



Photo Aningaaq R. Carlsen - Visit Greenland

EN KORTLÆGNING AF DEN GRØNLANDSKE KRYDSTOGTINDUSTRI

UDARBEJDET AF SUSTINE CONSULT FOR VISIT GREENLAND A/S



Indhold

Indhold	1
Introduktion	2
Baggrund	3
Metode	4
Passagerer, skibe og segmentering	8
Krydstogt på godt og ondt	12
Krydstogt-afgifter	17
Befolkningens holdning til krydstogt	25
Lokalforankring af krydstogtindustrien	27
Erhvervets prioritering	32
Visit Greenlands rolle i krydstogtindustrien	33

Introduktion

Kære læser.

Du sidder netop nu, med resultatet af en undersøgelse, som Visit Greenland igangsatte i efteråret 2022. Formålet med undersøgelsen har været at kortlægge og belyse udfordringer og potentialer i den grønlandske krydstogtindustri, med henblik på at opnå en større indsigt i industrien og dermed styrke den bæredygtige udvikling af området.

For bedre at forstå de lokale udfordringer og potentialer, blev denne undersøgelse igangsat som en inkluderende proces, i samarbejde med de grønlandske krydstogts-aktører, myndighederne, de lokale turist- og erhvervsråd og andre interessenter.

Undersøgelsen har givet os interessante indsigter, og ny viden som vi vil benytte aktivt i vores strategiske arbejde fremadrettet, og som vil blive viderebragt til myndighederne. Vi har ligeledes valgt at offentliggøre alle undersøgelsens resultater med denne rapport, af hensyn til den fulde transparens, og fordi vi mener at undersøgelsens resultater kan være værdifuld for mange.

Jeg ser frem til et fortsat godt samarbejde og ønsker dig god læselyst.

Med venlig hilsen

Direktør, Anne Nivíka Grødem

VISIT greenland

Baggrund

Krydstogtindustrien i Grønland begyndte i 1980'erne og har langsomt, men sikkert vokset til 425 anløb af 51 forskellige skibe i 2022 ([krydstogt Call liste](#), Visit Greenland). Skibene har en passagerkapacitet fra 120 passagerer + crew til 3840 passagerer + crew. Passagerer kaldes typisk for pax i krydstogt-terminologi, og det begreb bruges fremadrettet i denne rapport.

Fordeling af skibene i forhold til pax-kapacitet er i 2022-sæsonen:

- 29 Små skibe (0-500 pax)
- 12 Mellem skibe (500-1200 pax)
- 10 Store skibe (+1200 pax)

Skibene fyldes dog sjældent til maximum kapacitet - specielt i Grønland på grund af destinationens begrænsede bærekraft med små havne, små turistvirksomheder, ressourcer, tur-pladser, mv.

I kølvandet på den rekordstore 2022-sæson fulgte en mediedækning af udfordringerne ved krydstogtindustrien. Blandt andet blev der fra Avannaata Kommuniyas og Kommune Kujalleqs side lagt fokus på, at der ved store skibe og ved flere samtidig anløb, er lokal overturisme i byer som Ilulissat og Qaqortoq.¹ Der efterspørges i den sammenhæng rammer for håndtering af mange gæster samtidig, loft på antal passagerer og et gennemgående spørgsmål om, hvorvidt Grønland faktisk tjener penge på krydstogtskibe. For at finde svaret på de spørgsmål og dermed kunne vejlede ud fra et velfunderet vidensgrundlag, har Visit Greenland valgt at igangsætte en kortlægning af krydstogtturismen i Grønland.

Visit Greenlands initiativ har det formål, at undersøge den nuværende situation i industrien og identificere udfordringer, potentialer og løsningsmuligheder. Visit Greenland arbejder for at sikre de bedste rammebetingelser for en bæredygtig udvikling af krydstogtturismen i Grønland, og med afsæt i erfaringer og input fra industrien, teorien og sammenligninger fra andre destinationer, vil kortlægningen munde ud i en række anbefalinger fra industrien, til fremtidige rammebetingelser. Anbefalingerne vil stamme fra industrien selv, da kortlægningen her søger at samle og videreformidle erhvervets erfaringer og løsningsforslag til relevante parter og offentligheden.

¹ <https://sermitsiaq.ag/borgmester-siger-stopgaar-godt-turismen-i-ilulissat> & <https://sermitsiaq.ag/kujalleq-bakker-krydstogt-kritik>

Metode

Kortlægningens resultater er udarbejdet via en kombination af branchespecifik teoretisk research, en kvantitativ benchmarkanalyse udarbejdet som desk-study, samt i alt 43 enkeltmandsinterviews.

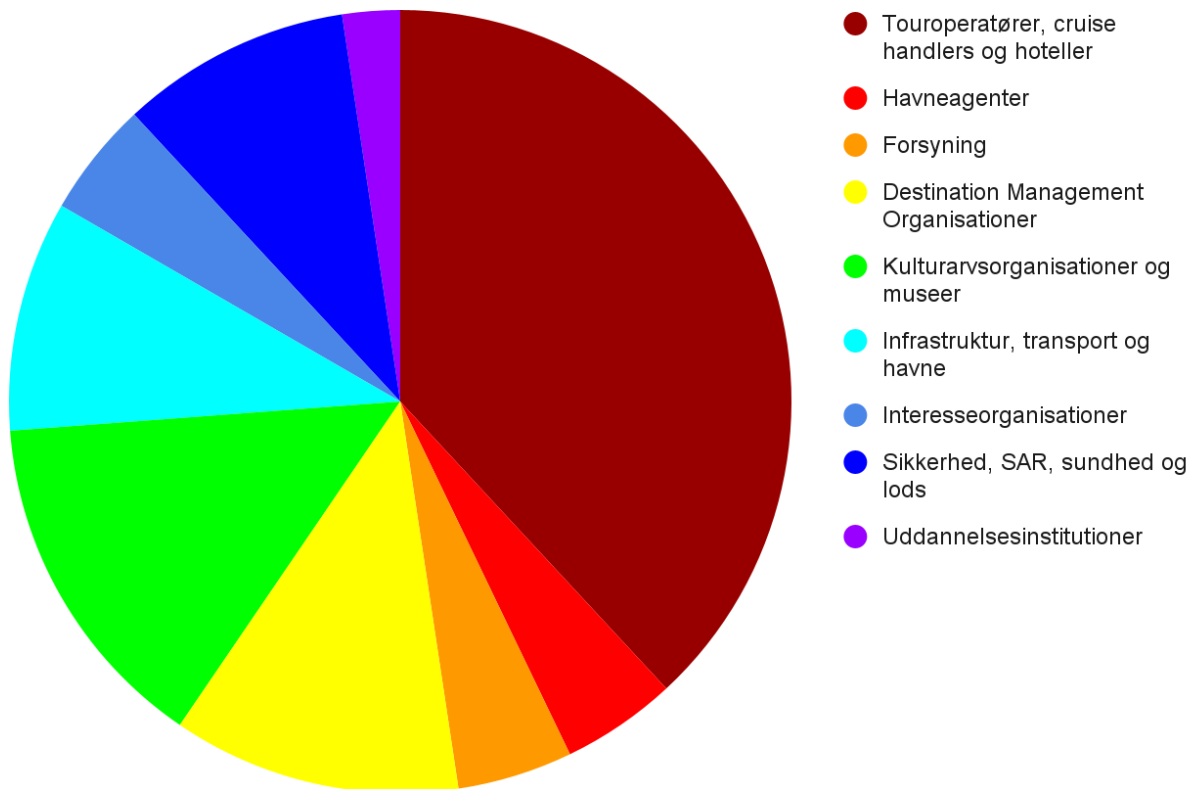
Interviews og respondenter

Interviewpersonerne er rekrutteret gennem en åben invitation via medierne, samt med direkte invitation til de af Visit Greenland kendte parter i branchen. Der er i alt gennemført 43 interviews med forskellige virksomheder, organisationer og instanser som har berøringsflade med krydstogt i deres nuværende eller fremtidige operation. De udvalgte kategoriseringer er:

Turoperatører, cruise handlers & hoteller
Havneagenter
Forsyning
Destination Management Organisationer
Kulturarv-organisationer og museer
Infrastruktur, transport og havne
Interesseorganisationer
Sikkerhed, SAR, sundhed og lods
Uddannelsesinstitutioner

Tabel 1

Flere af respondenterne har aktiviteter inden for flere områder, og derfor er kategorierne udvalgt efter de hyppigste aktivitetskombinationer. Hvis en respondent har aktiviteter inden for flere af kategorierne, er de placeret i den kategori, de er mest aktive i efter eget udsagn. Fordelingen af respondenter inden for krydstogtbranchens funktioner og roller kan ses i diagram 1.



Model 2: Fordeling inden for funktioner i krydstogtbranchen.

Interviewguiden er udarbejdet i et semistruktureret format som beskrevet af Kvale & Brinkmann, og er løbende blevet opdateret efter respondenternes input i afholdte interviews². Formålet med interviews har hele tiden været at forholde sig nysgerrigt til branchen og lære de nuancer, situationer og problematikker erhvervet oplever i praksis.

Derfor har det været nødvendigt at opdatere interviewguiden løbende, som nye perspektiver blev introduceret. Det hænger sammen med, at interviewguiden består af kvantitative og kvalitative spørgsmål, så undersøgelsen både får de uddybende nuancer fra den kvalitative metode og de statistiske indikationer fra den kvantitative metode. Hvis en svarmulighed opstår i interviews, som ikke fra start har været nævnt i en kvalitativ metode, er den blevet tilføjet for at kunne få et sammenligneligt overblik over branchens ønsker og anbefalinger.

Som altid med kvantitative interviews er der en usikkerhed i resultaterne i og med, at de ikke er faktabaseret og derfor ikke kan krydstjekkes. Det kan ikke garanteres, at respondenterne svarer korrekt. Dog giver det store felt af respondenter en bred indikation for trends, temaer, udfordringer og positive afkast, så konklusionerne er mere valide.

² Kvale & Brinkmann, 2002, *Interview - introduktion til et håndværk*.

Temaer

Undersøgelsens temaer er udvalgt efter, hvad der er blevet oplyst i medierne, via direkte kontakt mellem Visit Greenland og branchen, samt perspektiver fundet via teoretisk branchespecifik research inden interviews.

Temaerne er udvalgt til at belyse respondentens opfattelse af og anbefalinger til:

- Positive afkast fra krydstogt
- Problematikker i krydstogtbranchen
- Begrænsning af passagerer og anløb
- Afgiftssystemet med henvisning til den nuværende havneafgift på 1,10 kr. pr. bruttoton
- Segmentering af skibe og passagerer
- Befolkningens holdning til krydstogtturisme
- Lovgivningsmæssige rammebetingelser for lokal forankring af krydstogtindustrien
- SAR, sikkerhed og sundhedsvæsen i forhold til krydstogt
- Hvilke problematikker, som bør prioriteres løst først
- Visit Greenlands rolle i industrien

Temaerne er i ikke-prioriteret rækkefølge, og vil blive skarpere defineret og afgrænset i deres særskilte afsnit senere i rapporten. Visit Greenland erkender, at udvælgelsen af temaer ikke er udtømmende for alle perspektiver af krydstogtindustrien, og rapporten afspejler derfor kun analyseresultater tilknyttet ovenstående temaer.

Yderligere tematikker, som fremhæves under interviews, vil blive belyst som anbefalinger løbende i analysen. Det er vigtigt at pointere, at analysen kun repræsenterer de holdninger, som respondenterne har givet udtryk for. Det er dermed ikke et billede af samfundets eller den almene befolkningens holdning, ligesom at anbefalingerne til et givent emne ikke nødvendigvis er ensrettede.

Krydstogtbranchen er - ligesom de fleste andre industrier - præget af forskellige strategiske og forretningsmæssige strømninger og er på nogle punkter stærkt polariseret. Derfor kan anbefalinger til et tema være decideret modstridende. Holdningerne udtrykt i analysen er dermed en afspejling af de erfaringer, som respondenterne har gjort gennem berøring med krydstogtbranchen. Deres svar er dermed heller ikke nødvendigvis videnskabelige beviselige, ligesom de kan være antagelser eller opfattelser.

Dertil skal siges, at rapportens anbefalinger er fra industrien selv, som Visit Greenland har indsamlet. Anbefalingerne er ikke et udtryk for Visit Greenlands holdning til krydstogt eller strategi på området. Rapporten er et værktøj, som Visit Greenland bruger til selv at blive klogere på krydstogtindustrien i Grønland, ligesom det er et værktøj til at rådgive det politiske system med.

Benchmarkanalyse om krydstogt afgifter

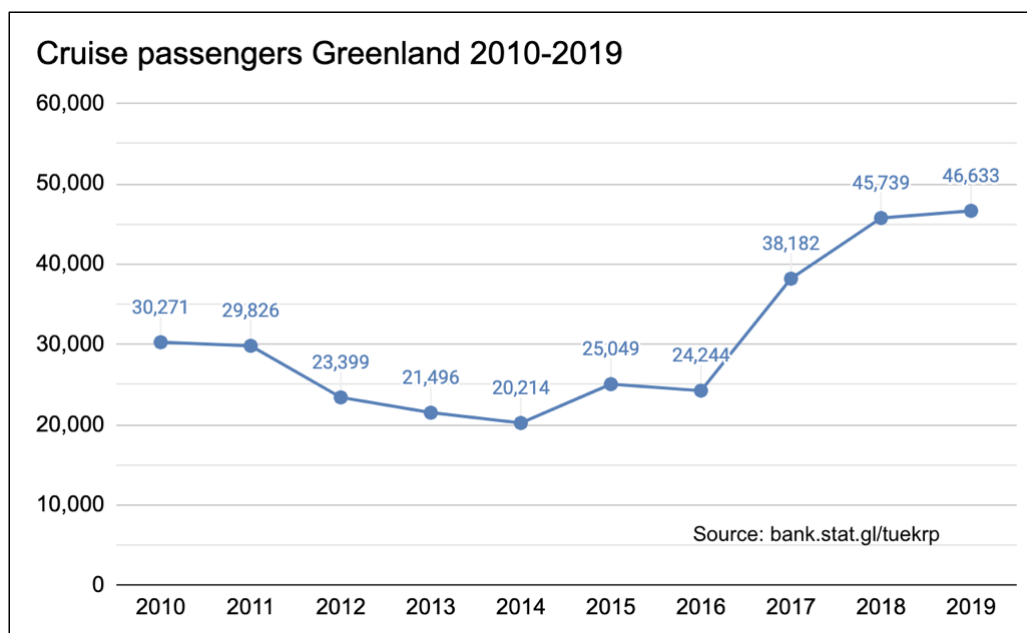
Benchmarkanalysen er gennemført som desk-study, hvor andre krydstogtdestinationers afgiftsmodeller bliver sammenholdt med Grønlands. Formålet er at belyse, hvordan Grønlands afgifter er positioneret i forhold til andre destinationer, samt at identificere hvilke modeller der oftest arbejdes med, hvilke alternative modeller der findes, og hvilket prisniveau andre destinationer arbejder med.

Analysens resultat kan findes i afsnittet: krydstogt afgifter. Her uddybes metoden også af hensyn til læsevenligheden.

Passagerer, skibe og segmentering

Dette afsnit vil bearbejde analysens resultater omhandlende passagerer, skibe og segmentering i et forvaltningsperspektiv. Det vil sige, at analysen søger at samle anbefalinger til, hvordan pax- og anløbssantal passer til den lokale kapacitet, om der bør indføres en form for begrænsning, og om der forskelle i de forskellige type skibes pax-adfærd, kommercielle værdi, samarbejdsvillighed, viden, etc.

Historisk set har udviklingen af krydstogt haft en vækst i forhold til antal anløb, skibe og passagerer. Model 1 herunder, viser udviklingen i passagertal for krydstogt i Grønland op til corona årene 2020 og 2021, hvor der ikke var krydstogtanløb³. 2022-tallene er endnu ikke offentliggjort fra Grønlands Statistik, og er derfor ikke medtaget. Modellen viser at pax-tallet er støt faldende fra 2010 til 2014 med en lille vækst i 2015 for derefter at falde igen i 2016. Det formodes at faldet fra 2010-2014 var en reaktion på stigningen i passagerafgifter - dette behandles og uddybes yderligere i den historiske gennemgang af krydstogts-afgifter senere i rapporten.



Model 2

De 46.633 passagerer i 2019 udgør tæt på 50 % af det samlede antal turister i Grønland, hvor den resterende del består af andre segmenter som traditionelle turister, erhvervsturister og turister, som besøger venner og familie.

³ https://cberuk.com/cdn/conference_proceedings/conference_17325.pdf

Inden for krydstogt findes der forskellige segmenter af skibe, rederier og turister. Teoretisk tales der om større og mindre krydstogtrederier. De større rederier beskrives af Georgsdottir & Oskarsson (2017), som at de har en stor flåde af større skibe, som har et bredt udbud af konstant tilgængelig underholdning om bord som shopping, restauranter, musik, kasino, mv. Kundegruppen her er oftest den brede masse og kan kategoriseres som masseturisme (p. 354). Disse skibes kaldes ofte konventionelle krydstogter.

Konventionel krydstogt defineres desuden af AECO og Visit Svalbard i undersøgelsen *Cruise Study Svalbard* ligeledes i program-segenterings, som værende et skib, der laver et transitanløb som del af et international togt og inkluderer større skibe fra rederier som eksempelvis Aida, MSC, Princess Cruises, etc.⁴ Det vil sige, at Svalbard her ikke er togtets hoveddestination, men en del af et større internationalt program, hvor de kommercielle oplevelser om bord konkurrerer med destinationernes oplevelsestilbud.

Mindre krydstogtrederier kendetegnes ved, at have en mindre flåde af skibe med mindre passagerkapacitet. De tilbyder ofte nicheprægede togter med fokus på mere afsidesliggende og mindre kendte destinationer, og oplevelsestilbuddet om bord er ofte udviklet til at spille sammen med destinationens tilbud (Georgsdottir & Oskarsson, 2017, p. 352). De mindre skibe kaldes også ekspeditions-krydstogt, som AECO og Visit Svalbard definerer som værende et skib, der er medlem af AECO og lever op til organisationens krav til ikke-skadelig operation.

Cruise Study Svalbard-rapporten konkluderer blandt andet, at en vigtig forskel er den økonomiske impact de to typer segmenter medfører. Her viser det sig, at en turist på et ekspeditions-krydstogt i gennemsnit forbruger 4.235 NKR lokalt på Svalbard under besøget, mens en turist på et konventionelt skib forbruger 810 NKR. Derudover tilførte den samlede gruppe af ekspeditionsrederier overordnet cirka dobbelt så meget indkomst til Svalbard, som den samlede gruppe af konventionelle rederier.

Kort sagt, er der i teorien og på Svalbard forskel på kundegruppen, rederiernes design af togter, turisternes adfærd, oplevelsestilbud og økonomisk impact i de to krydstogt segmenter.

Det interessante er derfor, om disse forskelle også er gældende i praksis i Grønland. Derfor blev respondenterne spurgt om, hvorvidt de oplever forskelle mellem de to segmenter, og hvis ja, hvilke forskelle fremhæves så.

I undersøgelsen fortalte 67 % af respondenterne, at de skelner mellem konventionelle krydstogter og ekspeditions-krydstogt i deres virksomhed, mens 30 % siger, de ikke skelner. De blev derefter bedt om at uddybe kvalitativt, hvor de oplever eller ikke oplever forskel i

4

<https://en.visitsvalbard.com/dbimgs/2019-Epinion-Cruise-Study-AECO-and-VisitSvalbard-Final-report.pdf>

segmenternes operation. Derfor har flere respondenter nævnt flere forskelle, mens nogle kan ikke beskrive forskelle nærmere. Erfaringer, som dukker op, er listet her i en ikke-prioriteret rækkefølge. Erfaringerne kan også være modstridende.

- En stor del respondenter svarede, at de ikke kan uddybe forskelle, da de kun har erfaring med det ene segment. Dog anerkender flere, at de tror, der kan være forskelle.
- Ved de konventionelle skibe er trykket på lokalsamfundet højere, fordi mængden af gæster er større, mere forstyrrende og har større påvirkning lokalt. Dog betyder forskellen ikke meget, hvis der er flere ekspeditionsskibe i byen samtidig, da turistantallet i så fald er lige så højt.
- De små skibe anløber flere steder og bruger mere tid i Grønland. Det betyder blandt andet øget forsyning og dermed højere forbrug.
- Der er en overvejende negativ holdning til de store skibes CO₂-udledning og generelle forurening og negativ naturpåvirkning.
- Ekspeditionsskibene er mere krævende og har højere forventninger til oplevelser, så de kan være mere udfordrende at samarbejde med, for de vil ikke have et standardprodukt. Det kræver at de lokale virksomheder er fleksible og indretter forretningen, produkter og oplevelser til de krav.
- Turisterne på ekspeditionsskibe er mere mobile, aktive og generelt yngre end på konventionelle skibe.
- Turister på ekspeditionsskibe har en større viden og interesse i Grønland - de er primært interesseret i natur og kultur, og de er velforberedte. Turisterne på konventionelle skibe har ikke særlig meget viden om Grønland, er ikke forberedt på grønlandske forhold og har ikke stor interesse i at lære landet at kende. Her er selve krydstogtskibet en større del af oplevelsen end destinationen.
- Nogle ekspeditionsskibe medbringer selv guider og udstyr, og derfor lægger de ikke penge lokalt, medmindre der er specialprodukter. Derudover laver nogle naturlandinger og sejler i områder uden beboelse, hvor de ikke betaler til lokale operatører eller i havneafgifter.
- De store skibe køber mere, fordi de ikke har udstyr med og er tvunget til at gå i land i beboede områder for at få oplevelser, og de betaler mere i afgift, vessel-fees, service og forsyning på grund af deres størrelse. Derfor betaler skibet i sig selv mere, men der kan være stor forskel på forbruget blandt passagererne afhængig af nationalitet. For eksempel har tyskere højere standarder, men vil ikke betale mere for dem, hvorimod amerikanere køber flere souvenirs.
- Flere respondenter erkender, at deres dårlige oplevelse med det ene eller andet segment, kan være fordi, de som virksomhed ikke har tilpasset sig godt nok til den kundegruppe.

Konkluderende på dette emne er, at branchen er splittet. Cirka halvdelen af respondenterne oplever ingen forskel eller kan ikke pointere den, fordi de kun har arbejdet med et enkelt af de to segmenter. Af dem, som udtaler sig om forskelle, er der en lille overvægt af respondenterne,

som mener ekspeditionsskibe er at foretrække. Argumentationen er, at ekspeditionsskibene lægger flere penge på grund af længere ophold og køb af mere high-end produkter, rederiet har en bedre forståelse, hensyn og respekt for at operere i Grønland, kunder har mere respekt og interesse for Grønland, de er sjovere at arbejde med, fordi de vil have specialiserede produkter, og de er nemmere at håndtere på grund af størrelsen. Derudover bliver der generelt nævnt flere positive karakteristika ved ekspeditionsskibe end konventionelle skibe, som oftest foretrækkes på grund af større økonomisk impact.

En mindre gruppe af respondenterne fortæller, at de store skibe er at foretrække, fordi de lægger flere penge, har et større behov for service, er mindre selvkørende og kommer med en større kundegruppe, som der kan tjenes penge på. De større skibe er også nemmere at levere produkter og ture til, da de køber et standardprodukt, der kan opskaleres relativt nemt til det store antal turister.

Kort sagt, er der på nuværende tidspunkt fordele og ulemper ved begge segmenter, men det tyder på, selvom der bliver nævnt flere forskellige positive karakteristika ved ekspeditionsskibe end konventionelle skibe. Det skal dog nævnes, at den økonomiske effekt virker til at afhænge meget af, hvordan de lokale virksomheder har målrettet sin service og produkter. De to segmenter efterspørger forskellige produkter, kvalitet og unikhed, så succesen med at tjene penge afhænger af, om virksomheden har tilpasset sig det ene eller andet segment. Her udtaler nogle respondenter, at deres virksomhed har tilpasset sig specifikt til et segment og har en sund indtjening og forretningsmodel, som er helt eller delvist bærende i virksomhedens økonomi. Derudover har nogle virksomheder højt kendskab til begge segmenter og har fleksible services, så de sikrer sig en solid indkomst fra begge segmenter.

Krydstogt på godt og ondt

Krydstogt er en kompleks branche, som der er meget forskellige holdninger til. I det følgende belyses de fordele, ulemper, udfordringer og løsningsforslag, som respondenterne beskriver, de har oplevet i deres kontakt med krydstogtindustrien.

Positive afkast

Af de nævnte positive afkast fra krydstogtturismen, bliver den økonomiske effekt nævnt oftest. Indtægterne fra krydstogt i virksomheder betegnes som gode og nødvendige, og de er med til at sikre at specielt oplevelsesvirksomheder kan overleve, operere helårligt og have flere ansættelser. En virksomhed fortæller, de har tjent "et par millioner" på én sæson, mens en anden siger, at de har tjent cirka 500 kr. per gæst, de har serviceret i én sæson. De beskriver, at kombinationen af at have landbaseret turisme og krydstogtturisme sikrer deres økonomiske rentabilitet og udvikling. Derudover pointeres det, at krydstogt er en god måde for flere at have en biindtægt, da den er nem at deltage i og ikke kræver store investeringer. For eksempel kan man melde sig som guide, lave en souvenir-bod eller lignende, så der er mange udover den etablerede turist- og forsyningsindustri, som tjener penge eller har mulighed for at tjene penge på krydstogt.

Krydstogt er ikke afhængige af Grønlands infrastruktur, fordi skibene selv sejler rundt. Det betyder, at de har lettere adgang til geografisk og infrastrukturelt fjerne lokationer - og dermed bringer de et efterspurgt indtjeningsgrundlag til disse steder. Grønlands tilgængelighed er langt større for krydstogtturister end for kunder i andre erhverv og brancher, og er rigtig vigtigt for at sprede turismen ud og sikre, at hele Grønland får gavn af den.

Flere nævner desuden at turister - både landbaserede og krydstogt - bringer livsglæde med sig, fordi de er på ferie, oplever nye storslåede ting, møder nye mennesker og nyder livet. De er derfor rigtig glade, og den glæde smitter af på medarbejdere i turismeindustrien. Det bringer livsglæde og arbejdsglæde over sit land, som specielt for guider forstærkes af en stor stolthed i at vise Grønland frem og sprede viden om landet. At arbejde med krydstogt er altså både en god forretning og sjovt for medarbejderne.

Krydstogt er et meget afgrænset og kontrolleret foretagende, hvilket betyder at det kan styres ekstremt skarpt, hvis rammerne designes rigtigt. Den kontrolmulighed kan udnyttes i langt højere grad til at styre mængden af anløb og gæster, så overturisme lokalt kan undgås. Dette uddybes under afsnittet *løsningsforslag*.

Flere skibe sejler som sagt til afsidesliggende områder og beboelser, og har derudover et stort fokus på naturvidenskab. Det vil sige, at der er et potentiale for at samarbejde om forskning, enten fordi forskere kan sejle med billigere eller fordi skibenes guider, som - ofte på ekspeditionsskibe er forskere - simpelthen kan bidrage med observationer, målinger og

indsamling. Derudover kan skibene for eksempel gøre deres laboratorie- og vidensfaciliteter åbne for skoleklasser under anløb og generelt have åbent skib, som service til lokalsamfundene.

Turisterne - specielt i ekspeditions krydstogt - er meget fokuseret på bæredygtighed, klimaforandring og at sætte ingen eller kun positive aftryk i lokalsamfundet. Det afspejler sig blandt andet i nogle rederiers investeringer i hybrid-skibe (el eller brint-motorer) med lavere klimapåvirkning, efterspørgsel på sæsonudvidelse, implementering af lokale produkter og ansættelse af lokal arbejdskraft. Derfor kan de være med til at genopbygge via aktiviteter som affaldsindsamling, åbent skib, understøttelse af kulturelle oplevelser, mv. Derudover kan skibene også potentielt bidrage og inspirere befolkningen til at uddanne sig inden for branchen - for eksempel som guide, maritimt, service, etc.

Respondenterne peger således på, at krydstogtskibene har potentiale til at bidrage endnu mere til Grønland - primært med økonomi - men også med andre afledte effekter til gavn for samfundet, som i høj grad burde udnyttes bedre.

Ulemper og udfordringer

I forhold til ulemper og udfordringer i den nuværende krydstogtindustri nævnes forskellige områder, typer og omfang - flere er viklet ind i hinanden eller påvirker hinanden i forskellig grad. Beskrivelser og svar er kvalitative, og igen må det pointeres, at udtalelser er respondenternes opfattelser og erfaringer, og dermed kan der være pointer som ikke er faktisk korrekte.

Havne og faciliteter

Havnefaciliteterne matcher ikke skibenes behov i størrelse, tilgængelige services og kvalitet, og generelt nævnes det, at havnenes tilstand er kritisabel. Desuden er havnene små, og flere erhverv kæmper derfor om den samme plads - og så opstår der konflikter. For eksempel når trawlerne ikke kan losse på grund af, at et krydstogtskib optager havnepladsen, eller når turisterne skal føres igennem et potentielt farligt industriområde, for at komme væk fra havnen. Derfor efterspørges der renovering af havne, samt nogle steder udvidelse af havnens modtageapparat som pontonbroer, så faciliteternes kapacitet matcher den faktiske mængde af turister. Her bliver Ilulissat, Sisimiut, Qaqortoq og Tasiilaq specifikt fremhævet.

Respondenterne peger på, at der mangler faciliteter både i havne og på destinationerne, som offentlige toiletter, affaldsspande, fortov, ventehaller, etc. som det forventes er tilgængeligt for turister. Manglen af disse faciliteter skaber konflikter mellem turister og lokale, da de for eksempel må besørge i naturen eller låne virksomheders toiletter for at undgå at urinere offentligt. Når der mangler ventehaller kan turisterne være i vejen for de lokale erhverv, eller være i risiko for at komme til skade, fordi de må vente i industriområder med tung trafik. I den

forbindelse nævner flere af landets turistråd (DMO'er) og kommunale repræsentanter, at krydstogt derfor er en underskudsforretning for kommunerne. Gæsterne slider nemlig på infrastrukturen og kræver investeringer, men alle afgiftsindtægter tilgår statskassen. Der nævnes ikke, om kommunale skatteindtægter fra turismevirksomhederne kompenserer herfor eller om der er et ligeligt forhold mellem indtægter fra kommuneskat og udgifter til krydstogt.

Unesco sites og kulturarv

I forhold til Grønlands Unesco sites, pointerer site managers, at de ikke tjener penge på krydstogt, og at de har brug for tilførsel af midler til styring af turistflowet lokalt og undgå slid på ruiner og konflikter med omliggende lokale erhverv. De vil gerne indføre entré per gæst, samt etablere skiltning og krav til, at gæster skal guides rundt. Her beskrives, at de ikke lovgivningsmæssigt må etablere en økonomisk model for management-organisationerne for Unesco sites. Efter opfølgende telefonisk dialog med både Departement for Finanser & Ligestilling og Departement for Udenrigsanliggender, Erhverv & Handel er der ikke umiddelbart en lovgivning, som bremser etablering af entrégebyr, så dette løsningsforslag kan være realisérbart.

Ekspeditionsskibene har lige nu frit råderum til at sejle ind i sårbare områder, som UNESCO sites og områder med ubeskyttet kulturarv, som for eksempel ruiner. Det anses som værende skadeligt og bekymrende, at der ikke er kontrol med skibenes færden og landinger i disse områder. Derfor efterspørges geografiske begrænsninger på krydstogt eller en ansøgningsprocedure med krav til operationens planlægning ligesom i Nationalparken i Nordøstgrønland.

Uforudsigelighed

Krydstogt er en branche med en høj grad af uforudsigelighed, for skibenes togter er påvirket af vind, vejr og ikke mindst isforhold. Derfor ændres deres anløb i tid og datoer, ligesom nogle bliver aflyst med meget kort varsel. Det kan være svært at få de ændringer kommunikeret ud til alle, som planlægger aktiviteter efter skibenes ankomst.

Visit Greenlands cruise call liste er et godt værktøj, men den er ikke opdateret nok til at kunne bruges på dagsbasis i højsæsonen, fordi ændringerne kommer så spontant. Det stiller krav til at virksomheder, som skibene har bestilt ydelser af, har nogle meget skrappe afbestillingsbetingelser. Det er selvfølgelig virksomhedernes eget ansvar, men andre faciliteter som museer, foreninger, mv. som ikke er en decideret virksomhed, har brug for mere hjælp til at indrette sine handelsbetingelser.

Det medbringer også facilitets-udfordringer, for hvor skal man gøre af 1000 turister, hvis et skib pludselig er forsinket i deres turn-around? Her opstår der en facilitetsudfordring, som der bør tages højde for i forhold til den vækst, der er i antallet af krydstogtgæster og størrelse på skibe.

Klimapåvirkning og forurening

Respondenterne peger på, at krydstogt har en negativ indflydelse på klimaet og naturen, og der bør være en diskussion om, hvorvidt Grønland accepterer den påvirkning eller om der skal stilles miljøkrav til rederierne. Derudover nævnes det, at det er velkendt, at skibene nuddes til at opføre sig mere bæredygtigt via for eksempel miljøskat afhængig af CO₂-udledning eller brændstofforbrug. Det perspektiv uddybes under afsnittet om krydstogtafgifter. Derudover anbefaler nogle, at der etableres landstrøm i havne, så skibene ikke behøver at have tændt motoren under anløb. Altså efterspørges investeringer - eventuelt fra miljøbeskatning af skibene - i bæredygtige teknologier og faciliteter i Grønland, så skibene forurener mindre.

Sundhed, sikkerhed & SAR

Et tilbagevendende tema er det sikkerhedsmæssige aspekt i, at have krydstogtskibe med mange mennesker sejlede i meget afsidesliggende områder, og flere respondenter udtrykker en frygt for, om SAR-beredskabet er gearet til, at et krydstogtskib kommer i havsnød. Arktisk Kommando, som deltager i undersøgelsen, forklarer, at procedurerne for en sådan ulykke er helt på plads, og at der er etablerede internationale samarbejdsaftaler for at bistå med hjælp i sådanne situationer. Derudover melder skibene deres sejlplan til Arktisk Kommando, ligesom de hver 6. time melder deres position via Green Post Systemet, som er obligatorisk.

Der, hvor man kan forbedre branchen sikkerhedsmæssigt, er ved at indføre par-sejlads. Det betyder, at krydstogtskibe skal følges i par, så de kan hjælpe hinanden meget hurtigt ved eventuelle ulykker. Derudover efterspørges det, at krydstogtskibene skal sende deres skibstegninger og beredskabsplaner før sejladsens begyndelse, så Arktisk Kommando bedre kan forberede sig og reagere optimalt ved ulykker.

Sundhedsvæsenet deltager også i denne undersøgelse, og de forklarer, at deres største udfordring med krydstogt er at få udbredt viden til skibene om, hvor begrænset sundhedsvæsenet i Grønland er, og at skibene skal sætte syge gæster af steder, hvor de faktisk kan blive behandlet. Der er en udfordring lige nu med, at skibene sætter syge gæster af i første havn eller bosted, og der kan de ikke nødvendigvis behandles. Sundhedsvæsenet arbejder på at udvikle og distribuere informationsmateriale om dette i samarbejde med havneagenterne. Materialet er målrettet hele turismeindustrien og ikke kun krydstogt.

Derudover er der brugerbetaling for skibene og deres passagerer i sundhedsvæsenet, så det økonomiske aspekt er fornuftigt, men der skal være mandskab til at håndtere markant flere mennesker end lokalbefolkningen. Sundhedsvæsenet er skaleret efter lokalbefolkningens størrelse, og derfor bør man se på, at udvikle mulighederne de steder, som er turisme-hotspots - i det mindste i højsæsonen. I den forbindelse kan rekruttering af mandskab være en udfordring.

Risiko for overturisme, kapacitet og kontrolmuligheder

Som forventet i undersøgelsesdesignet er masse- og overturisme lokalt klart den udfordring flest nævner - nogle fordi de har oplevet det, og andre fordi de frygter at opleve det.

Den ene begrundelse er, at for mange gæster på for kort tid og for lidt plads er skadeligt for turistproduktet, og dermed vil det sænke kvaliteten af turistens oplevelse. Det kan skade Grønlands turisme på sigt, og dermed skade branchen. Den anden begrundelse er, at for mange mennesker vil være til gene for lokalbefolkningen. Den tredje er, at for mange mennesker kræver større faciliteter og slider mere på den lokale infrastruktur, hvilket kræver vedligehold fra virksomheder og kommuner - det kan endda kræve investeringer i styring af passagerflow som for eksempel nye ventehaller, toiletter, nye tidevandstrapper, osv.

Derfor anbefaler flere respondenter at undersøge forskellige begrænsninger til at styre mængden og flowet af gæster i nogle destinationer som for eksempel loft på antal gæster pr. skib, loft på antal samtidig anløb, timeslots, etc. Dog er dette et meget nuanceret tema, som flere respondenter også er uenige i - og specielt mindre destinationer som ønsker vækst i turistantallet er imod begrænsninger på passagertal.

Respondenterne blev spurgt direkte til, om der skulle være en eller flere begrænsninger på krydstogt - og de havde mulighed for at vælge flere svar. Cirka 40 % af respondenterne mente, at en form for begrænsning af passagertal, anløb eller størrelse på skib, skal være tilpasset den lokale kapacitet. 24 % af alle respondenter valgte også, at de gik ind for, at en eventuel begrænsning skal besluttes af den individuelle destination eller bosted.

Altså mener størstedelen af respondenterne, at et eventuelt loft skal være lokalt-baseret, fordi der er stor forskel på, hvor mange og hvor store skibe hver destination kan håndtere.

Samtidig er der meget udtalte ønsker om at modtage flere krydstogter i nogle destinationer, mens andre vil have færre. Et konkret eksempel er Uummannaq og Qaanaaq. Her ønskes besøg af flere ekspeditions-krydstogter for at øge indtjeningsgrundlaget i bostedernes private erhverv, men for at et skib kan nå dertil, skal de forbi Ilulissat, som ønsker færre krydstogter. Et lokalt forbud i Ilulissat vil altså potentielt få konsekvenser for erhvervet i resten af Nordgrønland.

Et andet perspektiv er, at i stedet for at sige store skibe ikke må komme, kan der indføres timeslots, så mængden af gæster på land kontrolleres. I praksis kan en destination så bestemme, at de maks kan håndtere 200 landsatte gæster af gangen, og derfor må skibet regulere, at kun 200 kommer i land. Så må skibene lave et rotationssystem, så alle gæster får mulighed for at gå i land - bare ikke samtidig. Nogle mener endda, at det vil være positivt for den økonomiske impact, fordi skibene er tvunget til at lægge til i længere tid, for at alle gæster kan få en oplevelse.

Et sidste argument er, at det er bedst at se på kapaciteten i modtageapparatet og lade det være den styrende faktor. Hvis de store skibe med 3000 passagerer forbydes, så standser det ikke 3 mindre skibe med i alt 3000 passagerer at anløbe en given destination samtidig. Så opstår samme udfordring, og derfor bør det være destinations kapacitet, som begrænser antallet af gæster. I den forbindelse anbefales det også, at der på regionalt basis udarbejdes en kapacitetsanalyse, som de enkelte destinationer kan bruge som rettesnor for eventuelle begrænsninger.

14 % afviste at lave nogen form for begrænsning fulgt op af et argument om, at branchen er selvregulerende. Virksomhederne ved godt, hvor mange gæster destinationerne kan håndtere, og de får ikke noget ud af at sende et skib med for mange passagerer til en destination, som ikke kan håndtere det. Derfor mener de, at branchen ikke skal begrænses ved lov, som kan få uforudsete konsekvenser for nogle virksomheder og destinationer. Den fornuftige management og fordeling af gæster, bør i stedet styres via et styrket samarbejde mellem virksomheder, kommuner og destinationer, så de kan koordinere mængden af anløb og turister bedre.

Krydstogt-afgifter

Per rapportens udgivelse består krydstogtafgiftssystemet i Grønland af en tonnageafgift på 1,10 kr. pr brutto ton (bt), som betales ved anløb i en havn, og i 2022 blev der ifølge finanslovsregnskabet betalt cirka 7,5 mio. i havneafgift til landskassen. Modellen blev indført med effekt pr. 1. januar 2016. Denne model afløste den daværende passagerafgift - også kaldet pax-tax - på 525 kr. per unik passager. Afgiften skal betales til Skattestyrelsen, hver gang skibene anløber en havn. Samtidig skal skibene fremsende en passagérliste med nationaliteter til skatteforvaltningen.⁵

Derudover kan nævnes, at ISPS ([International Ship and Port facility Security code](#)) er et rammeværktøj for sikkerhed og terrorforebyggelse ved havneanløb. ISPS-faciliteter og aktiviteter udføres ved et skibs første anløb i et nyt land, og er derfor en service, som havnepersonalet udfører, og der er fysiske faciliteter, som stilles til rådighed. Set-uppet omkring ISPS koster pt. ikke noget i Grønland udover hos Sikuki i Nuuk. Det er dog noget, som kommercielle havne ofte har et særskilt gebyr for. ISPS set-up og udgifter er derfor en økonomisk faktor, som kan tages i betragtning i forhold til mulige afgiftsmodeller for krydstogt.

⁵ ([Landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havneafgift, Inatsisartutlov nr. 14 af 3. juni 2015 om ændring af landstingslov om havne- og krydstogtpassagerafgift](#))

Historisk gennemgang

Passagerafgiften for krydstogtpassagerer blev indført 1. januar 2003 med en takst på 300 kr. per unik passager, hvorefter taksten løbende blev forhøjet til 450 kr. i 2006 og til 525 kr. i 2008.⁶ Den høje passagerafgift begyndte dog fra omkring 2010 at få konsekvenser for industrien, hvor man så et faldende passagertal. På baggrund af den feedback og dialog der har været med mellem respondenter og rederier, vurderes det at rederierne fravalgte Grønland på grund af prisen.

I følge flere respondenter fra den empiriske undersøgelse forklares fravalget med:

1. Rederiernes forretningsmodel blev kompromitteret pga. passagerafgiften, der af flere omtales som "verdens højeste". De valgte altså Grønland fra, fordi togterne ikke længere var rentable nok. Dertil skal det nævnes, at det nedadgående passagerantal startede i forlængelse af finanskrisen i 2008, hvilket må formodes at være en afgørende faktor.
2. Rederierne var indstillet på at betale den forhøjede afgift, så længe de "fik noget for pengene". Dvs. forbedrede havnefaciliteter, modtagecentre, toiletter, butiksmiljøer, osv. Ifølge respondenterne afspejlede forbedringer i faciliteter ikke afgiftens høje niveau, og derfor fravalgte rederierne Grønland som destination.

Omlægningen til havneafgift gav særligt større skibe en stor besparelse - i nogle tilfælde helt op til 93 %. For eksempel skulle et skib som Serenade of the Seas med sine 90.090 bruttotons og 2.490 pax i 2018 betale (1,1 x 90.090) 99.099 kr. for sit ene anløb i Qaqortoq, mens det i 2015 skulle betale (525 x 2.490) over 1,3 mio kr ved fuld belægning.⁷ Efter corona og omlægningen til havneafgift vækster industrien eksplosivt. 2019 er et rekordår, hvor de 46.633 krydstogtpassagerer udgør 44,5 % af den samlede mængde turister i Grønland.

Det vides ikke præcist, hvor mange virksomheder og enkeltpersoner, der tjener penge på krydstogt - ej heller hvor meget, men denne undersøgelse viser, at størstedelen af deltagende virksomheder er afhængige af krydstogt for at tjene nok penge til at være fuldtidsbeskæftiget og have ansatte i virksomheden. Dertil er nogle respondenter fuldtidsbeskæftiget udelukkende ved at servicere krydstogterhvervet.

Benchmark-analyse

Benchmark analysen er gennemført som desk-study, hvor andre krydstogsdestinationers afgiftsmodeller bliver sammenholdt med Grønlands. Formålet er at belyse, hvordan Grønlands

⁶ [Landstingslov nr. 2 af 21. maj 2002 om ændring af landstingslov om havneafgift](#)

⁷ [Visit Greenland Statistik rapport 2019](#)

afgifter er positioneret i forhold til andre destinationer, samt at identificere hvilke modeller der oftest arbejdes med, hvilke alternative modeller der findes, og hvilket prisniveau andre destinationer arbejder med.

Analysens resultat er en sammenligning af, hvad et skib i kategorien lille, mellem og stor vil betale i en anden havn og ved et anløb i Grønland med den nuværende afgiftsmodel. Skibenes data er beskrevet i tabel 1 ([krydstogtmapper](#)). Skibene er udvalgt efter, at rederierne har opereret i Grønland og har gjort det i mere end ét år.

	Navn	Rederi	Byggeår	Længde	Brutto ton	Pax	Anløb 2022
SKIB 1	FRAM	HurtigRuten	2007	114 m (374 fod)	11.647	280	6
SKIB 2	Amadea	Phoenix Reisen	1991	192 m (630 fod)	29.009	606	3
SKIB 3	Caribbean Princess	Princess krydstogts	2004	289 m (948 fod)	112.894	3114	3

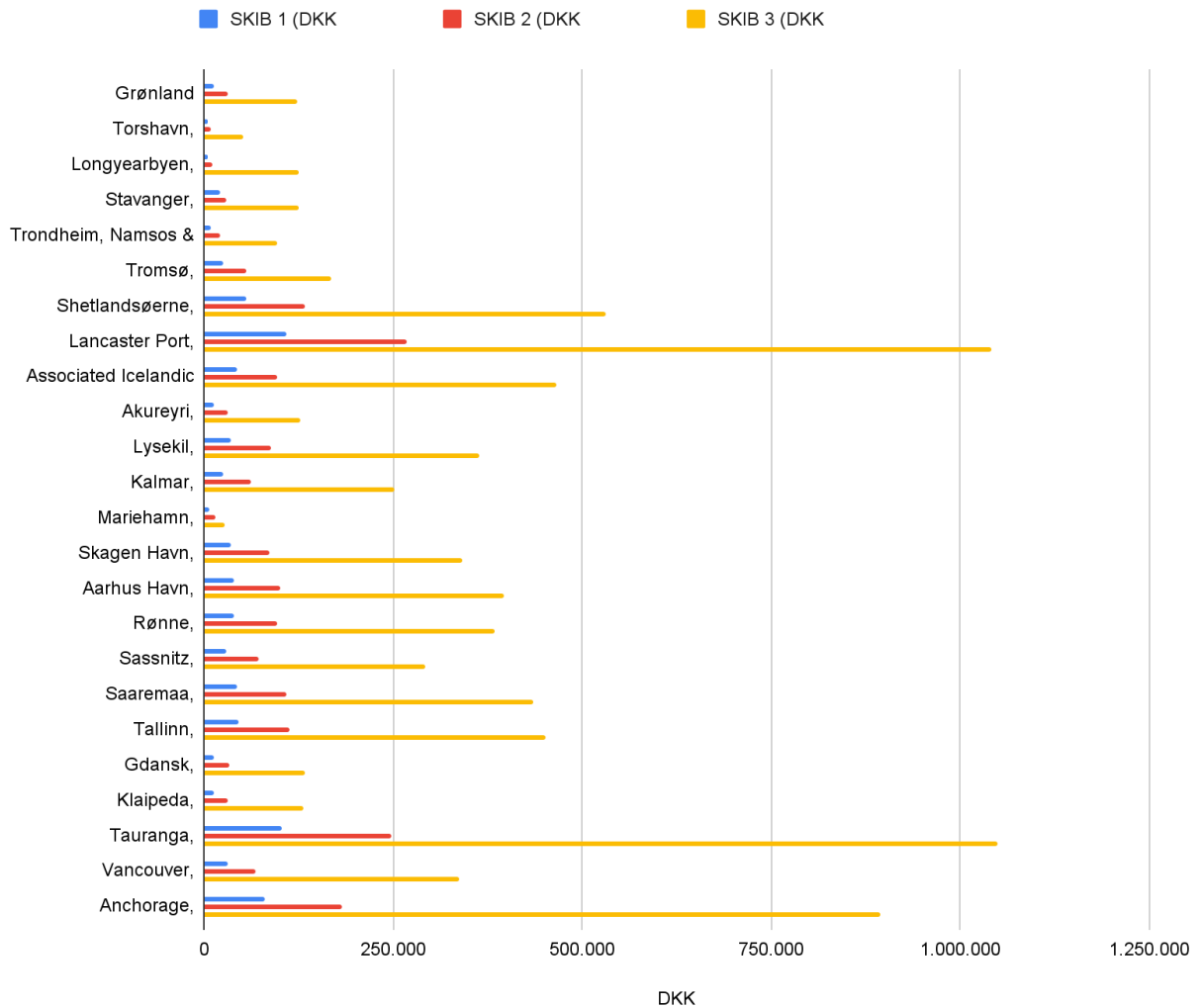
Tabel 2

Model 3 på næste side viser et diagram over, hvor meget skibene betaler i afgift pr. anløb i Grønland sammenlignet med 23 havne i destinationer fra hele verden. Formålet har været at udarbejde et bredt sammenligningsgrundlag for modeller og prisniveauer for anløbs- og passagerafgifter. Der er i beregningerne ikke medregnet betaling for ydelser i kommercielt drevne havne som for eksempel kajpladsgebyr, anker-gebyr, slæbebåd og andre services. Dertil skal det bemærkes, at analysen primært fokuserer på anløbs- og passagerafgift til sammenligningsgrundlag.

I de destinationer, hvor det har været muligt at medregne andre offentlige skatter specifikt i forbindelse med krydstogt- og turistoperation, er de ikke medregnet - dog kan de findes i [bilag 1](#). Derudover er der medregnet ISPS-takst i de havne, hvor prisen har været udspecificeret i havnens prislister for krydstogtskibe. Dertil er der ikke medregnet eventuelle afgifter og priser for naturlandinger, adgang til UNESCO site områder, nationalparker, mv. Nogle havne arbejder ligeledes med en form for miljøtillæg eller miljørabat - typisk ud fra en vurdering efter Environmental Ship Index eller Environmental Port Index. Hverken rabatten eller tillægget er medregnet i denne analyse, da vi ikke kender skibenes score.

For sammenlignelighedens skyld er alle priserne omregnet til danske kroner efter den på dagen gældende valutakurs. De faktiske tal for afgifter samt udregninger kan findes i [bilag 1](#).

Krydstogtafgifter (tonnage/størrelse + Pax-tax + ISPS) for forskellige destinationer



Model 3 - benchmark på krydstogtafgifter

I analysen ses det, at Grønland er en af de billigste destinationer blandt de opførte i analysen - faktisk er kun to destinationer billigere for alle tre skibe. Dertil kommer også, at flere destinationer er dobbelt, tredobbelt eller derover i pris sammenlignet med Grønland.

I analysen ses det også, at de dyrere destinationer typisk har en højere tonnageafgift end Grønland, da det er tonnageafgiften som påvirker priserne mest. Derudover er en tonnageafgift ofte kombineret med en pax-tax, som igen påvirker prisen, men ikke i ligeså høj grad som tonnageafgiften. Kombinationen af de to, er den mest udbredte afgiftsmodel, og den bliver nogle steder udvidet med en form for miljøafgift. Derudover er modellerne relativt

simple med ét beløb pr. bruttoton og passagerer, med undtagelse af nogle få destinationer som har en differentieret model. Det er modeller, hvor priserne falder eller stiger med størrelsen på skibet.

Kort sagt, vil en indførelse af en højere tonnageafgift samt en ny pax-tax, der er ens for alle skibe, være inden for de internationale afgifts-standarder.

Anbefalinger til alternativ afgiftsmodel

Overstående benchmark arbejder primært ud fra andre destinationers eksisterende modeller med en kombination af tonnageafgift pr. anløb og pax-tax, men i forhold til krydstogtoperation i Grønland kan den kombination være mangelfuld. I de 43 interviews spørges der specifikt ind til, hvad respondenternes holdning og erfaringer er med afgiftssystemet i dets nuværende format. Det har afdækket en række praktiske erfaringer og anbefalinger, som kan anvendes til en revurdering af afgifterne.

Nogle få respondenter i industrien beskriver en alternativ afgiftsform, som i det nedenstående præsenteres. Det skal bemærkes at der ikke er konsensus om løsningen i undersøgelsen, da der ikke spørges specifikt ind til netop den, men til løsninger generelt.

Ydermere er en klar observation fra rækken af interviews, at krydstogtindustrien har en kompleks sammensætning, hvor alle elementer - uanset hvor forskellige de end er - spiller sammen i deres påvirkning på erhvervets udvikling. For eksempel har afgifter måske det primære formål at indtjene til havnerenovering, men de vil samtidig fungere som reguleringsværktøj i forhold mængden af krydstogttrafik, antallet af gæster, typen af skibe og togt-ruter afhængig af modellen og prisniveauet. Et andet eksempel er grøn omstilling, hvor der måske ønskes og stilles krav til mere miljøvenlige skibe og operation, og det skal i høj grad alignes med de service- og forsyningsmuligheder skibene har i de grønlandske havne, så de har mulighed for at leve op til Grønlands krav. Det kan for eksempel være etablering af landstrøm i havnene, så skibene kan slukke motorerne under anløb.

Det er desuden en observation, at Departement for Finanser og Ligestilling, Departement for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel, samt Departement for Boliger og Infrastruktur kan drage fordel af at tæte sammen, da flere af de nævnte udfordrings løsninger kan kræve tværfaglig viden. Samtidig efterspørger respondenterne, at de som stakeholders inddrages i udviklingen af strategi og rammebetingelser for krydstogtindustrien.

Eksempel på løsningsforslag: Dagsbaseret krydstogt- og passagerafgift

Frem for en havne- eller anløbsbaseret kombination af tonnageafgift og passagerafgift, kan der indføres en krydstogtafgift, passager-afgift og eventuel miljøafgift pr. dag et skib opholder sig i

grønlandsk farvand. På den måde sikres indtægter uanset om, hvor og hvordan skibet anløber. Det vil sige, der sikres indtægter på naturlandinger, i alle bosteder og uanset om skibet ligger for anker eller til kaj. På den måde sikres en indtægt ved alle former for krydstogt, ved alle former for landinger, og den påvirkes ikke af de spontane ændringer, som indtræffer på grund af vejr, is, mm.

Rent praktisk kan afgiften administreres centralt via forudbetalt faktura med mulighed for refusion, hvis programmet forkortes. Ved forudbetaling kan der samtidig udregnes rabat/merbetaling i forhold til miljøpåvirkning via en af de førnævnte vurderings-formater. Det vil derudover centralisere og forsimple betalingsprocessen, så den også gøres uafhængig af den lokale havnemyndighed.

Tabel 3 viser, hvad de tre eksempel-skibe har betalt i anløbsafgift i 2022, hvad de ville have betalt ved en dagsbaseret krydstogt- og pax-tax pr. dag på 1,1 kr. pr. bruttotons og en fiktiv pax-tax på 10 kr. Pax-taxen er et eksempel og ikke en anbefaling til en prissats. Antal dage er udregnet efter, hvor mange dage skibenes Grønlandsruter varer jf. deres reklamemateriale for 2023. Der er taget udgangspunkt i Hurtigrutens [Greenland - the ultimate fiord expedition](#), Phoenix Reisens [Greenland Cruise with M/S Amadea](#) og Princess Cruises [Iceland & Greenland with Caribbean Princess](#). Der skal tages forbehold for, at tallene herunder er baseret på offentligt tilgængelige data, og der kan forekomme fejl. For eksempel vides det ikke præcis, hvornår skibene ankommer og forlader grønlandsk farvand, ligesom der tages forbehold for ændringer i togterne lavet efter rapportens udgivelse. Tabellen kan udelukkende anses som et eksempel.

	Anløb på 2023 program	Antal program-dage i GL farvand	Nuværende afgiftsmodel	Dagsbaseret model - for ovennævnte specifikke togt i 2023
SKIB 1	2	<u>12</u>	25.624 kr.	187.344
SKIB 2	9	<u>16</u>	287.190 kr.	607.520
SKIB 3	2	<u>4</u>	248.366 kr.	621.292

Tabel 3 - dagbaseret betalingsmodel

Med denne anbefaling følger en række forbehold. Analysen undersøger udelukkende afgiftsniveauer i forhold til andre destinationer. Analysen anbefaler ikke en specifik sats eller pris. Ved eksemplet herover er der en meget markant prisstigning, og med en sådan vil der være risiko for, at rederierne nedjusterer deres aktiviteter i Grønland. Der er ikke foretaget en konsekvensanalyse eller rundspørge blandt rederierne, og vi kan ikke forudse, hvordan de præcis vil reagere. Vi ved ikke, om rederierne vil ændre eller nedskalere deres programmer, ruter og mængder af disse, hvis der kommer en stor afgiftsstigning. Hvis skibene nedjusterer

deres aktiviteter i Grønland, kan det påvirke den lokale krydstogtindustri - og måske den generelle turismeindustri - negativt. Hvis skibene skal betale meget mere i afgifter, vil de måske gå efter at skære i udgifter til lokale virksomheder. Det aspekt er ikke afdækket i denne analyse. Dertil skal også nævnes, at anbefalingen er et eksempel, og dermed ikke har været i høring, så den demokratiske holdning i industrien til netop denne løsning kendes ikke. Via respondenterne ved vi, at cirka 74 % bakker op om en justering af afgiftsniveauet, men da de ikke er spurgt ind til netop denne løsning, kendes opbakningen ikke.

Respondenternes øvrige anbefalinger præsenteres herunder i ikke-prioriteret rækkefølge, men som et oprids af de anbefalinger, der er bred enighed om hos respondenterne.

Anbefaling 1 - indførelse af betaling for naturlandinger

En stor del af respondenterne er glade for ekspeditionsskibe, som har en kundegruppe der betaler mere pr. gæst og har en mere respektabel adfærd. Udfordringen er dog, at de ofte laver naturlandinger uden for bosatte områder. Det vil sige, de laver landinger steder, hvor de ikke skal betale noget, hvor de ikke hyrer lokale, og hvor der ikke er kontrol med deres påvirkning og eventuel skade på natur, ruiner, fangstområder og dyreliv. Derfor foreslår flere, at man laver en afgift der vedrører naturlandinger.

Anbefaling 2 - Indførelse af entre-betaling i Nationalparken og UNESCO-områder

Skibene sejler og lander i beskyttede områder som Nationalparken i Nordøstgrønland samt UNESCO-områderne. Igen er det ukontrollerede landinger, hvor gæsterne ikke betaler entre og der ikke er kontrol med, om de forårsager skade på natur og kulturarvsområder. Derfor foreslår flere, at der indføres entre-pris på landgang i disse områder, evt. hele beløbet eller dele deraf ønskes at gå direkte til udbyggelse af modtagefaciliteter, og flowstyring i UNESCO-områderne, så sikkerhed og beskyttelse af kulturarv højnes i kvalitet. Derudover foreslås det, at skibene pålægges at medtage en arkæolog specialiseret i Grønland for at sikre at ruiner og andre kulturarv beskyttes.

Anbefaling 3 - Simplificering af betalingsproces

Respondenterne fremhæver, at skibene rent praktisk har svært ved at betale anløbsafgiften, fordi onlineproceduren er mangelfuld. For eksempel findes den engelske betalingsformular kun på den grønlandske og danske webside, så den er svær at finde. De skal derfor have hjælp af havnemyndigheden eller havneagenterne, og det nævnes, at den hjælp lokalt kan være mangelfuld. Derfor anbefales det at simplificere og optimere betalingsprocessen.

Anbefaling 4 - Kompensation for miljøforurening

Der er bred enighed om, at skibene - specielt de større og ældre skibe - forurener meget. Her anbefales det, at indføre en miljøafgift som kan kompensere for denne forurening eller bruges som værktøj til at få de største miljøsyndere til at blive ude af Grønland. Der findes allerede vurderingssystemer - for eksempel [Environment Ship Index](#) (ESI) eller [Environment Port Index](#) (EPI) - som bruges til at pålægge skibe enten mer-betaling eller rabat afhængig af deres score.

Praktisk fremsender skibene deres indeks-rapport på forhånd, så merpris eller rabat indregnes i deres samlede faktura. Fremsendes rapporten ikke, takseres skibene som den laveste score og dermed den højeste merbetaling. På den måde kan der indtjenes ekstra midler fra de mest miljøskadelige skibe, som kan bruges til udbygning af miljøvenlige havnefaciliteter, som eksempelvis etablering af landstrøm.

Anbefaling 5 - Forbedring af havne- og turistfaciliteter via indirekte investering fra rederier
74,3 % af de adspurgte respondenter mener, at det eksisterende afgiftssystem bør revurderes, og af dem, mener størstedelen, at Grønland er for "billig", og at havnefaciliteter og modtageapparater ikke er af høj nok kvalitet. Den kvalitet, som skibe og kunder er vant til fra kommercielle havne, er højere end kvaliteten i Grønland. For eksempel er manglen på toiletter på havne en stor udfordring, og pladsmangel i havnene skaber konflikter med andre erhverv og brugere af havnene. Der er for lidt plads og for dårlige faciliteter. Respondenterne pointerer derfor, at skibene har givet udtryk for, at de gerne betaler højere afgifter, hvis det betyder at faciliteterne forbedres. Derfor anbefaler nogle rederier, at afgifterne sættes markant op, fordi det vil give en bedre oplevelse, en mere sikker operation og et produkt af højere kvalitet. Kort sagt vil rederierne gerne bidrage til indirekte investering i havne- og modtagefaciliteter via afgifter.

Anbefaling 6 - Aflivning af myten: vi tjener ikke penge på krydstogt

Det kommercielle turisterhverv, som arbejder med krydstogt, udtrykker stor bekymring og irritation over opfattelsen af, at man i Grønland ikke tjener penge på krydstogt. For disse virksomheder lever helt eller delvist af krydstogtskibe, og skibene bidrager i høj grad til, at virksomhederne kan overleve som turistvirksomhed, at de kan ansætte lokale, have længere sæson, mv. Derfor anbefaler flere respondenter, at der laves en analyse af, hvor meget der faktisk tjenes på skibene. Flere af dem er også villige til at fremlægge deres regnskaber i en sådan analyse, så "denne myte kan punkteres én gang for alle".

Anbefaling 7 - Midler til turisternes slid

Udover investering i havnefaciliteter efterspørges det også, at en del af midlerne fra afgifter øremærkes forebyggelse eller renovation af det slid, turisterne medfører lokalt i bosteder. Det kan for eksempel være via investering i turismeinfrastruktur, skiltning, offentlige toiletter, butiksmiljøer, mv. Flere respondenter anerkender, at det er et kommunalt ansvar, men da kommunerne ikke kan indføre afgifter på krydstogsturisme, anbefales det, at en del af afgifterne øremærkes dette formål.

Befolkningens holdning til krydstogt

Krydstogt kan have en stor indflydelse på et lokalsamfund, fordi antallet af mennesker på et fysisk sted stiger i en kortere eller længere periode, som i nogle tilfælde vil skabe pladsmangel eller underkapacitet på de lokale faciliteter som veje, offentlige toiletter, forsyning, mv. mens gæsterne også kan slide på ovenstående. Det kan have negativ effekt på et lokalsamfund, da der kan opstå konflikter mellem lokale og turister, samt rederier og andre erhverv. På den anden side kan turisterne bidrage direkte med økonomi, investeringer, øget velstand og aktiviteter i lokalsamfundet.

Visit Greenland har løbende lavet surveys om befolknings holdninger til turisme⁸, og i surveyen fra oktober 2022 svarede i alt 2189 personer - 1807 borgere svarede på grønlandsk og 382 svarede på dansk. Cirka 90 % af dem boede i byer, mens resten i bygder. Alders- og kønsfordelingen var nogenlunde repræsentativ for det grønlandske samfund. 8 % af respondenterne tilkendegav, at de arbejder i turismebranchen, så undersøgelsen anses ikke for at være farvet af turismefaglige svar. I undersøgelsen svarede 93 % af de adspurgte var positive eller overvejende positive over for turister generelt, mens 78,4 % var positivt indstillet overfor krydstogtturister. Derudover havde 86 % ikke nogen indvendinger i forhold til antallet af turister i deres bosted. 82,6 % tilkendegiver at de er enige i, at krydstogtturister opfører sig respektfuldt over for lokalbefolkningen og kulturen, mens 74,4 % mener, at krydstogtturister bidrager positivt til det grønlandske samfund. Dermed viser undersøgelsen et billede af, at den grønlandske befolkning generelt er positivt indstillet over for både turisme generelt og krydstogt specifikt.

I krydstogtundersøgelsen blev respondenterne spurgt, om deres opfattelse af befolkningens holdning til krydstogt. Kort sagt viser svarene, at der er en opfattelse af, at befolkningen godt kan lide krydstogtturister. Den del af befolkningen som tjener penge på turismen, opfattes som særligt positiv, mens der også er en erkendelse af, at de som står uden for turismen kan føle sig irriteret og generet af turister. Specielt ved krydstogt, hvor der i en kort periode kan være mange mennesker på lidt fysisk plads. Konkrete input fra undersøgelsen er:

- Der er generelt behov for øget oplysning til befolkningen om, hvad turisme bidrager med lokalt, men også hvordan personer selv kan blive engageret i turismen og tjene penge på den.
- Gæsternes adfærd kan genere, hvis de for eksempel går midt på vejen, tager billeder af folk uden at spørge om lov, tisser i nærheden af beboelser, osv. Derfor bør der sikres, at

8

https://docs.google.com/presentation/d/1TnGjIF-dLF6f08vx3zZmrr5v2gmjpcrIU4J2K3_6gTA/mobilepresent?slide=id.p3

der er faciliteter til, at turister kan færdes i bosteder uden at genere - altså investeringer i fysiske faciliteter og byrum, som bidrager til at undgå konflikter mellem lokale og turister.

- Der efterspørges endvidere at arbejde med [AECO's community guidelines](#), som opdrager turister til at opføre sig i tråd med den lokale kultur. Disse er udrullet i krydstogtbranchen i visse regioner, men der kan arbejdes mere generelt med dem inden for turisme og på nationalt niveau.
- Der kan opstå konflikter mellem turister, turistoperatører og andre erhverv/personer, hvis disse deler faciliteter. Det kan for eksempel være havnen i Ilulissat, hvor krydstogtskibe og fiskere benytter samme havneområde, hvorved der kan blive kamp om pladsen.
- Der kan opstå konflikter, når turistflowet ikke styres - for eksempel ved UNESCO-området i Kommune Kujalleq, hvor turisterne går fra UNESCO-området og videre ind på dyrkede marker, fordi der mangler skiltning og styring på turisternes ruter.
- Den negative stemning i medierne imod turisme er ikke repræsentativ for befolkningens faktiske holdning - den er i højere grad et udtryk for få høje røster.

Lokalforankring af krydstogtindustrien

Et tilbagevendende spørgsmål er, hvordan det sikres, at turismen i Grønland er forankret lokalt og kommer Grønland til gode. Et eksempel er, at Inatsisartut under forårssamlingen 2022 vedtog, at Naalakkersuisut skal redegøre for, hvordan lovgivning og administrative strukturer mv. kan indrettes for at sikre hjemmehørende bestemmende indflydelse i selskaber, der arbejder inden for turismen.⁹ Undersøgelsen viser, at lokal forankring af turismen er et vigtigt emne, som lægger flere respondenter på sinde - men samtidig er anbefalingerne polariserede. Der vil være fordele og ulemper ved de fleste lovmæssige konstellationer, og flere respondenter betænker sig også ved at skulle definere en model.

Analysens spørgsmål søger at afdække, om industrien mener, der er en problematik i forhold til lokalforankringen af turismen, samt om der bør lovgives mere eller anderledes om turisme. Dertil søges det, at afdække hvad en turismelov skal kunne og bidrage med fra industriens perspektiv - for eksempel hvilke krav man bør stille til virksomheder, som opererer med krydstogt i Grønland, og hvilke krav en virksomhed skal leve op til, for at være hjemmehørende i lovmæssig sammenhæng.

Anbefalingerne i dette afsnit er dermed ikke en afspejling af Grønlands samlede befolknings mening, ligesom anbefalingerne ikke er ensrettede. Kort sagt, må det konkluderes, at de fleste respondenter er enige i, at Grønland skal tjene penge, få arbejdspladser og anden positiv indflydelse fra krydstogt, men måden at sikre det, er der stor uenighed om.

Lokale virksomheder og lovgivning

Respondenterne udtrykker et behov for en dialog eller debat om, hvordan udenlandske virksomheder opererer i Grønland, hvilke krav der bør stilles til en turismevirksomhed i Grønland, hvordan lokale virksomheder sikres, og hvornår en virksomhed er grønlandsk i lovens øjne. Der tages forbehold for, at disse data ikke bakes op af kvantitativ statistik, og dermed er det et kvalitativt udtryk for respondenternes egne oplevelser, erfaringer og politiske holdninger. Det betyder, at svarene er polariseret og i nogle tilfælde decideret modsatrettede.

⁹ [Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at udarbejde en redegørelse med henblik på at afdække, hvordan lovgivning og administrative strukturer mv. kan indrettes for at sikre hjemmehørende bestemmende indflydelse i selskaber der arbejder inden for turismen.](#)

38 ud af 43 respondenter svarer ja til, at *debatten om udenlandske virksomheders tilstedeværelse og berettigelse i grønlandsk turisme er vigtig*. Svaret begrundes med:

- Der er en eksplosiv udvikling i efterspørgslen på Grønland som turistdestination, og det skal sikres, at en vækst kommer lokalsamfundet til gode. Det vil sige, at udenlandske virksomheder ikke må kunne slå sig op i Grønland og trække hele overskuddet ud af landet.
- Udenlandske virksomheder kan bidrage med en stor positiv indflydelse, hvis de investerer i turismen og lokalsamfundet. Der er en konsensus om, at kapaciteten og mængden af menneskelige ressourcer i Grønland er for lille, og derfor kan udenlandske virksomheder bidrage med investeringer, viden og mandskab til at udvikle og vækste turismen på en bæredygtig måde.
- Udenlandske virksomheder er velkomne, hvis de bidrager, betaler skat og har en positiv og respektfuld adfærd. De har desuden ofte en stor viden, som de lokale virksomheder kan udnytte.
- Der ønskes en vækst, som Grønland kan leve af og med. Det betyder også, at det bør sikres, at virksomhedens overskud i en vis grad går tilbage til det grønlandske samfund - for eksempel i form af investeringer, uddannelse af lokale, flere arbejdspladser, etc.
- Grønland skal passe på at lukke sig om sig selv - forstået på den måde, at destinationen indgår i et globalt turismesystem, hvor internationale partnerskaber, viden og forretningssamarbejder er nødvendige. Grønland skal derfor samarbejde på internationalt plan for at holde sig relevant og konkurrencedygtigt.
- Det er vigtigt at holde markedet frit og uden stram lovgivning, men samtidig må Grønland ikke lade sig udnytte af udenlandske virksomheder.
- Udenlandske virksomheder har meget kapital, viden og arbejdskraft, og derfor kan de være svære at konkurrere med for små lokale.
- Lokale virksomheder har en stor konkurrencefordel i at være dokumenteret lokale og have lokal-viden - blandt andet ved lokale mere om at opholde sig sikkert i Grønlands natur og kan tilbyde autentisk viden og oplevelser, som der er høj efterspørgsel på.

Endvidere svarer cirka 50 % af respondenterne, at der bør laves lovtiltag som sikrer lokalforankring af turismevirksomheder i Grønland, mens cirka 50 % ikke mener, der bør laves lovtiltag. Den halvdel, som bakker om op lovtiltag, begrundes det med, at der skal være ordentlige rammebetingelser og konkurrencevilkår for lokale turismevirksomheder. De foreslår blandt andet:

- En procentdel af medarbejderne skal være grønlandske arbejdstagere.

- Har virksomheden ikke adresse i Grønland, skal den ikke have lov til at udføre turisme her.
- Der kan stilles krav til, at en procentdel af overskuddet, som udenlandske virksomheder har optjent i Grønland, skal geninvesteres i Grønland.
- Sikre at huse og andre beboelsesejendomme er tilgængelige for lokale, så prisen ikke skrues unødvendigt op på grund af udenlandske virksomheder, som køber huse til turismeformål.
- Der kan stilles bæredygtighedskrav til virksomhederne, for eksempel inden for miljøbelastning, CSR, osv. Dette kan overvejes at blive spredt ud til alle turismevirksomheder som eksempelvis en certificeringsordning.
- Det kan overvejes at stille krav til, hvor længe en virksomhed skal være aktiv i løbet af et år for at kunne udbyde turismeprodukter. Det vil modvirke, at udenlandske virksomheder kun er aktive i Grønland i 2-3 måneder af højsæsonen, og dermed ikke bidrager til at sikre økonomi, jobs og uddannelse hele året.
- Udenlandske guider betales ofte en lav løn, da oplevelsen i Grønland anses som en del af betalingen. Det bidrager til at presse den generelle løn ned, og derfor kan det overvejes, at lave krav om mindsteløn eller overenskomster for ansatte i turismeindustrien, så det undgås at lønnen dumpes for den grønlandske arbejdstager.

De som taler imod lovgivning på området argumenterer imod:

- Problemets omfang er ikke kendt, og der mangler data til at kunne lave en konstruktiv og praktisk fungerende lovgivning på andet end mavefornemmelse og personlige historier.
- De er bange for at udelukke virksomheder udefra, fordi der ikke er nok kapacitet internt i Grønland til, at matche den udvikling turismen står overfor. Der er altså behov for international kapital, viden og mandskab, og derfor bør udenlandske virksomheder ikke udelukkes.
- Man bør være påpasselig med at lovgive om, hvem der må drive virksomhed - og i højere grad sætte fokus på at sikre skatteindtægter og afgiftsmodeller og at udnytte den indkomst optimalt.
- Der bør være fri konkurrence, fordi det er med til at højne kvaliteten på de lokale virksomheder og turismeprodukter. De skal være gode og kvalificerede nok til, at udenlandske virksomheder ikke kan konkurrere med dem.

- I stedet for at udelukke udenlandske virksomheder, kan der stilles krav til at de laver partnerskaber med lokale virksomheder, så investeringer og viden bydes velkommen samtidig med, at der er en lokal forankring og udvikling til gavn for Grønland.
- Der bør ikke stilles krav til antallet af grønlandske arbejdstagere i virksomheder, da de som udgangspunkt bør være af så høj kvalitet, at de vælges først. Sker det ikke, bør vi som land, industri og uddannelsesinstitutioner højne niveauet.
- Der bør i stedet for lovgivning være fokus på, at udvikle og opkvalificere den lokale industri og motivere flere lokale til at lave professionelle turismevirksomheder.
- Industrien er selvregulerende, fordi efterspørgslen på lokal arbejdskraft er meget høj, så lokale virksomheder har en stor konkurrencefordel i netop at være lokal.
- I stedet for at lovgive, bør industrien blive bedre til at tjene penge på turismen.

Til spørgsmålet om, hvordan en lov bør definere en grønlandsk virksomhed, svarer langt de fleste, at de hverken kan eller vil definere, hvornår en virksomhed er grønlandsk. Dog uddybes det, at det er vigtigt, at virksomheder, som laver turismeprodukter, -services og -ydelser generelt i Grønland:

- Har faktisk adresse i Grønland.
- Har medarbejderstab på den grønlandske adresse.
- Er skattepligtig i Grønland.
- Opererer aktivt i Grønland hele året og ikke kun i højsæsonen.
- Har en del af ejerkredsen og/eller ledelsen bosiddende i Grønland.

Branchen er i høj grad splittet i forhold til, hvordan en turismelov bør udformes, ligesom de giver udtryk for at forholdet mellem lokale virksomheder og udenlandske virksomheder er dynamisk og kompliceret. Der er altså ikke en klar konklusion på ovenstående udtalelser udover, at diskussionen er vigtig, og at målet bør være, at turismen generelt kommer det grønlandske samfund til gode.

Arbejdskraft

I forhold til mængden af arbejdskraft, prioriterer cirka 21 % af de adspurgte, at af alle krydstogtindustriens udfordringer, bør manglen på uddannet arbejdskraft inden for turisme løses først. Der efterspørges guider, som har niche-certificeringer, som for eksempel til iskltring og heliski, og der efterspørges personale som kan varetage managementopgaver i virksomheder og offentlige instanser. For eksempel pointerer nogle, at der mangler en akademisk turismeuddannelse med base i Grønland, som kan uddanne embedsfolk, forskere og ledere af turismevirksomheder med udgangspunkt i Grønland. Andre efterspørger

hospitality-uddannelser, så flere lokale har kompetencer til at udfylde ledende stillinger i hotelbranchen.

Derudover uddyber flere respondenter, at der simpelthen ikke er mennesker nok i befolkningen til at møde behovet for arbejdskraft i turismen - og derfor bliver virksomhederne nødt til at ansætte udenlandske medarbejdere. Det pointeres fra flere respondenter, at dette er af nød, da grønlandske arbejdstagere foretrækkes, da de blandt andet inden for guiding har en højere kvalitet qua deres lokalkendskab, at det er dyrt at importere arbejdskraft på grund af fly- og boligomkostninger. Derfor er den udenlandske arbejdskraft dyrere end den lokale, og de udenlandske arbejdere anses for at være en dårligere forretning end tilkaldt arbejdskraft.

Denne kortlægning af krydstogtindustrien viser blandt andet, at en udfordring er, at ansætte lodsere nok i takt med stigningen af antal besøgende skibe. Grønland har en lovgivning, som dikterer, at et krydstogtskib skal have en lods ombord med dokumenteret sejladsfering fra Grønland. Hvis ikke skibet kan ansætte en lods til sit togt, må skibet ikke sejle, og det anses som et stort problem, at Grønland har en lov om lodspligt, men at der ikke er nok kvalificerede lodsere til skibene.

Opfattelsen af manglen på arbejdskraft bakkes op af Grønlands Erhvervs *Arbejdsmarkedsanalyse 2022*, som viser, at der mangler mangler cirka 1100 arbejdsdygtige personer i erhvervslivet generelt, og specielt behovet for faglært arbejdskraft stiger fortsat¹⁰. Undersøgelsen er baseret på svar fra 121 respondenter, og 16 % repræsenterer turismebranchen, hvilket er cirka 19 virksomheder. Specifikt for branchen *Hotel, Restauration & Turisme* - mangler der 82 medarbejdere i branchen. Desuden fortæller en overvægt af respondenterne, at de primært mangler arbejdskraft i Q2 og Q3, som også er højsæson for krydstogtturismen.

¹⁰ <https://sulisitsisut.gl/nyheder/arbejdsmarkedsanalyse-2022/>

Erhvervets prioritering

For lettere at kunne prioritere områder, som bør løftes, blev respondenterne bedt om at udvælge de to problematikker, de mente skulle løses først. Her har 39 af de 43 afgivet to svar med uddybelser, mens resten ikke følte de kunne lave den prioritering. De områder, som flest respondenter var enige om, skulle prioriteres først, var:

1. 42 % - revurdering og re-design af det nuværende afgiftsmodel.
2. 31,5 % - udbygning og vedligehold af havne.
3. 21 % - udbygning af faciliteter udover havne som eksempelvis offentlige toiletter, skiltning, stier, ventesale og lignende.
4. 21 % - Indførelse af nye afgifter som for eksempel en miljøafgift.
5. 21 % - større fokus på at skaffe flere lokale faglærte til turismeindustrien.

Nogle respondenter udpeger også meget fagspecifikke problematikker som eksempelvis mangel på lodser, sikkerhedstiltag og administration af adgang til UNESCO sites, men de ovenstående indsatser er der bred enighed om bør prioriteres. De fagspecifikke udfordringer er beskrevet tidligere i rapporten.

Visit Greenlands rolle i krydstogtindustrien

Det var oplagt at udnytte undersøgelsen til også at afdække, hvilke holdninger og behov industrien har i forhold til Visit Greenlands engagement i krydstogtindustrien. Jævnfør Visit Greenlands strategi 2021-2024, er organisationens indsats i krydstogtindustrien fokuseret på deltagelse i messen Seatrade Europe og afholdelse af krydstogtseminar i 2020.¹¹ Da strategiperioden udløber i 2024, kan input fra undersøgelsen være værdifulde til den kommende strategiproces.

Derfor blev respondenterne spurgt: "Hvad er din holdning til Visit Greenlands rolle i krydstogtindustrien? Hvad ønsker du, Visit Greenland gør i fremtiden?" Svarene var overordnet forskellige, men der var gennemgående hovedtemaer. Igen er anbefalingerne og ønskerne ikke ensformige, og der er modsatrettede ønsker til organisationens aktiviteter. For eksempel mener nogle, at Visit Greenland har fokuseret for meget på markedsføring og nu bør rette fokus på nye områder, mens andre mener at Visit Greenland er gode til markedsføring og bør koncentrere sine indsats på det felt.

Der er dog primære ønsker, som over 15 respondenter individuelt har nævnt - det ene er, at Visit Greenland bør fokusere sin indsats på markedsføring og tiltrækning af de rigtige gæster, blandt andet ved at deltage på krydstogtmesser som Seatrade Global. Den anden er, at Visit Greenland bør være bindeled mellem erhvervet, Naalakkersuisut og kommunerne, så udviklingen af turismen sker med en gennemgående rød tråd og i den mest optimale retning. Her efterspørges det blandt andet konkret, at Visit Greenland sikrer erhvervets stemme bliver hørt af politiske organer - for eksempel via undersøgelser som denne.

Derudover er der konkret forslag til forbedringer i form af:

- Cruise call listen er ikke opdateret nok, og slet ikke i højsæsonen, hvor der sker flere ændringer. Det resulterer i, at flere virksomheder simpelthen ikke bruger den. Det foreslås, at der allokeres medarbejdertimer i højsæsonen til at opdatere listen dagligt og hurtigst muligt, samt at der indarbejdes en top-bar med oversigt over dagens ændringer, så brugeren ikke skal dykke ned i den lange liste for at finde dem. Man kan eventuelt udvikle notifikationer om ændringer, til brugere der er skrevet op i en given by eller destination.
- Mindre tilknytning til AECO og bredere indsats på cruise, så dele af branchen ikke bliver holdt udenfor. Det mest bæredygtige vil være, at inkludere den "brede" branche, så rederierne, der ikke har en foretrukken operation, kan forbedre sig efter Grønlands ønsker.

¹¹ <https://traveltrade.visitgreenland.com/da/wp-content/uploads/2021/02/Strategi-DA-feb2021.pdf>

- Der ønskes mere dialog og transparens om, hvad Visit Greenland faktisk laver og en klar rollefordeling i, om de udvikler destinationerne eller de lokale destination managers gør. Det kan være svært at se forskel på, hvad Visit Greenland skal og bør, og hvad destinationer skal og bør.
- Det ønskes bredt, at Visit Greenland deltager i flere krydstogtmesser, som Seatrade Global og Seatrade Europe, så Grønland også repræsenteres officielt, og der kan være en ærlig og objektiv dialog med rederier om, hvad der ønskes af dem, af deres operation og begrænsningerne i Grønland. Den rolle kan branchen ikke varetage selv, da de ikke er objektive.
- Bestyrelsen i Visit Greenland bør være repræsentativ for turismeerhvervet, så den afspejler erhvervets forskellige aktører som eksempelvis touroperatører, bådcharter, cruisehandling, mv.
- Der efterspørges en form for netværk for aktører inden for krydstogtindustrien i stil med de tidligere afholdte seminarer.

Afslutningsvis er der over 5 respondenter, som nævner, at de "*faktisk ikke helt ved, hvad Visit Greenland laver*". Det kan tyde på, at der er et behov enten for mere dialog med erhvervet eller mere lokal markedsføring af services og initiativer.