

Korleis realisere potensiale for reiselivet i regionen

v/ Per Sævik
Konsernsjef
Havila Holding AS

Stad Skipstunnelkonferanse
2019

11. Februar 2019



Innholdsfortegnelse:

- **Innledning**
Havila Konsernet
- **Reiseliv Satsinga**
Det starta på Færøyene
Trua på reiselivet og regionen
Vidare satsing
Stad skipstunnel
Havila Kystruten
Miljøkravene



Det startet med en drøm



Havila Holding AS

100 %

Havila AS

Advertisement/
Media

33.4%

Bakker og Berg
Media AS

95.8%

Nordic Mediatech AS

Real Estate

100 %

Havila Ariel AS

100 %

Havblikk Eiendom AS

35.2%

Siva Sunmøre AS

22.5%

Phantoen Eiendom AS

Offshore/Fisheries

51.1%

Havila Shipping ASA

52 %

Volstad Maritime AS

50 %

P/F scansi Offshore

15 %

Axxis Geo
Solutions AS

24.5%

Brattholm Invest AS

5 %

Hardhaus AS

23.6%

P/F Polarstrjøn

33.3%

P/F Havborg

33.3%

P/F Fridborg

Tourism

100 %

Havila Kystruten AS

45.05%

Fosnavåg Vekst AS

100 %

Havila Hotels AS

100 %

Hotel Räftevold AS

100 %

Hotell Ivar Aasen AS

Ship Technology

57.2%

Havyard Group ASA

Transportation

10.7%

Neptune Invest AS

50 %

SP F Skansabrekka

60 %

Smyril Line

Hotel Hafnia

100 %

Havilafjord AS

51.5 %

Fjord 1 AS

30,6 %

Fjord Tours AS

34 %

WF Holding AS

50 %

The Fjords DA

Misc

Misc

Fra Fiske til Offshore, Eiendom, Ferje og Turisme



- Har bygget tre offshore-selskaper:
 - Sævik Supply
 - Havila Offshore
 - Havila Shipping.
- Bygget opp skipsteknologi konsernet Havyard.
- Betydelig Eiendomsportefølje.
- Ferjedrift gjennom Fjord1 ASA.
- Reiselivssatsing
 - Havila Kystruten
 - Havila Hotels
 - Fjordturisme gjennom Fjord1
 - Færøyene



Det starta på Færøyene

- Reiseliv har vi vore involvert i over mange år.
- Det starta på Færøyene i 2004 med 43 % eigarskap i Hotel Hafnia i Torshavn.
- Hotellet er nå overtake av Smyril Line, etter betydeleg oppgraderingar.
- Bygger eit nytt hotell i Torshavn, med byggestart i August 2018.



Smyril Line



- Saman med vår Færøyske partner, gjennom et 50/50 eid selskap ble det kjøpt ca 60 % av Smyril Line i 2011.
- Cruiseferga Norrøna Danmark – Færøyene – Island
- 2 Cargobåtar Europa – Færøyene – Island
- 1 Cargobåt Rotterdam – Færøyene – Island



Trua på Reiselivet og Regionen



Illustrasjon: Snøhetta/Kystverket



Foto: Thon Hotell Fosnavåg



Foto: Vision of The Fjords

Nordfjord og Sunnmøre har mange regional, nasjonale og internasjonale destinasjoner



Selje Kloster

Bygt av Benediktinermunkar tidleg på 1100-talet til minne om St. Sunniva



Foto. Thomas Bickhardt/BickFoto

Ny kamp om Nordkapp

Rica betaler 79.095 kroner i festeavgift for Nordkapp-plataet, og lar samarbeidspartner Scandic kreve inn over 50 millioner kroner i året i billettpriser. Nå har Norsk Friluftsliv klaget på vedtaket.

REISELIV

Rune Ytreberg Tromsø

Både politikere og friluftsfolk reagerer på at Nordkapp kommune og statseide Finnmarkseiendommen (FeFo) nylig forlenget de omstridte avtalene om billettavgift for Nordkapp-plataet.

- Løyvet til å kreve inn avgift er gitt på feil grunnlag og er lovstridig, sier generalsekretær Lasse Heimdal i Norsk Friluftsliv, som

nå har klaget på vedtaket til kommunen.

Rica Eiendom har fått et år forlengelse av festeavtalen for Nordkapp-plataet. Selskapet betalte i år 79.095 kroner til staten for leien



Daglig leder **Lasse Heimdal** i Norsk friluftsliv

av hele Nordkapp-plataet, en av Norges mest besøkte turistattraksjoner med om lag 300.000 besøkende i året.

Festeavtalen gir Rica monopol på driften og bruken av Nordkapp-plataet. Selskapet leier ut bygningene og driften av plataet til hotellkjeden Scandic.

- Dette er viktig å videreføre for Turist-Norge, sier administrerende direktør Gisle Evensen i Rica Eiendom.

Han lar samarbeidspartner Scandic svare på DN's spørsmål i saken.

- Dette er en tung politisk potet. Det er en omfattende og stor sak,

der mange interesser står langt fra hverandre, sier Scandics assisterende sjef på Nordkapp, Hans Paul Hansen.

Kamp om turistpenger

Konflikten gjelder hvem som skal tjene penger på et av Norges mest besøkte turistmål. Kommunen har gitt Scandic et års forlenget løyve og monopol til å kreve inn avgift fra dem som besøker Nordkapp. Scandic krever inn mellom 175 og 250 kroner per person som besøker Europas nordligste klippe.

Med 250.000 solgte billetter gir det Scandic en inntekt over 50 millioner kroner i året. Samtidig betaler Rica i år 79.095 kroner i festeavgift til staten for leie av Nordkapp-plataet. Heimdal mener avgiften er høyere enn det friluftsløven tillater, fordi selskapene ikke har dokumentert at avgiften går til å bevare naturområdet.

- De høye billettprisene hindrer bruk av allemannsretten og er en ulovlig bruk av avgiften. Vi

frykter en smitteeffekt. Hvis Nordkapp kommune slipper unna med å gi løyve, kan det svekke friluftslivet nasjonalt, sier Heimdal i Norsk Friluftsliv.

Ordfører Kristina Hansen i Nordkapp kommune sier hun ikke er overrasket over Heimdals klage.

- Vi skal behandle klagen. Nordkapp-avgiften har vært praktisert lenge. Kommunen gir løyve, mens Scandic bestemmer prisnivået, sier Hansen.

Hemmelig fortjeneste

Løyvet for å kreve inn avgift ble overført til Scandic-kjeden for to år siden. Selskapet krever 170 kroner i løyveavgift for dem som vil parkere bilen og besøke plataet, og 275 kroner for full pakke med besøk i Nordkapphallen og andre bygninger.

Scandic vil ikke svare på spørsmål om hvor mye penger selskapet henter inn på Nordkapp-avgiften, og heller ikke hvor mye penger Scandic betaler videre til Rica for leien av Nordkapphallen og plataet.

- Dette er en privatrettslig avtale mellom to aktører, og vi ønsker ikke å gå ut med detaljene omkring denne avtalen, sier Scandic-topp Hansen.

- Det reelle antallet som betaler avgift er rundt 240.000 personer i året, og ikke alle betaler full pris. Du må også trekke fra moms. Beregningene i lokalavisen på 60 millioner i billettinntekter i året er ikke riktige, sier Hansen.

Han avviser at innkrevingen av avgiften er i strid med loven, og at både Sivilombudsmannens og andre myndigheters gjennomgåelse av avgiften viser at prisnivået ikke er for høyt.

- Det er ikke fremkommet noe fra noen parter som tilsier lovbrudd. Deler av Nordkapp-plataet er i dag regulert til et opparbeidet turistområde. Scandic bruker i dag betydelige midler på å opprettholde en helårig drift på Nordkapp som kommer hele reiselivet i Norge til gode, sier Hansen.

rune.ytreberg@dn.no

Thon Hotell Fosnavåg

- Havila og Olympic v/ Stig Remøy bestemte å satse på bygging av Hotell i Fosnavåg.
- Bygget ut i frå tanken om å utnytte lokalmiljøet for å skape meir aktivitet og tilrettelegging for eksisterande verksemd.
- Investeringa var basert på at vi i første rekke er Herøyværingar og så sunnmøringar.
- 115 roms hotell med kombinert konserthus, simulatorsenter og parkeringshus.

Vidare Satsinga



- Opprettelse av Havila Hotells AS
- Tilsetje Gunther Dahler som ny reiselivsdirektør.
- 2 Hotellkjøp:
 - Hotell Ivar Aasen – 74 rom
 - Hotell Raftevold – 44 rom
- Havila Kystruta
- Turistsatsing gjennom Fjord1 med The Fjords og Geiranger Fjordservice A/S
- Eigarskap i Widerøe
- På sikt skal man ikkje sjå vekk frå at konsolidering kan vare ei moglegheit.

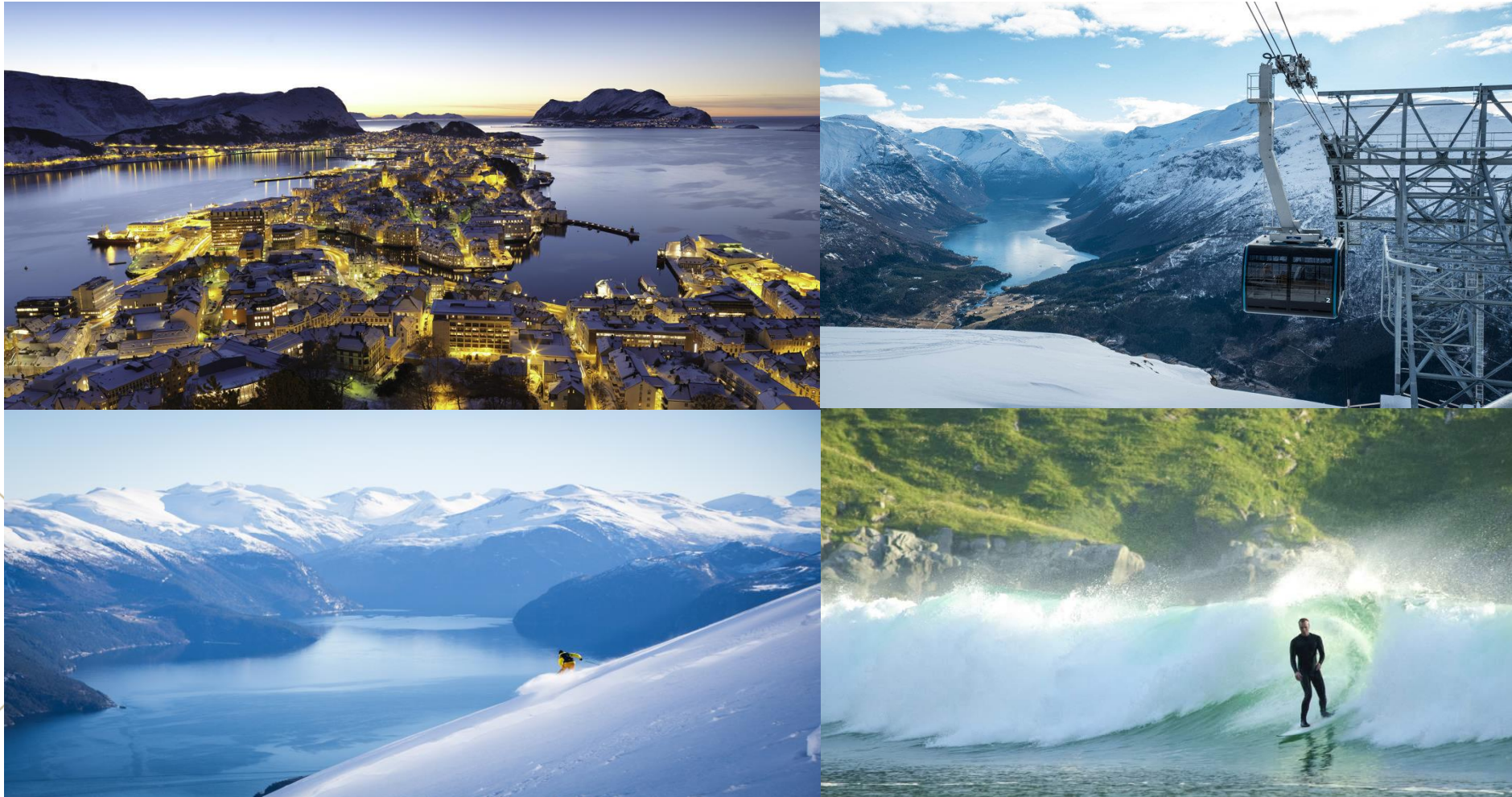
Stad skipstunnel

Døroppnaren til Spektakulære
Opplevingar



Stad skipstunnel

Døropnaren til Spektakulære
Opplevelingar



Bærekraftig turisme i verdensarvfjordene

Havila Kystruten AS



Illustrasjon: Snøhetta/Kystverket

Kystruten Bergen-Kirkenes

- Historien strekker seg tilbake til 1893.
- Staten kjøper sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes og godstransport mellom Tromsø og Kirkenes.
- Helårlige, daglige og gjennomgående seilinger i 34 havner.
- Samferdselsdepartementet utlyste anbudet 19. september 2017.
- Delt i tre pakker med totalt 11 skip med kontraktvarighet på 10 år.
- Anbudet omfattet klima- og miljøkrav.
- Havila og Hurtigruten vant anbudet.



Havila Kystruten AS

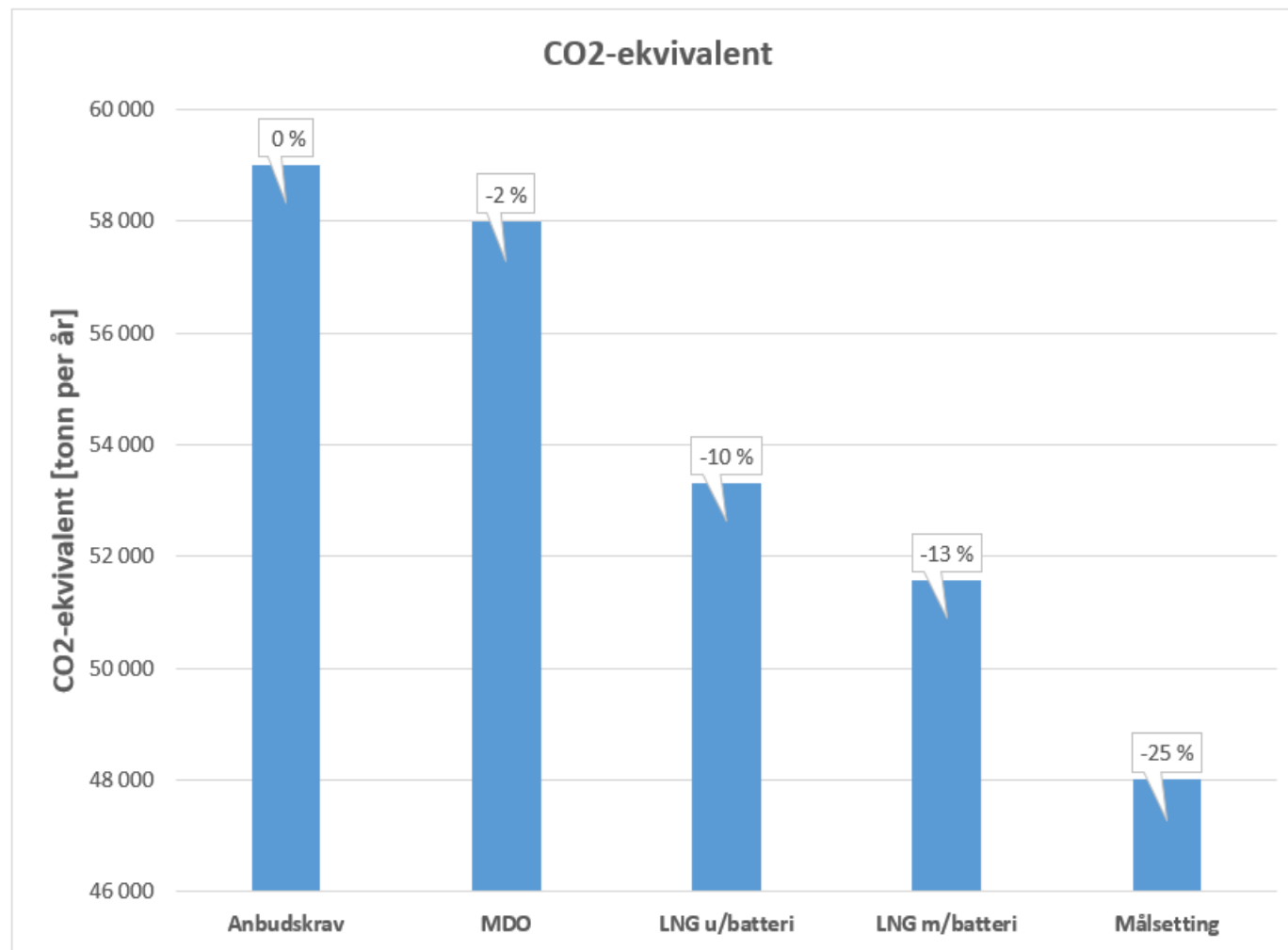
Kystruten Bergen-Kirkenes



- Startet konseptutvikling våren 2017
- Vant kontrakt på 4 skip våren 2018.
- Skal i operativ drift fra 1. Januar 2021.
- Skipene bygges hos Verftene:
 - Tersan i Tyrkia
 - Barreras i Spania
- Betydelig andel Norske leverandører.
- Skal ha de mest miljøvennlige skipa som seiler langs kysten.
- Legger bevist opp til en grøn profil i hele prosjektet.

Dagens Anbuds

- Miljø krav og bonusordning ble opprettet.
- Krav om 25% Co2 reduksjon til 59 000 tonn per skip.
- Kravene som stilles er oppnåelige med moderne diesel motorer.
- Vi mener å kunne komme ned på ca. 48 000 tonn Co2 per skip.
- 25% Co2 reduksjon målt mot anbudskravet.
- Hydrogen har ikke kommet langt nok til å kunne satse kommersielt.





Varmegjenvinning

LNG

Energistyringssystem

Forberedt for
Hydrogen

Batteripakke
6,1 MW

Varmepumpe

Bevegelseskontroll

Skrogoptimalisering

Lademuligheter – Forutsetning for vår miljøsatsing

- Batteri reduserer utslipp med 3-7% dersom en har tilgang på ren landstrøm.
- Forutsatt landstrøm i:
 - Bergen
 - Trondheim
 - Bodø
 - Tromsø
 - Kirkenes

Dagens Batteripakke:

- 2 x 43 tonn, tilsammen 6,1 megawatt (MW)
- Ca. 2 timer i 14 knop på ren batteridrift.
- Ca. 4 timer i 10 Knop på ren batteridrift.
- Delmål: 10 timer uten tilførsel av ikke fossilt drivstoff.



Status: Grøn omstilling er ikke gratis

- Har brukt ca. en halv milliard på miljøutvikling av kystskutene.
 - Skipsdesign
 - Maskineri og systemer
 - LNG og Batteri fremdriftssystem.
 - Energigjenvinning
 - Forberedt for hydrogen
- Etterskudd på utbygging av landstrøm.
- Havnene vil være en viktig aktør for å få gjennomført det grønne skifte.

Storingsvedtaket lyder

«Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og **senest innen 2026.**»

Stortinget 3. Mai 2018

«Myndighetene snakker om utsleppsfri fjorder fra 2026,
vi mener å kunne tilby dette allerede i 2021»

Per Sævik, 3. Mai 2018.

Takk for merksemda

