrycker deras talang. På samma sätt kan priserna stiga mer än lokalbefolkningen har råd med. Dessa miljömässiga och sociala faktorer är i de flesta fall inte medräknade av verksamheternas respektive revisorer, och därmed inte taget i övervägande som eventuella extra omkostnader för gällande land eller region.⁴⁴ Kort sagt handlar ekonomisk hållbarhet om att en verksamhet försöker att tänka långsiktigt och skapa en hållbar ekonomisk process som gynnar verksamheten och alla dess berörda.

För att kunna förstå *miljömässig hållbarhet*, bör man känna till vad *naturligt kapital* står för. Begreppet kan användas på många sätt, men om man exempelvis vill sätta en prisskylt på antalet fällda träd i en skog, räcker det inte att räkna träden eller se hur stor mark man har fällt. Miljömässig hållbarhet kräver likaledes att man inkluderar den överordnade påverkan de fällda träden har på skogens ekosystem. Med andra ord, en verksamhet bör ha en generellt miljövänlig praxis i förhållande till sina handlingar. En idealisk TBL-verksamhet ska helst kunna bidra positivt till miljön eller undgå att i största möjliga mån ha en negativ effekt som resultat av sitt företagskoncept. Således blir naturligt kapital en form av ”gott samvete” som varje TBL-strävande verksamhet borde ha.⁴⁵

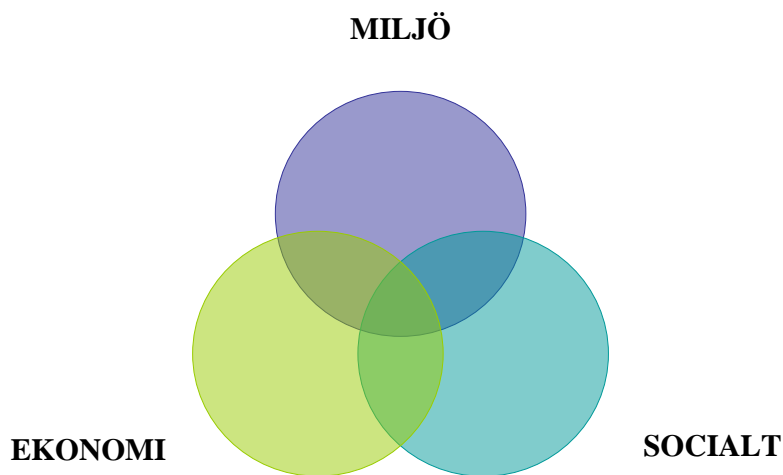
⁴⁴ Elkington, J. (1997). s. 76

⁴⁵ Ibid. s. 80

Den tredje aspekten är den *sociala hållbarheten*. Verksamheten ska kunna tillhandahålla ett rättvist och fördelaktigt förhållandesätt till respektive kund, land eller region som verksamheten inkluderat i sin affärsprocess.⁴⁶ Exempelvis bör en kaffeproducent som vill implementera TBL svara för att upprätthålla säkerhet samt etiskt korrekta arbetsvillkor hos sina råmaterialsleverantörer. Vidare borde en TBL-verksamhet kunna bidra positivt till lokalbefolkningen. Detta koncept kan ses på till exempel Starbucks, som prioriterar socialt ansvar gentemot sina kaffeleverantörer, och dessutom bidrar ekonomiskt till leverantörerna och deras respektive byar.⁴⁷

För att summera ihop TBL enligt vår tolkning, säger den att företag har förpliktelser till samhället, sina anställda, sina leverantörer och sina kunder. Därför bör alla tre aspekter mätas, beräknas, revideras och rapporteras på samma sätt som ekonomiska nyckeltal har blivit rapporterade i många år. Med andra ord, om alla tre aspekterna överlappas i mitten (se figur 3), skapas en idealisk produkt som är hållbar. Om en av aspekterna skulle eftersläpas, kan inte produkten på samma sätt ses som hållbar. Efter utformandet av TBL har flertalet forskare kritiserat och i vissa fall dömt ut teorin. I nästkommande avsnitt presenteras några av de argument som andra forskare har lagt fram både för och emot TBL.

FIGUR 3.⁴⁸



TBL OCH HÅLLBAR UTVECKLING

⁴⁶ Ibid. s. 84

⁴⁷ Starbucks Hemsida. (2012).

⁴⁸ Elkington, J. (1997).

3.2. Andra forskares syn på Triple Bottom Line

Wayne Norman och Chris MacDonald menar att Triple Bottom Line-teorin lovar mer än den håller. Det är inte bara retoriken som kritiseras, även det faktum att TBL inte innefattar någon form av manual eller guidning för att beräkna miljömässig eller social hållbarhet. Kritiken menar istället är det sunt förnuft som används.⁴⁹ TBL hävdar att man på lång sikt är mer hållbar om man uppfyller de miljömässiga och sociala aspekterna, som är värderade på bakgrund av ett allmängiltigt synsätt. Det finns exempelvis inte en skala från ett till tio som berättar exakt hur verksamheten står sig i kontrast till miljömässig kvalitet. Hade detta funnits, hade TBL-teorin kunnat sammanliknas med många andra regler och påståenden, såsom SEEAR (Social and Ethical Accounting, Auditing and Reporting) eller ISO-certifiering. Båda dessa sätter miljöaspekter och sociala aspekter i fokus. Många verksamheter har redan ett TBL-tankesätt, då tankesättet varken är speciellt givande eller i direkt kontrovers i förhållande till deras nuvarande strategi. Detta gör att den faktiska TBL-teorin därför är lättimplementerbar.⁵⁰

Pava L. Moses argumenterar direkt mot Wayne Norman och Chris MacDonald, och hävdar att TBL inte är till för att skapa en direkt skala eller formel över hur social eller miljömässig hållbarhet ska mätas, beräknas, revideras och rapporteras, utan att den snarare en metafor och påminnelse av vikten av att vara en multidimensionell verksamhet, samt ett steg i rätt riktning. Pava L. Moses sätter likaledes vikten på det etiska dilemmat gällande det faktum att många verksamheter använder oetiska tillvägagångssätt till sin fördel. Pava argumenterar att detta sker på samma sätt som om en ekonomisk rapport skulle vara missvisande på grund utav att en verksamhetschef manipulerar siffrorna för försäljning eller kostnader i bokföringen.⁵¹

Inayatullah Sohail refererar till ett intressant problem, nämligen saknaden av en fjärde aspekt, den spirituella aspekten. Han menar att man som verksamhet, land eller kommun eventuellt kan sätta ord och tal på miljömässig och social kvalitet, men att detta enbart är ”toppen av isberget”. Därunder finns en spirituell aspekt, som är svår att sätta ord på eller mäta. Här beskrivs religion, kulturella skillnader samt starka ekologiska samhällen. Denna fjärde aspekt kan möjligtvis ses som en ny synvinkel som vill ta plats i den redan etablerade TBL-teorin,

⁴⁹ Norman, W. & MacDonald, C. (2004). s. 245 - 250

⁵⁰ Ibid. s. 248

⁵¹ Pava M. L. (2007)

för att visa ett annat perspektiv på hållbarhet, och således bringa nytt liv i debatten om vad som kan ses som hållbart eller ej.⁵²

Turismforskaren C. Michael Hall kommenterar att många verksamheter utnyttjar Triple Bottom Line i den mening att man spenderar mer tid och pengar på att visa på att man är en ”hållbar verksamhet” som prioriterar miljö, än på att faktiskt bidra till miljömässig och social hållbarhet. Kopplingen till den spirituella aspekten uppstår, då man som verksamhet inte försöker hjälpa världen av ”goda anledningar”, utan enbart gör detta för att få en bra marknadsföringsstrategi.⁵³ Förfaringssättet kallas för *greenwashing*.⁵⁴ Det gäller inte enbart verksamheter, utan även länder och regioner som marknadsför sig som ”gröna”. Ola Thufvesson diskuterar hur ansvariga aktörer och personer i regioner eller kommuner kan ha en förhållandevis endimensionell synvinkel när det kommer till att exempelvis godkänna evenemang som får lov att hållas i respektive region eller kommun. Här menar Thufvesson att de enskilda ansvariga ska kunna tränas i att handla utifrån ett helhetsperspektiv. Således kan det vara möjligt att stänga ute evenemang (exempelvis enskilda kryssningsanlöp) även om dessa evenemang skulle ha en positiv ekonomisk effekt. Det kan göras på grund av att miljömässiga och sociala aspekter inte är taget i åtanke. Då skapas i sin tur *platskonflikter* bland de olika ansvariga aktörerna, då en aktör kan mena en sak, medan den andra inte menar samma.⁵⁵

Rogers och Ryan går vidare i samma tema och säger; ”*Opportunities exist for communities which focus on social and environmental sustainability rather than solely on economic development*”⁵⁶ Med citatet menas att just ordet ”community”, gemenskap, är av yttersta betydelse, då staden som helhet skall kunna vara medveten om vilken riktning denna går i och således vilken image och vision som skall bli stadens varumärke. För att detta ska fungera på ett bra sätt är det centralt att inkludera alla parter i staden, och det förutsätter att man mäter, beräknar och så vitt det är möjligt skapar data om inte bara ekonomiska nyckeltal, men också miljömässiga och sociala aspekter. Det krävs vidare att man försöker att åsidosätta sina egna

⁵² Inayatullah, S. (2005).

⁵³ Hall C. M, intervju, 2011-10-31

⁵⁴ Laufer, W. (2003).

⁵⁵ Thufvesson, O. (2009). s. 28

⁵⁶ Rogers M. & Ryan R. (2001). s. 280

indikationer och istället stötta den lokala gemenskapens beslut på platsen.⁵⁷

3.3. Utvecklande resonemang och författarnas syn på TBL

För att generellt kunna få en bättre överblick över hur kryssningsanlöp påverkar de olika centrala aktörerna i staden; vilken ekonomisk påverkan, samt vilka miljömässiga utmaningar som uppstår, väljer vi att ta med två teoretiska resonemang för att stödja våra hållbarhetsargument i ett TBL-perspektiv. Dessa utvecklade former redogörs i kommande avsnitt.

3.3.1. Direkt, indirekt och inducerad ekonomisk påverkan

Forskaren Kreg Lindberg har utvecklat ett ramverk för hur man kan skapa sig en tydligare bild av en hållbar turismprodukts bidrag till den lokala, regionala och nationella ekonomiska utvecklingen. Ramverket belyser det hållbara pengakretslopp och de aktörer som blir direkt, indirekt eller inducerat påverkade av en turismprodukt.

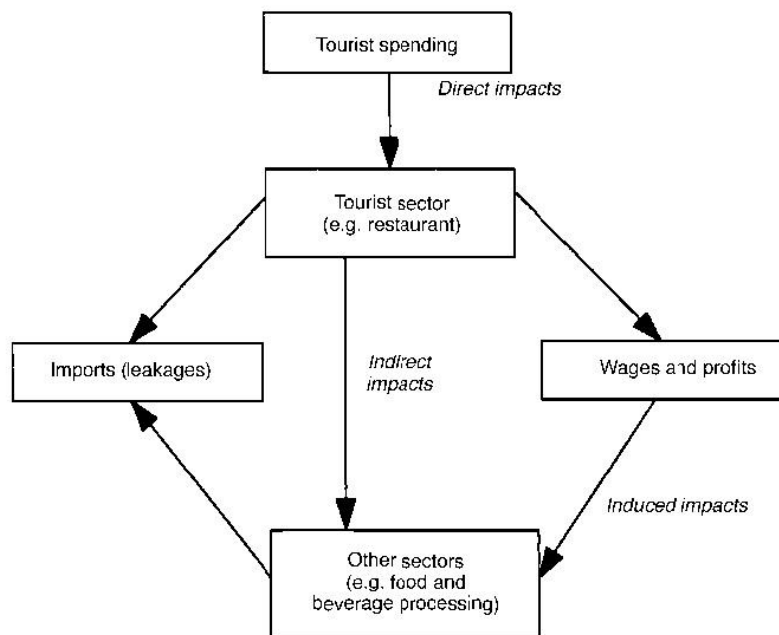
Lindberg argumenterar för, och beskriver att där antingen via en turismprodukt, eller vilken annan ekonomisk påverkan som helst finns en *direkt*, *indirekt* och en *inducerad* effekt på den aktuella staden eller regionen. För att exemplifiera; den inducerade effekten innebär att om en butik säljer en vara eller en tjänst påverkas dels butikens leverantörer men också samhället i stort, eftersom butikens medarbetare i sin tur troligtvis kommer spendera dessa pengar i staden/regionen. Här är det naturligtvis en fråga om huruvida leverantören är belägen i staden, regionen eller i utlandet, i de fall butiken eventuellt importerar den gällande varan.⁵⁸ Den inducerade effekten är således en framkallad effekt vilken uppstår som en del i ett monetärt kretslopp.

Frågan är också huruvida pengarna stannar lokalt och skapar en hållbar multiplikationseffekt (som gynnar flera olika parter), eller sipprar ut från regionen till utländska företagare. Detta resonemang är utifrån stadens butiker och invånares perspektiv viktigt, på grund av att det kan leda till att de lokala butikerna, men även andra företagare i staden/regionen, kan vända ryggen till den aktuella turismprodukten. Detta på grund av att företagarna och butikerna inte känner att de får önskade ekonomiska fördelar.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Lindberg, K. (2001).

Vidare klargör Lindberg vilka de tre olika aktörer som tenderar att förhandla mellan varandra inom turistbranschen är. För det första är det själva resebyråerna som säljer tjänsten till turisten. För det andra turooperatörerna, som leder och organiserar utflykten i den besökta staden. För det tredje, själva turistattraktionen i sig som blir besökt. Normalt ser man att nummer två och tre är aktörer som finns inom det besökta landet, och aktör ett, resebyrån, i de flesta fall är utlandsägd.⁵⁹



FIGUR 4.⁶⁰

Detta tankesätt där man inkluderar direkta, indirekta och inducerade effekter i sina övervägningar av en turismprodukts påverkan av en stad eller region, kommer på samma sätt i denna uppsats att användas i förhållande till miljömässiga och sociala aspekter i enlighet med TBL. Varpå direkta, indirekta och inducerade miljömässiga och sociala effekter analyseras i relation till hållbarhet. I detta teoretiska resonemang vill vi också belysa att dessa effekter får större betydelse för ett utvecklingsland eftersom det där är mer essentiellt att pengarna stannar i landet än vad det är på en plats som Helsingborg.⁶¹ Således hoppas vi utveckla vårt ekonomiska resonemang på ett sätt som gör att läsaren förstår några av de effekter som

⁵⁹ Lindberg, K. (2001). s. 366f

⁶⁰ Ibid. s. 366f

⁶¹ Ibid.

inverkar på TBL.

3.3.2. Kryssningsturismens påverkan enligt Johnson

För att djupare kunna analysera miljödelen använder vi ett ramverk av utgångspunkter där man kan titta på olika attribut som är kopplade till den överordnade TBL-teorin. I texten *Environmentally Sustainable Cruise Tourism: a Reality Check* har forskaren David Johnson visat ett sätt på vilken kryssningsturismen kan påverka miljön på en destination.⁶² Dessa argument grundar han på en fallstudie gjord på Seychellerna i Indiska Oceanen. Studien ledde fram till ett antal punkter, vilka visar olika effekter av kryssning och kryssningsturism. Brida och Zapata har vidare också använt studien för att studera effekter som kryssning kan ha på en miljö och vilka konsekvenser som kan skapas av ett ohållbart kryssningsmiljöarbete.⁶³ Stegen i modellen identifierar Johnson som turistisk infrastruktur (*råmaterial*), Infrastrukturella operationer (*produktion*), Transport (*distribution*), och slutligen två punkter som vi valt behandla som en; nämligen användning och konsumtion samt avfall (*användning*). Denna studie blir relevant eftersom den visar hur destinationer påverkas snarare än att bara argumentera för TBL-balansen.

Genom att bygga om och förändra destinationens infrastruktur på ett sätt som främjar kryssningsturism, mister man destinationens ursprungliga karaktär och exploaterar den lokala omgivningen. Detta sker till exempel för att tillgängliggöra dockning vid nya terminalbyggnader eller utgrävning av hamnar på grund av båtens stickdjup. Man ser således hamnen som ett slags råmaterial i en produktionskedja som kan behandlas. Den operationaliserade verksamheten kan för det andra medföra omedvetet spill som kan skada det marina ekosystemet. Med operationaliserande verksamhet eller som produktion, som Johnson uttrycker menas exempelvis avfallstömning och rengöring vid anlöp. Här inkluderas i vissa fall även direkt fysisk skada i form av så kallad ankarskada som kan ske när fartygen ankrar upp på redde.

Johnson tar även upp det faktum att kryssningen bidrar till en ökad logistisk process, där folk ska transporteras till och från anlöpen. Vid ett större anlöp ska bussar i vissa fall klara av att

⁶² Johnson, D. (2002).

⁶³ Brida, J.G. & Zapata S. (2010).

transportera en stor mängd turister till eller från platsen. På vissa destinationer kan kryssningen också bidra till en ökad lufttransport när kryssningsresenärer måste flygas till eller från destinationen. Slutligen kan en plötslig ökning av turister, särskilt de av en högre inkomstkategori, bidra till en ohållbar konsumtion, störningar och nedskräpning. En ökad användning av en destination skapar slitage och konsumtionsökning.⁶⁴ Genom att förstå ovanstående utgångspunkter och applicera dem i ett ramverk för att se på miljö och hållbarhetsarbete, är det i ett TBL-perspektiv lättare att se den faktiska, både direkta och indirekta, påverkan på en plats.

Det finns också många begränsningar och kritik mot de aspekter som tas upp i Johnsons fallstudie. Att hans fallstudie är gjord på Seychellerna begränsar tillämpligheten. Detta drar vi slutsatsen av, eftersom denna ögrupp har helt andra förutsättningar än vad Helsingborg har. Dessa skulle till exempel kunna vara aspekter som klimat, kultur, miljö och ekonomi. Klimatet skiljer sig markant åt vid de två olika destinationerna. Seychellernas klimat lämpar sig för kryssningar året om, medan klimatet i Helsingborg begränsar kryssningssäsongen till i huvudsak sommarmånaderna, juni, juli och augusti.⁶⁵ Även kulturella och andra sociala skillnader destinationerna emellan kan begränsa tillämpligheten av Johnsons fallstudie. Här kan religion och sedvanor medföra att människors synsätt på kryssningsturism skiljer sig åt. Det ekonomiska läget kan också spela in, då länder med olika typ av beskattning och avgifter kan ha olika svårt att främja kryssningsturismen.

Brida och Zapata belyser i sin kritik mot Johnsons studie att den största problematiken främst skapas kring kustområden vid de största och mest frekvent använda hamnarna som till exempel Miami i Florida eller Nassau i Bahamas,⁶⁶ och inte kring de nordiska regionerna. Alla dessa aspekter som ovan nämnts bör tas i beaktning och kritiskt granskas vid användningen av teorierna i denna fallstudie.

⁶⁴ Johnson, D. (2002), Brida, J.G. & Zapata S. (2010).

⁶⁵ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁶⁶ Brida, J.G. & Zapata S. (2010).

3.4. TBL:s styrkor och begränsningar

I detta arbete ämnas TBL som ett dynamiskt verktyg för att följa upp hållbar utveckling på en plats. TBL bör därför i denna uppsats inte ses som ett sätt att försöka utvärdera varken Helsingborgs Stads eller Helsingborgs hamns arbete med hållbar utveckling. I denna uppsats ser vi TBL som ett relevant synsätt, trots den kritik som framkommit. Även om vissa forskare menar att TBL saknar konkreta sätt att mäta den hållbara utvecklingen, menar vi istället att TBL bör ses som vägledande för att hitta sätt att arbeta på. Vidare ser vi TBL som ett redskap för att hjälpa aktören, i detta fall platsen, att tänka i tredimensionella banor. Genom att förstå TBL:s alla olika delar skapar man en vägkarta för ett vidare arbete inom en organisation.

Även om TBL inte adresserar några direkta åtgärder för paradoxer mellan exempelvis ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsmål, vill vi i denna uppsats snarare lyfta fram det faktum att dessa paradoxer finns, och visa att ett tredimensionellt tänkande underlättar och ger ett bättre hållbarhetsarbete. Teorin är inte en formel eller kalkyl som garanterar hållbarhet, utan snarare en påminnelse av förpliktelsen som varje företag, eller i detta fall plats, har till sin planet och till sina medmänniskor. Det handlar heller inte om att klargöra vad pengarna som satsas på miljöarbete verkligen används till, utan hellre att visa på den problematik som uppstår vid användandet av ekonomiska resurser för att främja miljöarbete. Slutligen kan vi i detta avsnitt också peka på att det i TBL finns ett tidsperspektiv där man kan diskutera både indirekta och direkta effekter på en plats. Det är viktigt att klargöra att det finns långsiktiga effekter av TBL även om de inte alltid märks för stunden.

4. Analys

I teorikapitlet har TBL samt två relaterade analysverktyg presenterats. Eftersom TBL i grunden är ett analysverktyg för hållbarhet tänkt att användas inom företagsekonomi, har vi i analysen valt att komplettera den med annan litteratur fokuserandes på hållbarhet. TBL ska istället ses av läsaren som ett resonemang som används för att få ett sammanhang och en överblick mellan de olika hållbarhetsaspekterna, som i följande kapitel analyseras var för sig.

4.1. Ekonomisk hållbarhet

De två huvudsakliga inkomstkällorna för en destination när ett kryssningsfartyg ankommer, är först och främst försäljning av utflykter och generell försäljning i lokala butiker. Därefter är det inkomsten för själva hamnen i form av anlöpsavgift för färjan, samt eventuell försäljning av saker till fartyget, såsom dryck och mat som vidaresäljs ombord. Även service, i form av underhåll och annan hamnservice, som i de flesta fall tenderar till att vara från lokala företag från respektive hamn eller stad är en viktig inkomstkälla.⁶⁷ Följande kapitel ämnar avhandla de ekonomiskt analytiska resonemang vi utvecklat med hjälp av TBL.

4.1.1. Kryssningsbranschens aktörer

Inom kryssningsindustrin finns det ett flertal olika aktörer som samverkar vid anlop. Rederiet som äger fartyget kontaktar hamnen för att boka en anlöpsplats. Rederiet kontaktar också sin shipping agent, vilken fungerar som en slags försäkring, ifall något skulle ske. Exempelvis kan det vara att en besättningsman blir sjuk. Rederiet kontaktar en turoperatör, som ska erbjuda till exempel utflykter, guide, bussar och broschyrer. Turoperatören får i sin tur hjälp av Helsingborgs Stad för att få inspiration och vägledning. Turoperatören kontaktar även destinationerna som ska besökas på utflykterna, och sätter ihop ett paket som man säljer till rederierna.⁶⁸

De företag som besöks på utflykterna, kan få stora ekonomiska fördelar av kryssningsanlop, eftersom de åtnjuter ett stort antal passagerare som varje sommar tillströmmar ett varierande antal gånger. Det är dock hårda villkor som gäller för företagen som är med i exkursionspaketerna som turoperatörerna sätter samman. Företagen får så sent som 48 timmar

⁶⁷ Braun, B.M. & Tramell, F. (2006), s. 283-287

⁶⁸ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

innan ankomsten av kryssningsfartyget ett definitivt svar på hur många passagerare som kommer, samt eventuella inställda utflykter.⁶⁹ Detta ställer stora krav, och därmed inte optimala villkor.

Priserna på utflykterna är ofta låga, då många näringsidkare sänker dem på grund av den höga konkurrensen. Detta leder även till att turoperatörerna i sin tur kan hålla låga priser. Således hamnar rederierna i en bra utgångspunkt, vilket leder till att de kan köpa utflykter till ett lågt pris. En annan anledning till att priserna hålls låga, är för att attrahera så många kryssningspassagerare som möjligt, då dessa spenderar mycket pengar.⁷⁰ Rederierna säljer i sin tur exkursionerna upp till tre gånger så dyrt till sina passagerare.⁷¹ Det finns även rederier som kräver cirka 40 % av försäljningsinkomsten av de olika butikerna för att dessa ska kunna vara med i kryssningsfartygens lista över godkända affärer i de destinationsmaterial som tilldelas alla passagerare ombord.⁷²

4.1.2. Fallstudien Helsingborg

När det kommer till Helsingborg och stadens utflyktsmöjligheter, är de nischade mot närliggande, pittoreska utflykter, där företagets inkomster till stor del beror på fartygens passagerare. För att nämna några, finns det en ”potatissafari” i Båstad eller en utflykt till ett gammalt café vid namn Flickorna Lundgren. När det kommer 70-80 personer per kryssningsanlöp ger dessa utflykter en positiv påverkan på utflyktsmålen, både ekonomiskt och marknadsföringsmässigt.⁷³

Den ekonomiska påverkan beror på hur stort fartyget är samt hur länge fartyget är kvar i respektive hamn. Helsingborg har blivit besökt av allt från små fartyg med enbart ett fåtal passagerare, till stora fartyg med över 3500 passagerare. Det är viktigt att påpeka att Helsingborg trots allt är en ”mellandestination”, och därmed inte en destination varifrån fartygen startar och slutför sina resor, en så kallad *port of embarkation*. Detta innebär att fartygen inte stannar längre tidsperioder, och att passagerarna inte har möjlighet att övernatta i

⁶⁹ Intervju Petra Theill, 2012-05-07.

⁷⁰ Duval, T. (2007). s. 136.

⁷¹ Klein, R.A. (2003). s. 10

⁷² Ibid.

⁷³ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

staden. I stället är det dagsanlöp som står för majoriteten av anlöpen.⁷⁴ Orter som fungerar som port of embarkations brukar sällan bytas ut, och de kan därför långt i förväg göra prognoser på hur många kryssningsfartyg som kommer varje år. Det fungerar dock inte riktigt lika bra för mindre destinationer där båtarna endast stannar till, så kallade *port of calls*. Planeringstiden för kryssningarna är ofta två år framåt, vilket innebär att det är först då som en port of call vet ungefär hur många anlöp de har att förvänta. I år (2012) är det bestämt att det ska komma fem fartyg till Helsingborg, medan det under 2009 kom 14 fartyg.⁷⁵ Variationen skapar därmed en osäkerhetsfaktor för städer, och kan leda till en ovisshet gällande framtida inkomster och möjligheter, vilket leder till att staden hamnar i en sårbar position.⁷⁶

Göran Stenberg, ansvarig för kryssningsrapporteringen på Helsingborgs Dagblad, menar dock att det i Helsingborgs fall inte spelar särskilt stor roll om det något år kommer färre fartyg, eftersom stadens ekonomi inte bygger på kryssning. Staden avsätter enbart ett par hundra tusen kronor årligen till kryssningsmarknadsföring, vilket är lite i förhållande till andra marknadsföringskampanjer. Kryssningen ger dock staden en möjlighet att visa sig själv för den internationella marknaden.⁷⁷ ”Cirka 7-8 tusen turister ankommer årligen via kryssningsfartygen i Helsingborg. Om 80 % är tillfredsställda och ett fåtal av dessa sprider en positiv word of mouth om Helsingborg, är det inga andra marknadsföringskampanjer som kan göra detta till samma pris”, hävdar Stenberg.⁷⁸

Desto vidare säger Monica Frisk, destinationsutvecklare med ansvar för kryssningsfrågor på Helsingborg Stad, att man avsätter 400 000 kronor på kryssningskampanjen.⁷⁹ Exakt hur mycket pengar hamnen får in på anlöpsavgifter är oklart, då detta är en affärshemlighet, men Andréas Eriksson på Helsingborgs Hamn säger att kryssningsverksamheten inte visar upp några röda siffror.⁸⁰ För att ge läsaren en inblick i vad ett anlöp kan kosta, analyserar vi Helsingborgs hamns hamntaxa. Hamntaxan visar att båtarna får betala antingen per grosston

⁷⁴ Duval, T. (2007). s. 136

⁷⁵ Helsingborgs Hamns hemsida. (2012).

⁷⁶ Klein, R.A. (2009), s. 9

⁷⁷ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁸⁰ Intervju Andréas Eriksson, 2012-05-02.

eller per passagerare. Hamnen tar ut en avgift på 0,95 kronor per grosston alternativt 22,30 per passagerare, beroende på vilket som är högst. För ett genomsnittligt fartyg på 60 000 grosston och med 3500 passagerare,⁸¹ innebär detta att stadens intäkt i anlöpsavgift är cirka 78 000 kronor per fartyg. I denna summa har inte besökarnas spenderande i staden iakttagits, utan enbart anlöpsavgifter. Monica Frisk nämner vidare den publicitet som Helsingborg fått genom att ha blivit omskrivna i diverse tidningar och säger att artiklarnas samlade marknadsföringsvärde hade motsvarat cirka fem miljoner kronor.⁸² Därför är tendensen att man i Helsingborgs fall är tillfreds både från kommunens och från mediernas sida när det kommer till de ekonomiska effekterna av kryssningsfartygens ankomst i Helsingborg.

4.1.3. Sänkta biljettpriser

En av grunderna till den stora ökningen av antalet passagerare på kryssningsfartygen, är att priserna på marknaden har fallit markant⁸³. Idag kan man hitta kryssningsbiljetter för ett fåtal hundra kronor. Det är med andra ord inte längre bara ”överklassen” som har råd att åka på kryssning, utan även flera andra kundsegment. Således växer branschen eftersom vissa segment byter ut sina klassiska charterresor mot kryssningsresor, enbart på grund av de fallande priserna.⁸⁴ Många fartyg har idag en policy att man erbjuder billiga biljetter, då man är välvetande om att det är så många frestelser ombord, exempelvis casino, affärer och barer, men även klättring, bungee-jumping och liknande, att passagerarna förmodligen kommer att spendera mer pengar ombord än på den faktiska biljetten.⁸⁵ Under 2003 spenderade passagerarna cirka 300 dollar per person och dag ombord,⁸⁶ vilket är en betydande summa pengar i förhållande till biljetten. På många båtar ingår all mat, vilket innebär att ett kryssningsfartyg kan sammanliknas med en all inklusiveresa; en form av flytande semesteranläggning, där passagerarna inte har särskilt många skäl att gå iland.⁸⁷ Deras skäl att gå i land minskas ytterligare med tanke på att passagerarna inte får ta med sig vad som helst ombord, exempelvis inte alkohol. Därav har inte öl-, vin- och sprithandlare i de besökta städerna någon ekonomisk vinst av passagerarna.⁸⁸

⁸¹ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁸² Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁸³ Petrick, J.F. (2005).

⁸⁴ Clarke, J. (1997).

⁸⁵ Duval, T. (2007), Klein, R.A. (2010), Dwyer, L. & Forsyth, P. (1998).

⁸⁶ Klein A. Ross (2003), S. 7

⁸⁷ Brida G.J. & Zapata S. (2010).

⁸⁸ Cruise Critics hemsida. (2012).

Utifrån detta resonemang kan vi säga att detta också satt sin prägel på passagerarnas konsumtionsvanor när dessa går iland. Det är vidare också osäkert huruvida passagerare faktiskt går i land när service och aktiviteter finns ombord⁸⁹. Mätningar visar att det skiftar mycket när det kommer till hur mycket kryssningspassagerare spenderar iland⁹⁰. Kryssningsfartygen i sig får destinationerna till att ha höga förväntningar på kryssningspassagerarna då dessa ses i form av potentiella konsumtionsintäkter.

Siffran på vad en genomsnittlig kryssningsturist spenderar i land ligger på omkring 100 dollar per passagerare och dag. Dessa siffror skiftar dock från destination till destination. Monica Frisk berättar att siffran i större städer brukar ligga på 1500 kronor,⁹¹ medan motsvarande siffra i Kroatien är cirka 320 kronor per person.⁹² Som tidigare nämnt, är kryssning inte längre något som enbart är reserverat för personer med mycket pengar, utan snarare tillgängligt för alla, i och med den senaste tidens prisfall. Därför uppstår ett problem för destinationerna, om huruvida man får ”den rätta” formen av kryssningspassagerare till sin hamn, det vill säga de som är villiga och har råd att spendera mycket pengar på utflykter och i butiker.

4.1.4. Konsumtionen i Helsingborg

Dilemmat är därför just den negativa respons från butikernas sida som vår enkätundersökning bekräftade. Monica Frisk säger trots detta att det är butikerna i staden som ska tjäna mest pengar på fartygen och dess turister.⁹³ Problemet är dock att vår studie visar att de flesta butikerna inte är medvetna och intresserade av fartygens ankomst. Vidare framförs klagomål av de som gör ett effektivt arbete, genom att till exempel hålla extra öppet, att turisterna inte handlar tillräckligt.⁹⁴ I Helsingborg spenderar en enskild turist cirka 1000 kronor per dag. Vidare påstår hon att detta tydligt märks i en så pass liten stad som Helsingborg, samt att passagerarna flitigt konsumerar i staden.⁹⁵ Vår enkät bekräftar påståendet till en viss del. I Helsingborg är det främst medlemmar i Helsingborgs kryssningsnätverk samt mindre,

⁸⁹ Ling, W.T, Toh, S.R. & Rivers, J.M. (2005).

⁹⁰ Douglas, N. & Douglas N. (2004).

⁹¹ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁹² Klein, R.A. (2003), s. 10. Omräknat av författarna från USD till SEK med kursen 1USD=7SEK.

⁹³ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

⁹⁴ Enkät, 2012-04-26.

⁹⁵ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

specialiserade, butiker som var intresserade och välvetande gällande anlöpen.⁹⁶ Ulrika Nordström, marknadsansvarig på Väla Köpcentrum, vilket ligger en liten bit utanför staden, ser däremot inte kryssningsturister som en stor intäktskälla. Detta är förståeligt då Väla huserar cirka 15 000 besökare per dag. Således gör inte ett par extra kryssningspassagerare, stor skillnad.⁹⁷

Det tankeväckande är, som tidigare nämnt, att en stor del av butikerna i Helsingborg, 44 % av de tillfrågade, inte visste att Helsingborg bedriver ett aktivt arbete med att attrahera kryssningsfartyg. 89 % av de tillfrågade företagen är heller inte medlemmar i Helsingborgs Kryssningsnätverk.⁹⁸ Detta är intressant, speciellt med tanke på den positiva tongången från Monica Frisk gällande att butikernas intresse ökar. Det återkommande svaret, var att trots extra öppettider och aktiviteter (mässor, annonser, gatupratere och liknande) som enbart skyltas när kryssningsfartygen kommer, har det inte varit en osedvanlig ökning i försäljningsintäkter. Tvärtom, har till och med en butik klagat på att omkostnaderna för att hålla extraöppet och att aktivt locka kryssningspassagerarna nästan är större än inkomsten från passagerarna.⁹⁹

Enbart 17 % av de tillfrågade butikerna i Helsingborg svarade ja på att man ser en ökning i försäljning när fartygen ankommer till Helsingborg.¹⁰⁰ Således verkar det som om att de butiker som upplever positiva ökade intäkter i försäljning i anslutning till fartygsanlöpen är mindre butiker, i det exklusiva segmentet. Det är också denna typ av butiker som visar på sitt intresse genom att ställa frågor till kommunen om fartygens ankomsttidpunkter, antal passagerare och liknande.¹⁰¹ Att majoriteten av butikerna inte ser fördelar med kryssningstrafiken är ett problematiskt scenario eftersom butikerna kan vända ryggen helt mot kryssningsbranschen, och således sluta med att visa interesse i form av serviceansträngningar som till exempel gatupratere eller extra öppettider.¹⁰² Detta kan i sin tur leda till att servicekvaliteten kan komma att minska, vilket påverkar negativt då turister generellt söker en

⁹⁶ Enkät, 2012-04-26.

⁹⁷ Ulrika Nordström, marknadsansvarig, Väla Centrum, 2012-04-12.

⁹⁸ Enkät, 2012-04-26.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ibid..

¹⁰² Brida, G.J, Riano, E. & Zapata Aguirre, S. (2011).

tillfredställande servicekvalitet och gästfrihet utöver det vanliga.¹⁰³ Det är extra viktigt i Helsingborgs fall, då man inte är en destination som kan få hur många fartyg som helst. Det är följaktligen viktigt att tillmötesgå besökarna och skapa en servicekvalitet för de turister som redan är i staden¹⁰⁴. På detta sätt kan man förhoppningsvis istället bidra till en ökad konsumtion från turisternas sida.¹⁰⁵

Uteblivandet av konsumtion från fartygens passagerare mot affärerna i Helsingborg, gör att det inte finns en stark direkt ekonomisk påverkan, vilket leder till att leverantörerna och själva samhället därför inte tjänar pengar. Det leder i sin tur till ett negativt ekonomiskt kretslopp, speciellt med tanke på att enskilda butiker aktivt försöker att attrahera kryssningspassagerare på de sätt som tidigare beskrivits. Alla extra aktiviteter är trots allt en ytterligare omkostnad för butikerna. Däremot får Helsingborgs Stad i sig en positiv ekonomisk påverkan genom anlöpsavgifter.

4.1.5. Återkoppling till ekonomisk hållbarhet

TBL visar på att en verksamhet ska kunna ge en fördelaktig ekonomisk effekt till sin kund. Kunden är i detta tillfälle Helsingborg, och verksamheten är rederiet. Det råder inget tvivel om att Helsingborg Stad har en viss ekonomisk vinst när det kommer till fartygens ankomst och deras passagerare. Detta i form av anlöpsavgifter för hamnen, utflykter, konsumtion i staden och genom den positiva marknadsföring som följer med i de fall turisterna sprider en positiv word of mouth i sina respektive hemländer.

Det tankeväckande är dock att det finns en paradox och ett ”pris” för denna ekonomiska effekt, då fartygen orsakar miljöproblem i form av exempelvis utsläpp. Är det tillräckligt ekonomiskt hållbart i så fall? Borde rederierna egentligen ta mer ansvar med sitt företagande, speciellt i tanke på de omkostnader som rederiet kan medföra för destinationen i fråga om sliten infrastruktur, avfallsavlastning, extrabussar och liknande aktiviteter förbundna med ett kryssningsanlop. Triple Bottom Line-konceptet förslår att man eventuellt från destinationens sida sätter ett pris som betalas till det lokala samhället på dessa vatten- och luftföroreningar

¹⁰³ Brida, G.J, Garrido, N. & Devesa Such, J.M. (2012).

¹⁰⁴ Petrick, J. (2004).

¹⁰⁵ Ardahaey Tohidy, F. (2011).

som fartygen orsakar vid varje anlöp.¹⁰⁶ Som vi tidigare nämnt, dumpar många priserna, då de är medvetna om att det är så många ”frestelser” ombord som gör att passagerarna kommer att handla på fartyget. Ombord kan de i vissa fall handla för 2100 kronor per person och dag, men i land för enbart 320 kronor.¹⁰⁷

Policyn indikerar på att rederierna kan anses vara orättvisa mot de olika destinationerna, speciellt med tanke på att några destinationer betalar rederiet för att fartygen ska anlöpa just där.¹⁰⁸ Destinationer som gör på detta sätt förväntar sig en konsumtion utöver det vanliga av fartygens passagerare. Det är på sådana grunder som rederierna kan köpa utflykter för nästan inga pengar alls, enbart för att turistattraktionerna och turoperatörerna förväntar mycket i gengäld av fartygens passagerare. Rederiet säljer därefter utflykterna till dubbelt (eller tredubbelt) pris till sina passagerare.¹⁰⁹ Detta innebär att pengarna går direkt till rederiets hemland, och inte hjälper den enskilda staden eller regionen där fartygen anlöper. Således uppstår det tveksamheter kring den fjärde, påstådda aspekten, om spirituell hållbarhet i fartygens handlingsvanor när det kommer till relationerna till respektive destinationer. Med andra ord att dessa agerar på ett gott sätt och försöker skapa en hållbar ekonomisk process som både gagnar destinationen, men också rederiet själv.

Det som är specifikt med just Helsingborg, är att staden trots tidigare negativa argument både kommunalt och regionalt har stor nytta av fartygens passagerare. Med tanke på Helsingborgs storlek, kan varje form av extra tillströmning av turister till staden vara positivt. Andréas Eriksson på Helsingborgs hamn relaterar till detta resonemang, då han inte kan se några negativa siffror i ekonomin under de senaste åren.¹¹⁰ Anledningar kan bland annat vara att Helsingborg inte är en av de städer som betalar rederierna för att dessa ska ha ett anlöp, utan platsen marknadsför och profilerar sig istället på ett sätt som fångar rederiernas intresse och får dem till att besöka Helsingborg.¹¹¹

¹⁰⁶ Rogers, M. & Ryan, R. (2001). s. 283

¹⁰⁷ Perić & Oršulić. (2011). Omräknat av författarna från USD till SEK med kursen 1USD=7SEK.

¹⁰⁸ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

¹⁰⁹ Brida, G.J. & Zapata, S. (2010). s. 217

¹¹⁰ Intervju Andréas Eriksson, 2012-05-02.

¹¹¹ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

4.2. Kryssning – ett hållbart miljöperspektiv i Helsingborg?

Detta avsnitt fokuserar i högre grad på de indirekta effekter som ställer TBL mot hållbarhetsprofiler och miljöplaner. De utmaningar och den miljöpåverkan som kryssningen har i en mindre stad, såsom Helsingborg, kommer också vidare att analyseras ur ett hållbarhetsperspektiv.

*”Det finns inte ett rederi idag som inte har ett mycket, mycket tydligt miljöprogram. De hade inte kunnat existera om de inte hade haft det”.*¹¹² Precis som Monica Frisk på Helsingborgs Stad berättar, finns det idag en större medvetenhet och uppmärksamhet på miljö och hållbarhet när det kommer till kryssning än vad det tidigare funnits. Flera forskare riktar fokus mot att hållbar utveckling är ett begrepp som blir alltmer påtalat och invävt när kryssningsbranschen analyseras.¹¹³ För att nå balans ur ett TBL-perspektiv, och därmed en hållbar utveckling över alla tre teman; sociala, ekonomiska och miljö, krävs det att man tittar på var och en av delarna i TBL.¹¹⁴

4.2.1. Infrastrukturell påverkan

Turismen stressar i högre grad destinationer och områden till omfattande infrastrukturella förändringar.¹¹⁵ För att skapa hållbara kryssningsdestinationer ur ett miljöperspektiv, krävs det att man angriper temat ur en mängd olika synvinklar. Det handlar inte enbart om att se det i fråga om luftföroreningar och utsläpp i haven, utan också ur den påverkan kryssningsturism kan ha på stadslandskap, infrastruktur och konsumtion. Det blir essentiellt för en destination som Helsingborg, en liten destination med liten vana av kryssningsfartyg, att noga avväga den betydelse som ett kryssningsanlöp kan medföra miljömässigt.¹¹⁶ Att kryssningsbokningarna ökar och att industrin växer kraftigt, betyder också att påverkan på miljön blir större.¹¹⁷

Dagens kryssningsfartyg tenderar dessutom att bli allt större för att kunna ta emot fler passagerare.¹¹⁸ Dessa större båtar behöver djupare hamnar om det ska kunna anlöpa, och vidare även nya terminaler, dockningsutrustning och landströmsanslutning för de rederier som önskar eller ställer krav på detta. Studier visar att detta är den framtida utvecklingen för

¹¹² Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

¹¹³ Brida G.J. & Zapata S. (2010), Camarsa, G. (2005), Johnson, D. (2002).

¹¹⁴ Elkington, J. (1997).

¹¹⁵ Williams, P.W. & Ponsfond, I.F. (2009).

¹¹⁶ Papathanassis, A. & Vogel, M. (2012). s. 259

¹¹⁷ Brida G.J. & Zapata S. (2010).

¹¹⁸ Duval, T. (2007). s 125.

kryssningen i Östersjön.¹¹⁹ Således ställs enorma krav på hamnarna, och genom att tillgodose fartygen och rederiernas behov, måste man följaktligen anpassa omgivningen efter dessa förutsättningar. Med andra ord; stora och djupa fartyg som behöver nya hamnar genererar i sin tur ombyggnationer som kan förändra en destination.

I Helsingborgs fall skulle till exempel en utbyggnad av en ny hamndel förändra stadsbilden och ställa krav på en ombyggd infrastruktur. Med ombyggd infrastruktur menas att tillgänglighetsanpassa terminaler, vägar och gångstråk så dessa uppfyller de krav som finns för att ta emot passagerare. Frågorna väcks då om konsekvenser av förändringarna. Monica Frisk på Helsingborgs Stad stänger inte dörren för att Helsingborg i framtiden skulle kunna bli en port of embarkation. Då kommer en ombyggnad och en förändring av stadsbilden bli nödvändig för att hantera den omfattande logistik som krävs. I Helsingborgs Stads hållbarhetsplan visar man att ett av målen i en mer hållbar stad är att öka mängden grönytor.¹²⁰ En omfattande utbyggnad av ett hamnområde kan betyda att stadsmiljö som ur ett hållbarhetsperspektiv borde upplåtits till grönyta istället blir använt som en del i ett hamnprojekt. Sett från TBL, är de ohållbara följderna som blir en konsekvens av stadens handlande inte förenlig med den hållbarhetsprofil man åskådliggör i hållbarhetsplanen. Att ha dessa typer av effekter i åtanke är en utmaning för stadsplanerarna och hållbarhetsarbetet i kommunen.

4.2.2. Regleringar vid kryssningsanlöp

Vidare är det viktigt att det finns en kontroll över den operationaliserade verksamheten vid anlöp. Dels genom att med styrdokument och regleringar noga se över att avfall och spillvatten, både svart- och gråvatten, hanteras på ett miljömässigt rätt sätt för att noga undvika att havsvattnet exponeras för farliga ämnen. Det måste även finnas regleringar som styr hur fartyg får ankra på redde, så att de inte skadar den marina miljön. Ansvaret ligger inte enbart på rederierna, utan till stor del även på destinationerna. Kryssningen ansvarar för 25% av allt avfall som släpps ut från hela fartygsbranschen. Detta medför att det krävs en bra avfallshantering på destinationen.¹²¹ Helsingborgs hamn arbetar efter ett speciellt miljötillstånd med 27 olika villkor och med ett eget utformat kontrollprogram. Man medverkar också i Sveriges hamnars miljökommitté, ett nätverk där man utbyter erfarenheter

¹¹⁹ Lundgren, J.O. (2006).

¹²⁰ Helsingborg Stads hållbarhetsplan. (2011).

¹²¹ Butt, N. (2007).

och idéer kring liknande problematik.¹²² Spillvatten från båtar och annat avfall som inte tas om hand på ett korrekt sätt kan annars leda till svår övergödning av den marina miljön.¹²³

Genom det arbete som Helsingborgs hamn gör, visar man på en medvetenhet mot det ansvar som åligger en hamn. Christer Nilsson, Miljösamordnare på hamnen, beskriver att allt avfall och dylikt hanteras efter en avfallsplan godkänd av transportstyrelsen. Dessutom kan fartyg få viss miljörabatt på hamntaxan om de uppfyller av hamnen uppsatta miljökrav.¹²⁴ Detta kan exempelvis vara att intyga användandet av lågsvavligt bränsle eller visa certifikat för kväveoxidreduktion.¹²⁵ Globalt är avfallshantering, och framförallt hanteringen av spillvatten, ett stort problem, eftersom det i flera fall saknas internationella regler och styrsystem som reglerar dumpning och tömning av spillvatten.¹²⁶ Detta bidrar i sin tur till att det kan vara problematiskt att på ett regionalt eller lokalt plan utforma speciella regler som skulle kunna ge långsiktigt miljömässigt positiva effekter. Brida och Zapata kommenterar att hållbarhet och regleringar av denna typ har ett högt pris, men att det finns ett gemensamt behovande mellan båtar och hamnar när det gäller kryssning. Således gör det att de tillsammans, och inte enskilt, står inför utmaningarna gällande hur man bäst kan arbeta med miljöfrågor.¹²⁷

MARPOL-konventionen, som är det allmänt vedertagna namnet för *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, utformades av International Maritime Organization (IMO) år 1973. IMO arbetar förebyggande för att minska föroreningar och främja miljöarbete på fartyg genom utformning av åtgärdsprogram för marina transportmedel. MARPOL har bidragit till en betydande minskning av föroreningar och utsläpp.¹²⁸ Av de 51 fördragen som IMO utvecklat anknyter 21 direkt till arbete för en bättre miljö kring haven. Miljö får allt mer utrymme hos både hamnar och rederier och att arbeta med dessa frågor kring havsvatten, miljö och hållbarhet blir nödvändigt eftersom det finns en högre medvetenhet och ställs högre krav från kunderna än tidigare och därmed också på aktörerna om en miljö och hållbarhetsmässig utveckling.¹²⁹

¹²² Intervju Christer Nilsson, 2012-05-02.

¹²³ Sweeting, J. & Wayne, S.L. (2006). s. 331

¹²⁴ Intervju Christer Nilsson, 2012-05-02.

¹²⁵ Helsingborgs hamns hamntaxa. (2012).

¹²⁶ Brida G.J. & Zapata S. (2010)

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ International Maritime Organizations hemsida. (2012).

¹²⁹ Sweeting, J. & Wayne, S.L. (2006). s. 336 & Williams, P.W. & Ponsfond, I.F. (2009).

Helsingborgs Stads hållbarhetsprogram tar däremot inte alls upp hur det arbetas med förorening av havsvattnet. Hållbarhetsprogrammet nämner att det finns ett aktivt arbete med att förhindra förorening i de kommunala vattendragen, men när det kommer till havsvattnet, finns det inga riktlinjer som säger hur kommunen ska arbeta mot föroreningar. Frågan väcks huruvida Helsingborgs Stad helt negligerat den påverkan som en kuststad faktiskt har på havet, eller om man helt förlitar sig på det arbete som Helsingborgs hamn gör. Även i staden är ett förebyggande vattenarbete är nödvändigt.¹³⁰ Det faktum att kryssningsbåtar dumpar vattenavfall medan de kör, och i viss mån har tillåtelse att göra så, visar på ett behov av vattenkontroll och miljökontroller i en fartygstät region som Öresund. Även om kryssningsbåtarna står för enbart en bråkdel av den trafik som sker i Öresund, måste problemet ändå belysas och hanteras. Även här står staden inför en utmaning.

4.2.3. Transportsystem & massavlastning

Den tredje faktorn att ha i åtanke är distributionen. Den behandlar logistik och transport, och berör problemet kring att ett stort anlop kräver en organiserad kollektivtrafik. Göran Stenberg på Helsingborgs Dagblad pratar om att det är viktigt att logistiken fungerar när man kommer i land på en destination. Med detta menar han att det är viktigt att det finns bussar som kan hämta upp och lämna alla passagerare som går i land. Detta måste gå smidigt och enkelt. Bussarna ska inte bara transportera passagerarna till och från båten, utan även runt på de olika utflyktsmålen som arrangerats på destinationen. Ser man vidare på stadens egna kollektivtrafik, gör en ökad kryssningsturism att den ordinarie regelbundna kollektivtrafiken i staden kanske inte längre är tillräcklig för att uppfylla behovet som finns. Det finns följaktligen en risk att massavlastning av kryssningsbåtar kan påverka luft och miljö på fler sätt än genom själva båten.

Att kryssningsbranschen står för betydande koldioxidutsläpp är ett faktum. En kryssningspassagerare orsakar 342g CO²-utsläpp per kilometer.¹³¹ För att visa relationen till andra turistbundna transportmedel kan vi se att flyg har en snittpåverkan med 105g CO² per passagerarkilometer,¹³² samt att tågen i Skåne är riktigt miljövänliga med ett utsläpp av endast 0,001g CO² per personkilometer.¹³³ I Helsingborgs Stads hållbarhetsplan är ett av de tydliga

¹³⁰ Adams, A.W. (2010).

¹³¹ Chenoweth, J. (2009).

¹³² Ibid.

¹³³ Skånetrafikens hemsida. (2012).

målen att utsläppen av växthusgaser ska minska under perioden 2005-2015 och att luftkvaliteten ska förbättras.¹³⁴ Eftersom kryssningsbåtarna ligger stilla i hamnen påverkar inte dessa koldioxidutsläpp och växthusgasutsläpp nämnvärt från just båtarna men det finns andra indirekta problem som Helsingborgs Stad måste ha i åtanke. För att exemplifiera; om ett kryssningsfartyg med 3000 personer anlöper, och 80 % av dessa personer går av och ska bli upphämtade för att åka på en utflykt, skulle det behövas 48 bussar för att busa runt alla (ca 2400 personer/50 platser per buss).

Nu är det långt ifrån säkert att kryssningsanlöpen är så stora som 3000 personer och att alla dessa människor åker iväg med buss. På vissa kryssningsanlöp kan båtarna dessutom ankra så att passagerarna själva kan gå in i staden. Siffrorna visar ändå på en logistisk problematik som kan inverka negativt på miljön. För att tydliggöra problemet ytterligare, kan man räkna att 20 kryssningsanlöp av lika stor karaktär skulle medföra 960 bussar under ett års tid, vilka har som enda uppgift att transportera runt besökare som kommer med kryssningsfartygen. Att helt negligera denna luftpåverkan är inte optimalt.

Monica Frisk på Helsingborgs Stad pratar också om att det är viktigt att man hanterar de faktum att bussar kommer in i stadskärnan vid anlöp och hur medborgare i staden reagerar på detta. Dock säger hon att de klagomål som framkommit främst har varit på tjänstemannanivå och inte på det politiska planet, det vill säga genom medborgarna. Man har hanterat det genom att försöka ge så sakkunniga svar som möjligt till de som klagat.¹³⁵ Passagerare visar också att trots att medvetenheten har ökat är den fortfarande förhållandevis liten kring kryssningens klimatpåverkan.¹³⁶ I ett TBL-perspektiv ska man se till den överliggande påverkan som ett logistiskt problem av denna karaktär kan generera i förhållande till den miljömässiga praxisen.¹³⁷ Således blir det svårt att ur ett TBL-perspektiv hävda att man utför ett fullgott miljöarbete när man indirekt bidrar till en ökad kollektivtrafik och dessutom inte bidrar till en högre medvetenhet hos turister och medborgare.

Ett problem som inte bara drabbat kryssningsbranschen, utan flera branscher som arbetar efter hållbarhetsplaner, är så kallad *Greenwashing*. Greenwashing innebär att företag kan profilera sig och marknadsföra sig som miljövänliga och etablera styrkort och åtgärdsprogram, när man

¹³⁴ Helsingborgs Stads hållbarhetsplan. (2011).

¹³⁵ Intervju Monica Frisk, 2012-04-16.

¹³⁶ Eijgelaar, E. et al. (2010).

¹³⁷ Elkington, J. (1997). s. 80

i själva verket lägger ner en större summa pengar på marknadsföringen av den ”gröna” profilen än vad man lägger ner i miljöarbetet. Således kan man med andra ord missleda kunder och konsumenterna.¹³⁸ I fallstudien Helsingborg skulle det kunna innebära att man lockar till sig en mängd större fartyg, där det finns uttalade miljöprofiler inkommerade i deras varumärken. Detta utan att de bedriver aktivt miljöarbete, och vidare även att staden själv profilerar sig som aktivt miljöengagerade när det kommer till kryssning, utan att egentligen satsa pengar på det. Således kan då vara lätt att glömma att man indirekt kan bidra negativt på andra sätt än enbart genom att låta båtarna ankra upp och stå stilla.

För att som destination klara av stora avlastningar och påstigningar måste förbindelserna med andra transportsystem också anpassas. Detta innebär exempelvis förbindelser med flygplats och andra typer av transportnoder.¹³⁹ Skulle Helsingborg på någon tidpunkt fungera som en port of embarkation, blir staden tvungen att se över hur man kan transportera människor från flygplatser till båtarna. En ökad flygtrafik kommer, trots en god inverkan på ekonomin, alltid påverka miljön negativt under förutsättning att den bedrivs på samma sätt som idag (se tidigare resonemang om CO²-utsläpp). Ökar flygtrafiken på grund av kryssningen måste det ses som en indirekt effekt av kryssningen. Hållbarhetsfaktorn bör således även här vägas in i diskussionen kring ports of embarkation, eftersom miljön kring transportsystemen i vissa fall kan påverka miljön lika mycket eller eventuellt mer som båten själv.

Att titta på själva massavlastningen av passagerare, och hur dessa kan bidra till nedskräpning och förstörelse av den naturliga omgivningen, är viktigt.¹⁴⁰ Denna faktor får extra stor betydelse på en plats där kryssning kan störa naturskyddsområden. Klein slår fast att en enskild passagerares påverkan på en destination är minimal, men däremot kan en stor mängd turister på en gång ha en stor påverkan på stadsbilden och således sätta press på dess infrastruktur, och bidra till ökade omkostnader i form av exempelvis offentliga toaletter och extra avfall.¹⁴¹ Turisterna kanske kommer med en annan kulturell utgångspunkt än den vi har i Sverige, och då måste man titta på den effekt som en sådan urlastning kan få på miljön. Att få kännedom och insikt i ett sådant scenario kan bli essentiellt för kommunen och även för stadens invånare. 3000 personer som plötsligt gör intåg i en stadskärna kommer att göra en

¹³⁸ Investopedias hemsida. (2012).

¹³⁹ Johnson, D. (2002)

¹⁴⁰ Johnson, D. (2002), Brida G.J. & Zapata S. (2010)

¹⁴¹ Klein, R.A. (2003), s. 11

märkbar effekt. Både positiv men också negativ.

Monica Frisk talar om detta som en stor utmaning för Helsingborg att hantera *people pollution*, eller mer vedertaget, *Tourism Overload*. Detta är desto tydligare på destinationer som Dubrovnik i Kroatien eller Key West i Florida i USA, som har många fler fartyg som anlöper, men inte särskilt mycket plats. Således skapas det trängsel i staden.¹⁴² Helsingborg har dock inte märkt av detta fenomen, då man, som tidigare nämnt, inte har särskilt många kryssningsfartyg som anlöper. Frisk säger vidare att utmaningarna också ligger i sättet på vilket man ska arbeta för att säkerställa att utflykter blir hållbara. Hon ser hållbara utflykter som en möjlighet att kunna locka till sig båtar som normalt gått till Köpenhamn, och få de att anlöpa i Helsingborg istället.

Slutligen i detta avsnitt kan vi kommentera att de flesta argument behandlar de indirekta effekter som måste förstås vid användandet av TBL som analysverktyg av hållbarhet. Det finns givetvis flera utgångspunkter man kan använda sig av, som behandlar hållbar miljöutveckling och kryssning. Att vi valt dessa är för att åskådliggöra några av de olika utmaningar en stad kan ställas inför när det gäller kryssning och hållbarhet. Inte bara för att tydliggöra de direkta effekter som finns, utan även de indirekta, vilka kan komma att motsäga hållbarhetsmål på sätt som kanske inte alltid är uppenbara. Det blir viktigt att inte bortse från den indirekta påverkan för att kunna skapa långsiktighet i sina mål.

4.2.4. Miljö utan TBL och framtida trender?

Det är svårt att beräkna de miljömässiga konsekvenserna som kryssningsturism för med sig, vilket främst beror på att branschen är i mångt om mycket oreglerad när det kommer till utsläpp och miljöpåverkan.¹⁴³ Det innebär att det inte finns tillräckliga regler och krav på miljörapportering på de båtar som idag färdas över våra hav. Den miljömässiga konsekvens som just kryssning i Helsingborg skulle bidra till är försumbar enligt både Göran Stenberg och Monica Frisk. De båda argumenterar för att det kommer för få båtar till Helsingborg årligen för att utsläpp och effekter av kryssning i de former som ovan analyserats skulle bli synliga. Stenberg säger ”*Vi är ju en så liten hamn, så vi får hit fem kryssningsfartyg. Men där passerar ju 357. Och mellan dem går där 40 000 andra båtar. Som pumpar ut svavel och*

¹⁴² Hritz, N. & Cecil, A.K. (2008).

¹⁴³ Brida G.J. & Zapata S. (2010)

asfalt.”¹⁴⁴ Med citatet menar han att Helsingborgs arbete varken gör från eller till, sett till det stora hela, eftersom trafiken i sundet påverkar på ett mycket högre plan än de som Helsingborgs Stad är kapabla att påverka. Ett argument som inte är förankrat i TBL-teorins grund.

Flera forskare argumenterar också för hållbar miljöutveckling på andra plan än just de som är kopplade till platser och miljön på platsen. TBL-teorin är vida förankrad, och flertalet forskare diskuterar dess vara eller inte vara i hållbarhetssammanhang.¹⁴⁵ Ser man bort från TBL och tittar på trenderna, finns det återkommande krav hos såväl forskare som andra skribenter, gällande bland annat nyare modernare fartyg med bättre avfalls-, vatten- och avgashantering. Det finns fortfarande många äldre fartyg som saknar den senaste tekniken, och därigenom är betydligt mindre miljövänliga än andra.¹⁴⁶ Vidare är hårdare regleringar, krav på rapporter och certifieringar som till exempel ISO 14000 önskvärda. Branschspecifika miljömärkningar, som till exempel Green Star, vilken är en miljömärkning för kryssningsfartyg, implementeras i branschen,¹⁴⁷ men kräver en bättre etablering hos rederierna. Göran Stenberg berättar också om nya försök där fartygen helt enkelt sänker hastigheterna för att gå långsammare fram och konsumera mindre bränsle. Något som i sin tur skulle generera mindre utsläpp.¹⁴⁸

Vad som på lång sikt skulle kunna säkra den hållbara utvecklingen, är miljömanagers på rederierna. Även individuella projekt på destinationerna, där man adresserar miljöproblem och främjar hållbarhet, skulle kunna påverka.¹⁴⁹ Det finns även ett behov av att utbilda de ansvariga aktörerna, så att de inser att det inte enbart är de ekonomiska faktorerna som kan avgöra en specifik händelses existens,¹⁵⁰ i detta fall ett kryssningsanlöp. Följaktligen är det inte bara regleringar och åtgärdsprogram som blir utmaningarna för Helsingborg i framtiden, utan trenderna pekar på ett behov av utbildad och tränad personal som kan hantera hållbarhetsfrågorna på rätt sätt utifrån alla de dimensioner som finns. Det centrala är att inte bara se till de direkta effekterna av ett kryssningsanlöp, utan att i högre grad fundera kring vilka indirekta effekter kryssning kan ha på en stad; på stadsbilden, på logistiken, och på kringliggande aktörer som samverkar. Genom att skapa en förståelse, undviker man att hamna

¹⁴⁴ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

¹⁴⁵ Pava, M.L. (2007), Norman, W. & MacDonald, C. (2004).

¹⁴⁶ Klein, R.A. (2003)

¹⁴⁷ Camarsa, G. (2003).

¹⁴⁸ Intervju Göran Stenberg, 2012-04-27.

¹⁴⁹ Johnson, D. (2002)

¹⁵⁰ Thufvesson, O. (2009).

i fallor där hållbarhetsplaner och mål indirekt går stick i stäv med den verksamhet man försöker bedriva.

4.3. Sociala faktorer knutna till TBL

I ett TBL-perspektiv finns det också sociala beroenden mellan olika aktörer. Motsättningar mellan till exempel passagerare och medborgare är viktigt för platser att behandla ur kryssningsperspektiv. Följande avsnitt kommer behandla den sociala aspekten.

När man pratar om kryssningsfartyg, är den sociala aspekten intressant. Man kan säga att kryssningsbranschen är som ett tveeggat svärd för destinationen, då man trots en ekonomisk vinst, riskerar att de sociala aspekterna försämras.¹⁵¹ Man ser exempel på destinationer där invånarna inte är särskilt nöjda med kryssningsanlöpen på grund av den stora trängsel som kan uppstå i staden. För att exemplifiera; Cozumel är en mexikansk ö i västra Karibien. Här ser man bland annat en osedvanligt stor stigning i efterfrågan på transport i form av buss och taxi vid bestämda tidpunkter på dagen, som en direkt följd av kryssningsanlöp, vilket leder till en ökad trafik inne i staden. Vissa invånare har därför ett negativt förhållningssätt till passagerarna och kryssningsindustrin i sig, och försöker att vid vissa tillfällen undvika centrum samt områden nära hamnen.¹⁵²

Från destinationens sida kan det medföra problem, då kryssningspassagerarna prioriterar gästfrihet, eller med andra ord lokalbefolkningens uppförande och deras sociala inflytande. Positiva sociala upplevelser sprider en positiv word of mouth om destinationen,¹⁵³ vilket kan leda till platskonflikter och ytterligare oenigheter mellan destinationen och dess invånare på grund av kryssningsindustrin.¹⁵⁴ I Helsingborg ses en liknande situation genom vissa butiksägares brist på tillfredsställe gällande passagerarnas konsumtionsvanor.¹⁵⁵ Detta är ett problem med bakgrund till ekonomisk hållbarhet i relation till kryssningsanlöp, men inte desto mindre även ett problem som kan leda till att butikerna i framtiden inte bibehåller en tillräckligt hög servicekvalitet och positivt socialt inflytande på passagerarna. Således kan en negativ word of mouth från passagerarnas sida uppstå. Vidare kan detta göra skillnad för en

¹⁵¹ Adams, A. W. (2010).

¹⁵² Klein, R.A. (2003). s. 18

¹⁵³ Brida G.J. & Zapata S. (2010)

¹⁵⁴ Thufvesson, O. (2009). s. 28

¹⁵⁵ Enkät, 2012-04-26.

mindre stad som Helsingborg, då word of mouth är ett ytterst viktigt marknadsföringsverktyg.

Ytterligare en social aspekt i relation till kryssningsindustrin generellt är arbetsvillkoren. Det har varit en debatt om huruvida kryssningsfartyg upprätthåller socialt hållbara arbetsvillkor för sina anställda ombord på fartygen.¹⁵⁶ Många rederier har inga specifika lägstalönregler som följs, vilket gör att det har funnits exempel på kränkanden gällande arbetsrättsliga fall i form av långa arbetstider och låg lön hos de anställda ombord,¹⁵⁷ samt debatter om ifall rederierna därav upprätthåller en policy gällande arbetsvillkor. Arbetsvillkoren ombord på fartygen indikerar därmed att det går emot TBL:s sociala hållbarhetsaspekt, då dåliga arbetsvillkor kränker den sociala förpliktelsen som en TBL-verksamhet borde ha för sina anställda.¹⁵⁸ Därför kan det från Helsingborgs sida diskuteras om hur man i ett TBL-perspektiv ställer sig till dessa villkor. Det blir centralt att beakta den effekt på dessa arbetare som Helsingborg indirekt bidrar till genom att låta fartyg med liknande villkor anlöpa. Således kan Helsingborgs profilering påverkas. Vidare är det följaktligen viktigt för destinationen att se över och undersöka hur detta kan påverka staden i stort.

Den sociala aspekten behöver nödvändigtvis inte enbart ses negativt, utan kan även beröra positiva förhållanden på destinationer. Ett exempel på en positiv social aspekt kan vara prestige.¹⁵⁹ Birmingham i England har till exempel sedan mitten av 1990-talet aktivt försökt att satsa på servicesektorn, närmare bestämt affärsturism, och på detta sätt marknadsföra staden nationellt och internationellt. I detta sammanhang implementerade man vad man kallar för prestigeprojekt, bland annat i form av ett internationellt mötescentrum och en nationell inomhusarena.¹⁶⁰ Prestigeprojekt av denna typ, gör att Birmingham blir mer intressant för utländska investerare, samtidigt som staden får ett internationellt erkännande. Denna prestigeprojekt-trend har därför setts i många städer världen över, speciellt eftersom den kan garantera en hållbar utveckling för destinationen under längre tid,¹⁶¹ i form av exempelvis nya arbetsplatser. Detta i kontrast till tidsbegränsade evenemang som OS eller Eurovision, som

¹⁵⁶ The Guardians hemsida. (2002).

¹⁵⁷ International Transport Workers' Federation

¹⁵⁸ Elkington, J. (1997). s. 84-90

¹⁵⁹ Loftman, P. & Nevin, B. (1996).

¹⁶⁰ Ibid. s. 998

¹⁶¹ Loftman, P. & Nevin, B. (1996). s. 1000

har en ekonomisk och social påverkan, men på kortare sikt.¹⁶²

Det är med sådana prestigeprojekt som man kan göra de besökande turisterna imponerade,¹⁶³ och inte minst utveckla en stolthet för staden i sig, samt för sina invånare. Om man relaterar detta till Helsingborg, kan kryssningsanlöp vara ett prestigeattribut för Helsingborg, och därmed fungera som en prestige- och stolthetssymbol för staden såväl som för invånarna. Bidrar kryssning till att invånarna således kan känna sig stolta över Helsingborg och att invånare i andra städer avundas och uppskattar kryssningstrafikens närvaro, hjälper detta till att balansera upp den sociala hållbarheten i ett TBL-perspektiv.

¹⁶² Radicchi, E. & Zagnoli, P. (2009).

¹⁶³ Philips, J.W.M. & Back, J-K. (2011). s. 594

5. Avslutande diskussion

I den avslutande delen av arbetet, kommer vi att diskutera i generella drag utifrån de argument vi presenterat i vår analysdel. Vi presenterar också våra slutsatser för arbetet och slutligen också resultatet från fallstudien.

5.1. Konsumtion och destinationspåverkan

Generellt medför ett kryssningsanlöp vissa ekonomiska fördelar för en stad. Både direkt i form av konsumtion från passagerarnas sida, men också indirekt i form av marknadsföring, då man som destination har möjlighet att visa upp sig för passagerarna. Att konsumtionen på destinationen ur passagerarnas perspektiv tenderar till att variera markant från destination till destination är inte lika positivt. Därför har det också funnits ett frågetecken kring huruvida kryssningsturismen har en tillräcklig ekonomiskt hållbar påverkan på de lokala privata verksamheterna. Vår analys visar att det krävs att även butikerna, och inte bara staden i sig, upplever en vinst för att ekonomin ska främjas. Annars kan det leda till att verksamheterna, och även allmänheten, blir missnöjda med kryssningsfartygens påverkan, vilket i sin tur kan leda till en negativ bild av kryssningsbranschen på destinationen.

Att biljettpriserna till kryssningsresor blir billigare och billigare medför att konsumtionsmönstret hos de som reser kommer att ändras. Följaktligen kan destinationerna i fråga inte veta viken typ av besökare som kommer. Det är därför tankeväckande att det finns destinationer som betalar rederier för att de ska anlöpa, snarare än att själva få betalt. Då kan man fråga sig själv om detta är hållbart på längre sikt, med tanke på att staden inte garanterat kommer att uppleva den konsumtionsökning man hoppats på. Detta dilemma är extra tydligt i underutvecklade länder, som är starkt beroende av turismindustrin, och därmed behöver den ekonomiska påverkan som kryssningsindustrin ibland kan erbjuda. I värsta fall kan det leda till att företag vänder ryggen till kryssningsindustrin, då de inte ser något stort finansiellt utbyte. Något som varken gynnar den ekonomiska eller den sociala hållbarheten.

De sociala effekterna av kryssning kan vidare medföra att invånarna i en mindre stad plötsligt upplever trängsel i staden vid kryssningsanlöpen. I större städer finns det däremot bättre förutsättningar för att svälja en större turistmassa. Exempelvis skulle 3000 besökare märkas tydligt i Helsingborgs centrum, medan 3000 besökare i Miami inte märks på samma vis. Genom att välkomna och ta emot stora kryssningsfartyg, bidrar man indirekt också till att

stödja de arbetsvillkor som finns ombord på båtarna. Här blir det extra viktigt för en TBL-fokuserad plats eller verksamhet att förstå och undersöka de arbetsvillkor som existerar. Genom att förstå arbetsvillkoren och personalen ombord på rederierna, förstår man också vad man eventuellt bidrar eller inte bidrar till. Prestige är också ett begrepp som är relevant för diskussionen kring social hållbarhet. Genom att en stads invånare kan se ett kryssningsfartyg och således känna en positiv effekt av båten som lagt till vid en kaj i staden, skapas en stolthet och en tillfredsställelse över staden eller platsen. Följaktligen kan kryssning innebära en ökad social hållbarhet för invånarna i jämförelse med andra platser i till exempel närliggande kommuner.

5.2. Ett tredimensionellt tankesätt...

Det som vidare är en utmaning från destinationens sida, är de olika utgifter och omkostnader som uppstår vid ett kryssningsanlöp. Vår slutsats är att det är viktigt att känna till effekterna av ett kryssningsanlöp, både de direkta och de indirekta. Först och främst gällande miljömässiga aspekter, i form av utsläpp från fartygen, men också det extra tryck som infrastrukturen och staden i sig kan uppleva, då ett stort antal resenärer ska röra sig på samma område under en kort tid. Med bakgrund av vår analys kan vi också dra slutsatsen att utmaningarna för en stad ligger i uppdaterade långsiktiga hållbarhetsplaner där man tar hänsyn till havsvattnets status, de kringliggande marina miljöerna och annan indirekt påverkan av en ökad kryssningsturism.

Därför är det viktigt att den enskilda destinationen är medveten om de olika förhållanden och följder som kryssningen medför, och med bakgrund av detta inte enbart ser endimensionellt på den ekonomiska och marknadsföringsmässiga fördelen som ett kryssningsanlöp bidrar till. Om man enbart tittar på den ekonomiska delen, skapas således miljömässiga eller sociala platskonflikter mellan olika ansvariga aktörer i en stad. Å andra sidan kan ett tredimensionellt perspektiv från destinationens sida gynna staden och regionen i sig, då man arbetar aktivt med att skapa en balans mellan naturligt kapital och ekonomiskt kapital. Balansen säkerställs exempelvis genom att sätta en begränsning gällande antalet anlöp, skatteregleringar på passagerare, eller mer miljövänliga aktiviteter som inkluderas i exkursionspaketet, som gagnar staden utöver de redan tidigare nämnda fördelarna i form av hamntaxa och ”gratis” marknadsföring.

Utmaningen blir vidare att försöka konkurrera med andra platser genom att kunna erbjuda mer hållbara alternativ som motpol mot etablerade destinationer där hållbarhet inte existerar på samma vis. I ett långsiktigt perspektiv, där rederier och båtar får allt högre krav på sig från globalt håll, exempelvis från IMO, och kunderna dessutom får en högre miljömedvetenhet, måste även destinationer anpassa sig och erbjuda till exempel mer hållbara utflykter eller bättre infrastruktur. Hamnar och städer får också större möjligheter att kräva vissa typer av bränsle av rederierna och därmed också en möjlighet att styra luftkvaliten i städerna. För att detta ska bli verklighet, krävs gemensamma globala beslut som reglerar vilka typer av båtar och bränsle som får användas.

Kraven blir också högre på så kallade miljömanagers. Analysen visar att om man vill motverka ett endimensionellt tänkande, både hos platser, men även hos verksamheter, exempelvis rederier, finns det ett behov av utbildning. Inte bara av personalen utan även av platser för att se både indirekta och direkta effekter av kryssning. Att tänka och arbeta proaktivt med dessa frågor, både för verksamheter och platser, underlättar implementeringen eller vidhållandet av ett TBL-perspektiv i verksamheten. På längre sikt är det viktigt att följa utvecklingen av kryssningsindustrin. För en mindre stad, kan fler anlöp snabbt betyda markanta förändringar i både ekonomi och miljö. Det finns utmaningar för platser med begränsad kryssningstrafik att hålla anlöpen på en balanserad nivå i jämförelse med den miljöpåverkan och den ekonomiska påverkan som kryssningsanlöp kan medföra. En alltför stor plötslig ökning kan få stora konsekvenser på så väl platser som på folk och ekonomi. Genom att använda TBL för planering av verksamheter, kan dessa konsekvenser således motverkas.

5.3. ...i Helsingborg

Slutligen, när det kommer till Helsingborg, tjänar staden mycket på kryssningen, både rent ekonomiskt, men också marknadsföringsmässigt. Vår analys visar att det dock är en nödvändighet att passagerarna konsumerar i staden. Att kryssning enbart skulle ge en PR-effekt är inte tillräckligt. Konsumtion av kryssningsbesökare medför att de privata företagen blir mer intresserade och engagerade i kryssningsindustrin, och således positivt bidrar till servicekvaliteten och gästfriheten, som slutligen bidrar till ett positivt word of mouth för

staden, vilket är ytterst viktigt för en så liten stad som Helsingborg.

En av Helsingborgs stora utmaningar kan sägas vara den ”gröna” profilering som verkar i kontrast till kryssningarna, då en ökad kryssningstrafik medför åtskilliga miljömässiga utmaningar. Det gäller följaktligen att vara vaksam vid utformandet av hållbarhetsplaner, då indirekta effekter också måste beräknas. Detta ska dock ses med stort förbehåll, då Helsingborg inte har så många eller frekventa anlöp, vilket innebär att kryssningsfartygen inte utgör en stor del av utsläppen generellt, eller att det uppstår en trängsel och direkta kontroverser i staden till bakgrund av anlöpen. Vår slutsats blir därför att kryssningsindustrin i Helsingborgs fall kan ses som en gynnsam turismaktivitet, som genererar en inkomst till Helsingborg, samt till regionen i sin helhet; både marknadsföringsmässigt samt rent ekonomiskt. Även stadens näringsliv kan dra nytta av kryssningen, dock är dess ekonomiska påverkan i dagsläget ej så stor som önskvärt. Således borde kryssningsturismen idag i Helsingborg ses som en ekonomiskt, socialt hållbar företeelse, samt inte heller högst kontroversiell i förhållande till miljön.

5.4. Förslag till vidare forskning

Efter att ha arbetat och forskat i ämnet har flertalet förslag till vidare forskning identifierats. Först och främst hade det varit intressant att göra en mer kvantitativ undersökning om invånarnas syn på kryssningsindustrin. Därigenom kan man se närmare på den sociala aspekten utifrån en mer detaljerad nivå. För att exemplifiera, skulle vidare forskning kunna handla om vilka resultat kryssningsindustrin har på lokalinvånarnas levnadsstandard och välfärd.

Vidare har vi i denna uppsats berört den ekonomiska effekten av kryssningsanlöp. Det hade varit givande att forska om andra destinationer, bland annat gällande kryssningspassagerarnas konsumtionsvanor. Därigenom skulle det vara möjligt att komma fram till konkret statistik, speciellt med tanke på att den ekonomiska effekten skiljer sig från destination till destination. Ytterligare ett förslag skulle vara att forska gällande utvecklingen av destinationers image och profilering. Fler och fler destinationer skiljer sig åt från mängden och bygger iögonfallande byggnader och annat som är till för att imponera på turister och besökare. På detta sätt skapas också en image.

6. Källförteckning

Tryckta källor

Adams, Alex W. (2010). Planning for Cruise ship Resilience: An Approach to Managing Cruise Ship impacts in Haines, Alaska. *Coastal Management*. Vol. 38, Nr. 6, 654-664.

Ardahaey Tohid, Fateme (2011). Economic Impacts of Tourism. *International Journal of Business and Management*, Vol. 6, Nr. 8, 206.

Back, Ki-Joon & Phillips, Jo WooMi. (2011). Conspicuous Consumption Applied to Tourism Destination. *Journal of Travel & Marketing*, Vol. 28, Nr. 6, 583-597.

Bogdan, Robert & Biklen, Sari K. (1982). *Qualitative Research for Education: an introduction to theories and methods*. Boston: Pearson.

Braun, Bradley M. & Tramell, Fred. (2006). The Sources and Magnitude of the Economic Impact on a Local Economy from Cruise Activities: Evidence from Port Canaveral, Florida. I Dowling, Ross K. (red.), *Cruise Ship Tourism*. (ss. 280-289). Cambridge:Cabi.

Brida, Juan G. & Zapata, Sandra. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, Nr. 3, 205-226.

Brida, Juan G, Riano Eugenia & Zapata Aguirre, Sandra. (2011). Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: A case study of Cartagena de Indias (Colombia). *Tourism & Hospitality research*, Vol. 11, Nr. 3, 181-196.

Brida, Juan G, Garrido, Nicolás, Such Devesa, Jesús M. (2012). Cruise passengers' satisfaction: Cartagena de Indias", *Benchmarking: An International Journal*, Vol. 19 Nr. 1, 52-69.

Bryman, Alan. (2001). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.

Butt, Nickie. (2007). The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton. *Marine Policy*, Vol. 31, Nr. 5, 591-598.

Camarsa, Gabriela. (2003). *Turismo Sostenibile: L'Impatto Ambientale Provocato Dalle Navi da Crociera e dai Turisti. Azioni e Metodologie*. Hämtad från scholar.google.com.

Chenoweth Jonathan. (2009). Is Tourism with a low impact on climate possible? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, Vol. 1, Nr. 3, 274-287.

Clarke, Jackie. (1997). A Framework of Approaches to Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 5, Nr. 3, 224-233.

Douglas, Norman & Douglas, Ngaire. (2004). Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports. *International Journal of Tourism Research*, Vol. 6, Nr. 4, 251-261.

Duval, David T. (2007). *Tourism and Transport – Modes, Networks and Flows*. Clevedon: Channel View.

Dwyer, Larry. & Forsyth, Peter. (1998). Economic Significance of Cruise Tourism. *Annals of Tourism Research, Elsevier Science Ltd*, Vol. 25, Nr. 2, 393-415.

Eijgelaar, Eke, Thaper, Carla & Peeters, Paul. (2010). Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, “last chance tourism” and greenhouse emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 5, Nr. 3, 224-233.

Elkington, John. (1997). *Cannibals with Forks – the Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford: Capstone.

Grossman, Sanford J. & Hart, Oliver D. (1983). An Analysis of the Principal-Agent Problem. *Econometrica*, Vol. 51, Nr. 1, 7,45.

Grönroos, Christian. (2007). *Service Management and Marketing: Customer Management in Service Competition*. West Sussex: Wiley.

Inayatullah, Sohail. (2005). Spirituality as the fourth bottom line? *London: Futures*, Vol. 37, Nr. 6, 573-579.

Johnson, David. (2002). Environmentally sustainable tourism: a reality check. *Marine Policy*. Vol. 26, Nr. 4, 261-270.

Hritz, Nancy & Cecil, Amanda K. (2008). Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: a Case Study of Key West. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol. 16, Nr. 3, 168-181.

Klein, Ross A. (2003). *Cruising - out of control: The cruise industry, The Environment, workers and the maritimes*. Hämtad från www.cruisejunkie.com/ccpa1.pdf.

Klein, Ross A. (2006). Turning Water into Money: the Economics of the Cruise Industry. I Dowling, Ross K. (red.), *Cruise Ship Tourism*. (ss. 261-269). Cambridge:Cabi.

Klein, Ross A. (2009). Cruising Without a Bruising – Cruise Tourism and the Maritimes. *Canadian Centre for Policy Alternatives – Nova Scotia*.

Klein, Ross A. (2010). Cruises and Bruises: Safety, Security and Social Issues on Polar Cruises. I Lück, Michael, Maher, Patrick T. & Steward, Emma J. (red.). *Cruise Tourism in Polar Regions – Promoting Environmental and Social Sustainability?* (ss.57-70). London: Earthscan.

Kvale, Steinar. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Laufer, William S. (2003). Social Accountability and Corporate Greenwashing. *Journal of Business Ethics*. Vol. 43, Nr. 3, 253-261.

Lindberg, Kreg. (2001). Economic Impacts. I Weaver, D. B. (red.), *The Encyclopedia of*

- Ecotourism*. (ss. 363-377). New York: CABI Publishing.
- Ling, Teresa W, Rivers, Mary J. & Toh, Rex S. (2005). Room Occupancies: Cruise lines outdo the hotels. *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 24, Nr. 1, 121-135.
- Lundgren, Jan O. (2006). Spatial and Evolutionary Characteristics of Baltic Sea Cruising: a Historic-Geographical Overview. I Dowling, Ross K. (red.), *Cruise Ship Tourism*. (ss. 131-144). Cambridge:Cabi.
- Nevin, Brendan & Loftman, Patrick. (1996). Going for Growth: Prestige Projects in Three British Cities. *Urban studies*. Vol. 33, Nr. 6, 991-1019.
- Norman, Wayne & MacDonald, Chris. (2004). Getting to the bottom of Triple bottom line. *Business ethics quarterly*. Vol. 14, Nr. 2, 243-262.
- Papathanassis, Alexis & Vogel, Michael. (2012). Cruise sector growth – Prospects, challenges, responsibilities. I Vogel, Michael, Papathanassis, Alexis, Wolber, Ben. *The Business and Management of Ocean Cruises*. (ss. 253-264). Cambridge: Cabi.
- Pava, Moses L. (2007). A response to "getting to the bottom of Triple bottom line". *Business ethics quarterly*. Vol. 17, Nr. 1, 105-110.
- Peric, Tina & Oršulić, Marijo. (2011). Cruising tourism in The republic of Croatia Contributing to Sustainable Development. *Naše more: Znanstveni Časopis za More i Pomorstvo*. Vol. 58, Nr. 5-6, 219-228.
- Petrick, James F. (2004). The Roles of Quality, Value, and Satisfaction in predicting cruise passengers' behavioral intentions. *Journal of Travel Research*, Vol. 42, Nr. 4, 397-407
- Petrick, James F. (2005). Segmenting Cruise Passengers With price sensitivity. *Tourism Management*, Vol. 26, Nr. 5, 753-762.
- Radicchi, Elena & Zagnoli, Patricia. (2009). Do Major Sports Events Enhance Tourism

Destinations? *Physical Culture and Sport. Studies and Research*, Vol. 47, Nr. 1, 44-63.

Rogers, Maureen & Ryan, Roberta. (2001). the Triple Bottom Line for Sustainable Community Development. *Local environment: the International Journal of Justice and Sustainability*. Vol. 6, Nr. 3, 279-289.

Scott, John. (1990). A matter of record. *Canadian journal of sociology*. Vol. 16, Nr. 3, 337.

Sweeting, James E.N. & Wayne, Scott L. (2006). A Shifting Tide: Environmental Challenges and Cruise Industry Responses. I Dowling, Ross K. (red.), *Cruise Ship Tourism* (ss. 327-337). Cambridge:Cabi.

Thufvesson, Ola. (2009). *Platsutveckling*. Helsingborg: Plattformen.

Thurén, Torsten. (2001). *Källkritik*. Malmö: Liber.

Trost, Jan. (2007). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.

Williams, Peter W. & Ponsfond, Ian F. (2009). Confronting Tourism's Environmental Paradox: Transitioning for Sustainable Tourism. *Futures of tourism*. Vol. 41, Nr. 6, 396-404.

Internetkällor

Cruise Critic. (2012). *Carnival Cruise Lines Alcohol Policies*. Hämtad från www.cruise critic.com/articles.cfm?ID=30. (Läst 2012-05-10).

Cruise Helsingborg. (2012). *Cruise calls 2012*. Hämtad från www.cruise helsingborg.com/?id=4118. (Läst 2012-04-17).

European Cruise Service. (2012). Hämtad från www.europeancruise.no. (Läst 2012-05-08).

Helsingborgs Hamn. (2012). *Helsingborgs Hamn AB och Helsingborg stad gör gemensam satsning på världens största kryssningsmessa i USA*. Hämtad från

www.port.helsingborg.se/?id=3001. (Läst 2012-04-23).

International Maritime Organization (IMO). (2012). Hämtad från www.imo.org. (Läst 2012-05-08).

International Transport Workers' Federation. (2001). *Sweatships*. Hämtad från www.waronwant.org/attachments/Sweatships.pdf. (Läst 2012-05-18).

Oxford Advanced Learner's Dictionary. (2012). Hämtad från oald8.oxfordlearnersdictionaries.com/. (Läst 2012-05-30).

Skånetrafiken. (2012). *Resepplaneraren* Hämtad från www.reseplaneraren.skanetrafiken.se (Läst 2012-05-19).

Starbucks. (2012). *Responsibly Grown Coffee*. Hämtad från www.starbucks.com/responsibility/sourcing/coffee. (Läst 2012-05-10).

The Guardian. (2002). *Cruise Liner Crews Slave Below Decks*. Hämtad från <http://www.guardian.co.uk/travel/2002/sep/08/travelnews.uknews.theobserver>. (Läst 2012-05-19).

Intervjuer

Primära intervjuer

Intervju med Frisk, Monica. (2012-04-16).

Intervju med Stenberg, Göran. (2012-04-27).

Intervju med Eriksson, Andréas. (2012-05-02).

Intervju med Nilsson, Christer. (2012-05-02).

Intervju med Theill, Petra. (2012-05-07).

Intervju med Nordström, Ulrika. (2012-04-13).

Sekundära intervjuer

Hall, C. Michael. (2011-10-31). Okänd intervjuare. Hämtad från:

www.95bfm.com/assets/sm/202630/3/michaelhall_edit.mp3. (12-05-2012).

Dokument

Helsingborgs Stads Hållbarhetsplan. (2011). Hämtad från:

www.helsingborg.se/Medborgare/Bo-bygga-och-miljo/miljo-energi-och-hallbar-utveckling/
(2012-04-17).

Helsingborgs Hamns Hamntaxa. (2012). Tillgänglig av Christer Nilsson Helsingborgshamns miljösamordnare. (2012-05-02)

Bilagor

Bilaga 1.

Monica Frisk - Destinationsutvecklare på Helsingborgs Stad. (Djupintevju)

Vilken betydelse har kryssning för Helsingborg?

Vad gör ni just nu och hur arbetar ni för att attrahera kryssningsfartyg till staden?

Vilken är anledningen till att ni vill ha hit dessa? (Prestige? Pengar?)

Arrangerar staden utflykter? Om ja, hur kan dessa se ut? Om nej, varför inte?

Anordnas några evenemang i samarbete med att kryssningarna ankommer till Helsingborg?

Försöker ni stämma in anlöpen med evenemang i staden?

Hur många kryssningsanlöp har Helsingborg per år? Finns det uppsatta mål?

Ungefär hur många personer brukar vara ombord på kryssningsfartygen som anlöper i Helsingborg? Ungefär hur många av dessa går av?

Vad är din/dina kollegors uppgift vid ett kryssningsanlöp? Har du någon specifik?

Hur ser mottagandet ut vid landstigningen för turisterna? Finns det något organiserat av staden?

Hur mycket spenderar en genomsnittlig kryssningsturist i land? Görs det beräkningar på detta? Hur i så fall? Skiljer sig deras köpbeteende från "vanliga" turister? Mäts detta?

Är det någon speciell typ av affärer som kryssningsturisterna besöker?

Tror Helsingborgs stad att kryssningsturism kan ge konkurrensfördelar mot andra mellanstora

städer som inte har denna möjlighet?

Vad tycker ni är Helsingborgs fördelar/nackdelar som en stad som vill attrahera kryssningsfartyg?

På vilka sätt tror du man kan attrahera kryssningsfartyg, eller operatörer?

Ekonomiska aspekter

Vad räknar staden rent konkret med att få ut genom en ökad kryssningsturism?

Görs det någon bedömning i återföring? (i form av en ökad handel eller starkare varumärke)

Hur mycket ekonomiska resurser lägger Helsingborgs stad ner i projektet?

Vad kostar ett kryssningsanlöp? Eller får staden betalt?

Vad finns det för bedömda risker med projektet/arbetet?

Vilka sponsrar projektet? bara staden eller externa aktörer som är intresserade?

Om ni vill göra/ändra något, till exempel starta en kampanj eller liknande, hur pass stora möjligheter har ni då? Måste beslut gå genom flera instanser?

Syns det någon tendens på prisförändring i staden vid kryssningsanlöpen? Tror ni att prisbilden på lång sikt kan ändras i staden på grund av en ökning av kryssningsfartyg?

Miljö

Hur ställer sig staden till den miljöpåverkan som kryssningsfartyg har?

Finns det riktlinjer kring utveckling av hållbar turism i Helsingborg?

Syftar "Helsingborgs kommun" till kommunen i helhet eller enbart till staden som organisation?

Kan Helsingborgs klimatmål uppnås trots fler kryssningsanlöp?

Har fartygen som anlöper miljökrav på sig? Certifiering osv?

Har hamnen krav på sig från stadens sida gällande miljöcertifiering?

Arbetar man med kontraåtgärder? Klimatkompensation?

Erbjuder staden landströmsanslutning eller använder fartygen egen el?

Finns det möjlighet för kryssningsfartygen att slänga sitt avfall vid anlöp?

Helsingborg/Helsingör

Finns det något samarbete mellan Helsingborg och Helsingör gällande kryssning?

Påverkan på staden

Finns det intressen från affärerna i Helsingborg när det kommer till kryssning? Får ni till exempel några mail som frågar till exempel " när kommer nästa kryssningsfartyg till Helsingborg?" hur länge stannar båten?

Hur ser politikerna på kryssning i Helsingborg?

Hur ser medborgarna på en ökad kryssningsturism? Finns det undersökningar?

Samarbetar ni med externa organisationer kring kryssning, exempelvis Visit Sweden, eller liknande?

Finns det samarbete med andra kryssningsdestinationer för att locka båtar till den Skandinaviska regionen?

Finne det några långsiktiga mål om hur projektet ska utvecklas? Port of call - Port of embarkation

Framtida hot och möjligheter?

Bilaga 2.

Göran Stenberg – ansvarig för Helsingborgs Dagblad rapportering om Kryssning (Djupintervju)

Hur länge har du jobbat med kryssningsdelen?

Vad lockade in dig där?

Hur länge har Helsingborgs Dagblad skrivit om Helsingborg och kryssningar? Hur länge har “på kryss i sundet” funnits? Finns det någon uppskattning om hur många som läser den?

Anser du att du har en opartisk syn på kryssningen i staden?

Vad frågar folk dig angående kryssning?

Hur såg Helsingborgs visioner ut i början av din karriär? Hade staden börjat få kryssningsanlöp?

Vad tycker du om utvecklingen mot en kryssningsdestination? Vad finns det för fördelar och nackdelar?

Hur mycket skrivs det om fartygens miljöpåverkan?

Är någon orolig för den ökande mängden båtar (globalt men även regionalt)?

Tycker du att kryssningen har stor betydelse för Helsingborgs Stad och dess varumärke?

Vad är responsen från näringsidkare om kryssningsturismen?

Har det stora effekter på näringslivet i staden?

Vad hade hänt om Helsingborg hade slutat satsa på kryssningsturismen? Tror du att man hade

kunnat spendera dessa pengar på något annat och uppnå samma (eller ett bättre) resultat?

Tycker du för övrigt att Helsingborgs Stad spenderar pengarna på ett bra sätt för nuvarande?

Finns intresset för kryssningsfartyg även bland andra kommuner i NV-Skåne? Har exempelvis Landskrona försökt marknadsföra sig inom detta?

Upplevs Helsingör som en konkurrent till Helsingborg (sett ur ett kryssningsperspektiv)?

Hur ser du på kryssningsturismens framtida utveckling i Helsingborg samt generellt? Tror du kryssningsturismen kan ha en framtid, trots ökande drivmedelspriser?

Uppmärksammades det något extra att Fred Olsen Cruises använde Helsingborg som sin utgångshamn?

Vad anser du att Helsingborg har för fördelar/nackdelar mot andra städer när det kommer till att locka till sig kryssningsfartyg?

Brukar kryssningsanlöpen locka många helsingborgare?

Bilaga 3.

Andréas Eriksson , Marknads och Informationschef på Helsingborgs Hamn & Christer Nilsson, Miljösamordnare på Helsingborgs Hamn. (Epostintervju)

Hur ser hamnens organisation ut? Dvs. hur är Helsingborgs hamn och Helsingborgs kommun sammanlänkade?

Hur arbetar ni med miljöfrågor i hamnen?

Beskriv förfaringssättet på vilket ni hanterar avfall från större fartyg

Krävs det någon särskild miljöcertifiering på fartygen som kommer hit?

Klimatkompenserar ni något för fartygen som kommer? Finns det andra miljöåtgärder?

Kan Helsingborg ta emot all typ av avfall från båtarna? Svart vatten etc.?

Kostar det något för fartygen att lämna sitt avfall? Hur ser du på det? Kan det vara av betydelse för valet av hamn?

Vad är det främsta drivmedlet som kryssningsfartygen använder sig av?

Har ni planer på att ha landströmsanslutning för båtarna i framtiden?

Följer ni styrdokument angående IMO:s regler för Safety and health in ports?

Har ni samarbete med miljöorganisationer, till exempel WWF eller likande?

Hur löser ni det med avspärningar vid anlöp? Hur stor zon behövs för fartygen?

Vilka olika typer av dockningar kan ni erbjuda? (djup, terminaler osv)

Använder ni er av terminalen som Oslobåtarna brukade gå från?

När Helsingborg användes som port of embarkation/turnaround, hur löstes det praktiskt?

Upplever ni säsongvariationerna som ett problem?

Vad finns det för miljörestriktioner för kryssningsfartygen som kommer hit? (Gällande exempelvis utsläpp och vad man använder för drivmedel)

Hur stor andel av det totala antalet fartyg som kommer till Helsingborg är kryssningsfartyg?
Hur stor del av hamnens intäkter kommer från kryssning?

Hur mycket tjänar hamnen totalt på ett kryssningsfartyg? Var kommer intäkterna från?
(Hamnavgifter eller annat?)

Vilka kostnader uppkommer för Helsingborgs stad när ett kryssningsfartyg kommer hit?
Är det dyrare för ett kryssningsfartyg att anlöpa än ett vanligt lastfartyg?

Erbjuder ni någon form av service till fartyget i form av rengöring, reparation, påfyllning av mat/dryck, diesel och liknande?

Hur mycket kostar det rederierna att anlöpa i Helsingborg?

Skiljer sig dessa avgifter mellan de olika kajerna? Är det billigare att lägga sig i redde?

Är det billigare/dyrare om de är fullbelagda, eller samma pris?

Hur har prisutvecklingen på anlöpsavgifter sett ut sedan de första kryssningsfartygen kom?

Har marginalen på era inkomster ändrats (uppåt/nedåt) under åren?

Är kryssningsfartyg generellt en bra affär för hamnen? Går kryssningsprojektet plus?

Bilaga 4.

Petra Theill - Sverigeansvarig på European Cruise Service. (Epostintervju)

1. Har i en stor konkurrence i Skandinavien i jeres industri (Service til krydstogtfartøjerne) ?

- Hvis ja er denne konkurrence stigende ?

2. Er der et generelt stort interesse fra ekskursionsudbydernes side i Skandinavien når det kommer til krydstogter?

3. Er denne interesse steget de seneste par år (eventuelt statistik på hvor meget)?

4. Er ekskursionsudbyderne tilfredse med at samarbejde med jer (generel feedback fra ekskursionsudbyderne som i eventuelt har fået) ?

5. Hvad er jeres indtægtskilder (eventuel prisliste på hvor meget det koster for en ekskursionsudbyder at samarbejde med jer)?

6. Kræver i nogen procentdel af overordnet salg hos ekskursionsudbyderne?

7. Tager krydstogtselskaberne nogen form for betaling i dette sammenhang?

- Hvis ja hvor mange procent ca. ?

8. Kan du sætte nogle få ord på, hvordan krydstogtindustrien kommer at se ud i fremtiden?

Bilaga 5.

Enkät

Känner ni till att Helsingborg bedriver ett aktivt arbete för att attrahera kryssningsfartyg?

Ja Nej

Om, ja, hur vet ni det?

Upplever ni en ökad försäljning vid kryssningsanlöp?

Ja Nej

Om ja, är denna ökning av betydelse för er verksamhet?

Ja Nej

Arbetar ni aktivt med att locka till er kryssningsturister som är i staden?

Ja Nej Vet ej

Om ja, Hur? (flera svar är möjliga)

Annonser Gatupratare

Mässor Mottagande vid anlöpet

Annat: _____

Accepterar ni utländsk valuta?

Ja Nej

Om ja, vilka?

Euro

Danska Kronor

Dollar

Övriga: _____

Betalar ni pengar till kryssningsbolagen för att de ska rekommendera just er affär?

Ja Nej Ingen kännedom

Om ja, hur mycket?

Är ni medlemmar i Helsingborgs kryssningsnätverk?

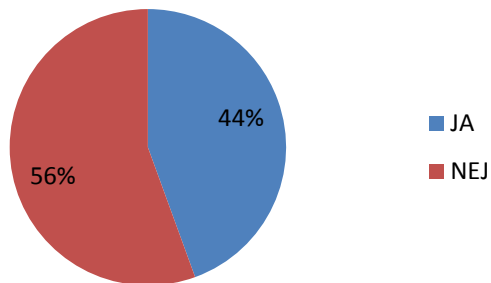
Ja Nej Vet ej

Om ja, hur länge har ni varit det?

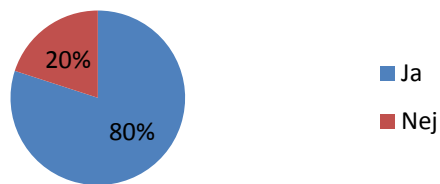
Tack för er medverkan!

Bilaga 6.

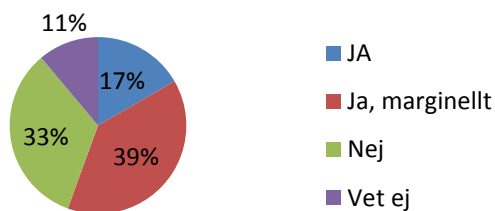
Känner ni till att Helsingborg bedriver ett aktivt arbete för att attrahera kryssningsfartyg?



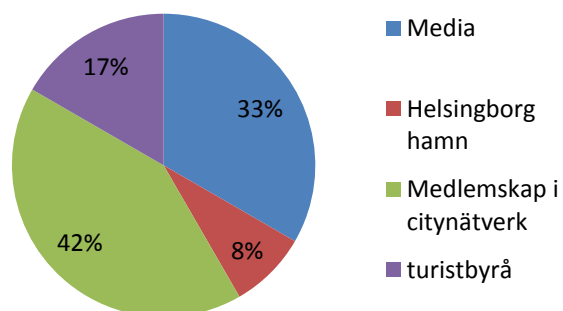
Om ja, är denna ökning av betydelse för er verksamhet?



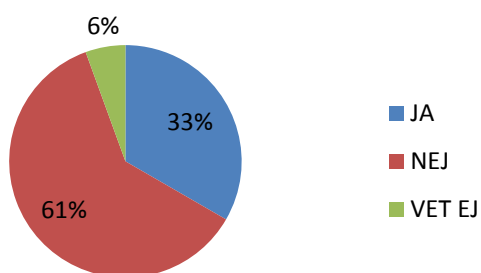
Upplever ni en ökad försäljning vid kryssningsanlöp?



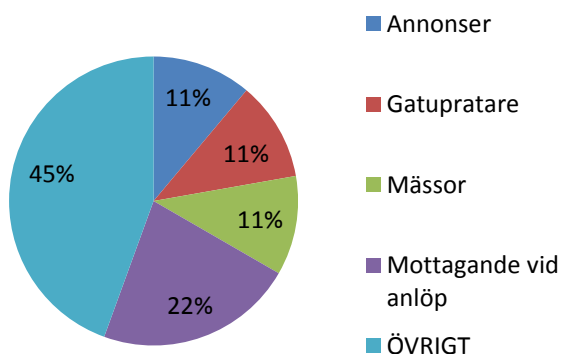
Om ja, hur vet ni det?



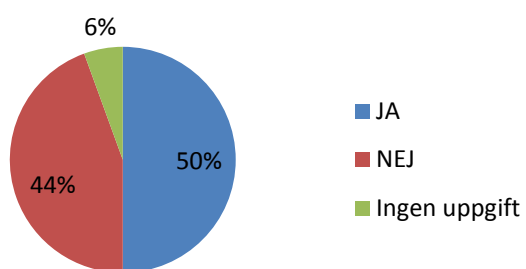
Arbetar ni aktivt med att locka till er kryssningsturister som är i staden?



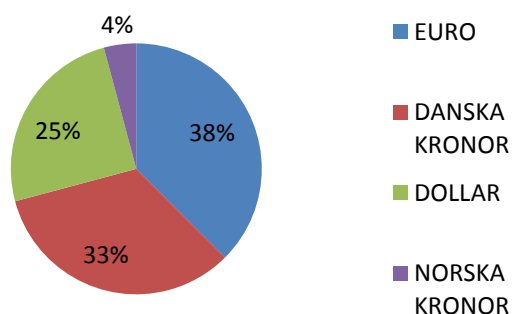
Om ja, Hur? (flera svar är möjliga)



Accepterar ni utländsk valuta?



Om ja, vilka?



Betalar ni pengar till kryssningsbolagen för att de ska rekommendera just er affär?

