

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Hospitality
Management

KRYSSNINGSTURISM I DE POLÄRA REGIONERNA

- Hur ser dess framtid ut?

Constantin Brummer



2022:49

Datum för godkännande: 16.12.2022
Handledare: Therese Sjöblom

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Hospitality Management
Författare:	Constantin Brummer
Arbetets namn:	Kryssningsturism i de polära regionerna - Hur ser dess framtid ut?
Handledare:	Therese Sjöblom
Uppdragsgivare:	

Abstrakt

Kryssningsindustrin är en snabbt växande form av turism. Den är störst i Karibien, Europa och Alaska. Kryssningsresor till de polära regionerna är mindre vanligt men antalet resenärer som kommer hit fortsätter att öka. De är känsliga områden som är mycket utsatta för klimatförändringar - vilka kan förändra destinationernas karaktär betydligt.

Examensarbetets frågeställning är: "Kommer kryssningsturismen till de polära regionerna vara en betydande del av den globala kryssningsturismen i framtiden?" Arbetet har en hållbarhetsvinkling och har som vetenskapliga teorier använt sig av Kamfjords teori om den totala turismprodukten, Steenes teori om fritidsresande och FN:s mål för hållbar utveckling till år 2030.

Genom att t.ex. minska på matsvinn och mängden avfall kan kryssningsfartygen bidra till en ekologiskt hållbar utveckling. Resultatet visade även att klimatförändringarna kan tillföra en större mängd turism men också bidra med förödande effekter för turismen. De polära regionerna kan förlora viktiga delar av sitt attraktionsutbud, vilket gör att de blir mindre attraktiva turismprodukter. Denna osäkerhet inför framtiden, samt resmålens otillgänglighet och det höga priset kommer att förhindra de polära regionerna från att bli betydande delar av den globala kryssningsturismen.

Nyckelord (sökord)

Kryssningsturism, Polära regioner, Arktis, Antarktis, Hållbar utveckling

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2022:49	1458-1531	Svenska	58 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
14.12.2022	16.12.2022	16.12.2022

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Hospitality Management
Author:	Constantin Brummer
Title:	Cruise Tourism in the Polar Regions - What Will its Future Look Like?
Academic Supervisor:	Therese Sjöblom
Technical Supervisor:	

Abstract
<p>The cruising industry is a rapidly growing form of tourism. It is most popular in the Caribbean, Europe and Alaska. Traveling to the polar regions is less common, but the amount of cruising passengers coming here keeps on growing. They are sensitive areas that are greatly affected by climate change and that change has the possibility to radically change these destinations.</p> <p>The question at issue is: “Will cruising tourism to the polar regions be a major part of the global cruising industry in the future?” The thesis looks at the subject from a sustainable angle and the academic theories that have been used are Kamfjords theory of the total tourism product, Steene’s theory of leisure travel and the UN 2030 Agenda for Sustainable Development.</p> <p>By reducing the amount of food waste as well as other forms of waste the cruise ships can contribute to an ecological sustainable development. The results also showed that climate change can lead to more tourism but also cause devastating effects for tourism. The polar regions can lose key tourism attractions, making them less attractive tourism products. This uncertainty for the future, the remoteness and the high monetary price prevents the polar regions from becoming major global cruise destinations.</p>

Keywords
Cruising tourism, Polar regions, Arctic, Antarctica, Sustainable development

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2022:49	1458-1531	Swedish	58 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
14.12.2022	16.12.2022	16.12.2022

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte och frågeställning	6
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Metod	6
1.5 Urval av litteratur	7
2. TEORIER	8
2.1 Turism	8
2.2 Turismprodukten	8
2.3 Kryssningsturism som fritidsresa	13
2.4 Andra typer av kryssningar	20
2.5 Kryssningsturism i de polära regionerna	21
2.6 Hållbar utveckling	31
2.7 Kryssningsturismens miljöpåverkan i de polära regionerna	34
2.8 Framtiden för kryssningsturism i de polära regionerna	37
2.9 Covid-19-pandemins påverkan	39
3. EMPIRI	41
3.1 Intervju	41
3.2 Tolkning av kryssningsindustrin i de polära regionerna enligt Kamfjords modell	41
3.3 Miljöpåverkan och hållbarhet	46
3.4 Framtiden	47
4. RESULTAT OCH DISKUSSION	50
4.1 Validitet och reliabilitet	51
4.2 Förslag till vidare forskning	52
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	53
BILAGA 1 - INTERVJU MED EN EXPERT	59

1. INLEDNING

Att åka på semester till Arktis eller Antarktis hör till ovanligheterna. Otillgängligheten och kylan håller den typiska turisten borta. Dessutom är resor till dessa platser väldigt dyra. I dagens läge är de exklusiva nischturismprodukter. Till Antarktis tar sig de flesta turister med kryssningsbåt och till både Arktis och Antarktis är det en snabbt växande resform (Luck et al., 2010, pp. 149–150).

Dessa destinationer intresserar mig eftersom de är så avlägsna, de känns oupptäckta och de saknar den infrastruktur traditionella turistdestinationer har. Det innebär att resan till och vistelsen på dessa platser blir svårare och det krävs en grundlig planering och ett ingående genomförande för att det ska lyckas. De kan till och med vara farliga destinationer. Den extrema kylan, otillgängligheten samt avståndet från resten av världen gör att man måste förlita sig på gruppen man kommit dit med och vara beredd på de farliga situationer som kan uppstå. Trots allt reste tiotusentals turister till Antarktis säsongen 2018 - 2019 och ungefär en miljon turister besöker arktiska regioner årligen (Shijin et al., 2020). Alldeles tydligt finns det något som lockar människor att åka hit och jag vill ta reda på hur dessa turismprodukter ser ut.

1.1 Bakgrund

Klimatförändringarna förändrar framtidens turism. Vissa destinationer kan förlora sin status som en populär turistdestination på grund av stigande vattennivåer och en större förekomst av extremväder, medan andra områden kan bli mer tillgängliga. Arktis och Antarktis påverkas precis som resten av världen av dessa fenomen. I takt med att isarna smälter och vädret blir mildare så blir de mer tillgängliga för kryssningsbåtar, vilket kan göra dem till populärare turistmål än de är idag. Samtidigt kan klimatförändringarna förändra landskapen och mycket av vad som gjort dessa destinationer speciella.

Kryssningsturism är ett av de snabbast växande formerna av turism i världen. Jag kommer att förklara begreppet "kryssningsturism" och behandla det på en global skala där jag förklarar

var det är populärt och varför. Därefter kommer jag fördjupa mig i denna form av turism i de polära regionerna. Arbetet kommer att ha en hållbarhetsvinkling med fokus på ekologisk hållbarhet.

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med detta arbete är att utforska hur kryssningsturismen till de polära regionerna ser ut idag och hur den kommer se ut i framtiden. Jag vill också ta reda på vilken miljöpåverkan kryssningsfartyg har på den sköra miljön i de polära regionerna och vad de kan göra för att stödja en hållbar utveckling. Min frågeställning är: "Kommer kryssningsturismen till de polära regionerna vara en betydande del av den globala kryssningsturismen i framtiden?"

1.3 Avgränsningar

I denna studie kommer jag att fokusera på kryssningsturism som görs med kommersiella kryssningsbåtar. Jag kommer inte att skriva om turistresor som görs med privata yachter eller segelbåtar till de polära regionerna. Det är svårare att hålla statistik på hur många av dessa resor som görs, men till de arktiska regionerna är det troligen frågan om tusentals varje år och ett ännu mindre antal till Antarktis, då haven här är mycket svårare att röra sig i. På hela 1990-talet hade endast 217 resor med privata yachter gjorts hit (Luck et al., 2010, pp. 16–18). Jag kommer inte heller att behandla social eller ekonomisk hållbarhet utan jag avgränsar mig till ekologisk hållbarhet. Detta är på grund av att det är miljöpåverkan jag vill fokusera på i mitt arbete.

1.4 Metod

Jag har valt att göra en litteraturstudie samt en semi-strukturerad intervju. I en litteraturstudie är den grundläggande metoden för insamlandet av data läsandet och användandet av texter andra människor skrivit för att stödja sin egen frågeställning (Hartman, 2003, pp. 48–50). I en litteraturstudie är litteraturen informationskällan (Olsson & Sörensen, 2021, pp. 144–145).

Intervju är en metod som används vid insamlandet av kvalitativ data. Intervjuer kan indelas i tre kategorier: strukturerade intervjuer, semi-strukturerade intervjuer och ostrukturerade fördjupade samtal. Strukturerade intervjuer påminner om enkäter. De kräver ofta inte närvaro av en intervjuare och frågorna är stängda, vilket gör att svaren blir korta. Ett ostrukturerat djupt samtal är lik en konversation mellan intervjuaren och deltagaren. Den innehåller inte många färdiga frågor utan fler öppna frågor som ger deltagaren möjlighet att på djupet berätta mer om sin personliga uppfattning om ämnet (Hillman & Radel, 2018). I min intervju vill jag ställa frågor som behöver korta svar, men jag vill även ställa frågor som kräver mer engagemang och längre svar. Därför har jag valt att göra en semi-strukturerad intervju.

1.5 Urval av litteratur

Georg Kamfjord jobbar vid Handelshögskolan BI i Oslo som studierektor där han har ansvar för turismprogrammet. Jag kommer basera mycket av min teori på hans bok *Turism & affärsresande: Nya idéer och strategier* (1999), som är översatt till svenska av Anders Steene (2002). I boken presenteras en modell av en turismprodukt och jag kommer att använda den för att undersöka hur kryssningsindustrin till de polära regionerna ser ut idag och hur den kan se ut i framtiden. Övriga litterära källor jag använt mig av är böcker, vetenskapliga tidskrifter och webbsidor. Jag har strävat till att använda mig av så ny information som möjligt.

2. TEORIER

I teoridelen kommer jag förklara begreppet kryssningsturism, var det är populärt och sedan berätta om kryssningsturismen till de polära regionerna. Jag kommer förklara Kamfjords teori om turismprodukten och redogöra för begreppet hållbarhet samt hur det ser ut inom kryssningsindustrin.

2.1 Turism

Svensk ordbok som är utgiven av Svenska Akademien definierar ordet turism enligt följande: “resande i nöjes- eller avkopplingsyfte och ofta äv. organisationen kring detta” (*Turism*, n.d.).

En annan definition på turism är att det är en temporär vistelse på en annan plats än personens bostadsort. Syftet med den tillfälliga vistelsen ska inte vara arbete (Kamfjord, 2002).

2.2 Turismprodukten

Turismprodukter är de varor och tjänster som levereras av turismindustrin till turister (Kamfjord, 2002, p. 35). Den totala turismprodukten är en samling av utbudet på varor, tjänster och andra allmänt nyttiga saker som en turist behöver då denne tillfälligt är utanför sin bostadsort. Platsen där konsumtionen av dessa varor sker räknas med i produkten. Viktigt i denna definition är att den totala turismprodukten alltid består av många delprodukter som levereras av olika producenter. En resa har nämligen ett mångsidigt innehåll och struktur. Representanter för lokalsamhället och miljöintressen har också en plats i den totala turismprodukten. Turismproduktens modeller finns till för att skapa förståelse över dess delar och deras relation med varandra, samt för att fungera som ett verktyg i planering och utveckling, de kan användas för att beskriva och analysera en situation och för att forma strategier och åtgärdsplaner. De polära regionerna utgör väldigt unika turismprodukter, men med hjälp av turismproduktens modeller blir de lättare att studera och förstå (Kamfjord, 2002, pp. 139–143). I figur 1 uppvisas den av Kamfjords modeller jag har valt att använda

mig av. Den visar vad en total turismprodukt består av och komponenternas samband (Kamfjord, 2002, p. 142).



Figur 1. Den totala turismprodukten - grundmodell 2 (Kamfjord, 2002, p. 142).

2.2.1 Marknaden

De resor denna studie behandlar dvs. semester- och fritidsresor är också den stora typen av resor som säljs på marknaden. De andra är affärsresor samt kurser och konferenser, men de kommer jag inte att behandla. En princip som kännetecknar semester- och fritidsresor är att de betalas av resenären eller dennes resande kompanjoner. Valet av resmål styrs mycket av tid och pengar. Dessa faktorer bestämmer också hur långt ifrån hemorten turisten reser (Kamfjord, 2002, pp. 58–65).

Turismsystemet består av fyra olika marknader. Den lokala marknaden, den regionala marknaden, den nationella marknaden och den internationella marknaden. Den lokala marknaden består av personer som permanent bor på destinationen ifråga eller i dess direkta närhet. Den regionala marknaden består av människor som bor på ett område max 100-120 kilometer från resmålet. Den nationella marknaden är globalt ofta knuten till individuella rundresor med bil, dessa kulminerar ofta i besök av sitt fritidshus eller besök hos släkt och vänner. Den internationella marknaden består av potentiella turister från hela världen (Kamfjord, 2002, pp. 68–71).

2.2.2 Attraktioner

Attraktionerna som finns i ett resmål bestämmer om turisten väljer att resa dit eller inte.

Attraktioner är det turisten vill se, göra, vara och lära sig på resedestinationen. De delas in i tre olika definitioner: en bestämd upplevelse som gör att turisten valt ett specifikt resmål, de aktiviteter och upplevelser som turisten har tänkt ta del av i resmålet och de upplevelser som hen faktiskt får i resmålet. Alla tre definitioner kan också stämma in på samma attraktion (Kamfjord, 2002, p. 146).

Exponeringsprofilen är det säregna ett område vill presentera sig med och det är med detta området tävlar med mot andra destinationer för att få nya kunder. Upplevelseprofilen är det innehåll och den mångfald av produkter en destination består av, samt hur området erbjuder dessa saker. Exponeringsprofilen finns till för att locka till sig turister och upplevelseprofilen finns till för att behålla gästerna som kunder och för att locka dem till återköp (Kamfjord, 2002, p. 148).

Attraktioner kan vidare delas in i tre andra definitioner: primär- sekundär- och tertiärattraktioner. Primärattraktioner är avgörande för valet av resmål. Sekundärattraktioner är kända innan resan och de stöder valet av resmålet, men de är inte styrande.

Tertiärattraktioner är attraktioner som turisten först upptäcker när hen är på resmålet (Kamfjord, 2002, p. 148).

2.2.3 Inkvartering

Inkvarteringen är för turisterna en väldigt viktig hygienfaktor. Hygienfaktorer är faktorer som drar ner på kundens totala upplevelse av resmålet eller turistresan om de inte når upp till de grundläggande förväntningarna (Kamfjord, 2002, pp. 105–106).

Inkvarteringsutbudet på resmålet är en viktig del i resans helhet för att skapa nöjda kunder. Detta utbud delas in i fem olika huvudkategorier: Fullserviceanläggningar (t.ex. hotell), delvis bemannade anläggningar (t.ex. motell), självhushållsanläggningar (t.ex. stugor), medförd inkvartering (t.ex. husbil eller båt) och egen stuga (Kamfjord, 2002, pp. 174–175).

Inkvarteringen kan även vara en attraktion. Det kan göras t.ex. genom att inkvarteringsanläggningen är i en gammal historisk byggnad eller att den är i en byggnad som tidigare har haft ett helt annat syfte. Det gör att inkvarteringsföretaget får ett viktigt upplevelseelement även om det oftast inte är dess primärfunktion (Kamfjord, 2002, p. 176).

2.2.4 Servering

Matintresset har ökat i världen. Att servera mat som har en lokal förankring både gällande råvaror och tillagningssätt är en viktig del av turismprodukten. Det finns ett krav bland konsumenterna på mat av en högre kvalitet och med mer lokal specialisering. Samtidigt har motsatsen - snabbmat - också bidragit till turismprodukten. Det är enkelt och billigt och passar bra för barnfamiljer och ungdomar. Det är ett alternativ som passar folk med en begränsad budget. (Kamfjord, 2002, p. 179).

2.2.5 Transport

I den totala turismprodukten finns det två typer av transport: primärtransport som utgör resan från hemmet till resmålet och sekundärtransport som är transporten som används på resmålet. Vilka som helst sorter av transport kan användas till de båda typerna. Flyget är det primära transportmedlet inom turismindustrin. Det kommer den också i framtiden vara tack vare ökningen i det individuella resandet, fler längre resor och ett större utbud i lågprissegmentet vilket i sin tur leder till ökad kapacitet och lägre pris. Dock är bil och buss, mätt i antal resande, de viktigaste transportmedlen i turismindustrin. Det är vanligt att flyget är det primära transportmedlet och att det kombineras med sekundära transportmedel såsom hyrbil, cykel eller båt (Kamfjord, 2002, pp. 181–182).

Transporten kan även fungera som en attraktion. Då är det ett eget upplevelseelement i turismprodukten. Så kan vara fallet t.ex. om landskapet turisten reser igenom är en viktig del i produkten eller om transportformen görs över hav. Infrastruktur såsom flygplatser, vägar och broar kan också göra resan till en upplevelse (Kamfjord, 2002, pp. 182–183).

Gällande kryssningar är kryssningsfartyget, dvs. transportmedlet, den totala turismprodukten, förutom då passagerarna besöker attraktioner på land vid ett av fartygets stopp på vägen. Här

är landskapet, som ständigt är i bakgrunden, attraktionen. Eftersom kryssningsfartyget rymmer upplevelser och aktiviteter såsom shopping, spel samt annan underhållning och fyller funktionen som alternativ till hotell, restaurang och transport så är transportmedlet hela turismprodukten (Kamfjord, 2002, pp. 181–183).

2.2.6 Landskap

En central del i turismprodukten är landskapet. Ett helt landskap kan fungera som en attraktion och det kan bestämma valet av resmål, utan att kunden har tänkt på en särskild sevärdhet. För att ett landskap ska räknas som en attraktion i sig själv måste det bestå av särskilda landskapskvaliteter som omfattar helhet, intensitet och mångfald. Landskapet kan fungera som en arena för aktiviteter, t.ex. då områdets primärattraktion är skidåkning, fiske eller dykning. I resmål där landskapselementet är centralt är det också viktigt att visa upp och lyfta fram det i resmålets exponering och profilering (Kamfjord, 2002, pp. 188–190).

2.2.7 Gemensamma nyttigheter

Gemensamma nyttigheter är utbudet av faciliteter som finns i en destination som är tillgängliga för allmänhetens fria bruk. Dessa är t.ex. kultur, parker, idrott och allmänna transporter. De kan vara en del av den offentliga sektorn, men de kan även vara helt eller delvist finansierade av privata aktörer. De gemensamma nyttigheterna kan vara väldigt viktiga för den kommersiella turismindustrin och vara en del av attraktionsutbudet. Sällan deltar dock turismindustrin i finansieringen av dessa anläggningar. Gemensamma nyttigheter kan även vara attraktioner, t.ex. parker och idrottsanläggningar (Kamfjord, 2002, p. 193).

2.2.8 Infrastruktur

Infrastruktur är vägar, hamnar, järnvägar, flygplatser, vatten, avlopp och telekommunikationer. För att resmålet och resan ska vara lyckade är infrastrukturens betydelse viktig (Kamfjord, 2002, p. 194).

2.2.9 Övrigt näringsliv

Till övrigt näringsliv hör allt från industri- och hantverksverksamheter till alla sorters tjänster som täcker de lokala invånarnas behov. Dessa fungerar som underlag till en turismprodukt och de kan leverera egna produkter till turismindustrin och indirekt bidra till en heltäckande turismprodukt (Kamfjord, 2002, p. 195).

2.2.10 Paketet

Paketet är resan som helhet. Turismkonsumtion delas in i köp före resan och köp under resan. Konsumtionsbeteendet och marknadsföringen är olika i dessa skilda delar. Därför har paketet två olika delar. De är det distribuerade paketet och platspaketet.

Det distribuerade paketet kan ännu delas in i två delar: egen produktion av kunden (direktförsäljning) och researrangemang av näringen (indirekt försäljning). Researrangören skapar det distribuerade paketet. Egenproduktionen har haft en tillväxt men researrangörer dominerar dock vissa segment med särskilda syften och till specifika resmål. Producenterna försöker kontrollera en så stor del av processen som möjligt, från produktionsmedlen i resmålet till resebyråledet i den andra änden.

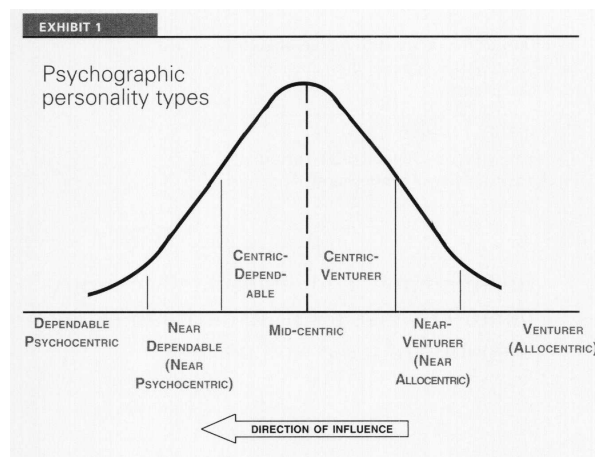
Platspaketet utgörs främst av enskilda produkter som köps och väljs av turisten själv utan en förhandsbeställning (Kamfjord, 2002, pp. 205–210).

2.3 Kryssningsturism som fritidsresa

Svensk ordbok definierar ordet kryssning som: “långfärd till sjöss ofta om organiserad gruppresa på större fartyg” (*Kryssning*, n.d.).

För att kunna resa behövs det tillräckliga ekonomiska resurser. Med sina överlopps pengar köper människor erfarenheter. En sådan erfarenhet kan vara turism. Turism är en opåtaglig produkt där kunden köper en upplevelse eller dröm. Erfarenheter är psykologiska och därför kan individers olika efterfrågan på fritidsresor bero på psykologiska karaktärsdrag.

Marknaden kan därmed segmenteras i psykografiska karaktärsdrag. Stanley C. Plog (1974) har gjort en modell för att dela in turister enligt psykografiska variabler. I figur 2 ser vi hur indelning görs från psykocentriska till allocentriska egenskaper. En psykocentrisk person är försiktig och uppskattar när det är fridfullt och säkert. En allocentrisk person har däremot en nyfiken personlighet och hen gillar spännande upplevelser. I mitten av dessa två finns midcentriska turister. Förutom denna segmentering så segmenteras marknaden också i demografiska variabler. Dessa är t.ex. ålder, kön, inkomst och yrke (Steene, 2013, pp. 67–68).



Figur 2. Stanley C. Plogs segmentering av turister (Plog, 2001).

Resande kan delas in i affärsresor och fritidsresor. Fritidsresandet kan i sin tur delas in i olika kategorier varav kryssningar är en. Segmentet värderar en vacker natur, umgänge, god mat, nya platser och havet. En hög komfort prioriteras och turisterna är ofta ute efter ett riktigt äventyr. Lyxkryssningar passar ofta dessa fritidsresenärer och de exklusiva resorna varar i medeltal sex dygn. Ofta planeras lyxkryssningar långt i förväg och till det anlitas oftare en resebyrå än för andra sorters fritidsresor. Kryssningar har länge varit ett snabbt växande segment bland fritidsresorna och det har noterats en ökning i antalet passagerare men också i kapaciteten. Antalet fartyg ökar och de börjar trafikera mellan nya hamnar. Nya kryssningsfartyg byggs i alla storleksklasser. Trenderna inkluderar allt mellan yachter - med plats för 75 passagerare - till jättekryssare med plats för 2600. Kryssningar med olika teman t.ex. mat- och vinkryssningar och hälso- och fitnesskryssningar är populära (Steene, 2013, pp. 71–72).

Kryssningsresenärer åker kryssningsfartyg för att vara på en nöjesresa där ett fartyg tar dem över havet från hamn till hamn. Dessa farkoster påminner mer om ett hotell eller till och med ett resort än ett fartyg. På kryssningsfärjan finns det ofta restauranger, barer, sport faciliteter, butiker eller shoppingcenter, samt annan underhållning och aktiviteter. Hytterna som resenärerna bor i kan vara stora och lyxiga och det är vanligt att de innehåller fönster eller balkonger (Dowling, 2006, p. 3).

Kryssningsresor görs på hav, sjöar, fjordar, floder och kanaler. Populära floder för kryssningsfartyg är Mississippi i USA, Nilen i Egypten och Amazonfloden i Brasilien. Populära fjordar för kryssningsfartyg finns i Norge, Nya Zeeland, Chile och Grönland. Populära kanaler är kanaler i Venedig, Amsterdam och St. Petersburg (Väduva et al., 2021).

Många tänker på farkosten Titanic (som var verksam år 1912) då de tänker på kryssningindustrins start, men det var egentligen först år 1966 då Ted Arison emigrerade från Israel till Miami, USA för att tillsammans med norrmannen och sjöfararen Knut Kloster grunda Norwegian Cruise Line (NCL). Senare kom Kloster att fortsätta växa företaget medan Arison grundade sitt eget företag: Carnival Cruise Line. NCL lyckades med att skapa ett lagom lyxigt kryssningskoncept med en enda klass med ett utbud på destinationer i Karibien. Miami blev snabbt ett centrum för massturism och kryssningsindustrin. Det som skiljde denna nya tids kryssningsfartyg från Titanic och andra stora historiska passagerar farkoster, var att de fungerade som semesterbåtar med en rad aktiviteter både i båten och i land, till skillnad från att enbart vara passagerartransport (som historiskt ofta åkte mellan Europa och USA). Kryssningsresor var också en semesterform som passade människor som inte var höginkomsttagare. Då resor med flygplan blev enklare och vanligare tappade också oceanångare sin funktion som det enda transportmedlet över de stora haven (Honey, 2019).

Sedan slutet av 1960-talet har kryssningsturismen blivit populär och från att ha varit betraktad som en fritidsaktivitet har den förvandlats till ett stort fenomen runt om i världen (Luck et al., 2010). Trots att kryssningsturister globalt utgör en liten del av all turism så är det ett snabbt växande segment. De vanligaste områdena för kryssningsturism är Karibien, Europa och Alaska (Dowling, 2006, pp. 3–4). År 1990 reste 3 774 000 personer med

kryssningsbåtar och år 2019 hade antalet resenärer ökat till 27 508 900. År 2019 var 12 929 200 av resenärerna från Nordamerika, 7 564 900 från Europa och 7 014 800 från resten av världen. Den årliga tillväxten i hela världen var 6,6% under samma år (Cruise Market Watch, n.d.-b). I slutet av 2021 fanns det totalt 323 kryssningsfartyg i hela världen och de hade tillsammans kapacitet till att ha ombord 581 200 passagerare. Det betyder att det genomsnittliga kryssningsfartyget kunde ha ca 1800 passagerare ombord (Cruise Market Watch, n.d.-a).

I världen är kryssningsturismen störst i USA och där har den största ökningen från år 2018 till 2019 också varit. I USA ökade antalet kryssningsresenärer med 8%, men Europa var inte långt efter med 7,4%. Medelåldern för en kryssningsresenär är 46,8 år och den typiska kryssningen tar sju dagar ("2019 CLIA Global Market Report," n.d.).

2.3.1 Karibien

Karibien representerar för många det perfekta turistmålet, med sol, sand och hav. Karibien porträtteras ofta som ett tropiskt och exotiskt orört paradiset. Här finns palmträd, vita stränder och kristallblått vatten. Karibien marknadsförs ofta till västerlänningar med bilder av de ovannämnda sakerna, samt aktiviteter på stranden, cocktails och heterosexuella par som utstrålar känslor av romantik, närhet och glädje. Det är vanligt att kryssningsfartygen stannar vid flera destinationer under resan och passagerarna har begränsad tid, ofta under fem timmar, till att besöka de olika öarna, förrän kryssningsfartyget åker vidare. Det innebär att turisterna endast hinner besöka ett begränsat antal sevärdheter och de hinner inte nödvändigtvis komma mycket i kontakt med den lokala kulturen eller den lokala befolkningen. Det finns också många passagerare som stannar på båten under hela resan. Turismen till denna del av världen är ekonomiskt extremt viktig för regionen. År 2000 använde kryssningspassagerare 1 miljard amerikanska dollar i regionen. Här finns många fattiga länder med en historia som präglas av kolonialism och slaveri. Dessa teman tas oftast inte upp på resan och på grund av de korta besöken i land på dessa destinationer hinner inte turisterna få en bild av den ofta fattiga vardagen bland lokalbefolkningen. När de kommer hem fortsätter de sprida den positiva bilden av Karibien som ett turistparadis till sin familj

och vänner. Det gör att regionens problem sällan behandlas och tas upp av omvärlden (Dowling, 2006, pp. 95–103).

Efter 11 september-attackerna satsade kryssningsaktörer, speciellt i Karibien, på att marknadsföra sig som ett säkert resealternativ och Karibien presenterades som en säker och terrorfri destination. Många kryssningsfartyg från Medelhavet flyttades till den här regionen och de började operera från flera nya hamnar och i nya destinationer i USA, Mexiko och Karibien. Samtidigt kom de med rabatterade priser för att locka till sig nya segment. Den pågående flygrädslan och att det tack vare öppnandet av nya avreseplatser närmare stora delar av den amerikanska befolkningen (och inte bara från södra Florida, som tidigare varit känt som den huvudsakliga avreseplatsen för Karibiens kryssningar) gjorde kryssningsturismen i Karibien till en succé (Honey, 2019). En 7-dagars kryssningsresa i Karibien i november kostar mellan 300 och 1250 dollar per person (Pratesi, 2022).

2.3.2 Europa

Efter Karibien är Europa den största marknaden för kryssningsturismen. Före pandemin sysselsatte industrin ca 400 000 européer och 95% av alla kryssningsfartyg i världen är byggda här. Varje år spenderade ca 7 miljoner européer sina semestrar på kryssningsfartyg. För den nya generationen av turister är klimatet väldigt viktigt. 80% av alla européer är förberedda på att förändra sina turist-och resvanor för att bli mer miljövänliga (*2nd Pan-European Cruise Dialogue: The Road to Sustainable Cruise Tourism*, n.d.).

Europa har en tydlig högsäsong för kryssningsturism på sommaren. Säsongen i Medelhavet är längre, ungefär från april till november, medan den i nordvästra Europa och i Östersjön är kortare. Norra Europa upplever en topp kring midsommar tack vare det varma vädret och då rör sig fartyg från södra Europa norrut. Det gör att utbudet på kryssningar i Medelhavet blir mindre mitt i sommaren. Det finns många fartyg som helt följer högsäsongerna och rör sig runt världen enligt var efterfrågan på kryssningsresor är störst. De börjar med att kryssa i Karibien under vintern, i Medelhavet på våren, i nordvästra Europa på sommaren, i New England och i östra Kanada på hösten och till vintern kommer de tillbaka till Karibien igen (Dowling, 2006, pp. 23–24).

Kryssningsturismen i Östersjön har gått igenom många olika faser, börjandes från mitten av 1800-talet då nya ångbåtar började trafikera mer flitigt mellan flera städer i regionen. 1950 började den moderna eran av kryssningsturism. Östersjö-rederierna Silja Line och Viking Line grundades 1957 och 1959. Viking Line såg en explosionsartad tillväxt. 1960 hade de 174 000 passagerare, 1965 hade de 332 000, 1970 hade de 866 000 och år 1988 3.8 miljoner. Detta lyckades de med trots att en stor del av länderna kring Östersjön inte var delaktiga, på grund av att de hörde till det stängda Sovjetunionen eller det östra blocket. Efter Sovjetunionens fall öppnades hela Östersjön upp för turism (Dowling, 2006, pp. 131–132).

Turistsäsongen pågår från mars till oktober i länderna kring Medelhavet. Vädret är utmärkt för att locka till sig turister och här finns många kvarlämnor från antika kulturer. Det har gjort Medelhavet till en så populär turistdestination och det gör att den har en attraktions fördel över andra regioner i Europa. Många av städerna i södra Europa har stora hamnar som är välanpassade för att ta emot stora kryssningsfartyg. De fem populäraste länderna för kryssningsturism i Europa är Italien, Spanien, Grekland, Frankrike och Norge. De hamnar som används av kryssningsfartyg kallas hemmahamn, hybridhamn och anlöpningshamn (hamnar för genomresa). Från hemmahamnen startar och avslutas kryssningen och det är viktigt att det är en stad som har goda förbindelser, har en stor efterfrågan på turister, har tillfredsställande turistattraktioner, har bra turistarrangemang och bra hotell, restauranger samt shoppingmöjligheter. De viktigaste hemmahamnarna i södra Europa är Barcelona i Spanien, Rom och Venedig i Italien, Aten i Grekland, Lissabon i Portugal och Valletta på Malta. Anlöpningshamnarna ska främst bestå av turist och shoppingmöjligheter för kryssningsresenärerna, medan hybridhamnarna ska kunna fungera både som hemmahamn och anlöpningshamn. De viktigaste anlöpningshamnarna i södra Europa är Neapel i Italien och Dubrovnik i Kroatien. Kryssningsbåtarna stannar här för flera timmar under sin färd för att låta turisterna besöka staden. Båda städerna har över en miljon kryssningsbesökare varje år (Kizielewicz, 2013). En 7-dagars kryssningsresa i västra Medelhavet i juni kostar mellan 730 och 1430 dollar per person (Pratesi, 2022).

2.3.3 Alaska

Efter Karibien är Alaska den största kryssningsregionen i Nordamerika. Säsongen råder från maj till september (Dowling, 2006, p. 145). Det senaste årtiondet har turism varit den största privata sektorn i sydöstra Alaska både gällande jobb och inkomster. Sedan 2016 har 90% av turisterna kommit dit med kryssningsfartyg. Kryssningsindustrin bidrar till samhället med inkomster från turisternas penga användning i land, avgifter som betalas av kryssningsbolagen och jobbmöjligheter för lokalbefolkningen. Detta har t.ex. gjort att delstatens huvudstad Juneau byggt om sin hamn för att kunna ta emot många och stora kryssningsfartyg. Staden har också öppnat nya museum, byggt om gatorna och gjort sig så turistvänlig som möjligt. I staden bor det ca 32 000 människor och under kryssningssäsongen tar de vanligtvis emot ca 1.5 miljoner turister från olika internationella kryssningsbåtar (Simpson, 2021).

Kryssningsresor till Alaska fokuserar på landskapet, ekoturism och historia. 80% av passagerarna är amerikaner och för många av dem upplevs Alaska som den sista upptäckta delen av deras land. Många anser att de vackraste landskapen på hela kontinenten finns här. Alaska har marknadsförts som Amerikas Norge. Här bor det också kvar ursprungsbefolkningar, vilket bidrar till att ge Alaska en mystisk image. Kryssningarna startar oftast från Seattle, USA eller Vancouver, Kanada och de avslutas i samma stad som de börjar i (Dowling, 2006, p. 147).

Det har funnits en oro för kryssningsturismens påverkan på miljön i Alaska. Det största problemet är utsläppet av avloppsvatten i havet från fartygen. Det kan också uppstå problem då tusentals kryssningsturister samtidigt besöker en liten bosättning eller vildmarken när fartyget tar iland. Det har till exempel funnits restriktioner på att besöka Glacier Bay nationalpark i Alaska, som för många av kryssningsfartygen är huvudmålet för resan (Dowling, 2006, p. 156). Sedan 2019 är endast sju kryssningsbolag tillåtna att besöka nationalparken och endast två fartyg får vara där samtidigt. De betalar också en avgift mellan 5 och 8,28 dollar per passagerare för besöket. Rederierna ska även kunna svara på detaljerade frågor om hur deras verksamhet påverkar nationalparkens ekosystem. USA:s National Park Service kontrollerar att reglerna följs. En skogsvaktare ur denna myndighet bordar alla

kryssningsfartyg som tar sig in bukten och besättningen måste följa hens direktiv då de är innanför nationalparkens gränser (*Glacier Bay (Alaska)*, n.d.). En 7-dagars kryssning i Alaska i maj kostar mellan 420 och 980 dollar per person (Pratesi, 2022).

2.4 Andra typer av kryssningar

Kryssningar görs inte enbart i nöjessyfte. Andra typer av kryssningar är affärskryssningar och expeditionskryssningar.

2.4.1 Affärskryssningar

Affärsresor är alla sorters resor som görs i samband med arbetet. Det kan t.ex. vara frågan om utbildning eller mötesverksamhet. Trenden med kurs- och konferensresor har att göra med en samhällelig utveckling där företag och organisationer bedriver allt mer utbildning och kompetensutveckling för sina anställda (Kamfjord, 2002, pp. 59–62). Ett viktigt segment inom kryssningsindustrin är affärskryssningar. Lyxen, som ofta är ett element på kryssningsfartygen, lockar grupper som reser i detta syfte. Många kryssningsfartyg är utrustade med konferensrum som innehåller modern utrustning. Stora konferenser har hållits på kryssningsfartyg och för företag är det möjligt att chartra hela kryssningsfartyg för sina mötessyften (Dowling, 2006, p. 12).

2.4.2 Expeditionskryssningar

Expeditionskryssningar är en sorts ekoturism som görs till otillgängliga delar av världen som är svåra att nå på andra sätt än med båt. Resorna görs med små expeditionsfartyg med plats för högst 120 passagerare. Dessa kryssningar erbjuder en pedagogisk upplevelse och ombord på fartygen finns flera miljö- och kulturguider. Guiderna kan hålla lektioner och guidade turer samt leda aktiviteter såsom utflykter med gummibåtar eller snorkling. De finns till för att undervisa och kontrollera beteendet hos resenärerna. Expeditionskryssningar görs till exempel till korallrev i Australien och Papua Nya Guinea, till Galapagosöarna och till Antarktis (Dowling, 2006, pp. 106–107). Expeditionskryssningar fokuserar på exotiska destinationer och där utforskar resenärerna naturen och kulturen i områdena de besöker

(*Cruise Specialists to Hold Expedition Cruising Seminar*, 2022). 2019 var en majoritet av passagerarna på expeditionskryssningar från Västeuropa, följt av Nordamerika, Australien och Nya Zeeland samt Skandinavien och Island (“2019 CLIA Global Market Report,” n.d.).

2.5 Kryssningsturism i de polära regionerna

De polära regionerna är områdena kring Nord-och Sydpolen. Den norra polära regionen består främst av is som flyter omkring det Arktiska havet och är omgivet av land. Den södra polära regionen består av kontinenten Antarktis. Det är en landmassa som är övertäckt av is, som i medeltal är 2000 meter tjock. Antarktis omringas av hav. Nordpolen besöktes första gången av en människa år 1909 och Sydpolen 1911 (The Editors of Encyclopedia Britannica, 2019).

2.5.1 Antarktis

Antarktis är en 13,9 miljoner kvadratkilometer stor kontinent och 98% av den täcks av is. 1895 besöktes den för första gången av en människa. Stora berg täckta med snö och is fyller kontinenten. Enorma isflak flyter omkring i havet. Antarktis ägs inte av något land. Det finns vissa länder som har lagt anspråk på delar av kontinenten men dessa anspråk är inte internationellt accepterade. Istället styrs Antarktis genom antarktisfördraget från 1959. Det består bland annat av bestämmelser för att skydda miljö och djurliv (Dowling, 2006, p. 195).

Antarktis är den femte största kontinenten och den är större än både Europa och Oceanien. Antarktis har varken urinvånare eller permanenta invånare. Dock finns här många tillfälligt bosatta forskare. Ungefär tusen året runt och femtusent på sommaren. Dessa forskare är geografer, meteorologer, klimatologer, marinbiologer och också astronomer eftersom rymden syns tydligast på hela planeten från Antarktis inland (*Antarctica*, n.d.).

Till Antarktis hör också några öar som ligger inom det havsområde som också räknas till kontinenten. Ismassan som finns på Antarktis är den största i hela världen. Det är stora skillnader i dess storlek beroende på om det är sommar eller vinter. På vintern växer den sig så stor som 19 miljoner kvadratkilometer medan den i slutet av sommaren är 3 miljoner

kvadratkilometer stor. Antarktis består av många berg, varav några sträcker sig högre än 4500 meter över havsytan. Havet runt kontinenten är relativt djupt, ca 4000-5000 meter (*Antarctica*, n.d.).

Klimatet är kallt och torrt. På vintern är det oftast kring -10 till -30 grader celsius kring kusterna och på sommaren är det kring 0 grader celsius, men det kan bli så varmt som 9 grader. Inne i kontinenten blir det betydligt kallare. På vintern kan det bli kallare än -60 grader och på sommaren -20 grader celsius. Den kallaste uppmätta temperaturen har gjorts med en satellit och då var det -93.2 grader celsius (*Antarctica*, n.d.).

Antarktis kan delas in i västra och östra Antarktis. Under isen är östra Antarktis en fast kontinent, medan västra Antarktis egentligen är en övärld, som delas in i den Antarktiska halvön, Ellsworthbergen och Marie Byrdmassivet (Johns, n.d.-a). Den Antarktiska halvön är den del av Antarktis som är närmast någon annan kontinent. Från dess nordligaste spets är det 970 kilometer till Sydamerika. Här finns också de mest spektakulära landskapen. Detta har också lett till att denna del av Antarktis är den mest besökta av turister och att resorna oftast startar från Sydamerika (Shijin et al., 2020).

Sedan 1950-talet har turister anläppt till Antarktis. De flesta turistresorna görs med kryssningsfartyg. Säsongen råder från oktober till mars och resorna är oftast mellan 6 och 30 dagar långa. Det finns också möjlighet att flyga över kontinenten och det görs ett fåtal besök till destinationer i östra Antarktis. Sedan 1989 har turister besökt över tvåhundra destinationer på halvön och av dem är tjugo forskningsstationer. Tack vare framsteg i kommunikations- och transportteknologi har turismen till denna region kunnat utvecklas och därför har den också blivit större. Från år 1992 till 2018 har antalet turister ökat med ungefär 27% varje år, förutom åren 2008-11 då antalet minskade en aning på grund av den dåvarande globala ekonomiska krisen. Under turistsäsongen 2018-19 besökte 55 489 turister Antarktis (Shijin et al., 2020). Från oktober 2019 till april 2020 besökte 74 401 turister (tillhörande researrangörer som är med i organisationen International Association of Antarctica Tour Operators, vilket nästan alla som ordnar resor till Antarktis är). Av dem reste 18 506 på kryssningsfartyg som inte tog iland på kontinenten (IAATO, n.d.-c).

De flesta kryssningsresor startar i Argentina eller Chile, men ett mindre antal startar istället från Australien eller Nya Zeeland. Det är också möjligt att flyga till den Antarktiska halvön och därifrån stiga på ett kryssningsfartyg som fortsätter resan (IAATO, n.d.-d). Staden Ushuaia i Argentina är den vanligaste startplatsen för kryssningsfartyg på väg till Antarktis. Det är den sydligaste staden i hela världen och hamnen, som uppgraderats för att kunna husera kryssningsfartygen som avgår härifrån, har gjort att kryssningsturismen till Antarktis bidragit mycket till den lokala ekonomin. På vägen tillbaka från Antarktis är det vanligt att kryssningsfartygen rundar Kap Horn, dock måste de hålla sig tolv sjömil ifrån det efter direktiv från Chiles regering. Det gör att den endast syns på långt håll (Dowling, 2006, pp. 197–198).

2.5.2 Arktis

Arktis är det område på vår planet som ligger runt Nordpolen. Det finns olika tolkningar på vad som räknas hit. En definition på Arktis är allt det som ligger norr om den norra polcirkeln, men en bättre definition är allt norr om trädgränsen. Då ett landskap ligger så långt upp norr att det saknar träd och skog kan det betecknas som arktiskt. Detta område är ca 26 miljoner kvadratkilometer stort, varav 8 miljoner kvadratkilometer utgörs av land. Hit hör landområdena vid Rysslands norra kust, den nordligaste delen av Norge, största delen av Island, hela Grönland samt Kanadas och Alaskas nordkuster. Norr om dessa landområden finns det Norra Ishavet (även kallat den Arktiska Oceanen) med öar som också hör till Arktis. Största delen av det Norra Ishavet täcks av havsis. Den bildas under vintern och dess storlek beror på årstiden. Ur denna is lossnar det isberg som utgör en svårighet för fartyg som rör sig i området. Landområdena präglas av snö, inlandsis och glaciärer. Havet runt Skandinavien och Svalbard är isfritt största delen av året, den nordsibiriska kusten och de arktiska öarna i Kanada är isfria endast delar av högsommaren och norr samt nordost om Grönland är det is så gott som hela året. I Arktis finns det ett rikt djurliv. Här finns många fågelarter som på vintern rör sig söderut. Det samma gäller polarhare, vildren, ripor och myskoxe, som gärna rör sig i områden med mindre snö. Gnagare lever i tundran och rovdjuren varg, fjällräv, fjälluggla och jaktfalk finns också här. Ute på inlandsisarna är isbjörnen det enda landdäggdjuret, men polarräven finns i landområdena. Olika arter av fåglar lever också på

isarna, till exempel ismåsen och i havet rör sig kräftdjur och polartorsk som äts av sälar, till exempel valrossar och vikare, samt valar såsom blåval, narval och vitval (Johns, n.d.-b).

Turister har besökt Arktis sedan 1950-talet. Folk kommer hit för att se eller besöka Grönlands inlandsis, glaciärer på Island och i Alaska, norrsken, norska fjordar, arktisk tundra, de unika vilda djuren och ursprungsbefolkningen samt deras kultur. Den bästa kryssningssäsongen pågår från juni till september. På grund av klimatförändringar har rutterna kring Nordpolen öppnat upp tidigare på året och de har blivit lättare att navigera. Turismen har varit en stor ekonomisk tillgång i regionen och många av ursprungsbefolkningarna drar ekonomisk nytta av den (Shijin et al., 2020).

En annan sevärdhet i Arktis är den geografiska Nordpolen. Den kan nås med isbrytare och resorna hit görs endast under sommarmånaderna. Mängden och tjockheten på isen varierar från år till år. År 2003 var förhållanden så svåra att en isbrytare som försökte göra färden var tvungen att avbryta och vända tillbaka förrän destinationen var nådd. Så här långt norrut kan vädret vara synnerligen svårt. Snöstormar, hårda vindar och dimma förekommer. De flesta resor till Nordpolen startar från staden Murmansk i Ryssland eller Longyearbyen på Svalbard. Problemet med att starta från Murmansk är att det administrativa arbetet är komplicerat och korrupt. Svalbard saknar dessa problem, men det är förbjudet för ryska atomdrivna fartyg att vara i norska territoriella vatten, vilket gör logistiken svår då många långa helikopter resor måste göras för att få passagerare och bagage ombord fartyget. På tillbakaresan besöker fartygen ibland även ryska öar i den Arktiska Oceanen och av dem är Frans Josefs land den primära destinationen. Det är nödvändigt att ha två helikoptrar med sig på resan till Nordpolen. De används för att granska rutten på förväg, för att ta iland på isen eller öar samt för att distrahera isbjörnar om det skulle behövas. Quark Expeditions och Poseidon Expeditions är två resebolag som ordnar kryssningsresor till Nordpolen (Luck et al., 2010, pp. 30–41).

I arktiska Kanada är de östra delarna de populäraste för kryssningsresor. Här finns spektakulära landskap, goda möjligheter till att se vilda djur och det finns en möjlighet att under samma resa se eller besöka Grönland (C. Michael et al., 2010, p. 77).

2.5.3 Resenärerna och deras resesyften

Då turism blir vanligare och vanligare i världen söker erfarna resenärer efter nya exotiska destinationer. Samtidigt har naturbaserad turism fått ett uppsving (Dowling, 2006, p. 196). Geografin och ekosystemen i de polära regionerna är unika jämfört med resten av planeten och de skiljer sig extremt mycket från vanliga människors vardag. Kontrastet som det utgör samt svårigheten att ta sig hit har gjort dessa destinationer till måste-se platser för många människor. Tidigare var det endast ett fåtal upptäcktsresande och äventyrare som besökte dessa regioner men de fyra senaste årtionden har de blivit mer tillgängliga för vanliga människor, mycket tack vare framsteg i teknologin, uppmärksamhet i media och klimatförändringar. De européer som var de första att besöka och upptäcka de polära regionerna blev betraktade som legendariska personer i sina hemländer. Fortfarande finns det ett visst intresse och en respekt som turister visar dem. Det påvisas t.ex. med att hyddor i Antarktis som användes av de första upptäcktsresande på kontinenten har blivit populära turistmål (Luck et al., 2010, pp. 13–14).

Huvudattraktionerna i de polära regionerna är skillnaden i miljön, klimatet, landskapet, kulturen och historien jämfört med turisternas hemort. Detta knyts samman med den relativa enkelheten att besöka dessa platser och det har gjort att tiotusentals turister besöker Antarktis varje år och hundratusentals Arktis (Stonehouse, 2007, p. 40).

Traditionellt har de flesta turister till Antarktis kommit från engelskspråkiga länder. På senare år har också Kina blivit en viktig marknad. Besökarnas ursprung beror mycket på socioekonomiska orsaker (IAATO, n.d.-d). Säsongen 2018-19 kom den största delen av turisterna, 32%, från USA och näst mest från Kina, 15%. Andra vanliga ursprungsländer för besökare var Australien, Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Kanada (Shijin et al., 2020). Vanligast var att de flesta turister kom från det norra halvklotet (C. Michael et al., 2010, p. 18).

Resorna till Nordpolen är långa och dyra. Därför är det oftast inte unga människor som åker hit. Vissa researrangörer kräver att passagerarna ska ha vissa fysiska egenskaper för att klara

livet på fartyget. T.ex. att kunna gå i branta trappor, eftersom det inte alltid finns hissar på isbrytarna. Många av resenärerna har tidigare erfarenheter från resor i de polära regionerna och de kommer från alla världens länder. Det vanligaste modersmålet bland dem är engelska, tyska och franska (Luck et al., 2010, p. 38).

Polar Tours är en resebyrå som säljer turistresor till de polära regionerna. De erbjuder en mängd resor till både Arktis och Antarktis. Priserna rör sig mellan 3300 och 45 000 amerikanska dollar per person, beroende på destinationerna och rutten kryssningsfartyget åker. Flyg från resenärernas hemländer är oftast inte inkluderat i priset. Längden på resan och fartygets komfortnivåer är också viktiga variabler (*Polar Expeditions: Dates & Prices*, n.d.). De flesta kryssningsresenärer hör internationellt sett till medel- eller övre medelklass, med en genomsnittlig årsinkomst på 93 000 dollar (Luck et al., 2010, p. 45). Generellt sett är kryssningsresenärerna till Arktis högtbildade, de har stor reseerfarenhet och de har höga inkomstnivåer (C. Michael et al., 2010, p. 121).

År 2007 gjordes en undersökning bland kryssningsresenärer i arktiska Kanada. Svar fick från 323 respondenter. Majoriteten av dem kom från Kanada (34.6%) och Danmark (35%), resten kom främst från USA, Frankrike och Tyskland. 51% var över 60 år gamla. En tredjedel av dem hade varit på en kryssning i de polära regionerna förut. De fem vanligaste önskemålen att se under resan var isbjörnar, vilda djur, valar, isberg och inuit kultur. 61% ansåg att deras önskemål hade nåddes, 11% ansåg inte det och resten gav inget svar (C. Michael et al., 2010, pp. 123–126).

2001 gjordes en undersökning bland kryssningsresenärer på ett fartyg som trafikerade turister till Antarktis. Huvudorsaken till deras val av resa var att de ville se en av de få relativt orörda delarna av världen. Under sin resa förväntade de sig att se isberg, glaciärer, historiska platser och vilda djur. Deras förväntningar uppnåddes också under resan. (Dowling, 2006, pp. 198–199).

De största attraktionerna och viktigaste syftena för resor till Arktis är de vilda djuren, speciellt isbjörnar och valar, samt landskapen bestående av fjordar, glaciärer och isberg (Luck

et al., 2010, p. 4). I Arktis är en viktig del av resan att se isbjörnar. Isbjörnarna brukar ofta självmant närma sig fartygen, ofta på grund av lukterna och av ren nyfikenhet, vilket är till passagerarnas fördel. Nära den ryska arktiska ögruppen Frans Josefs land, som är ett område där isbjörnar är mycket aktiva, brukar fartygen stanna för att hålla observationer för att se rovdjuren. Det är lika vanligt att se ensamma isbjörnar som honor med sina isbjörnsungar. Ibland kan de ses tillsammans med en död säl de håller på att äta och det har även gjorts observationer av dödandet av ett bytesdjur (Luck et al., 2010, p. 37). Landskapen och de vilda djuren är likväl stora attraktioner i Antarktis. Kusterna har ett rikt djurliv och här finns valar, sälar, fåglar och pingviner (Dowling, 2006, p. 195).

2.5.4 Kryssningsfartygen som trafikerar de polära regionerna

Kryssningsfartygen som används i de polära regionerna brukar vara isbrytare eller isförstärkta fartyg. Problemet med isbrytare är att de är dyra att anskaffa samt driva (Molland, 2008). De är också mindre praktiska på öppet vatten då skrovets uppbyggnad lätt skapar vågor (Luck et al., 2010, p. 31). Det är billigare att använda sig av isförstärkta fartyg. De förstärks till den grad som anses vara nödvändig i de förhållanden de är tänkta att användas i, men typiskt är att de är byggda för att klara av att kontinuerligt åka i 50-100 cm tjock, ett år gammal is. Isförstärkta fartyg är vanligen försedda med ett dubbelskrov, med tjockare beläggning framtill och vid de delar av fartyget som kommer i närheten av vattenytan. Skrovet har en platt form och fören är rundad. Rodret och propellrarna skyddas från att komma i kontakt med isen genom skrovets formgivning (Molland, 2008).

På 1990-talet ökade båtturen till Antarktis mycket. Det berodde till stor del på att den ryska staten inte hade resurser till att fortsätta sin tidigare verksamhet med oceanografiska forskningsfartyg. Universiteten som fartygen var en del av behövde utomstående finansiellt stöd och när olika researrangörer närmade dem med förslag att använda fartygen, som var anpassade för färd i isbelagda hav, till turistresor till Antarktis, gick de med på det. Fartygen chartrades till ett förmånligt pris och det har gjort att många av fartygen som åker till Antarktis har varit rysk flaggade (Dowling, 2006, p. 197).

En av dem är den finskbyggda men ryskflaggade Kapitan Khlebnikov. Det är en isbrytare byggd i Helsingfors 1981 som tidigare var ett forskningsfartyg. Hon är känd för att ha omseglat Antarktis två gånger. I fartyget finns hytter och sviter, alla med fönster, och till de allmänna utrymmena hör bland annat bastu, innepool, bar, bibliotek och två matsalar. Fartyget har kapacitet till att ha 110 gäster ombord (*Kapitan Khlebnikov*, n.d.). Idag är fartyget en del av resebolaget Quark Expeditions. Det är en resebyrå som ordnar kryssningsresor till både Arktis och Antarktis och deras flotta består av såväl isbrytare som isförstärkta fartyg. De är kända för att år 1991 för första gången tagit turister till Nordpolen med den kärnkraftsdrivna isbrytaren Sovetskiy Soyuz (*Expedition History*, n.d.). Sammanlagt har de sex fartyg, vilket gör dem till den största aktören i branschen, två av dessa är isbrytare. Deras kryssningsfartyg har kapacitet för 110-199 passagerare. De fyra andra fartygen är isförstärkta små expeditionsfartyg som alla erbjuder en hög nivå av komfort. Vissa av dem är utrustade med helikoptrar för att ge gästerna tillgång till ett arialt perspektiv på de polära regionerna samt för att ta dem till platser som inte går att nå med fartyget (*Ultramarine*, n.d.) (*Our Expedition Ships*, n.d.). Ett av deras fartyg har en miljövänlig hybrid diesel/elektrisk motor (*World Explorer*, n.d.).

Den centrala Arktiska oceanen är täckt av is året runt. För att ta sig hela vägen till Nordpolen behövs det därför väldigt starka isbrytare. Fram till år 2008 hade sjuttiosju fartyg lyckats ta sig hela vägen fram. Av dem hade sextiotvå kärnkraftsdrivna motorer, den starkaste typen av motor. Av de femton andra gjorde alla resan i par eller i sällskap av ett atomdrivet fartyg, förutom den svenska isbrytare Oden. Hon klarade resan själv, men gjorde det under en tid då förhållandena var speciellt lätta. 75% av alla resor till Nordpolen har gjorts med turister ombord och 44% av alla människor som stått på Nordpolens is hade anlänt dit med en isbrytare. (Luck et al., 2010, pp. 25–26). De starkaste atomdrivna isbrytarna har lyckats krossa is som är sex meter tjock. Resor till Nordpolen görs mellan sena juli och tidiga september. Det är lättast att göra färden då och isbrytarna behövs under denna del av året inte användas i sin vanliga tjänst. Då de inte gör turistresor används de istället för att hålla nordostpassagen, som är en sjöväg mellan Atlanten och Stilla havet - den går norr om Europa och Sibirien i Arktis, öppen. Då fartygen främst är menade som arbetsfartyg betyder det att hytterna och de allmänna utrymmena inte är lyxiga. Dock har fartygen sett förbättringar i

denna aspekt på senare år då kryssningsresor för turister blivit vanligare (Luck et al., 2010, pp. 30–31) (*Nordostpassagen*, n.d.).

Stora kryssningsfartyg har tillåtelse att besöka Antarktis men medlemmar av organisationen International Association of Antarctica Tour Operators följer en regel som förbjuder kryssningsfartyg med fler än 500 passagerare att ta iland i Antarktis. På fartygen ska förhållandet mellan antalet personal och passagerare vara 1:20 (IAATO, n.d.-c).

Polar-tours säljer kryssningsresor till de polära regionerna på tre olika klasser av fartyg: mellanklass, första klass och lyxklass. Utbudet av mat och dess kvalitet följer dessa klassificeringar. På mellanklassen presenterar de maten som av god kvalitet men mer enkel än på de andra klasserna (*Antarctica & Arctic Mid Range Cruises*, n.d.). Maten i första klass är av ett brett utbud internationella samt lokala rätter. De serveras i en informell bufféstil. All mat håller en hög restaurangkvalitet (*Antarctica & Arctic First Class Cruises*, n.d.). I lyxklassen, som är den högsta klassen, serveras det internationella maträtter och hälsosamma måltider av hög kvalitet. Ofta finns det mer än ett matställe, t.ex. en restaurang och en bistro och maten görs av kockar som har erfarenhet från de bästa hotellrestaurangerna i världen (*Antarctica & Arctic Luxury Cruises*, n.d.).

Ponant är en fransk kryssningsaktör som ordnar lyxiga kryssningsresor till de polära regionerna. De serverar högklassiga maträtter, med råvaror köpta på de ställen fartygen stannar vid. De marknadsför sin mat som hälsosam, elegant och av hög kvalitet. De samarbetar med små gårdar och använder sig av ekologisk mat så långt det går. Ombord på deras fartyg finns á la carte-restauranger som följer traditioner av fransk *fine dining* (*Life on Board*, n.d.).

2.5.5 Säkerhetsrisker

Det finns många säkerhetsrisker i de polära regionerna. Isberg kan potentiellt vara farliga och människor bör undvika att komma för nära dem. De påverkas av temperatur, vågor, strömmar och tidvatten. Det gör dem instabila och de kan välta eller vända upp och ner när som helst vilket kan skapa stora vågor. Eftersom 90% av isberget är under vatten kan delar av det dyka

upp på oväntade ställen när de faller över. Ur glaciärers ändor kan det utsöndras isblock vilka orsakar översvämningar och flygande bitar av is. Det rekommenderas att ha ett säkert avstånd på minst 200 meter ifrån dem och minst 400 meter ifall de är högaktiva (*2022 Operational Guidelines Current*, n.d.).

De vilda djuren utgör risker för människor. Stannar turisterna enbart ombord på kryssningsfartyget är det en mindre chans att komma i kontakt med djuren. Att ta iland är dock ofta en viktig del av kryssningsresan och det görs oftast i gummibåtar. I de arktiska regionerna har det påträffats rabies. Arktiska rävar, vargar och hundar kan potentiellt bära på viruset. För att undvika att bli utsatt ska människor helt undvika att röra döda eller levande vilda djur. Arktiska hundar kan vara farliga och de ska inte närmas. Det är viktigt att hålla ett säkert avstånd på 100 meter från myskoxar och det är speciellt viktigt att inte gå mellan honan och dess kalvar (*2022 Operational Guidelines Current*, n.d.). I områden där det finns isbjörnar ska turistgruppen alltid vara beredd på att stöta på dem. Därför ska det finnas en plan för om det sker och säkerhetsåtgärder ska vara implementerade på förhand. Kryssningsfartyg ska inte komma närmare än 200 meter ifrån dem. Alla guider och isbjörns väktare ska ha utbildning i säkert hanterande av eldvapen. De ska också ha goda färdigheter i användandet av dessa vapen och de ska känna till isbjörnars beteende. Åtminstone en av guiderna bör ha en utpräglad erfarenhet av vapen, t.ex. från jagande eller aktivt skjutande. Vårdslös hantering av skjutvapen är en större risk mot människoliv än de vilda djuren, således är det viktigt att alla moment som har med vapen att göra, såsom förvaring, transport och hantering, görs säkert och professionellt. För att komplettera ett gevär ska signalpistoler användas. De fungerar bättre än gevär för att skrämja iväg isbjörnar. Ingen får gå omkring på land utan en beväpnad guide (*Polar Bear*, 2017) (*2022 Operational Guidelines Current*, n.d.).

Leopardsälen, som är aktiv vid Antarktis, kan uppträda aggressivt mot människor. Om den simmar runt en gummibåt, eller annan mindre båt, med människor i är det viktigt att hålla alla armar och ben innanför båten och passagerarna bör flytta sig bort från kanterna mot mitten av båten. Leopardsälar är väldigt mobila och snabba och de kan attackera båtar och bita dem, ifall båten har kommit för nära. Det är viktigt att hålla ett avstånd på 5-15 meter från dem och 25 meter om det är frågan om en hona med sina ungar (IAATO, n.d.-b). Från bett av sälar finns det en stor risk att det sprids sjukdomar (IAATO, n.d.-a).

De flesta arktiska regioner har *search and rescue service*, men områdena är enorma och det finns begränsat med kapacitet och resurser. För att göra det lättare för myndigheter och räddningsoperatörer ifall en farosituation skulle uppstå, kan kryssningsfartyget hålla kontakt med lokala myndigheter och rapportera om sin position enligt de lokala bestämmelserna. Speciellt viktigt är det att meddela om när fartyget tar sig in och ut ur ett område med begränsade kommunikationsmöjligheter, t.ex. en fjord. Det är också viktigt att använda sig av ett satellitsystem (*2022 Operational Guidelines Current*, n.d.).

Det har skett olyckor med kryssningsfartyg i polära vatten. Det är mindre vanligt att fartyg sjunker - även om det har hänt - vanligare är däremot grundstötningar. De kan skada passagerarna, fartyget och miljön. Mekaniska problem drabbar även fartygen och kan förhindra deras färder. Om det sker en olycka med stora kryssningsfartyg som rör sig i de öppna haven vid de polära regionerna utgör räddning av deras passagerare problem. Så gott som ingen av dessa fartyg är isförstärkta och de kan skadas i hårt väder eller av is (Luck et al., 2010, pp. 58–63).

2.6 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett sätt att verka på utan att utarma planetens ekosystem. Det är en utveckling som förfyller människors behov utan att riskera framtida generationers möjligheter till det samma. Det finns tre element av denna utveckling: den sociala, den ekologiska och den ekonomiska. År 2015 kom världens ledare i de Förenta Nationerna överens om två stora globala beslut. För det första kom de överens om sjutton mål för en hållbar utveckling som ska uppnås till 2030. För det andra beslöt de att jordens uppvärmning ska försöka begränsas till 1,5 grader (*Vad betyder hållbar utveckling?*, 2017) (*Vad är hållbarhet?*, n.d.).

Av dessa sjutton mål är de viktigaste när det handlar om kryssningsturism i de polära regionerna: Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion samt Mål 14 Hav och marina resurser.

Mål 12 handlar om en säkerställning av hållbara konsumtions- och produktionsmönster. Matsvinnet ska halveras, mängden avfall ska minskas markant, företag ska uppmuntras till att tillämpa hållbara metoder och hållbarhetsredovisning, avfall och kemikalier ska hanteras miljövänligt och det ska också utvecklas och implementeras verktyg för övervakning av hållbar turism (*Hållbar konsumtion och produktion*, 2018).

Mål 14 handlar om att skydda och använda haven hållbart. Ekosystem ska skyddas och återställas, föroreningar i haven ska förebyggas och avsevärt minskas, kust- och havsområden ska bevaras (*Hav och marina resurser*, 2018).

Det finns flera lagar, regleringar och policies som reglerar internationell sjöfart. De viktigaste för kryssningsfartyg i de polära regionerna är: MARPOL (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships), International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, Alaska Cruise Ship Initiative and the Commercial Passenger Vessel Environmental Compliance Program och Marine Pollution Law i 1991 Environmental Protocol (Luck et al., 2010, p. 117).

MARPOL är en konvention utformad av IMO (International Maritime Organization) som är en del av FN. MARPOL reglerar bland annat fartygens utsläpp av avloppsvatten och avfall. Det finns ett totalförbud på utsläpp av plast i havet och det finns regleringar för att minska utsläpp av växthusgaser (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, n.d.).

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships reglerar användningen av bottenfärg på fartyg. Bottenfärg används för att förhindra alger och blötdjur från att fästa sig vid fartygets skrov, vilket gör fartyget tyngre och långsammare - vilket i sin tur gör att det behöver använda mera bränsle. Bottenfärg dödar kräftdjur och andra havsorganismer som fäst sig vid fartyget, men dessa ämnen stannar kvar i vattnet och dödar havsdjur, skadar miljön och kan kanske också ta sig in i näringskedjan. Konventionen har förbjudit tributyltenn i bottenfärg i nästan alla sorters fartyg. Det finns också mekanismer

som gör det enkelt att hitta och förbjuda andra skadliga ämnen i framtiden (*Anti-Fouling Systems*, n.d.).

Alaska Cruise Ship Initiative skapades för att dokumentera kryssningsfartygens avfallshantering i vatten tillhörande den amerikanska delstaten Alaska. Sedan skapades en lag som arbetar för ren luft och rent vatten i delstaten. En passageraravgift på en dollar per passagerare antogs för att finansiera detta initiativ. Alaskas Commercial Passenger Vessel Environmental Compliance Program övervakar och kontrollerar kryssningsindustrin. Detta initiativ förbjuder utsläpp av obehandlat avloppsvatten. Behandlat vatten och gråvatten får inte släppas ut i havet om det innehåller mer än 150 milligram per liter av suspenderade fasta ämnen eller mer än 200 kolonier av fekala koliformer. De behandlade och godkända avfallen får inte släppas ut om inte fartyget åker med en hastighet på minst sex knop och är minst en sjömil från land. Det finns även zoner där inga av dessa utsläpp är tillåtna (Luck et al., 2010, pp. 115–116).

1991 Environmental Protocol är ett tillägg i Antarktisfördraget som förpliktar att skydda Antarktis från förorening av havet. Det är förbjudet att introducera arter främmande till Antarktis miljö till havet eller kontinenten, om det inte getts ett särskilt lov för det. Det ska även tas åtgärder för att förhindra oavsiktlig introduktionen av främmande mikroorganismer, såsom bakterier, virus, jästsvampar och svampar till regionen. Icke-steril jord bör inte heller introduceras i Antarktis (*Annex II (Fauna and Flora)*, n.d.). Farligt avfall får inte lämnas i Antarktis. Avloppsvatten och flytande hushållsavfall får släppas ut i vattnet så länge den maritima miljön har en tillräcklig assimileringsförmåga (*Annex III (Waste Disposal)*, n.d.). Olja eller blandningar innehållande olja är förbjudna att släppas ut i havet. Skadliga flytande ämnen och kemikalier som är skadliga för den maritima miljön är förbjudna att släppa ut. Avfall såsom plast eller metall får inte släppas ut i havet. Matavfall får släppas ut i havet om det först finfördelats och om det görs minst tolv nautiska mil från land eller isflak, det samma gäller avloppsvatten (*Annex IV (Marine Pollution)*, n.d.).

För att få turister att göra hållbara val behöver de få utbildning i hur deras resebeteende påverkar miljön. Ifall de planerar sina resor enligt vilka turistaktörer som är mest hållbara

skulle de turistföretag som inte följer dessa principer straffas och hållbara alternativ skulle bli standarden (Luck et al., 2010, p. 229).

2.7 Kryssningsturismens miljöpåverkan i de polära regionerna

De polära regionerna påverkas mycket av klimatförändringar. Medeltemperaturerna har stigit både i Arktis och Antarktis och isarna har smultit i rekordsnabb takt. Ifall de globala utsläppen fortsätter i samma takt som idag så kan Antarktis isar höja havsnivån med en meter till år 2100 och med mer än femton meter till år 2500. I Arktis märks de största skillnaderna i en minskning av havsis, snötäcke, permafrost och is i floder och sjöar (Shijin et al., 2020).

Kryssningsfartygen i de polära regionerna kan och har orsakat mycket maritim förorening. Avloppsvatten och avfall skadar havens ekosystem. Vissa av turisternas aktiviteter har också stört de vilda djuren, t.ex. fåglar. Hanterandet av avfall och att vilda djur inte störs är viktigt att ta hänsyn till då turismen till dessa regioner fortsätter att växa (Shijin et al., 2020). Fartyg och båtar kan även förorena miljön med olja, bränsle och oljud. Miljöpåverkan från kryssningsfartygen är utsläpp från motorerna och oljud som stör vilda djur (främst från gummibåtar). Det är förbjudet att släppa ut avloppsvatten i de havsområden som hör till Antarktis (Dowling, 2006, p. 203).

Det finns två olika sorters avloppsvatten som kommer från kryssningsfartyg: gråvatten och svartvatten. Ombord ett kryssningsfartyg kommer gråvatten från handfat och duschar samt motsvarande källor. På ett genomsnittligt kryssningsfartyg produceras 350 liter gråvatten per passagerare per dag. Detta är den vanligaste typen av avloppsvatten och det kan innehålla föroreningar såsom rengöringsmedel, kolibakterier, fett och olja, matrester, metaller, organiska ämnen och medicinskt avfall. I stora delar av världen är det tillåtet att släppa ut gråvatten från kryssningsfartyg 19 km från land. Svartvatten är obehandlat avloppsvatten från toaletter och medicinska faciliteter. Om detta vatten är obehandlat så kan det innehålla t.ex. bakterier, virus och skadliga näringsämnen. De kan i sin tur orsaka allvarlig skada i miljön, t.ex. genom massdöd av fiskar (Luck et al., 2010, pp. 111–112).

Kryssningsfartyg genererar avfall av två typer: farligt avfall och hushållsavfall. Farligt avfall är t.ex. glödlampor, kemtvättsavfall, lösningsmedel, utgången medicin. Detta avfall är giftigt och kan ha seriösa negativa konsekvenser ifall det släpps ut i naturen, t.ex. död eller misslyckad förökning bland fiskar och andra havsorganismer. Hushållsavfall är t.ex. matrester, plast, glas och trä. Ifall det har släppts ut i havet kan däggdjur eller fåglar svälja det vilket kan skada eller döda dem (Luck et al., 2010, pp. 111–112).

Barlastvatten är havsvatten som används i fartyg för att stabilisera dem och för att fartygets läge i vattnet ska vara på rätt djup. Tillsammans med barlasten följer levande organismer som kan spridas runt i världen och orsaka skada i den nya miljön de blir utsläppta i. FN:s barlastvattenkonvention gäller för alla fartyg som rör sig på internationellt vatten och som använder barlastvatten. Den innehåller bestämmelser om att barlastvattnet ska behandlas. Det görs oftast ombord på fartyget (*Barlastvatten*, n.d.). Det är vanligt att olja från fartygets maskineri blandas i detta vatten och därför är det ännu viktigare att vattnet behandlas. Redan en liten mängd olja kan vara dödlig för fiskar, däggdjur, fåglar samt vegetation och andra organismer (Luck et al., 2010, p. 113).

Det är vanligt att kryssningsfartyg har dieselmotorer som ofta använder tjockolja som bränsle. Denna typ av bränsle har en högre halt av föroreningar, t.ex. svavel, än bensin som används av bilar. Dessa utsläpp bidrar till växthuseffekten som värmer upp planeten. Utsläppen kan även tillsammans med fuktighet skapa surt regn i kustregioner (Luck et al., 2010, p. 113) (*Växthuseffekten förstärks*, n.d.). Atomdrivna isbrytare som används i de polära regionerna för kryssningsturister, speciellt för att nå Nordpolen, har inga utsläpp (Luck et al., 2010, p. 36).

Antarktis är den minst rörda kontinenten av människor på jorden. Den ökande turismen medför risker mot miljön, men värt att notera är att turistindustrin på Antarktis beräknas endast stå för 0,52% av den mänskliga påverkan på kontinenten. Resterande procentenheter utgörs av forskarna och deras stödpersonal. Största delen av turismen till Antarktis är också koncentrerad till specifika platser, mest på den antarktiska halvön, medan den absolut största delen av kontinenten aldrig besöks av turister. Då uppstår frågan om dessa platser blir för

koncentrerade av turister och därmed negativt påverkade, men det går åtminstone inte att säga att hela Antarktis är hotad av turismen. Det har noterats att kryssningspassagerare som stigit iland i Antarktis beter sig väl och att de inte skräpar ner, trampar ner växtligheter eller avseendevårt stör de vilda djuren. Till skillnad från forskare på Antarktis så kör inte turister fordon och de äter eller sover inte heller på kontinenten. För att övervaka turismens påverkan är researrangörer tvungna att göra en inledande eller omfattande miljöutvärdering för alla mänskliga aktiviteter som har mer än en liten eller endast temporär påverkan på miljön (Dowling, 2006, pp. 202–204).

För att kunna jobba för att motverka miljöpåverkan som den ökande turismen till Antarktis medför bildade 1991 nio olika researrangörer tillsammans organisationen International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) för att förespråka och främja säker och miljövänlig turism till Antarktis. Idag är fler än hundra olika operatörer med i organisationen, till exempel resebyråer och både havs- och landbaserade researrangörer. Vissa av dessa aktörer organiserar även resor till arktiska områden och andra områden med känslig miljö. Deras medlemskap i IAATO har gjort att expertisen de fått med sig från organisationen har spridit sig över hela världen. Bland annat reglerar organisationen hur många människor som får vara iland samtidigt, antalet och proportionerna mellan passagerare och besättning på kryssningsfartygen, riktlinjer för olika destinationer och aktiviteter, kontakten med vilda djur samt planer för nödevakueringar. De har årliga möten där de gör beslut som bestäms med stöd av arbetsgrupper och kommittéer som jobbar året runt för att följa och stärka organisationens mål. De för också mycket statistik på turismen till Antarktis. IAATO arbete visar att det går att genomföra miljömedveten turism till exklusiva och fjärran destinationer (IAATO, 2019). Mycket tack vare dem har turismen till Antarktis skötts exemplariskt och många andra delar av världen skulle kunna lära sig av dem (Dowling, 2006, p. 196).

Till destinationerna som kryssningsfartygen lägger till vid i Antarktis får det högst vara ett fartyg åt gången vid och högst hundra personer får samtidigt vara iland (IAATO, n.d.-c).

The Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) är en motsvarande organisation som är verksam i Arktis. Det är en förening för expeditions-kryssningsoperatörer

i Arktis och för andra med intressen i industrin. AECO grundades år 2003 och de är dedikerade i att förvalta ansvarsfull, miljövänlig och säker turism till Arktis av högsta standard. Den geografiska regionen för deras verksamhet är allt norr om 60 grader nordlig latitud. De huvudsakliga områdena i denna region är Svalbard, Jan Mayen, Grönland, de arktiska delarna av Kanada, den ryska arktiska nationalparken och Island. De jobbar för att kryssningar och turism i Arktis görs med största hänsyn till den sårbara miljön, lokala kulturer och säkerheten på färden (AECO, 2013). Deras medlemmar håller med om dessa mål och strategier. De är skyldiga att följa AECO:s riktlinjer och regler, samt nationella och internationella lagar. AECO:s officiella riktlinjer är hela organisationens ryggrad. Till dessa riktlinjer hör bland annat ett förbud att använda och transportera tjockolja och förbud att lämna någonting kvar både i vatten och på land (2022 *Operational Guidelines Current*, n.d.).

2.8 Framtiden för kryssningsturism i de polära regionerna

Det är generellt accepterat att turismen till de polära regionerna kommer att öka, samtidigt är kryssningsturismen ett av de snabbast växande formerna av turism i världen. Mönstret av den globala kryssningsturismens tillväxt märks även i de polära regionerna. Ökningen av antalet kryssningsfartyg i de polära regionerna medför också risken för fler olyckor, speciellt om det inte finns en förståelse hur klimatet förändras. Särskilt problematiskt är ökningen av vanliga kryssningsfartyg i regionerna som inte är isförstärkta då de möter isberg (Luck et al., 2010, p. 153).

De polära regionerna har starka profiler som destinationer och tack vare bättre teknologi blir de mer lättillgängliga på ett bekvämare sätt. Kryssningsresor hit har betraktats som svåra och tunga expeditioner men deras image har förändrats till mer av ett mjukt och lätt äventyr. På grund av det höga priset på resorna, kommer dock antalet passagerare hållas lågt. Priset de betalar behåller dock produkten ekonomiskt hållbar och det låga antalet turister förskonar resmålets miljö (Luck et al., 2010, p. 229).

Klimatförändringarna förändrar landskapen i de polära regionerna. Tinande permafrost i Arktis ger möjlighet till mer växtlighet i regionen. Då glaciärer smälter bildar de nya

landskap. Dessa består t.ex. av issjöar, isfloder och isgrottor och de bidrar till attraktiviteten på glaciären, trots dess tillbakadragning. På andra ställen har framdelen av glaciären som smältit bildat viktiga landskap för turister som besöker glaciärer. Nya fjordar kan också öppnas och det finns plats för växtlighet och vilda djur. Stenen i berg kan även bli synlig då snön och isen smälter (Shijin et al., 2020).

Den allt snabbare smältande isen har gjort de polära regionerna mer lättillgängliga. Resesäsongen har blivit längre och det har också gjort turismen billigare och mer lönsam. Detta bidrar till att utveckla regionerna till viktiga internationella turistdestinationer (Shijin et al., 2020). Speciellt för kryssningsfartyg blir färderna lättare då ismängden minskar. Tack vare minskningen av is har det blivit möjligt att navigera runt Svalbard under sommaren. I Antarktis har även nya öar uppkommit efter isens tillbakadragande. Dock är dessa nya områden inte attraktiva för turister då de saknar vilda djur (Luck et al., 2010, p. 154). Om trettio år är det möjligt att somrarna i Arktis är isfria. Den längre varma säsongen och den Arktiska Oceanens ökande åtkomlighet ger möjligheter till turismutveckling. Denna utveckling, speciellt i Arktis, har gjort att många länder ökat sin investering i arktisk turism och mycket infrastruktur kring turismen byggs (Shijin et al., 2020).

Det extrema vädret som följer klimatförändringar påverkar även de polära regionerna. Moln och stormar gör att norrsken blir svårare att se och infrastruktur för turism kan skadas. Flytande is och isberg gör det svårare för kryssningsfartyg att ta sig in i sina hamnar. De unika landskapen av snö och is kan försvinna och aktiviteter som kräver snö och is blir svårare, t.ex. att betrakta isbjörnar. Dessa förändringar kan göra att turister avbokar sina resor (Shijin et al., 2020). En av de viktigaste attraktionerna i Arktis, isbjörnen, är beroende av havsis för att jaga sälar och dess existens hotas då ismängden minskar. Förändringar i isen kan också påverka hoppkräftor och krill som är viktig föda för valar och sälar, vilka också är attraktioner för turister. Vissa djurpopulationer, t.ex. åsnepingviner, i Antarktis rör sig söderut på grund av den stigande temperaturen (Luck et al., 2010, p. 155). På kryssningsresor till Arktis förväntar sig många turister att se vilda djur, men den krympande ismängden gör att dessa djurpopulationer flyttar sig norrut. Frågan är om turister fortfarande vill besöka de polära områden om huvudattraktionerna inte finns kvar längre. För att tillse turisternas

förväntningar kommer rederierna att måsta ändra om sina resrutter (C. Michael et al., 2010, pp. 83–84). Upptinande permafrost och en ökning av stormar skadar byggnader och infrastruktur i Arktis. Varmare väder kan leda till en ökning av insekter i Arktis, vilket gör landstigningar otrevliga (Luck et al., 2010, p. 155). Samtidigt som isen minskar och temperaturen stiger så migrerar djurarter som älg, brunbjörn och ren söderifrån till dessa områden. Mindre is kring kusterna kommer leda till mer djur- och växtliv både på land och i havet, samt en större mångfald av dem. En större mängd vilda djur och en större chans att se dem skulle öka turismen hit. De stigande temperaturerna skulle också vara behagligt för turister och en större del av Arktis skulle kunna utnyttjas för turism (Stonehouse, 2007, pp. 40–41).

Klimatförändringarna i Antarktis påverkar inte turismen negativt till en stor grad. Snarare tvärtom då mindre extrema kyla och mindre is gör fler destinationer tillgängliga. Det finns inte heller tillräckliga belägg för att klimatförändringar kommer minska turismen till Arktis. Tvärtom finns det många möjligheter för tillväxt (Stonehouse, 2007, p. 43).

Det finns destinationer i de polära regionerna och turistföretag som använder klimatförändringarna för att marknadsföra sina resmål som *sista chansen att se* resmål. Det är på grund av att om klimatförändringarna fortsätter i samma takt som nu så kommer framtidens turister i de polära regionerna möta helt andra landskap och ha en helt annorlunda upplevelse än vilken de skulle ha idag (C. Michael et al., 2010, p. 304).

I arktiska Kanada har längden för kryssningssäsongen blivit längre och fler kryssningsfartyg åker här. Denna ökning har skett på grund av viljan att resa till avlägsna platser, kryssningsresors ökande popularitet samt lyckade PR-kampanjer gjorda av researrangörer (C. Michael et al., 2010, pp. 78–79).

2.9 Covid-19-pandemins påverkan

Covid-19 utgör en pågående pandemi i hela världen. Utbrottet av viruset har först dokumenterats i Wuhan, Kina i december 2019. Den 11:e mars 2020 klassificerades

sjukdomen officiellt som en pandemi av WHO (World Health Organisation) (*Coronavirus Cruise Ships and Companies Updates*, 2020). Covid-19 pandemin var tuff för hela kryssningsindustrin och 2020 var alla aktörer inom branschen tvungna att agera strängt och snabbt för att minska spridandet av viruset. Det resulterade i en global paus som började i mitten av mars under det samma året ("2019 CLIA Global Market Report," n.d.). Därefter har flera åtgärder för att minska spridningen av viruset och för att öka säkerheten på fartygen implementerats, vilket lett till att branschen kommit igång igen på vissa håll i världen. Globalt minskade dock antalet kryssningsresenärer med 80,6% ("2020 CLIA Global Passenger Report," n.d.). Det totala antalet kryssningsresenärer år 2020 var 7 092 600. Passagerarantalet var ungefär på samma nivå som år 1999 (Cruise Market Watch, n.d.-b).

De epidemier av covid-19 som drabbade några stora kryssningsfartyg i början av 2020 blev stora nyheter runt om i världen. Den första epidemin drabbade fartyget Diamond Princess i februari. Det resulterade i 712 infekterade i viruset och 14 döda. Ett andra utbrott drabbade fartyget Grand Princess i februari och mars och det resulterade i 132 infekterade och 7 döda. Det tredje och det största utbrottet drabbade fartyget Ruby Princess i mars 2020 med 852 infekterade och 22 döda. Dessa skräckexempel ledde till många inställda avgångar bland kryssningsfartyg runt om i världen, kryssningsfartyg satta i karantän samt förbud för fartyg att komma in till många hamnar. De åtgärder som togs var katastrofala för industrin och till exempel den Eckerö Line-ägda kryssningsbåten Birka Stockholm, som trafikerade ruten Stockholm - Mariehamn, var tvungen att lägga ned sin verksamhet, vilket resulterade i att ca 500 personer förlorade sina jobb (*Coronavirus Cruise Ships and Companies Updates*, 2020).

Världen har sett många kriser under 2000-talet som påverkat alla former av turism, såsom terrorattackerna den nionde september 2001 i New York City, SARS-utbrottet 2003, den ekonomiska krisen 2008 och 2009 samt MERS utbrottet 2015. Ingen av dem orsakade dock en längre nedåtgående kurva för den globala turismutvecklingen. Det här tyder på att turismen står stabil trots utomstående omständigheter. Det är svårt att veta exakt hur länge det kommer att ta förrän kryssningsindustrin har återhämtat sig totalt. Olika prognoser tyder på att det kan ta två till fyra år förrän industrin når samma höga nivåer som 2019, medan andra pekar på att det kan ta längre än så (Antonellini, 2022).

3. EMPIRI

I detta kapitel kommer jag att applicera Kamfjords modell av turismprodukten, med stöd av den teori jag presenterat i det föregående kapitlet samt intervjun jag gjorde, på kryssningsindustrin i de polära regionerna. Jag kommer även utreda vad de samma källorna säger om framtiden och miljöpåverkan samt vad som kryssningsfartyg kan göra för att bidra till en ekologisk hållbar utveckling.

3.1 Intervju

Den semistrukturerade intervjun gjordes med Henrik Karlsson som är en sjökaptan med goda erfarenheter av att föra befäl på kryssningsfartyg i Antarktis. Intervjun i sin helhet är bifogad som en bilaga i slutet av arbetet. Den gjordes i november 2022. Urvalet för intervjun gjordes baserat på bekvämlighetsurval. Det innebär att respondenten som är vald finns nära eller är lättillgänglig (Jacobsson & Skansholm, 2019). Karlsson har en bakgrund i Högskolan på Åland vilket gjorde det lätt att etablera kontakt.

3.2 Tolkning av kryssningsindustrin i de polära regionerna enligt Kamfjords modell

3.2.1 Marknaden

Eftersom stora delar av de polära områdena är obebodda eller väldigt glesbefolkade - speciellt de områden som kryssningsfartygen åker till - är de lokala, regionala och nationella marknaderna så gott som obetydliga. Däremot är den internationella marknaden viktigare eftersom den består av turister från hela världen, men främst från rika länder. En orsak ligger i att dessa kryssningsresor är väldigt dyra.

Kryssningsresor till de polära regionerna lockar personer med allocentriska egenskaper. Upplevelsen som säljs är spännande och annorlunda och kan jämföras med ett äventyr som få andra människor upplevt. Dessa kryssningsresor är redan dyra och då en person från t.ex.

USA (som är ett av de vanligaste ursprungsländerna för turisterna som kommer hit) ska på en kryssningsresa till Antarktis är hen tvungen att först flyga ner till den södraste delen av Argentina och efter utförd kryssningsresa flyga tillbaka vilket gör prislappen ännu högre. Det är också en tidskrävande resa. Kryssningsresan i sig tar oftast ungefär en vecka och för att också kunna resa till avresehamnen och tillbaka behövs tillräckligt med ledig tid. Jag drar slutsatsen att dessa resor passar personer med en tillräcklig förmögenhet och fritid. De är ofta övre medelklass amerikaner, européer eller kineser i medel- eller pensionsålder.

Karlsson antydde att det finns en stor efterfrågan på kryssningsresor till de polära regionerna. I Antarktis är det till och med trångt då det kommit så många nya fartyg och det finns konkurrens mellan researrangörerna. Gästerna kommer från hela världen, men främst från USA. Många kommer också från Asien, t.ex. Japan och Indien, samt från Europa. Det finns många som är intresserade av dessa regioner, t.ex. för att de besökt så många andra platser redan och de är villiga att betala för att ta sig hit.

3.2.2 Attraktioner

De polära regionerna väljs ofta som resmål på grund av sin landskapskaraktär. Detta stämmer in på den första definitionen av attraktioner, dvs. en bestämd upplevelse som gör att turisten valt ett specifikt resmål. En annan bestämd upplevelse som turisterna är ute efter när de bokar resor hit är viljan att besöka ett ställe som skiljer sig radikalt från deras vardag. De polära regionerna är ett utmärkt resmål för turister med den resemotivationen.

De polära regionerna har en stark exponeringsprofil, alltså vad som är speciellt och unikt med resmålen. Ingen annanstans på jorden finns likadana landskap och vilda djur och det är dessa attraktioner som får turister att boka resor hit. En bestämd upplevelse som gjort att en turist valt att åka på en kryssningsresa till de polära regionerna kan vara att få se vilda djur såsom isbjörnar, valar eller pingviner, att stiga iland på Arktis isar eller iland på kontinenten Antarktis, att besöka Nordpolen eller se de mäktiga landskapen bestående av vatten, is, berg, fjordar och glaciärer. De aktiviteter eller upplevelser som turisten tänkt ta del i kan vara landstigningar, att simma i det kyliga havet, att åka helikopter eller gummibåt eller komma nära de vilda djuren. De upplevelser som turisten faktiskt får i resmålet kan vara alla

ovannämnda exempel men även t.ex. god mat och nya bekantskaper ombord på fartyget. Dessa attraktioner hör alla till upplevelseprofilen och dessa ska få gästerna att göra återköp. Det är omöjligt att kunna med hundra procentig säkerhet lova att det kommer ses vilda djur under resans gång och beroende på hur varm sommaren är så kan mängden is och glaciärernas storlek vara mindre än kunderna förväntat sig. Där finns en möjlighet till att exponeringsprofilen och upplevelseprofilen skiljer sig.

Primärattraktioner i de polära regionerna kan vara landskapen av isberg samt isbjörnar och valar, sekundärattraktioner kan vara vilda djur som upplevs som mindre speciella t.ex. fåglar och tertiärattraktioner kan vara det konstanta solljuset på sommaren och underhållningsutbudet på kryssningsfartyget.

Enligt Karlsson är naturen, scenariot och de vilda djuren de främsta attraktionerna. De vilda djuren påträffas också på varje resa.

3.2.3 Inkvartering

Inkvarteringen under kryssningsresan sker ombord på kryssningsfartyget. Kryssningsfartyg är fullserviceanläggningar som kan jämföras med strukturerade hotell. Eftersom inkvarteringen även kan vara en attraktion är kryssningsfartyget som turisterna ibland spenderar hela resan ombord på eller åtminstone en majoritet av resan, en viktig del av turismprodukten. Det är viktigt att inkvarteringen är hygienisk och av god standard. Resorna är dyra så många resenärer kan förvänta sig att hytterna är av god kvalitet och lyxiga. De grundläggande förväntningarna måste mötas för att inte få en besviken kund. Många kryssningsfartyg kan också vara attraktioner. Det kan t.ex. vara fallet om resan görs på en mäktig rysk atomdriven isbrytare. Det fartyg som varit det första att besöka Nordpolen kan vara en attraktion men en modern lyxbåt med en eldriven motor kan också vara det.

3.2.4 Servering

Snabbmat är inte särskilt relevant för polarkryssningens turismprodukt eftersom marknaden består av rikare personer. Maten kommer i olika kvalitet beroende på hurdan typ av kryssningsfartyg kunden bokar resan på. De lyxigaste fartygen har en väldigt hög nivå på

gastronomin. För kryssningsresenärer är god mat viktigt och mat av hög kvalite är en grundläggande förutsättning. En lokal förankring är viktig och det kan göras genom att servera mat härstammande från havet och i Arktis servera mat som tar del av traditioner från ursprungsbefolkningen i området.

Karlsson berättade att på de fartyg han åkt på har det funnits både en inne och en ute matplats. Maten som serveras är väldigt bra och det är en viktig del av kryssningsresan.

3.2.5 Transport

Kryssningsfartyget är turismprodukten och transportmedlet gällande kryssningsturism i de polära regionerna. För att ta sig fram till fartygets hemmahamn behöver kunden använda sig av ett annat transportmedel. Eftersom flyget är det huvudsakliga transportmedlet inom turismindustrin och turisterna kommer relativt långt ifrån, längre ifrån om det är frågan om Antarktis än Arktis, så är flyget primärtransporten för turisterna då de ska ta sig från hemorten till hemmahamnen och tillbaka. Sedan är kryssningsfartyget det primära transportmedlet på fritidsresan. På kryssningsfartyg som är utrustade med helikoptrar eller gummibåtar som finns till för passagerarnas användning så är de de sekundära transportmedlena. Kryssningsfartyget fungerar även som en attraktion eftersom resan görs över havet och genom landskap som är viktiga för resenärernas upplevelse.

3.2.6 Landskap

Landskapet är centralt för de polära regionernas turismprodukt och det är de som säljer resan. Havet, bergen, glaciärerna, fjordarna och isbergen är vackra och mäktiga saker som turisterna vill se. Att områdena i mångt och mycket avsaknar mänsklig bebyggelse gör dem ännu unikare och ger dem en känsla av en oupptäckt vildmark. Detta har gjort Alaska och de polära regionerna till intressanta destinationer för många turister. Exempel på platser med spektakulära landskap i de polära regionerna är den antarktiska halvön och nordöstra Kanada. Det är viktigt att landskapen lyfts fram och visas upp då dessa destinationer marknadsförs.

3.2.7 Gemensamma nyttigheter

De polära regionerna saknar till stor del dessa nyttigheter, men till exempel kultur och idrott kan upplevas ombord på fartyget. Dock är de en del av kryssningsfartygens kommersiella utbud och inte självständiga faciliteter som antingen är en del av den offentliga sektorn eller finansierade av utomstående allmännyttiga aktörer. Därför räknas de inte till de gemensamma nyttigheterna.

Förutom under besök i lokala samhällen och bosättningar som kan göras under kryssningsresan så är inte gemensamma nyttigheter en del av denna turismprodukt.

3.2.8 Infrastruktur

För polarkryssningar är det viktigt att hemmahamnarna är välanpassade för fartygen och att de har goda förbindelser till resten av världen. Eftersom majoriteten av kryssningsresenärerna på polära kryssningar kommer från länder långt ifrån kryssningarnas startpunkter är det viktigt med goda förbindelser från dessa punkter till omvärlden. Det är speciellt bra att ha goda flygförbindelser och kommunikationer med de huvudsakliga ursprungsländerna för turisterna.

Karlsson menade att infrastrukturen inte är särskilt bra i kryssningarnas startpunkter. Det är små platser och eftersom det finns så många aktiva kryssningsfartyg i Antarktis så blir det väldigt trångt här. Det ska provianteras, fyllas på bränsle, lämnas sopor, bytas passagerare med mera. Tidvis kan det bli kaotiskt och hela processen tar ungefär ett dygn.

3.2.9 Övrigt näringsliv

Precis som för de gemensamma nyttigheterna så är det övriga näringslivet inte en del av denna turismprodukt.

3.2.10 Paketet

De båda typerna av det distribuerade paketet finns tillgängliga då kryssningsresor till de polära regionerna bokas. Det finns resebyråer som kan boka in kunden på resorna och det går

även att boka direkt via rederierna. Eftersom det är vanligt att resebyråerna sköter det mesta när lyxkryssningar bokas in så anser jag att de är viktiga också för detta turismpaket. Platspaketet består främst av de produkter turisterna kan köpa ombord på kryssningsfartyget. Ifall kryssningsfartyget besöker befolkade destinationer under resans gång så kan platspaketet kompletteras av deras utbud.

3.3 Miljöpåverkan och hållbarhet

Avfall från kryssningsfartyg, avloppsvatten, bottenfärg, oljud, utsläpp av ballastvatten och användning av tjockolja har potential att skada ekosystemen och de polära miljöerna. Om det sker en värre olycka med ett kryssningsfartyg i dessa områden kan skadan på miljön vara enorm eftersom allt detta hamnar obehandlat i havet. Därför är det viktigt att tillräckligt bra fartyg används till dessa resor, t.ex. isförstärkta fartyg och att säkerhetsrisker, såsom isberg, tas på allvar.

För att bidra till FN:s hållbarhetsmål 12 och 14 kan kryssningsfartyg göra en hel del. Restaurangerna ombord kan jobba för att minska matsvinnet och uppmuntra resenärerna till det samma. Hela fartyget kan jobba på att minska avfall och de avfall som uppstår ska hanteras miljövänligt och sorteras. Det bör finnas en hållbarhetspolicy som strävar till att besättningen och passagerarna ska uppträda ekologiskt hållbart under resan. Fartygets miljöpåverkan ska redovisas för och det ska finnas metoder för att övervaka de olika fartygen och rederierna som besöker de polära regionerna. De känsliga ekosystemen i de polära regionerna bör inte skadas. De vilda djur som påträffas ska inte störas, inte enbart på grund av skadan människan kan åstadkomma dem utan också eftersom många av dem kan uppträda farligt och skada människor. Fartygen bör minska sina föroreningar och rederier bör använda fartyg som avger så lite föroreningar som möjligt. Då fartyget gör landningar bör besättningen övervaka och på förhand ha berättat till turisterna om hur de ska agera för att hålla den mänskliga påverkan på kustområdena minimal.

Det som är bra ur en hållbar synvinkel är att det redan finns organisationer, lagar, regleringar och policies som reglerar kryssningsindustrin och jobbar för många av de samma mål som

FN har ställt till år 2030. De reglerar eller förbjuder även många av de saker som orsakar den allvarligaste miljöpåverkan. Organisationen IAATO gör ett väldigt bra arbete för att kontrollera turismen i Antarktis. De har stränga regler på hur turismen till Antarktis sköts och det har skyddat regionen väl. Eftersom rederierna tar med sig sin expertis till andra destinationer som de också arrangerar resor till så har kryssningsturismen till Antarktis möjlighet att påverka resten av världens kryssningsindustri och föra den åt samma miljövänliga och ekologiskt hållbara riktning. AECO fungerar på samma sätt i Arktis. IAATO och AECO bör hela tiden fundera ut hur kryssningsindustrin kan bli miljövänligare och hur de polära regionerna kan fortsätta skyddas.

Det är också viktigt att turisterna är medvetna om hur de påverkar miljön och vad de själva kan göra för att resa hållbart. Deras val påverkar hela turistbranschen och dess framtid.

Karlsson menade att det är svårt att undvika miljöpåverkan. Fartygen är störande för valar och andra djur. Det har skett kollisioner med valar då de är aktiva i området och ibland sover i ytläge. Är det natt och mörkt ute blir de svåra att upptäcka. För att motverka det finns det hastighetsbegränsningar. I dagens läge används renare bränsle än förut men det har ändå en miljöpåverkan. IAATO och AECO jobbar för att minimera miljöpåverkan. De är stränga och genom att göra inspektioner på kryssningsfartyg granskar de att alla följer de senaste reglerna.

3.4 Framtiden

De källor jag läst tyder på att kryssningsindustrin kommer att fortsätta växa.

Covid-19-pandemin bromsade in all turism i världen och speciellt kryssningsindustrin blev hårt drabbad. Utsatta kryssningsfartyg fick mycket dålig reklam i media i pandemins inledande skede och det kan ha skadat branschen. Dock ser det ljusare ut nu och industrin håller på att återhämta sig, men det är oklart när exakt kryssningsindustrin når tillbaka till sin uppåtgående kurva. När den gjort det kommer den troligen att följa sitt tidigare mönster av en ökande tillväxt så gott som varje år. År som varit ekonomiskt tuffa globalt har tidigare

påverkat mängden fritidsresande, men då världen återgår till ett normalläge kommer branschen också återhämta sig.

Kryssningsindustrin till de polära regionerna följer samma mönster som den globala industrin. Allt pekar uppåt och många fler människor kommer att besöka dessa avlägsna resmål. De upplevs som exotiska och oupptäckta spännande destinationer. I samband med att teknologin utvecklas, att dessa regioner blir mer tillgängliga samt att säsongen blir längre kommer turismen hit bli lättare att genomföra, billigare och vanligare.

För tillfället är kryssningsresor till de polära regionerna en liten del av den globala kryssningsindustrin där destinationer som Karibien, Medelhavet och Alaska dominerar branschen. De konventionella destinationerna har bättre förutsättningar att nå ut till de fyra marknaderna: den lokala, den regionala, den nationella och den internationella än Arktis och Antarktis som främst tar del av den internationella marknaden. Kryssningar till de vanligare destinationerna är också betydligt billigare. För amerikaner, som är erfarna kryssningsresenärer, går det snabbt och det är enkelt att ta sig till kryssningsfartygens hemmahamner för de typiska resorna, som finns i många städer runt om i landet. Vill de ta sig ann ett annorlunda resmål än Karibien ligger Alaska nära till. Subarktiska Alaska erbjuder mycket av samma saker de polära regionerna erbjuder en kryssningsresenär. Här finns stora orörda vildmarker, ursprungsbefolkningar, glaciärer, landskap med berg och fjordar och den samma känsla av att besöka det oupptäckta som de polära regionerna har, trots att Alaska är ett extremt vanligt kryssningsmål. Skillnaden i de polära regionerna är att de inte är lika besökta, de erbjuder chansen att se vilda djur som inte finns någon annanstans och som kanske helt dör ut på grund av klimatförändringarna samt att de har mer av ett äventyrselement. Isbelagda landskap i samma omfattning finns inte heller någon annanstans. Fartygen är mindre och rymmer färre passagerare än de ofta enorma fartygen som trafikerar resten av världen. Vill turisten ha en annorlunda upplevelse och besöka platser som få andra ur jordens befolkning har besökt är detta rätt resmål. Prislappen på dessa resor är för tillfället hög, vilket är en begränsande faktor men det är kanske också en bra sak att det finns något som håller besökande mängden nere, då detta gör resmålen mindre utsatta för miljöförstöring. Det är nämligen ett faktum att kryssningsfartygen för med sig risker och förorsakar

miljöproblem i de polära regionerna. Förutom att ha tillräckligt med pengar så behöver resenärerna också ha nog med tid för att kunna åka iväg på dessa kryssningsresor. Startplatserna för kryssningar till Antarktis ligger långt ifrån de flesta passagerares hemländer och att ta sig hit kostar också pengar. Arktis är däremot närmare huvudmarknaderna.

Klimatförändringarna och dess medföljande effekter påverkar de polära regionerna mycket. De källor jag läst antydde på att klimatförändringarna kan ha både positiva och negativa utgångar för kryssningsturismen. Vissa målade upp en dystopisk bild medan andra talade om positiva effekter för turismen. Den minskande mängden is förändrar landskapen i dessa områden till en så stor grad att de kan bli oigenkännliga, speciellt i Arktis där det finns möjlighet att den Arktiska Oceanen i framtiden under sommaren kan bli helt isfri. Arktis drabbas till en högre grad negativt av klimatförändringar än Antarktis. Temperaturerna kommer att stiga och det kommer att göra att växtlighet blir vanligare och att de vilda djur vi förknippar med Arktis kommer att flytta sig ännu längre norrut, ända tills det inte längre är geografiskt möjligt. Deras plats tas av andra djurarter som tidigare levt längre söderut. Vilda djur kommer det med andra ord finnas kvar och det kommer till och med att finnas fler av dem men de är inte av samma exotiska typ som tidigare, vilket gör att Arktis tappar vissa av sina huvudattraktioner. Antarktis kan drabbas av samma problem. De exotiska vilda djuren är en viktig del av upplevelsen på dessa kryssningsresor och deras avsaknad kommer att påverka intresset och antalet turister negativt. Dessa teorier kan slå in i framtiden om inte den globala uppvärmningen stoppas. Om den stoppas kommer turismen fortsätta växa till dessa intressanta mål och turismprodukten kommer att se likadan ut som den gör idag.

Karlsson tyckte att det finns en maxgräns på hur stor kryssningsindustrin i Antarktis kan växa sig i framtiden. Bara ett fartyg får besöka en plats åt gången och det ska finnas ett tillräckligt tidsmässigt mellanrum förrän nästa får komma. Besöken styrs av så kallade slots som följer ett begränsat bokningsschema. Dock är de nya fartygen som byggs mer och mer avancerade vilket gör att de kan ta sig till såna ställen som kryssningsfartyg tidigare inte kunnat besöka, vilket skulle kunna öka kapaciteten då det är mindre trångt. Glaciärerna smälter och på det viset dyker det upp nya ställen. Det är svårt att veta hur framtiden ser ut.

4. RESULTAT OCH DISKUSSION

Kryssningsturismen till de polära regionerna bildar en mångsidig total turismprodukt. Den internationella marknaden är mest relevant och folk från hela världen, men främst från USA, Europa och Kina reser hit. De har en hög årsinkomst och tillräcklig ledig tid för att kunna göra en lång resa. De polära regionernas unika landskap och vilda djur utgör speciella attraktioner som får turister att boka resor hit. Inkvarteringen görs ombord på kryssningsfartygen, som påminner om välutrustade hotell. Maten och serveringen ombord är viktiga delar av resan, de håller också en hög nivå. För att ta sig till startpunkterna för kryssningarna är flyget det viktigaste transportmedlet. Under kryssningsresan utgör kryssningsfartyget det primära transportmedlet. Om fartyget är utrustat med helikoptrar eller gummibåtar så bildar de sekundära transportmedel som passagerarna kan ta del av. Till skillnad från många landbaserade resmål så saknar denna turismprodukt gemensamma nyttigheter och övrigt näringsliv. Infrastrukturen är inte särskild bra i kryssningsfartygens hemmahamnar, trots att det är en viktig del av den totala turismprodukten. De är små platser och det är trångt. Resebyråer är viktiga då dessa resor bokas.

Det är ett faktum att kryssningsfartygen orsakar skador på miljön och miljöpåverkan är svår att undvika. Säkerhetsrisker är viktiga att ta på allvar då stora olyckor kan vara förödande för miljön. Det finns många organisationer som jobbar för att minska miljöpåverkan och för att säkerställa en miljövänlig och säker turism. De jobbar för många av de samma mål FN har för en hållbar utveckling. Speciellt IAATO i Antarktis och AECO i Arktis gör ett viktigt och bra jobb. Viktigast för kryssningsfartyg är att minska och hantera avfall miljövänligt, att minska på utsläpp och inte störa vilda djur och ekosystem.

Kryssningsturismen kommer att fortsätta öka till de polära regionerna. Dock kommer de fortsättningsvis vara små destinationer jämfört med andra populära kryssningsmål. Klimatförändringarna kan både påverka turismen hit på positiva och negativa sätt. Mindre is och högre temperaturer kommer att förändra landskapen och göra dem mindre speciella och de unika vilda djuren kan ersättas av mindre unika djur som också påträffas på annat håll.

Dock blir de mer lättillgängliga och nya destinationer för kryssningsfartygen blir möjliga att besöka.

Det var ett fascinerande val av ämne och det har varit intressant att fördjupa sig i kryssningsindustrin och hur den ser ut i två av världens mest unika regioner. Syftet med arbetet var att ta reda på hur kryssningsturismen till de polära regionerna ser ut idag och hur den kommer se ut i framtiden. Det var också viktigt för mig att forska i kryssningsfartygens miljöpåverkan och vad de kan göra för att bidra till att nå FN:s mål i ekologisk hållbarhet, medan de fortsätter sin verksamhet. Jag anser att jag lyckades nå mitt syfte. Jag kom fram till att de polära regionerna står inför en spännande framtid. Idag utgör de en liten del av den globala kryssningsindustrin men de har goda potential till att bli större och populärare destinationer. Klimatförändringarna kommer att vara en avgörande faktor för hur turismen till de polära regionerna kommer att utvecklas. Om antalet stormar och extremväder ökar så kan det försvåra resorna hit till en så stor grad att de inte går att genomföra, samtidigt blir de polära regionerna mer lättillgängliga då temperaturen stiger, isen smälter och säsongen blir längre.

Min frågeställning var: "Kommer kryssningsturismen till de polära regionerna vara en betydande del av den globala kryssningsturismen i framtiden?" Mitt svar är nej. De är dyrare och mer avlägsna, vilket gör dem mer tidskrävande än andra populära kryssningsdestinationer och osäkerheten som uppstår av klimatförändringarna förhindrar de polära regionerna från att kunna tävla om antalet resenärer med andra traditionella destinationer. Det är också för tillfället trångt i dessa destinationer. En bättre infrastruktur i hemmahamnarna och fler platser som kan besökas under resans gång kan lösa dessa problem. Turistföretagen gör ett bra arbete för hållbar utveckling i de polära regionerna. De många reglerna och bestämmelserna som finns reglerar kryssningsrederierna från att ha en för stor negativ inverkan på miljön.

4.1 Validitet och reliabilitet

För att ett forskningsarbete ska ha en tillräckligt hög validitet så ska forskningsmaterialet som används vara tillämpligt för problemställningen (Hartman, 2003, p. 44). Validitet beräknar i

hur stor utsträckning det som önskas mäta mäts av en särskild metod (Jacobsson & Skansholm, 2019). Jag har använt mig av flera olika litterära källor, såsom vetenskapliga böcker och tidskrifter samt information från pålitliga organisationer som är relevanta till ämnesvalet, för att skriva mitt arbete. Jag anser att källorna är av god kvalitet, de är också så nya som möjligt och de är relevanta till min frågeställning och mitt syfte. Intervjun jag gjorde var med en person som har en stor erfarenhet av området jag forskade i och som kunde delge svar som bidrog till mitt syfte och frågeställning. Därför anser jag att mitt arbete har en hög validitet.

Reliabilitet handlar om hur vi mäter och om arbetet eller undersökningen är gjort på ett trovärdigt sätt. För att en undersökning ska ha en hög reliabilitet bör slumpmässiga mätfel minimeras (Jacobsson & Skansholm, 2019, p. 106). Genom att ha använt många källor av hög kvalitet som också är så nya som möjligt har arbetet fått en hög reliabilitet. Reliabiliteten påverkas dock av förändringar. I framtiden kan det ha kommit ny information om t.ex. klimatförändringarna som förändrar svaret på min frågeställning. Då sjunker mitt forskningsarbetets reliabilitet.

4.2 Förslag till vidare forskning

Mina förslag på vidare forskning är en undersökning om intresset för kryssningsresor till de polära regionerna bland kryssningsresenärer som är vana besökare i andra destinationer samt hur allmänheten uppfattar kryssningsfartyg som transportform efter covid-19.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

2nd Pan-European Cruise Dialogue: The Road to Sustainable Cruise Tourism. (n.d.). Oceans and

Fisheries. Retrieved September 14, 2022, from

https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/2nd-pan-european-cruise-dialogue-road-sustainable-cruise-tourism-2022-03-01_en

2019 CLIA Global Market Report. (n.d.). *CLIA*.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx>

2020 CLIA Global Passenger Report. (n.d.). *CLIA*.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-one-resource-passenger-reports/clia-global-passenger-report--2020.ashx>

2022 Operational Guidelines Current. (n.d.). AECO.

<https://www.aeco.no/wp-content/uploads/2022/05/2022-operational-guidelines-current.pdf>

AECO. (2013, June 13). AECO; AECO - Association of Arctic Expedition Cruise Operators.

<https://www.aeco.no/>

Annex II (Fauna and Flora). (n.d.). Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/e/protocol.html>

Annex III (Waste Disposal). (n.d.). Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/e/protocol.html>

Annex IV (Marine Pollution). (n.d.). Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/e/protocol.html>

Antarctica. (n.d.). National Geographic. Retrieved October 3, 2022, from

<https://education.nationalgeographic.org/resource/antarctica>

Antarctica & Arctic First Class Cruises. (n.d.). Polartours. Retrieved October 16, 2022, from

<https://www.polartours.com/first-class-cruises>

Antarctica & Arctic Luxury Cruises. (n.d.). Polartours. Retrieved October 16, 2022, from

<https://www.polartours.com/luxury-cruises>

Antarctica & Arctic Mid Range Cruises. (n.d.). Polartours. Retrieved October 16, 2022, from

<https://www.polartraveltours.com/mid-range-cruises>

Anti-fouling Systems. (n.d.). IMO. Retrieved November 1, 2022, from <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Anti-fouling.aspx>

Antonellini, L. (2022). *Impact of COVID-19 on the Cruise Industry*. 27(A-2022), 5–20.

Barlastvatten. (n.d.). Transportstyrelsen. Retrieved October 31, 2022, from <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Barlastvatten/Barlastvatten/>

C. Michael, H., Jarkko, S., & University of Canterbury Staff. (2010). *Tourism and Change in Polar Regions: Climate, Environments and Experiences*. Taylor & Francis Group.

Coronavirus Cruise Ships and Companies Updates. (2020, March 18). Cruise Mapper. <https://www.cruisemapper.com/coronavirus>

Cruise Market Watch. (n.d.-a). *Capacity*. Cruise Market Watch. Retrieved September 16, 2022, from <https://cruisemarketwatch.com/capacity/>

Cruise Market Watch. (n.d.-b). *Growth*. Cruise Market Watch. Retrieved February 17, 2022, from <https://cruisemarketwatch.com/growth/>

Cruise Specialists to Hold Expedition Cruising Seminar. (2022, March 4). PR Newswire. <https://www.prnewswire.com/news-releases/cruise-specialists-to-hold-expedition-cruising-seminar-301496144.html>

Dowling, R. K. (2006). *Cruise Ship Tourism*. CABI.

Expedition History. (n.d.). Quark Expeditions. Retrieved October 7, 2022, from <https://www.quarkexpeditions.com/expedition-history>

Glacier Bay (Alaska). (n.d.). Cruise Mapper. Retrieved September 25, 2022, from <https://www.cruisemapper.com/ports/glacier-bay-port-494>

Hållbar konsumtion och produktion. (2018, November 22). Globala målen. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-12-hallbar-konsumtion-och-produktion/>

Hartman, S. (2003). *Skrivhandledning för examensarbeten och rapporter*. Natur och Kultur.

Hav och marina resurser. (2018, November 22). Globala målen.

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-14-hav-och-marina-resurser/>

Hillman, W., & Radel, K. (2018). *Qualitative Methods in Tourism Research*. Channel View Publications.

Honey, M. (2019). *Cruise Tourism in the Caribbean: Selling Sunshine*. Routledge.

IAATO. (n.d.-a). *IAATO General Information for Wildlife Watching*. IAATO.

https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/04/IAATO-General-Information-for-Wildlife-Watching_072030.pdf

IAATO. (n.d.-b). *IAATO Leopard Seal Watching Guidelines*. IAATO. Retrieved October 10, 2022, from

https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/04/IAATO_Leopard_Seal_Watching_Guidelines.EN_072350.pdf

IAATO. (n.d.-c). *IAATO on Antarctic Visitor Figures 2019-20*. IAATO.

<https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/07/IAATO-on-Antarctic-visitor-figures-2019-20-FINAL.pdf>

IAATO. (n.d.-d). *The International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO)*. IAATO.

Retrieved October 5, 2022, from

https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/04/Tourism_in_Antarctica_2019.pdf

IAATO. (2019, September 24). *About*. IAATO. <https://iaato.org/about-iaato/>

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). (n.d.). IMO.

Retrieved October 31, 2022, from

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Jacobsson, K., & Skansholm, A. (2019). *Handbok i uppsatsskrivande: för utbildningsvetenskap*. Studentlitteratur.

Johns, L. (n.d.-a). *Antarktis*. NE. Retrieved October 3, 2022, from

<https://www.ne.se/upplagsverk/encyklopedi/1%C3%A5ng/antarktis>

- Johns, L. (n.d.-b). *Arktis*. NE. Retrieved October 4, 2022, from
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/arktis>
- Kamfjord, G. (2002). *Turism & affärsresande: Nya idéer och strategier* (A. Steene (Ed.)). Sellin & Petner Bok och Idé AB.
- Kapitan Khlebnikov*. (n.d.). Heritage Expeditions. Retrieved October 7, 2022, from
<https://www.heritage-expeditions.com/about/ships/kapitan-khlebnikov/>
- Kizielewicz. (2013). The Mediterranean Sea Region – The Leader in the Cruise Ship Tourism in Europe. *Zeszyty Naukowe / Akademia Morska W Szczecinie*.
<http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-9c780d1a-b078-4f8e-8669-79d798d3170d/c/Kizielewicz.pdf>
- Kryssning*. (n.d.). Svenska Akademiens Ordböcker. Retrieved September 16, 2022, from
<https://svenska.se/tre/?sok=kryssning&pz=1>
- Life on Board*. (n.d.). Ponant. Retrieved October 16, 2022, from <https://en.ponant.com/life-on-board>
- Luck, M., Maher, P. T., & Stewart, E. J. (2010). *Cruise Tourism in Polar Regions: Promoting Environmental and Social Sustainability?* Routledge.
- Molland, A. F. (2008). *The Maritime Engineering Reference Book: A Guide to Ship Design, Construction and Operation* (A. F. Molland (Ed.)). Elsevier Science & Technology.
- Nordostpassagen*. (n.d.). NE. Retrieved October 9, 2022, from
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/nordostpassagen>
- Olsson, H., & Sörensen, S. (2021). *Forskningsprocessen: Kvalitativa och kvantitativa perspektiv*. Liber.
- Our Expedition Ships*. (n.d.). Quark Expeditions. Retrieved October 7, 2022, from
<https://www.quarkexpeditions.com/expedition-ships>
- Plog, S. (2001). Why Destination Areas Rise and Fall in Popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly; Ithaca*, 42(3), 13–24.
- Polar Bear*. (2017, October 31). AECO; AECO - Association of Arctic Expedition Cruise Operators.

- <https://www.aeco.no/guidelines/polarbear/>
- Polar Expeditions: Dates & Prices.* (n.d.). Polartours. Retrieved October 14, 2022, from <https://www.polartours.com/trips?guests=1&minPrice=2900&maxPrice=45000&minDuration=1&maxDuration=26&tabPosition=0>
- Pratesi, G. (2022, August 22). *How Much Does a Cruise Cost?* U.S. News & World Report. <https://travel.usnews.com/features/how-much-does-a-cruise-cost>
- Shijin, W., Yaqiong, M., Xueyan, Z., & Jia, X. (2020). Polar Tourism and Environment Change: Opportunity, Impact and Adaptation. *Polar Science*, 25, 100544.
- Simpson, R. (2021). Toward an Alaskan Critical Regionalist Pedagogy. *Laterality*, 10(1). <https://doi.org/10.25158/l10.1.2>
- Steene, A. (2013). *Turism: Om att sälja drömmar*. Studentlitteratur AB, Lund.
- Stonehouse, J. S. A. (2007). *Prospects for Polar Tourism*. CABI.
- The Editors of Encyclopedia Britannica. (2019). Polar Region. In *Encyclopedia Britannica*. <https://www.britannica.com/science/polar-region>
- Turism.* (n.d.). Svenska Akademiens Ordböcker. Retrieved September 16, 2022, from <https://svenska.se/tre/?sok=turism&pz=1>
- Ultramarine.* (n.d.). Quark Expeditions. Retrieved October 7, 2022, from <https://www.quarkexpeditions.com/expedition-ships/ultramarine>
- Vad är hållbarhet?* (n.d.). Lunds universitet. Retrieved November 2, 2022, from <https://www.hallbarhet.lu.se/forskning/vad-ar-hallbarhet>
- Vad betyder hållbar utveckling?* (2017, October 4). Globala målen. <https://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/>
- Văduva, L., Petroman, C., Marin, D., Petroman, I. Q., & Timisoara. (2021). Forms of Cruise Tourism. *Quaestus*.
- Växthuseffekten förstärks.* (n.d.). Naturvårdsverket. Retrieved October 31, 2022, from <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatforandringar/darfor-blir-det-varmare/vaxt>

huseffekten-forstarks/

World Explorer. (n.d.). Quark Expeditions. Retrieved October 7, 2022, from

<https://www.quarkexpeditions.com/expedition-ships/world-explorer>

BILAGA 1 - INTERVJU MED EN EXPERT

1. Vad har du för erfarenhet av kryssningar i de polära regionerna?

Svar: Började för 5-6 år sedan köra i Antarktis på vintrarna för Salén Ship Management som chartras mest av Noble Caledonia i London. De har i sin tur chartrat ut till olika arrangörer som Polar Latitudes och Quark eller andra som arrangerar resor i polarområden. Våra båtar har innan dess åkt i Svalbard, Grönland och runt Island. Jag brukar försöka vara ledig på somrarna. Jag har inte varit i Svalbard eller Grönland personligen men jag har varit i Antarktis på vintrarna istället.

2. Vilka är de största marknadssegmenten på kryssningsresor till dessa regioner?

- Varifrån kommer gästerna?

Svar: Det är en stor efterfrågan. Har kommit många nya fartyg och därför börjar det bli trångt. Det är konkurrens men finns än så länge jobb för alla. Det är en väldig logistik att kunna göra resorna utan att det blir för många fartyg på samma ställe. Gästerna kommer från hela världen. Mest från USA. Beror lite på, mycket också från Asien: japaner, indier och folk från olika platser i Europa.

3. Varför är kryssningsresor till dessa områden så dyra?

Svar: Det är långt borta. Krävs mycket säkerhetsarrangemang, det finns många krav på förhöjd säkerhet i olika sammanhang. T.ex. att ingen ska bli strandsatt på en glaciär eller någon öde ö. All problematik med is och isberg osv. gör att allting blir dyrt.

4. Kommer priset för dessa resor fortsatt vara så högt?

Svar: Tror det. Folk är villiga att betala och de är intresserade. Det är så många som har rest överallt och nu vill de också besöka polartrakterna.

5. Vad är de största attraktionerna för kryssningsresenärer i Antarktis/Arktis?

Svar: Naturen främst. Scenariot. Vilt djurliv. Både fåglar, valar och olika sjömonster.

6. Hur ofta ser man vilda djur?

Svar: Påträffas på varje resa. Man vet ungefär var och i vilka habitat de rör sig. Man har också kontakt med andra fartyg i närheten och får tips var det har setts någon grupp av olika djur. I Antarktis finns det olika typer av valar och pingviner av olika sorter. Vädret är väldigt omväxlande och det kan påverka djuren. Alla som gör resor till Antarktis måste vara med i IAATO och i Arktis finns motsvarande AECO. De har en väldigt strikt organisation och de har en väldigt tjock manual som man måste följa. Alla i ledande ställning ombord måste kunna den. Den innehåller regler på säkerhetsavstånd och hur man ska bete sig då man är i närheten av vilda djur. De har också ett bokningsschema för Antarktis området. Arrangörer bokar in ett fartyg för att besöka de olika platserna för en viss tid. Om vädret ändrar och arrangören kommer fram till att det inte kommer att fungera så gör expeditionsledaren en ändring i programmet. Om ett fartyg lämnar en plats (kallas slot) som är attraktiv, då försöker andra ta den slotten istället. De lämnar sin tidigare slot och det skapas en dominoeffekt. Det leder till att hela programmet ändras för några av fartygen. Ett problem är logistiken när det finns så många fartyg. Det får inte finnas mer än ett fartyg åt gången på en plats och sedan ska det lämnas ett litet mellanrum tidsmässigt förrän nästa får komma.

7. Vilka är de viktigaste utbudet för resenärer på ett kryssningsfartyg?

- Hur ser serveringen ut?
- Hurdan mat serveras?

Svar: De som hör till expeditionsteamet kör gummibåtar som gör utflykter på dagtid. De är specialister inom olika områden av naturvetenskap. De är ofta högutbildade och väldigt kunniga. De brukar varje kväll innan middagen hålla en recap på vad man upplevt och gjort för observationer av djur eller natur den dagen. Samt vad man förväntar se nästa dag. En del av dem är väldigt engagerade i något djur, t.ex. valar. De berättar om sina specialkunskaper till passagerarna. Passagerarna är också väldigt intresserade av natur och djuren. Ombord har vi också en pianist eller musiker som håller lite pianobar underhållning. Det blir lite olika program beroende på klientelet. Vissa kryssningar har lite äldre passagerare och andra yngre eller blandat. Programmet ska lämpa sig för passagerarna. Det finns två platser att äta på, en är utomhus och en under däck. En del tar på sig varma kläder och äter ute ifall det skulle ses en val. Man kan göra observationer när som helst. Speciellt när vintersolstånd gäller och det är ljus hela dygnet runt. De på bryggan håller hela tiden utkik om man skulle se något och

rapporterar om något syns. Folk kan till och med lämna middagen om något ses. Det är väldigt bra mat ombord. En viktig del av kryssningarna är maten.

8. Hurdan sorts kryssningsfartyg har du varit ombord på till de polära regionerna?

- Isförstärkta eller isbrytare?

Svar: De jag jobbar på är isförstärkta. Vi har regler på hur tjock is de kan gå in i. Vi ska undvika fastis och vi lägger upp vårt program efter det. Ismängden ser annorlunda ut beroende på säsongen. Vissa platser är lämpliga att gå till i början av säsongen och vissa i slutet av säsongen. Skiljer sig från år till år.

9. Varifrån har dina kryssningsresor startat och har infrastrukturen varit bra i dessa hamnstäder?

Svar: Det är lite olika beroende på arrangören. För det mesta brukar de utgå ifrån Ushuaia i södra Argentina. Det finns en arrangör som åker från Chile och de flyger därifrån ner till en av de chilenska baserna i Antarktis. De marknadsför den resan genom att man kan utforska Antarktis utan att behöva åka genom Drake Passage, som har lite dåligt rykte vädermässigt. De har lite kortare kryssningar eftersom resan över Drake Passage brukar ta tre dagar, så det tas bort från början och slutet. Då hinner man med ett fullständigt program på en kortare tur. Mest är det ändå från Ushuaia eftersom det är tidseffektivt. Årets första kryssning går från Puerto Madryn i Argentina eftersom kryssningsfartyget kommer norrifrån till regionen. Därifrån åker de till Falklandsöarna och Sydgeorgien. Det är inte bra infrastruktur i dessa startpunkter. Det är små platser och det är nuförtiden trångt eftersom så många fartyg håller på. Det är lite kaotiskt emellanåt när det är många fartyg som byter passagerare samma dag. Samtidigt ska man proviantera, finns ju inget att köpa i Antarktis. Man måste fylla på med bränsle, lämna sopor, man får absolut inte slänga något överbord eller lämna iland i Antarktis. Därför ska allt iland i Ushuaia och det tar ungefär ett dygn. Är väldigt intensivt.

10. Vad är den värsta miljöpåverkan från kryssningsfartygen?

Svar: Det är svårt att undvika miljöpåverkan. Fartygen är störande för valar och andra djur. Har varit kollisioner med valar, eftersom de ibland sover i ytläge och om det är natt och mörkt ser man inte alltid dem. Finns därför hastighetsbegränsningar. Man kör med renare

bränsle nuförtiden än man gjort tidigare. Men det har ändå en miljöpåverkan. Alla försöker på olika sätt men samtidigt ska man tjäna pengar. Det är en business förstås.

11. Vad skulle man kunna göra för att få dem att bli ännu mer hållbara?

Svar: IAATO har konferens varje år. Här diskuteras dessa frågor. De är väldigt engagerade och seriösa. Alla operatörer är dock kanske inte lika seriösa som de gör intryck för. IAATO har därför inspektörer som kollar att allt görs by the book. Våra fartyg räknas till de bästa.

12. Hur tror du att framtiden ser ut för kryssningsindustrin till dessa områden?

- Kommer den att fortsätta växa eller har den nått en maxnivå?

Svar: Finns en maxgräns. De nya fartygen som nu har byggts är mer och mer avancerade. De har en bättre kapacitet att bryta is och de har en bättre kapacitet att gå längre och gå till såna ställen man inte förut har kunnat gå till. Beror också på hur det utvecklar sig överhuvudtaget när glaciärer smälter och det på det viset dyker upp nya platser. Det vet vi inte hur framtiden ser ut.