



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA



Skemmtiferðaskip við Ísland

Úttekt á áhrifum

Edward H. Huijbens
Kristinn Berg Gunnarsson

© Rannsóknamiðstöð ferðamála 2014

Útgefandi: Rannsóknamiðstöð ferðamála, Borgum v/ Norðurslóð, IS-600 Akureyri
Sími: (+354) 460-8930
Fax: (+354) 460-8919
Rafpóstur: rmf@unak.is
Veffang: www.rmfi.is

Titill: Skemmtiferðaskip við Ísland. Úttekt á áhrifum
Höfundar: Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson

Kápa: Ásprent-Stíll og Rannsóknamiðstöð ferðamála
Prentun: Stell (www.stell.is)

Númer: RMF-S-03-2014
ISBN: 978-9935-437-24-2
ISSN: 1670-8857

Forsíðumynd er af skipunum Adventure of the Seas og MSC Magnifica í Akureyrarhöfn, sumarið 2013. Hörður Geirsson ©

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

Skemmtiferðaskip við Ísland

Úttekt á áhrifum

Edward H. Huijbens
Kristinn Berg Gunnarsson

Efnisyfirlit

Myndaskrá	5
Töfluskrá	6
Inngangur	7
Efnistöð og markmið	7
Uppbygging skýrslu	10
Helstu niðurstöður	10
Gögn og aðferðir	15
Mat á beinum peningalegum áhrifum	15
Mat á veltu áhrifum þeirra farþega sem ekki kaupa þjónustu beint	15
Fjöldi gesta á Akureyri og fjölgun vegna skipakomu	16
Mat á veltu fyrirtækja við fjölgun farþega	19
Mat fyrirtækjæigenda og annarra hagsmunaaðila	21
Umhugsunarefni	21
Skemmtiferðaskip í hnattrænu samhengi	23
Skemmtiferðaskip og vaxandi ferðamennska	23
Ferðaþjónusta skemmtiferðaskipa	25
Ferðaskipulagning og virðisbætur	30
Aðföng og afurðir	30
Skipafélög heimsins	36
Landfræði ferðaáætlunar	39
Hagræn áhrif skemmtiferðaskipa	43
Hagrænar áskoranir	46
Umhverfismál	47
Loftmengun af komu skemmtiferðaskipa	49
Áhrif á landi	51
Áhrif á hafið	52
Leiðir til umhverfisverndar	53
Framtíðarmöguleikar og áskoranir	55
Skemmtiferðaskip við Íslandsstrendur	61
Tímabil skemmtiferðaskipa á Íslandi	61
Skipin sem sækja Ísland heim	62
Farþegar skemmtiferðaskipa á Íslandi	69
Skipulag siglinga um N-Atlantshaf	71

Væntingar til skipakoma á Íslandi	78
Koma skemmtiferðaskipa til Íslands sumarið 2013 og mæld áhrif	83
Þeir sem eiga viðskipti beint við skip.....	83
Áhrif á hafnir og birgja.....	83
Þeir sem hafa beina hagsmuni af því að skipuleggja ferðir	88
Áhrif á fyrirtæki í ferðaþjónustu og tengdri starfsemi	91
Mat hagsmunaðila.....	95
Áhrif á umhverfið	96
Ályktanir	97
Lokaorð: Uppbygging Íslands sem áfangastaður skemmtiferðaskipa	101
Stjórnunaráætlun	101
Markaðssetning	104
Hver fær hvað?	105
Framtíðarsýn	107
Heimildir	109
Viðauki 1	119
Viðauki 2	121
Viðauki 3	123

Myndaskrá

Mynd 1: Hlutfallsleg fjölgun gesta á Akureyri við komu skemmtiferðaskipa sumarið 2013.....	18
Mynd 2: Fjöldi gesta á Akureyri sumarið 2013.....	18
Mynd 3: Fjöldi ferðafólks í heiminum og á Íslandi.	24
Mynd 4: Fjöldi farþega í skemmtiferðaskipum 1993-2012.	25
Mynd 5: Áhrifaþættir á ánægju farþega.....	33
Mynd 6: Undirfélög stærstu skipafélaganna tveggja.	39
Mynd 7: Hafnir 85% skemmtiferðaskipaferða heimsins.	41
Mynd 8: Ferðaáætlun valdra skemmtiferðaskipa í Karíbahafinu.	42
Mynd 9: Ferðaáætlun valdra skemmtiferðaskipa í Miðjarðarhafinu.	43
Mynd 10: Leyfilegt hlutfall brennisteins í skipaeldsneyti á hafsvæðum.	50
Mynd 11: Þróun í fjölda skipakoma (t.h.) og farþega (t.v.) eftir höfnum á Íslandi, 2000 – 2013 og heildarfjöldi flugfarþega á sama tíma miðað við maí til loka september.....	63
Mynd 12: Þróun í stærð skipa móti fjölda þeirra sem komu til Reykjavíkur (t.h.) og fjölda skipa á móti farþegafjölda (t.v.), 2000 – 2013.	64
Mynd 13: Þjóðerni farþega á skemmtiferðaskipum á Reykjavík (efri) og á Akureyri (neðri) 1997 til 2012.	70
Mynd 14: Leiðir skipa minni félaga um norðurheimskautið árið 2004.	72
Mynd 15: Helstu leiðir skipa sem sóttu Ísland heim sumarið 2013 og 2014.	73
Mynd 16: Dagafjöldi í siglingu þar sem Ísland er viðkomustaður 2013.	75
Mynd 17: Siglingaleið skemmtiferðaskipsins Bremen í ágúst 2013.	76
Mynd 18: Samanburður á vatnsverði í höfnum við N-Atlantshaf árið 2013.	87
Mynd 19: Mat hagsmunaðila á áhrifum af komu farþega af skemmtiferðaskipum á sinn rekstur.....	95
Mynd 20: Mat hagsmunaðila á hve mikil áhrif allra erlendra gesta eru á veltu fyrirtækis.	96
Mynd 21: Þróun ferðamennsku, hags heimafólks (punktalína) og fjárfestingar heimafólks (brotin lína).	99
Mynd 22: Leiðakerfi Ícelandair árið 2012 með nýjum áfangastöðum 2013 (Ícelandair ©).	105
Mynd 23: Goðafoss á skipadegi, sumar 2011.....	107

Töfluskra

Tafla 1: Stutt svör við markmiðum rannsóknar.....	11
Tafla 2: Ferðaþjónustuflokkar Hagstofu Íslands.....	19
Tafla 3: Útfærðir ferðaþjónustuflokkar vegna gagnaöflunar á kjarnasvæði á Akureyri.....	20
Tafla 4: Svarhlutfall og fjöldi fyrirtækja í mati á áhrifum á veltu ferðaþjónustu og svör við mati hagsmunaaðila.....	20
Tafla 5: Eyjar í eigu skipafélaga skemmtiferðaskipa.....	30
Tafla 6: Lengd siglinga skemmtiferðaskipa á Bandaríkjamarkaði, sem hlutfall af markaði (%), 2004-2007.....	31
Tafla 7: Þættir sem fólk óttast við ferðir skemmtiferðaskipa.....	34
Tafla 8: Tíu helstu könnuðaskip heims (e. <i>expedition cruises</i>).....	35
Tafla 9: Fjögur stærstu skemmtiferðaskipafélög heims. Skipafjöldi, kojur, burðargeta og markaðshlutdeild.....	37
Tafla 10: Stærðarflokkar skemmtiferðaskipa.....	37
Tafla 11: Tólf stærstu skip heims.....	38
Tafla 12: Markaðsvænleiki ferðaáætlunar.....	40
Tafla 13: Tegundir hafna.....	41
Tafla 14: Eftirspurnarþættir skemmtiferðaskipa.....	44
Tafla 15: Aðföng og afurðir ferðalags, sett í samhengi við ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa.....	47
Tafla 16: Tegundir úrgangs frá skemmtiferðaskipafarþegum og magn.....	48
Tafla 17: Helstu kostir og gallar skipa sem byggð eru fyrir og eftir 1990.....	48
Tafla 18: Alþjóðasamþykktir og reglur gagnvart mengun frá skipum.....	54
Tafla 19: Aðgerðir sem efla má jákvæð áhrif af komu skemmtiferðaskipa.....	56
Tafla 20: Aðgerðir til að stýra komu skemmtiferðaskipa í hafnir.....	58
Tafla 21: Fjöldi skipakoma í hafnir á Íslandi sumarið 2013.....	63
Tafla 22: Fjöldi farþega í stærstu skemmtiferðaskipahafnir N-Evrópu 2012.....	65
Tafla 23: Skemmtiferðaskip sem komu til Íslands 2013.....	66
Tafla 24: Skemmtiferðaskipafélög sem sóttu Ísland heim 2013. Skipafjöldi, áhöfn, burðargeta og hlutdeild í farþegafjölda.....	68
Tafla 25: Dvalarlengd skipa í höfnum sumarið 2013.....	69
Tafla 26: Fjöldi ferða þeirra skipa sem fara hverja leið sem tilgreind er á mynd 15 sumarið 2013. Hlutdeild stóru félaganna borin saman við 2014.....	74
Tafla 27: Yfirlit greina um skemmtiferðaskip í fjölmiðlum á tímabilinu 2000-2014.....	78
Tafla 28: Bein áhrif skemmtiferðaskipa á hafnir. Tekjur hafna 2012 og 2013 og hlutfall skemmtiferðaskipatekna af heildartekjum hafnar.....	84
Tafla 29: Flokkar beinna tekna og samanburður á Reykjavík og Akureyri, sumarið 2013.....	85
Tafla 30: Skipulagðar ferðir SBA-Norðurleið frá Akureyri sumarið 2013 og skipting farþega í þær... ..	89
Tafla 31: Skipting tekna milli aðila sem þjónusta skemmtiferðaskip 2014.....	90
Tafla 32: Fylgni milli sölu hjá fyrirtækjum í ólíkum tegundum ferðaþjónustu og fjölgunar farþega....	93
Tafla 33: Umhverfisáhrif skemmtiferðaskipa sem sigla til Íslands.....	96

Inngangur

Þessi skýrsla byggir á rannsókn sem unnin var af Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) um umsvif og áhrif af komum skemmtiferðaskipa til Íslands á árunum 2013 og 2014 sem og ítarlegri heimildavinnu. Liggur hún til grundvallar styttri samantekt á helstu niðurstöðum, sem gefin er út samhliða. Skýrslan og rannsóknin sem hún byggir á eru unnin með fulltingi Cruise Iceland, sem eru samtök 13 hafna um allt land og 13 fyrirtækja (ferðaskipuleggjenda, rútufyrirtækja, bílaleiga, flugfélaga, skipafélaga og birgja skipanna) og stofnuð árið 2004 með hagsmuni af þjónustu við skemmtiferðaskip sem koma til Íslands. Er samtökunum þakkaður stuðningurinn við þessa vinnu sem og öllum þeim fyrirtækjum og einstaklingum sem lögðu til gögn og tölur sem nýttust til að byggja undir þær ályktanir sem hér eru dregnar.

Efnistöð og markmið

Af fræðilegum rannsóknum á áhrifum af komum skemmtiferðarskipa er helst að nefna vinnu Önnu Karlsdóttur við land- og ferðamálafræðideild Háskóla Íslands. Hún vann m.a. í samvinnu við Cruise Iceland könnun árið 2004 og 2005 um borð í skipunum. Áður hafði Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands unnið könnun meðal farþega skipanna fyrir Vestnorræna ferðamálaráðið, Reykjavíkurborg og Reykjavíkurborg á árunum 1993, 1994 og 1995. Samráð var haft við Önnu Karlsdóttur um mótun markmiða rannsóknarinnar. Cruise Iceland hefur einnig unnið stefnumótun 2009-2015 og auk hennar liggur fyrir skýrsla nefndar um móttöku skemmtiferðaskipa frá 2007 (Gísli Gíslason o.fl., 2007), en bæði plögg upplýstu töluvert um sjónarmið hagsmunaðila í greininni.

Upprunalegri kveikju að rannsókninni mætti lýsa með orðum úr meistaraprófsritgerð Sunnu Þórðardóttur frá Háskóla Íslands árið 2008 um áhrif af komum skemmtiferðaskipa og samskipti skemmtiferðaskipafarþega og heimamanna á Akureyri. Þar lýsir hún væntingum heimamanna til koma skemmtiferðaskipa og varpar fram spurningum um það hvaða áhrif slík ferðabjónusta hefur. Sunna færir jafnframt í orð margar þeirra spurninga sem lengi hafa brunnið á vörum fólks víða um land í umræðunni um skemmtiferðaskip:

... væntingar heimamanna til ferðamennsku snú[a]st í aðalatriðum um fjárhagslegan ágóða. Þannig vonast heimamenn eftir að samfélagið hagnist í heild, m.a. í gegnum tekjur til hafnarinnar, í formi hafnargjalda og annarra gjalda og í formi aukinnar verslunar í bænum. Því er það mikilvægt að áfangastaðurinn Akureyri sé sem best úr garði gerður, bæði hvað varðar hafnaraðstöðu og afþreyingar- og verslunarmöguleika inni í bænum, til að hagnaðurinn verði sem mestur. Einnig er mikilvægt að átta sig á því hvert fjárhagslegur ávinningur af komum skemmtiferðaskipa til Akureyrar rennur. Hver hagnast af komum þessara skipa? eru það heimamenn almennt eða einstakir aðilar sem koma að þessari tegund ferðabjónustu með beinum hætti? (Sunna Þórðardóttir, 2008: 77).

Viðfangefni þessarar skýrslu og rannsóknaráætlun mótaðist í samskiptum við stjórn Cruise Iceland veturinn 2012 til 2013. Út frá þeim voru skilgreind markmið sem eru þríþætt. Fyrst er að nefna markmið er varða betri skilning á þeim efnahagslegu áhrifum sem koma

skemmtiferðaskipa hingað til lands hefur. Í því samhengi er kastljósinu beint að beinum og óbeinum hagsmunum ýmiss konar fyrirtækja auk sveitarfélaga vegna komu skemmtiferðaskipanna. Næst eru markmið er varða bættan skilning á áhrifum á samfélagið í heild og að lokum markmið um að bæta skilning á umhverfislegum áhrifum af komum skemmtiferðaskipa til Íslands.

Í skýrslunni eru teknar saman um það bil 100 rannsóknir á skemmtiferðaskipum á alþjóðavísu sem eru settar í samhengi við þróun og stöðu ferðapjónustu skemmtiferðaskipa hér við Íslandsstrendur. Kynntar eru niðurstöður rannsóknar er varða uppbyggingu Íslands sem áfangastaðar skemmtiferðaskipa á norðurslóðum. Rannsóknin var tvíþætt. Annars vegar var gerð ítarleg samantekt og greining á öllum komum skemmtiferðaskipa til Íslands 2013 og hluta ársins 2014. Auk fjölda skipa, tíðni ferða og farþegafjölda var skoðað hvaðan skipin koma, ferðaskipulag þeirra skipafélaga sem gera út á siglingar til Íslands og á norðurslóðir, eignarhald skipanna og þá markhópa sem skilgreina mætti vegna ferða skemmtiferðaskipa til landsins. Hins vegar var gerð úttekt á áhrifum í landi sem verða vegna komu skemmtiferðaskipa til Íslands. Tekið er dæmi af skipakomum til Akureyrarhafnar, sem er sú höfn á landinu utan Reykjavíkur sem tekur á móti flestum skipum og farþegum og ferðapjónusta við bæði skip og farþega er orðin umtalsverð. Rýnt er í efnahagsleg áhrif af komu skipanna til Akureyrar en auk þess voru samfélagsleg áhrif og umhverfisáhrif einnig tekin til skoðunar. Á grunni greiningar á ofangreindum atriðum er lagt til að lögð verði áhersla á gerð stjórnunaráætlunar fyrir komu skemmtiferðaskipa og að skilgreind verði sýn á hlutverk einstakra hafna m.t.t. móttöku skipa og markaðssetningar. Jafnframt gætu niðurstöðurnar nýst hagsmunaaðilum og öðrum, sem hyggja á þjónustu við skemmtiferðaskip, í stefnumótun og til að skilgreina hvar tækifæri og áskoranir til framtíðar liggja.

Rannsóknaráherslur um áhrif af komum skemmtiferðaskipa hingað til lands skiptast í þrennt en hver og ein þessara áherslna kallast á við áhersluatriði sjálfbærrar þróunar. Hvert þessara atriða felur í sér nokkrar spurningar, sem mótuðust í samvinnu við Cruise Iceland. Þær eru:

Atriði er varða efnahagsleg áhrif af komum skemmtiferðaskipa:

- Hvers konar skemmtiferðaskip koma hingað til lands, hvað einkennir viðskiptalíkan skipafélaga þeirra?
- Hver er hlutdeild Íslands í ferðapjónustu skemmtiferðaskipa á heimsvísu?
- Hver eru bein áhrif af komu skemmtiferðaskipa til Íslands í tekjum talið og hverjir verða fyrir þeim?
 - Hverju eyða farþegar skemmtiferðaskipanna í landi?
 - Hvað hefur hið opinbera í tekjur af komu skemmtiferðaskipa?
 - Hvernig er hægt að bera saman tekjur hins opinbera á Íslandi við nágrannaríki?

- Hvaða áhrif hefur koma skemmtiferðaskipa á þjónustuveitendur og verslunareigendur í landi og eru áhrifin mismunandi eftir tegund ferðapjónustu og staðsetningu?
- Getur ferðapjónusta við skemmtiferðaskip haft áhrif á aðrar tegundir ferðapjónustu?
- Hvernig er líklegt að ferðapjónusta skemmtiferðaskipa þróist til framtíðar á N-Atlantshafi og hverjir eru líklegir áhrifavaldar?

Atriði er varða samfélagsleg áhrif af komum skemmtiferðaskipa:

- Hverjir eru hagsmunaaðilar af komu skemmtiferðaskipa og hvert er hlutverk þeirra?
 - Hvaða væntingar eru til komu skemmtiferðaskipa til landsins?
- Hverjir geta haft hag af komum skemmtiferðaskipa og hvaða hagsmuni telja veitendur þjónustu sig hafa vegna komu skipanna hingað til lands?
- Hvaða þarfir eru til staðar um uppbyggingu móttökuskilyrða fyrir skemmtiferðaskip?
- Hver eru líkleg áhrif opinberrar stefnu á þróun ferðapjónustu við skemmtiferðaskip?

Atriði er varða umhverfisáhrif af komum skemmtiferðaskipa:

- Hver eru áhrif loftlagsbreytinga á þróun ferðapjónustu skemmtiferðaskipa í norðurhöfum?
- Hvernig er öryggismálum háttað og hvað ber að hafa í huga við siglingar á norðurhöfum?
- Hvernig er úrgangs- og mengunarmálum háttað í ferðapjónustu skemmtiferðaskipa?
- Hvernig munu umhverfis- og mengunarreglugerðir hafa áhrif á ferðapjónustu skemmtiferðaskipa?
- Hvernig er hægt að varðveita áfangastaði í landi þegar kemur að ferðapjónustu skemmtiferðaskipa?

Þeim aðferðum, sem stuðst var við í rannsókninni til að svara ofangreindum spurningum, er lýst nánar í kafla um gögn og aðferðir hér rétt á eftir. Til viðbótar er víða í skýrslunni vitnað í niðurstöður annarra nýlegra rannsókna og úttekta eftir atvikum til þess að varpa frekara ljósi á viðfangsefnið. Áður en lengra er haldið er rétt að nefna þrjár þeirra. Í fyrsta lagi er það rannsókn ráðgjafafyrirtækisins G.P. Wild fyrir tilstilli Cruise Iceland. Ráðgjafafyrirtækið gerði könnun meðal farþega um borð í skemmtiferðaskipunum sem komu til Íslands sumarið 2013 og 2014. Í könnuninni var m.a. spurt um ferðafélaga, viðkomuhafnir á leiðinni, dvalarlengd í landi, hvort farið var í skipulagðar ferðir í landi, eyðslu í landi og væntingar til og mat á upplifun í landi sem og til þjónustu. Niðurstöður G.P. Wild birtust í skýrslu til Cruise Iceland sem er hægt að nálgast hjá samtökunum. Þær eru tvinnaðar saman við þau gögn og upplýsingar sem hér eru kynnt til sögunnar eins og við á. Í öðru lagi er að nefna heildarúttekt bandaríska ráðgjafafyrirtækisins PKF consulting (hér eftir nefnt PKF) á íslenskri ferðapjónustu fyrir Íslandsstofu árið 2013. Í þriðja lagi er að nefna rannsókn bandaríska ráðgjafafyrirtækisins Boston Consulting Group á þróun og framtíð íslenskrar ferðapjónustu,

sem kostuð var af fjórum íslenskum ferðaþjónustufyrirtækjum árið 2013; Icelandair, Isavia, Höldur/Bílaleigu Akureyrar og Bláa lóninu.

Eins og greint var frá hér að ofan er hluti rannsóknar RMF um áhrif af komum skemmtiferðaskipa helgaður komum skemmtiferðaskipa til Akureyrar. Ástæður þess að Akureyrarhöfn var valin sem tilvik (e. case) í þessari rannsókn er tvíþætt. Annarsvegar er Akureyrarhöfn sú höfn utan Reykjavíkur sem tekur á móti stærstu skemmtiferðaskipunum og þar með mesta fjöldanum og móttökuskilyrði þar eru góð. Margar aðrar hafnir á landinu hafa litið til þeirrar uppbyggingar, sem hefur átt sér stað í Akureyrarhöfn á undanförunum árum vegna skemmtiferðaskipanna og sýnt áhuga á að hasla sér frekar völl á sviði þjónustu við slík skip til að ná í tekjur. Hinsvegar – og því tengt – hafa væntingar til ferðaþjónustu vaxið um allt land á undanförunum árum, ekki síst eftir árið 2010. Utan Reykjavíkur hefur móttaka skemmtiferðaskipa ekki komist á neinn verulegan rexpöl nema á Akureyri og að einhverju leyti á Ísafirði, en búast má við að aðrar minni hafnir eigi frekar von til að feta slóð Akureyrar en Reykjavíkur m.t.t. þjónustu og móttöku fyrir skemmtiferðaskip.

Uppbygging skýrslu

Að loknum inngangi er stuttur kafli um þau gögn og aðferðir, sem notast var við í rannsókninni. Því næst er komið að ítarlegri umfjöllun um skemmtiferðaskip í alþjóðlegu samhengi. Þar er horft til þess hvaða tegundir ferðamennsku skemmtiferðaskip falla undir, farið er yfir rannsóknir á hagrænum áhrifum, áhrifum á samfélög og umhverfisáhrif og bent á leiðir sem mögulegt er að fara eða farnar eru annars staðar í heiminum til að mæta helstu áskorunum er kemur að komum skemmtiferðaskipa. Í því samhengi er spjótunum beint að skipulag virðisdeju skemmtiferðaskipa, landfræði ferðaáætlana skipafélaga bæði á heimsvísu og á norðurslóðum og umhverfismál. Að því loknu eru niðurstöður rannsóknar RMF um komur skemmtiferðaskipa til Íslands árin 2013 og 2014 kynntar. Sá hluti er tvíþættur. Annarsvegar eru teknar saman helstu staðreyndir um þau skip sem sækja Ísland heim, farþega þeirra og ferðaáætlanir skipanna. Hinsvegar er lagt mat á áhrif af skipakomum á landsvísu og sérstaklega í Akureyrarhöfn sumarið 2013. Þar er meginþunginn á rýni á efnahagsáhrifum, en samfélags- og umhverfisáhrif einnig rædd. Í lokakafla skýrslunnar eru helstu niðurstöður teknar saman, tillögur settar fram og settar í samhengi við framtíðarsýn um uppbyggingu Íslands sem áfangastaðar fyrir skemmtiferðaskip.

Helstu niðurstöður

Helstu niðurstöður rannsóknar RMF eru dregnar saman á mjög hnitmiðuðu formi í töflu 1. Mikilvægt er að lesandi kynni sér samhengi þessara stuttu svara með lestri skýrslunnar þar sem óvarlegt væri að byggja umræðu aðeins á þessum punktum.

Tafla 1: Stutt svör við markmiðum rannsóknar.

Atriði er varða efnahagsleg áhrif af komum skemmtiferðaskipa	
<p>Hvers konar skemmtiferðaskip koma hingað til lands, hvað einkennir viðskiptalíkan skipafélaga þeirra?</p>	<p>Ferðapjónusta skemmtiferðaskipa er að mestu leyti framboðsdrifin; skipafélögin byggja skip og bjóða breitt framboð þjónustu í mörgum verðflokkum til að laða að breiða hópa fólks. Þau skemmtiferðaskip sem koma til Íslands eru af öllum stærðum og gerðum. Flestir farþegar koma með mjög stórum skipum sem eru í eigu fjögurra stærstu skipafélaga heims. Þessi fjögur skipafélög eru leiðandi í heimi ferðapjónustu skemmtiferðaskipa. Flest þeirra skipa, sem hingað koma á vegum þessara félaga, eru tiltölulega nýleg. Aftur á móti eru 32 af þeim 57 skipum sem komu árið 2013 í eigu annarra og minni skipafélaga, en þau fluttu um fjórðung af heildarfjölda gesta til landsins það ár. Skip á vegum minni skipafélaga eru yfirleitt byggð fyrir 1990 nema skip þeirra félaga sem tilheyra AECO (e. <i>Arctic Expedition Cruise Operators</i>), Sem eru samtök fyrirtækja um siglingar á norðurhöfum (viðauki 3). Skip hinna stóru skipafélaga koma yfirleitt við á Íslandi í ferð þvert yfir Atlantshaf og/eða þegar þau fara um N-Atlantshaf ásamt strönd Noregs. Skip minni skipafélaga koma yfirleitt við á Ísland á leið um norðurslóðir, þ.e. Grænland eða í hringferðum um eyjar N-Atlantshafsins, allt til Svalbarða. Ferðaáætlanir skipa hjá stærri skipafélögum eru stöðugri en hjá þeim smærri.</p>
<p>Hver er hlutdeild Íslands í ferðapjónustu skemmtiferðaskipa á heimsvísu?</p>	<p>Ferðapjónusta skemmtiferðaskipa eru 2% af allri ferðamennsku í heiminum. Hlutdeild Íslands af ferðamennsku skemmtiferðaskipa er 0,5%.</p>
<p>Hver eru bein áhrif af komu skemmtiferðaskipa í tekjum talið og hverjir verða fyrir þeim?</p> <p>a) Hvað hefur hið opinbera í tekjur af komu skemmtiferðaskipa?</p> <p>b) Hvernig er hægt að bera saman tekjur hins opinbera á Íslandi við nágrannaríki?</p> <p>c) Hverju eyða farþegar skemmtiferðaskipanna í landi?</p> <p>d) Hvaða áhrif hefur koma skemmtiferðaskipa á þjónustuveitendur og verslunareigendur í landi og eru áhrifin mismunandi eftir tegund ferðapjónustu og staðsetningu?</p> <p>e) Getur ferðapjónusta við skemmtiferðaskip haft áhrif á aðrar tegundir ferðapjónustu?</p>	<p>Bein áhrif af komu skemmtiferðaskipa má fyrst og fremst greina hjá sveitarfélögum, sem hafa umsjá með rekstri hafna, og hjá þeim aðilum sem þjónusta skipin beint s.s. með sölu varnings og/eða þjónustu – einkum þeim, sem hafa umsjá með skipulagi ferða í landi fyrir farþega. Tekjur hafna árið 2013 voru um hálfur milljarður. Sama ári fékk ríkið um 160 milljónir í sinn hlut og þeir sem þjónusta skipin beint fengu um hálfan milljarð. Heildargjaldeyrstekjur Íslands af komum skemmtiferðaskipa eru fjórir milljarðar króna árið 2013, sem eru um 1,7% af gjaldeyrstekjum landsins vegna ferðamanna það ár.</p> <p>a) Sveitarfélög fá tekjur af skemmtiferðaskipum fyrst og fremst með hafnargjöldum. Um 30% af heildartekjum hafnarinnar á Akureyri koma frá skemmtiferðaskipum. Þar á eftir koma Ísafjörður (20%) og Vestmannaeyjabær (14%). Ríkið hefur skatttekjur af komu skipanna í formi vitagjalda og tollafgreiðslugjalda.</p> <p>b) Nær ómögulegt er að bera saman hafnargjöld hafna í Evrópu þar sem þau eru ólíkt saman sett. Besta vísbendingin um samanburð á tekjum sveitarfélaga milli landa er gjald vegna vatnssölu og þar eru íslenskar hafnir heldur í ódýrari kantinum í samanburði við aðrar hafnir.</p> <p>c) Samkvæmt niðurstöðum könnunar G.P. Wild, sem gerð var meðal farþega skemmtiferðaskipa árið 2013 og hluta árs 2014, eyddi hver farþegi að meðaltali 12.250 ISK við komu í höfn. Áhöfn eyddi um 1.700 ISK við komu í höfn. Taka ber þessum upphæðum með fyrirvara um ofmat. Samanburður</p>

	<p>útgjalda farþega skemmtiferðaskipa úr könnun frá árinu 2009 eyðsla farþega hefur dregist saman um 27,4%.</p> <p>d) Þeir sem bjóða upp á ferðir í landi eða selja varning á borð við minjagripni geta helst átt von á viðskiptum við farþega skemmtiferðaskipa. Ef farþegar fara í skipulagðar ferðir í landi fylgja þeir fyrirfram ákveðinni dagskrá þar sem aðgangseyrir og fæði er innifalið í verði. Reynslan sýnir að lítil gróðavon er fyrir önnur fyrirtæki og söfn (óháð staðsetningu) nema þau komist inn í skipulag skipulagðra ferða. Ef farþegar fara í land fara þeir yfirleitt ekki langt frá skipinu og halda sér að mestu innan tiltekins gönguradíus frá skipinu. Þeir eyða yfirleitt ekki miklu en versla þó einna helst minjagripni.</p> <p>e) Hætta er á að vinsælir ferðamannastaðir sem farþegar skemmtiferðaskipa sækja hvað mest í fái á sig yfirbragð fjölsóttts ferðamannastaðar og fæli aðra ferðamenn frá vegna fjöldans. Hafa verður þó í huga að farþegar skipa koma á mjög afmörkuðum tímum og staldra stutt við. Það er ekki fyrr brugðist verður við umhverfisálagi af þessum gestafjölda að yfirbragð þessara staða gæti breyst, sömuleiðis ef ekkert verður að gert og ásýnd staða eyðileggist af álaginu.</p>
<p>Hvernig er líklegt að ferðaþjónusta skemmtiferðaskipa þróist til framtíðar á N-Atlantshafi og hverjir eru líklegir áhrifavaldar?</p>	<p>Meiri áhersla verður lögð á umhverfismál og öryggismál og munu skipafélög bregðast við því og gera það nú þegar. Norðurslóðir munu opnast frekar og stærri og stærri skip munu sækja lengra norður. Gerðar verða vaxandi kröfur á ferðaskipulag og samstarf við heimafólk um skipulag á komum skemmtiferðaskipa. Tækifæri Íslands í ferðaþjónustu að þessu leyti liggja í að gera útá þjónustu við skip og ferðir þeirra þangað. Þar ætti áherslan fyrst og fremst að vera á könnuðarskip (e. <i>expedition cruises</i>), sem tilheyra AECO (viðauki 3) og minni hafnir víða um land ættu vel að ráða við móttöku slíkra skipa án mikilla fjárfestinga. Vísbindingar eru uppi um að ferðum þessara skipa fjölgi hægt.</p>
<p>Atriði er varða samfélagsleg áhrif af komum skemmtiferðaskipa</p>	
<p>Hverjir eru hagsmunaðilar af komu skemmtiferðaskipa og hvert er þeirra hlutverk?</p> <p>a) Hvaða væntingar eru til komu skemmtiferðaskipa til landsins?</p>	<p>Sérhæfðir þjónustuveitendur og sveitarfélög gegnum rekstur hafna eru helstu beinu hagsmunaðilarnir. Lítil skörun er við aðra aðila en möguleikar til samvinnu til að þróa ferðavöru til landsins og innan þess eru miklir. Skipulag hafnarsvæða þarf að taka tillit til annarrar starfsemi, en hætt er við að með vaxandi umsvifum vegna skemmtiferðaskipanna fari kröfur um landrými að verða með þeim hætti að önnur starfsemi verði að víkja.</p> <p>a) Miklar væntingar einkenna umræðu aðila í ýmsum greinum ferðaþjónustu til komu skemmtiferðaskipa. Hinsvegar þarf mikla sérhæfingu til að sinna skemmtiferðaskipum sem aðeins fá fyrirtæki hafa. Til þess að þeir sem eru í landi hafi arð af komu skipanna þarf þjónusta þeirra að vera hluti af eða sýnileg innan vöruframboðs þeirra aðila sem þjónusta skipin og slíkt kallar á fagmennsku, sérhæfingu og umtalsverða þolinmæði.</p>
<p>Hverjir geta haft hag af komum skemmtiferðaskipa og hvaða hagsmuni telja veitendur þjónustu sig hafa vegna komu</p>	<p>Sérhæfðir þjónustuveitendur og stærri hafnir hafa fyrst og fremst hag af því að taka á móti hinum stærri skipum. Mikla sérhæfingu og sterka samningsstöðu þarf til að tryggja hag</p>

skipanna hingað til lands?	hafnar og þeirra fyrirtækja sem þjónusta stærri skip. Ólíklegt verður að telja að þetta sé á færi annarra en hafnanna á Akureyri og í Reykjavík ásamt stærri þjónustuveitenda án þess að meirihluti tekna renni til þjónustuveitenda sem ekki eru með heimastöð á svæðinu og/eða án þess að lagt verði út í fjárfrekrar innviðaupbyggingar.
Hvaða þarfir eru til staðar um uppbyggingu móttökuskilyrða fyrir skemmtiferðaskip?	Þörf er á skipulagi og heildarsýn fyrir hvaða hafnir ættu og geta taka á móti hvaða tegund skipa. Ekki er vænlegt til árangurs að allar hafnir landsins keppi um allar tegundir skipa. Því minni skip, því minni þörf er á uppbyggingu stórra og kostnaðarsamra innviða; því stærri skip þeim mun sérhæfðari og öflugri þjónustuveitendur þurfa að vera til staðar. Ljóst er að ekki geta allar hafnir mætt slíkum kröfum mt.t. hinna stærri skipa.
Hvaða þarfir eru til staðar um uppbyggingu móttökuskilyrða fyrir skemmtiferðaskip?	Uppbygging móttöku hefur fyrst og fremst átt sér stað í Reykjavík og á Akureyri og verða mál á þeim stöðum að teljast í nokkuð góðu horfi. Á álagstímum, þegar mörg skip eru í höfn, verður þó óhjákvæmilega þröng á þingi. En í ljósi þess hve þessir álagstoppar eru fáir er erfitt að réttlæta frekari fjárfestingu sem annars lægi lítið notuð.
Hver eru líkleg áhrif opinberrar stefnu á þróun ferðaþjónustu við skemmtiferðaskip?	Opinber stefna er ekki til um móttöku skemmtiferðaskipa en slíka stefnu þarf að móta sem og að skilgreina hvar sóknarfæri okkar liggja til framtíðar. Hér er bent á sóknarfæri sem liggja í þjónustu við skip smærri skipafélaga við norðurslóðir, enda hægur en öruggur vöxtur í ferðum þeirra hingað til lands. Æskilegt væri að þessi skip tilheyri AECO og að stefnumörkun verði í þá átt að beina þeim skipum þeirra félaga, sem koma hingað til lands, í þann félagsskap.
Atriði er varða umhverfisáhrif af komum skemmtiferðaskipa	
Hver eru áhrif loftslagsbreytinga á þróun ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa í norðurhöfum?	Loftslagsbreytingar „opna“ norðurslóðir stöðugt meira, en samhliða gerir vaxandi meðvitund um loftslagsmálin vaxandi kröfur um mengunartakmarkanir af hálfu skipa bæði á siglingu og í höfn. Takmarkanir á hámarki brennisteinsmagns í skipaeldsneyti á ýmsum hafsvæðum í heiminum er ein birtingarmynd þess. Slíkar kröfur gætu farið að eiga við hér, sérstaklega ef gera á útá opnun norðurslóða vegna loftslagsbreytinga.
Hvernig er öryggismálum háttað og hvað ber að hafa í huga við siglingar á norðurhöfum?	Hér á landi er til öryggisáætlun og tekur Ísland þátt í samvinnu er tengist björgun á norðurslóðum. Ljóst er þó að afar erfitt verður að bjarga fólki ef eitt hinna stærri skipa lendir í vandræðum. Eina sýnilega lausnin er að gera þeim skipum að ferðast í þörum um svæðið, þar sem aðeins annað viðlíka skip getur bjargað fólki ef hitt lendir í vanda.
Hvernig er úrgangs- og mengunarmálum háttað í ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa?	Ekki eru reglur um loftmengun skipa í íslenskum höfnum og engar takmarkanir aðrar en þær sem finna má í alþjóðlegum samþykktum um losun úrgangs. Þessum samþykktum hefur verið illa fylgt eftir hér á landi og þær ekki hafa allar verið staðfestar. Skipin menga mikið og frá þeim stafar mikill úrgangur. Nýrri skip menga yfirleitt minna ein hin eldri og skip hinna stóru skipafélaga eru jafnan nýjust. Með breytingunum á lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda (33/2004) og hafnarlögum (61/2003) sem taka gildi áramótin 2014/2015 er kveðið skýrt á um að í öllum höfnum landsins skuli komið upp aðstöðu fyrir móttöku úrgangs frá skipum eða að rekstraraðilar hafna tryggi að slík þjónusta sé til staðar. Mikilvægt er að bjóða öflugra þjónustu í höfnum við móttöku úrgangs, og eru þar

	sóknarfæri í gjaldtöku. Einnig mætti íhuga gjaldtöku vegna loftmengunar líkt og gert er í öðrum höfnum Evrópu.
Hvernig munu umhverfis- og mengunarreglugerðir hafa áhrif á ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa?	Ljóst er að vegna reglna um hámark brennisteinsmagns í olíu á tilteknum hafsvæðum munu sum skemmtiferðaskip færast af þeim svæðum og mögulega til Íslands. Það ætti að vera eftirsóknarvert að hafsvæði Íslands tilheyrðu svæðum um takmörkun á brennisteinsmagni í olíu. Ljóst er að kröfur munu aðeins vaxa á þessum vettvangi og það verður frekar á færi burðugri skipafélaga að mæta þeim.
Hvernig er hægt að varðveita áfangastaði í landi þegar kemur að ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa?	Með skipulagi fyrst og fremst. Þörf er á að ákveða og skilgreina áfangastaði farþega skemmtiferðaskipa og byggja upp skilyrði á þeim stöðum sem taka skulu á móti þeim fjölda sem er á stórum skipum, þannig að ekki hljótist skemmdir af gestakomunum. Slíkt skipulag tengist frekara skipulagi í móttöku ferðamanna um allt land en aðkallandi er að ákveða hvaða staðir skulu taka við fjölda gesta og hverja skal vernda. Þetta er tiltölulega auðvelt en þá verður að hafa í huga að ásýnd þeirra staða sem taka við fjöldanum mun óhjákvæmilega breytast varanlega.

Gögn og aðferðir

Eins og lýst var í inngangi er kastljósinu að hluta til beint að móttöku skemmtiferðaskipa og þjónustu við þau skip. Í því samhengi liggur beinast við að horfa til meðlima Cruise Iceland-samtakanna og er í þessum kafla gerð grein fyrir því með hvaða hætti það var gert. Þar að auki sneri hluti gagnaöflunarinnar að skoðun á umsvifum vegna móttöku skemmtiferðaskipa á Akureyri og þjónustu við þau. Hvað komur skipanna varðar sneri gagnaöflun einkum að þremur þáttum, þ.e.:

1. Bein peningaleg áhrif af komu skipa gegnum tekjur sem hafnir hafa, þeirra aðila sem þjónusta skipin og farþega þeirra beint og hvernig þær tekjur dreifast.
2. Veltuáhrif af þeim farþegum sem ekki fóru í skipulagðar ferðir með ferðabjónustuaðilum sem þjónusta farþega skipanna. Í þessu samhengi er farið í saumana á því hvernig þessum málum er háttað á Akureyri. Til þess að það megi verða þurfti að meta;
 - a. Hve mikið fjölgaði gestum á Akureyri með komu skipa og áhafna, með áherslu á þá sem ekki fóru í skipulagðar ferðir?
 - b. Er fylgni á milli sölutalna fyrirtækja í göngufjarlægð frá höfninni á Akureyri og fjölgunar gesta í bænum vegna komu skipa?
3. Mati hagsmunaaðila á áhrifum af komu skemmtiferðaskipa.

Hér á eftir er nánar farið í hvern þeirra þriggja þátta sem að ofan eru taldir.

Mat á beinum peningalegum áhrifum

Meðlimir Cruise Iceland hafa allir beinan hag af komu skipanna þar sem þeir veita þeim og farþegum þeirra það sem þeir vilja þegar komið er í höfn. Til þess að fá mynd af umfangi þessara hagsmuna og þar með beinna peningalegra áhrifa var haft samband við þá aðila sem að Cruise Iceland standa og upplýsingar fengnar með tölvupóstum, símtölum og einstaklingsviðtölum, eins og við átti. Þeirra gagna var aflað í fyllsta trúnaði, en markmið þeirrar gagnaöflunar var að vita hve mikið kæmi í hlut þeirra, bæði í beinar tekjur og framlegð, sem og hver hlutur undirverktaka þeirra væri með tilliti til móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi.

Mat á veltu áhrifum þeirra farþega sem ekki kaupa þjónustu beint

Til að meta áhrif vegna þeirra farþega sem ekki kaupa þjónustu eða skipulagðar ferðir fyrirfram á skipunum, sbr þátt nr. 2 hér að ofan, var einblínt á fyrirtæki í rekstri á Akureyri. Farin var sú leið að reyna að ná til allra fyrirtækja á Akureyri, sem líkleg væru til að komast í tæri við farþega skipanna og hugsanlega eiga við þá viðskipti með einum eða öðrum hætti. Fyrirtækin sem voru skoðuð eru öll í göngufæri frá Akureyrarhöfn og eru á svokölluðu „kjarnasvæði“, en slík svæði skilgreinir Jaakson (2004) þau svæði í landi sem farþegar skipanna halda sér við og eru sem næst skipinu (sjá nánar bls. 36). Á grunni daglegra sölutalna fyrirtækja á þessu kjarnasvæði var lagt mat á áhrif af komum farþega af

skemmtiferðaskipum. Fyrst þurfti að ráðast í tvíþætta úttekt. Annarsvegar að leggja mat á fjölda gesta á Akureyri hvern dag sumarsins og fá þannig viðmið um þá fjölgun sem yrði á þeim dögum sem skemmtiferðaskip lágu í höfn og farþegar og áhafnir skemmtiferðaskipa komu í land. Hinsvegar að fá fram daglegar sölutölur fyrirtækja og var það gert með trúnaðarviðtölum við rekstraraðila. Forsendum fyrir gagnaöflun beggja þátta verður nú nánar lýst.

Fjöldi gesta á Akureyri og fjölgun vegna skipakomu

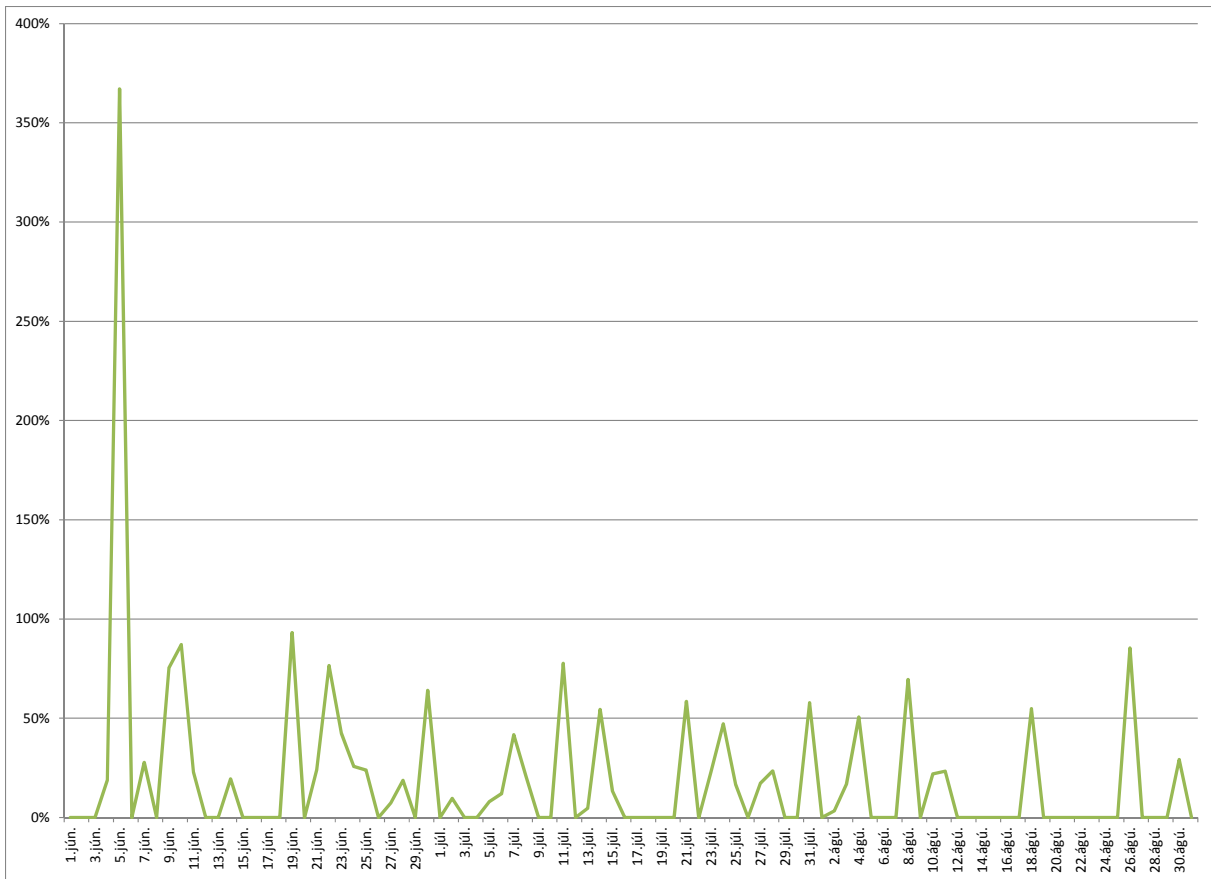
Til þess að sýna fram á fjölgun gesta á Akureyri vegna skipakomu er eingöngu horft til þeirra farþega sem ekki fóru í lengri skiplagðar ferðir í landi. Skoðaður var fjöldi gesta í bænum á tímabilinu 1. júní til 31. ágúst 2013. Til þess að leggja mat á fjölda gesta á Akureyri, annarra en þeirra sem koma með skemmtiferðaskipum, voru eftirfarandi þættir skoðaðir:

- Framboð rúma á hótelum og gistiheimilum á Akureyri. Byggt á heildarfjölda gistinóttu skv. gistiskýrslum Hagstofu Íslands 2012, fyrir póstnúmer 600, er fundið nýtingarhlutfall fyrir hvern mánuð sumarsins. Gert er ráð fyrir 91,7% meðalnýtingu yfir júní, júlí og ágúst. Byggt á uppgefnum gestafjölda fyrir hvern dag sumarsins sem fengust frá Icelandair Hotel, Hótel Eddu, Hótel KEA og Hótel Norðurlandi auk farfuglaheimilisins Akureyri Backpackers og Farfuglaheimilins á Akureyri (65% framboðs rúma), var hægt að áætla dreifingu gestanna á daga sumarsins.
- Uppgefnar gistinætur á tjaldsvæðum bæjarins (Hamrar og Þórunnarstræti) fyrir hvern dag sumarsins.
- Framboð rúma í orlofshúsum stéttarfélaganna. Byggt á yfirliti allra slíkra var gert ráð fyrir 90% meðalnýtingu svefnplássanna yfir júní, júlí og ágúst. Viðmið til að áætla dreifingu gestanna á daga sumarsins var gefið út frá uppgefnum gistinóttum sem fengust hjá 35 af þeim 52 stéttarfélögum sem eiga íbúðir á Akureyri, eða 67%.
- Gisting hjá vinum og ættingjum. Í könnun MMR (2013: 19) fyrir Ferðamálastofu má sjá að 45,9% Íslendinga á ferð um eigið land sögðust hafa gist hjá vinum og/eða ættingjum 2012. Lítið er um að útlendingar geri slíkt. Til að fá mynd á fjölda í gistingu hjá vinum og ættingjum er 84,8% af þeim fjölda sem var á tjaldsvæðum og í orlofshúsum bætt við heildarfjölda þar. Tjaldsvæði og orlofshús endurspeglar gistimáta Íslendinga að mestu leyti.
- Vegagerðin hefur lagt mat á umferð til og frá Akureyri í kringum viðburði og hátíðar með teljara á hringveg við Kræklingahlíð, til norðurs og suðurs. Fengin voru gögn frá Vegagerðinni úr þeim teljara fyrir tímabilið 1. júní til 31. ágúst og þau notuð til að kanna fylgni við daglegar sölutölur fyrirtækja. Markmiðið var að sjá hvort sterkari fylgni væri við þessar hreyfingar en þær sem stöfuðu af farþegakomum skipa.

Fjöldi gesta í bænum er borinn saman við fjölgun farþega í bænum vegna skipakoma dagana 1. júní til 31. ágúst 2013. Til þess að finna þann fjölda farþega sem hefur farið af skipunum og „inn í bæ“ voru eftirfarandi atriði metin:

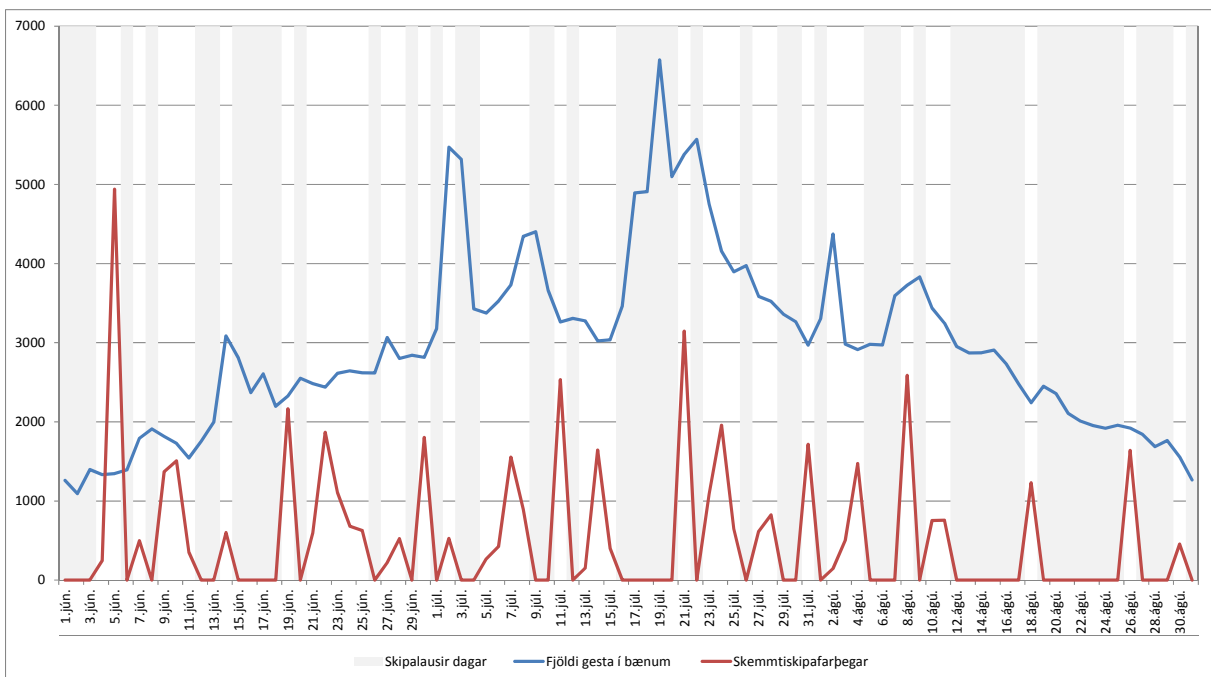
- Fjöldi farþega á skipum þar sem dreginn er frá fjöldi þeirra sem fer í lengri skipulagðar ferðir, en það eru ferðir í Mývatnssveit (skoðun og/eða Jarðböð), hvalaskoðun á Húsavík, Dettifoss og Ásbyrgi, Siglufjörð, Skagafjörð, Hrísey eða flug til Grímseyjar eða sk. „overland“ ferðir þar sem farið er í aðra höfn til að komast aftur í skipið. Miðað er við að 96% farþega hafi farið frá borði og 4% aldrei yfirgefið skipið í höfn. Það byggir á niðurstöðum í könnun G.P. Wild, þar sem 3,8% svarenda sögðust hafa eytt 0 klst í landi á Akureyri eða gáfu ekki svar og gert var ráð fyrir að hafi því verið um borð. Vert er að geta þess að af öllum svarendum sögðust 60% hafa verið fimm tíma eða lengur í landi, 17% fjórar klst., 15% þrjá tíma og 7% skemur.
- Fjöldi í áhöfn eins og hann er gefinn upp í skipalista Berlitz og hlutfall áhafnar sem fer í land. Hlutfall áhafnar af heildarfjölda farþega af skipum í Akureyrarhöfn sumarið 2012 er 29%, en sumarið 2013 var það 38%, samkvæmt tölum frá hafnarstjóra. Miðað við uppgefin áhafnarfjölda á skipalista Berlitz er hlutfallið 48% að meðaltali sumarið 2013 og er miðað við það. Varnagla verður að slá um tölur Berlitz þar sem hugsanlega er um ofmat á fjöldi í áhöfn að ræða. Gert er ráð fyrir að 43% áhafnar fari í land og eigi frívakt, og bætist þannig við fjölda annarra gesta. Það hlutfall byggir á svörum áhafnar við könnun G.P. Wild sumarið 2013, en í ljós kom að Akureyri er aðeins yfir Evrópumeðaltali er kemur að ferðum áhafna í land, en það er 39%.
- Fjöldi farþega á skipum þar sem dreginn er frá fjöldi þeirra sem fer í ferðir keyptar á höfninni beint af þeim sem bjóða þar þjónustu. Byggt er á könnun G.P. Wild frá sumrinu 2013 þar sem ljóst var að 2% farþega sem fara í land kaupa ferðir af þeim sem bjóða þær í höfn. Það hlutfall er dregið frá heildarfjölda farþega sem fer í land.

Eins og sjá má á mynd 1 er það helst þegar fyrstu skip sumarsins koma að gestafjöldi margfaldast í bænum. Aðra daga sumarsins þegar skip koma er gestafjöldi uppundir það að tvöfaldast.



Mynd 1: Hlutfallsleg fjölgun gesta á Akureyri við komu skemmtiferðaskipa sumarið 2013.

Mynd 2 sýnir í tölum það sem dregið er fram í hlutföllum á mynd 1 að ofan.



Mynd 2: Fjöldi gesta á Akureyri sumarið 2013.

Eins og sjá má á mynd 2 komu að jafnaði um 1.500-2.000 farþegar af skemmtiferðaskipum í land á Akureyri á helstu skipadögum sumarsins 2013. Heildarfjöldi farþega sem kom með skemmtiferðaskipum í Akureyrarhöfn allt sumarið 2013 (maí til september) er 71.338 en að auki eru áhafnarmeðlimir um 27.057. Af þessum rúmlega 71 þúsund farþegum fóru 27.339 (38,3%) í lengri skipulagðar ferðir, en samantekið fóru alls 42.960 (60,2%) farþegar í skipulagðar fyrirfram keyptar ferðir af einhverju tagi og nánast allir þar af (95,2%) komu að Goðafossi. Niðurstöður rannsókna erlendis benda til þess að 50-80% farþega kaupa fyrirfram ferðir í landi (Klein, 2010: 68). O'Brien (2014) lýsir því að 38% farþega sem komu í Ísafjarðarhöfn 2013 fóru í skipulagðar ferðir, en skýrir óvenjulágt hlutfall þar með slöku framboði ferða og takmörkuðum þjónustuinngviðum, sem megi bæta.

Mat á veltu fyrirtækja við fjölgun farþega

Til þess að kanna hvort velta fyrirtækja innan kjarnasvæðis á Akureyri hafi aukist á þeim dögum sem skemmtiferðaskip voru í höfn var rýnt í sölutölur fyrirtækjanna. Til þess að skilgreina hvaða fyrirtæki gætu talist til ferðaðjónustufyrirtækja var byggt á flokkun fyrirtækja eins og hún birtist í ferðaðjónustureikningum Hagstofu Íslands. Eins og sjá má í töflu 2 hér fyrir neðan flokkar Hagstofan fyrirtæki annarsvegar eftir því hvort starfsemi þeirra gæti talist einkennandi ferðaðjónustu s.s. gistiþjónusta, veitingaðjónusta og ferðaskrifstofur. Hinsvegar eru fyrirtæki flokkuð eftir því hvort starfsemi þeirra geti talist ferðaðjónustutengd, s.s. sala á eldsneyti, menning og afþreying og ýmis önnur þjónusta og verslun tengd ferðaðjónustu.

Tafla 2: Ferðaðjónustuflokkar Hagstofu Íslands.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2011: 7.

Einkennandi ferðaðjónusta

1. Gistiþjónusta
2. Veitingaðjónusta
3. Leiga flutningatækja, bílaleigur o.fl.
4. Flutningar á landi og sjó
5. Farþegaflutningar með flugi
6. Ferðaskrifstofur

Ferðaðjónustutengdar atvinnugreinar

7. Sala bensíns, viðgerðir og viðhald bifreiða
8. Önnur þjónusta tengd farþegaflutningum
9. Menning og afþreying
10. Ýmis önnur þjónusta við ferðamenn
11. Ýmis verslun tengd ferðaðjónustu

Þar sem fjöldi fyrirtækjanna, sem um ræðir fyrir þessa rannsókn er ekki verulegur reyndist nauðsynlegt að gera nokkrar breytingar á flokkun Hagstofunnar. Þetta var gert af trúnaði við fyrirtækin svo að upplýsingar, sem þau létu í té vegna rannsóknarinnar, yrðu ekki

rekjanlegar. Flokkurinn „Gistipjónusta“ var felldur út þar sem að koma skemmtiferðaskipa til Akureyrar hefur augljóslega engin teljandi áhrif á þennan flokk þar sem ekki er um neina gistipjónustu við skipin/farþega þeirra að ræða og hann á því ekki við. Það sama gildir um flokka sjö, átta og tíu, þ.e. „sala bensíns, viðgerðir og viðhald bíla“, „önnur þjónusta tengd farþegaflutningum“ og „ýmis önnur þjónusta við ferðamenn“. Hvað varðar flokk tíu voru það fá fyrirtæki um að ræða að ákveðið var að sameina þau við flokk níu „menning og afþreying“. Flokkarnir þrír sem fjalla um samgöngur; „Leiga flutningatækja, bílaleigur o.fl.“, „Flutningar á landi og sjó“, „Farþegaflutningar með flugi“ voru sameinaðir í einn flokk undir samheitin „Samgöngur“ sökum þess hve fá fyrirtæki voru í hverjum flokki fyrir sig. Endanlega fyrirtækjaflokkun, sem notuð var við gagnaöflun og -greiningu má sjá á töflu 3, en alls eru flokkarnir fimm.

Tafla 3: Útfærðir ferðapjónustuflokkar vegna gagnaöflunar á kjarnasvæði á Akureyri.

Einkennandi ferðapjónustu atvinnugreinar	
1.	Veitingapjónusta
2.	Samgöngur
3.	Ferðaskrifstofur
Ferðapjónustutengdar atvinnugreinar	
4.	Menning og afþreying
5.	Ýmis verslun tengd ferðapjónustu

Haft var samband við öll fyrirtæki sem talin voru til kjarnasvæðis skemmtiferðaskipa í Akureyrarhöfn (sbr. Jaakson, 2004). Fyrirtæki í verslun og þjónustu sem eru á Glerártorgi og utar og einnig leigubílsstjórar sem hættir eru störfum að mestu voru ekki tekin með. Alls var haft samband við 104 fyrirtæki, þar af gáfu 42 upp daglegar sölutölur fyrir sumarið 2013, eða 40% á grundvelli trúnaðarsamkomulags við RMF. Niðurstöðum greiningar á fylgni við komur skipafarþega fyrir hvert og eitt þeirra er að finna í viðauka 1. Í töflu 4 má sjá fjölda fyrirtækja í hverjum ferðapjónustuflokki sem veittu sölutölur og fjölda þeirra sem tók þátt í viðhorfskönnun ásamt svarhlutfalli.

Tafla 4: Svarhlutfall og fjöldi fyrirtækja í mati á áhrifum á veltu ferðapjónustu og svör við mati hagsmunaaðila.

Einkennandi ferðapjónustu atvinnugreinar	Veltutölur		Uppgefin viðhorf	
	Fjöldi fyrirtækja	Svarhlutfall	Fjöldi fyrirtækja	Svarhlutfall
1. Veitingapjónusta	8	62%	9	69%
2. Samgöngur	7	27%	14	54%
3. Ferðaskrifstofur	4	19%	14	67%
Ferðapjónustutengdar atvinnugreinar				
4. Menning og afþreying	9	60%	10	67%
5. Ýmis verslun tengd ferðapjónustu	14	58%	15	63%
Samtals	42	40%	62	60%

Fylgni við komur skipafarþega var reiknuð við daglegar sölutölur fyrir tímabilið 1. júní til 31. ágúst. Notast var við fylgnistuðul Pearsons (r), en einnig var reiknaður sk. ákvarðanastuðull (r^2) en við gefum okkur að koma farþega af skemmtiferðaskipum hafi áhrif á sölutölur einstakra fyrirtækja. Spurning er aðeins hvort sú fylgni er enginn, lítil eða mikil. Ekki reyndist vera marktækur munur ($p > 0,1$) á milli þeirra sem svöruðu könnuninni snemma það er fyrir áramót og voru fyrstir til að taka þátt í gagnaöflun og þeirra sem svöruðu síðar, það er eftir áramót 2013/14. En báðir hópar voru nærri jafnstórir. Samkvæmt Armstrong og Overton (1977) má því álykta að svarhlutfallið hafi ekki áhrif á niðurstöðurnar og að þátttakendur séu ekki frábrugðnir þeim sem ekki svöruðu.

Mat fyrirtækjaeigenda og annarra hagsmunaaðila

Í gagnaöflun meðal þeirra fyrirtækja á Akureyri, sem óskað var eftir sölutölum hjá var einnig óskað eftir viðhorfum rekstraraðila til þess hvort þeir teldu komur skipafarþega hafa áhrif á sína veltu og hvort horft var með einhverjum hætti til þeirra í markaðssetningu. Í þessari könnun var spurt um eftirfarandi atriði:

- Hvernig auglýsir fyrirtækið vörur og þjónustu á internetinu og erlendis gagnvart ferðafólki?
- Hversu stór hluti af rekstri fyrirtækisins er vegna þjónustu við erlenda ferðamenn.
- Hvaða áhrif hefur fjölgun skemmtiferðaskipa og farþega síðustu ára haft á veltu fyrirtækisins?
- Hversu stór hluti af þjónustu fyrirtækisins er bókaður af farþegum beint (t.d. heimasíðu, í höfn, símleiðis, tölvupósti, annað)?
- Hvaðan koma aðrar þjónustubókanir koma (Ferðaskrifstofum, skipunum, öðrum?)

Alls tóku 62 fyrirtæki þátt í þessari könnun af 104 sem nálgast var, eða 60%. Það er nokkuð betra svarhlutfall borið saman við svör um daglegar sölutölur enda öllu einfaldara fyrir rekstraraðila að svara þessum fimm spurningum heldur en að taka saman daglegar sölutölur, sem sumir höfðu hreinlega ekki við hendina. Niðurstöður úr þessum könnunum er að finna í kaflanum um komu skemmtiferðaskipa til Íslands sumarið 2013 og mæld áhrif vegna þeirra.

Umhugsunarefni

Þessi skýrsla markar í mörgu fyrstu atrennu að heildstæðri samantekt á áhrifum af komum skemmtiferðaskipa til Íslands og litast um margt af því. Bæði er það að um frumraun er að ræða í þeirri gagnaöflunaraðferð sem að ofan er lýst og varðar sölutölur fyrirtækja, og hitt að fyrirbyggjandi gögn þurfti mjög að móta að markmiðum þessarar rannsóknar. Í báðum tilfellum verður til ný þekking, en mótun hennar þarf að rökstyðja vandlega og er því eins mörgum orðum og raun ber vitni eytt í gögn og aðferðir hér að ofan. Ítarleg lýsing aðferðar hefur einnig þann tilgang að gera öðrum kleift, á öðrum stöðum að gera sambærilega rannsókn sem renna stoðum undir eða hrekja það sem hér er fram sett.

Við móttöku fyrirbyggjandi gagna kom í ljós að gagnaöflun um skemmtiferðaskip og komur þeirra til Íslands um þessar mundir snýr aðeins að fjölda skipa, farþega og áhafnar aðgreint frá öðru ferðafólki til landsins. Það er ákaflega mikilvægt og þarf að viðhalda og vanda vel til þessarar gagnaöflunnar við allar hafnir landsins. Sérstaklega þarf að halda áhöfn aðskilinni frá farþegum og halda utan um þjóðerni áhafnar meðlima. Öflun, samantekt og birting þessara gagna þyrfti hinsvegar að vera samræmd og á einni hendi og sú hönd þyrfti að sinna samskiptum við alþjóðlegar stofnanir sem halda utan um fjölda ferðafólks í heiminum. Eðlilegast væri ef Hagstofa Íslands væri sá samstarfsaðili í því samhengi, enda gætu þá gögn um skemmtiferðaskip komið beint inn í mat á þjóðhagslegum áhrifum og verið í samræmi við alþjóðlega staðla um tölfræði í ferðapjónustu. Í því samhengi má nefna að farþegar af skemmtiferðaskipum teljast dagsferðamenn á landinu og ætti að meta sem slíka. Nefnd um móttöku skemmtiferðaskipa lagði á sínum tíma til að Ferðamálastofa sæi um utnumhald þessara talna (Gísli Gíslason o.fl., 2007).

Gallinn við að telja farþega í hverri höfn eins og nú er gert er hinsvegar að erfitt er að fá mat á heildarfjölda farþega sem koma með skemmtiferðaskipum til Íslands á hverju ári. Það er grunnforsenda þess að hægt sé að draga ályktanir um t.a.m. heildarefnahagsáhrif á landið allt út frá rannsóknnum sem gerðar væru meðal farþega á tilteknum stað. Til að laga þetta þarf að búa til flokka fyrir þau skip sem sækja landið heim eftir því í hvað margar hafnir hvert kemur. Það er þau sem koma einu sinni, tvisvar, þrisvar og oftast þarf að setja í hvert sinn flokk og byggt á upplýsingum um fjölda farþega og áhöfn í hverju er þannig hægt að fá fram heildarfjölda dagsferðamanna í hverri Íslandsferð. Hvað varðar frekari gagnaöflun þá tekur viðauki 2 saman punkta um hvaða gagna ætti að afla um komur skemmtiferðaskipa hingað til lands og hverjir ættu að sjá um það.

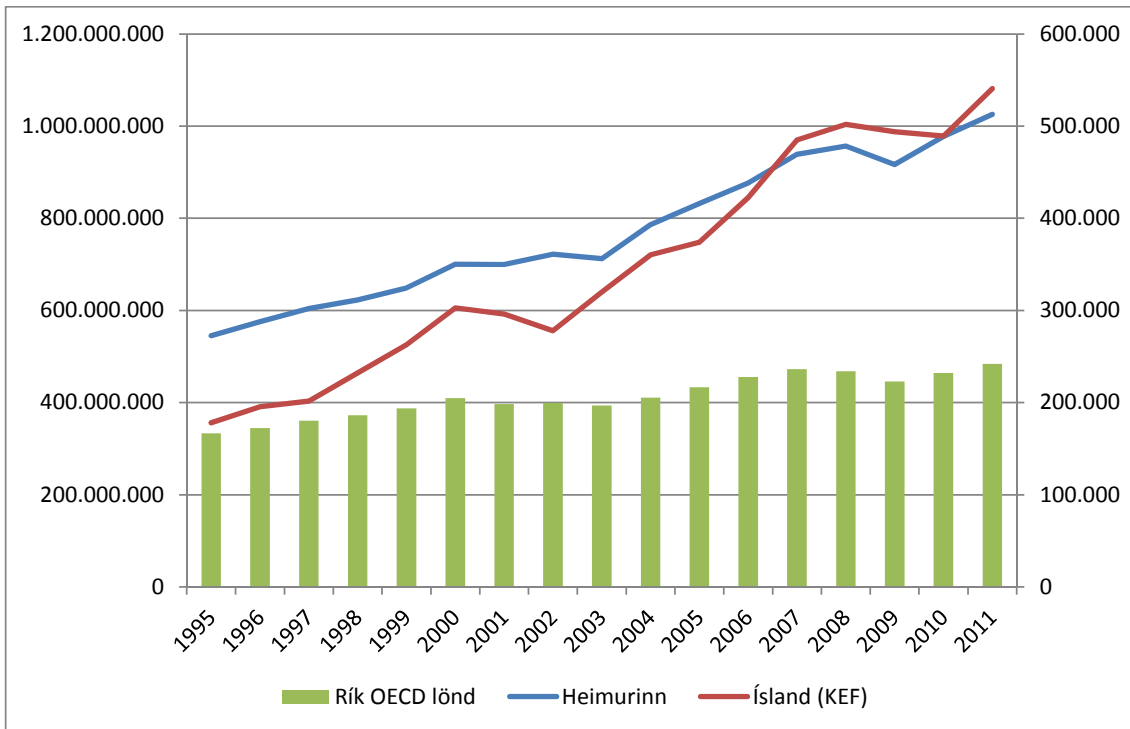
Skemmtiferðaskip í hnattrænu samhengi

Í þessum hluta skýrslunnar er tekin saman umfjöllun um ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa (e. *cruise industry*) í alþjóðlegu samhengi. Papathanassis og Beckmann (2011) benda á að rannsóknir á ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa á tímabilinu 1983-2009 eru frekar sundurleitar, líkt og almennt gerist með rannsóknir á ferðamálum. Um afar víðfeðmt svið er að ræða, sem kemur inn á öll svið mannlífsins og margar ólíkar atvinnugreinar. Því er mikilvægt að ramma inn áherslur heimildasamantektar sem þessarar, en sá rammi stýrist af markmiðum þessarar rannsóknar og hverfist um þrjár meginstoðir sjálfbærni; samfélag, efnahag og umhverfi.

Fyrsti hluti þessa kafla leggur grunn að yfirsýn yfir viðfangsefnið og fer yfir þær tegundir ferðamennsku sem skemmtiferðaskip falla undir og setur í samhengi við ferðamennsku í heiminum og vöxt hennar. Næsti hluti er nokkuð viðamikill og lýsir samspili ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa og samfélagsþróunar í heiminum með lýsingu á ferðaskipulagi og virðisbætur skemmtiferðaskipanna í þremur undirköflum. Þar á eftir eru teknar saman heimildir um hagræn áhrif af komu skemmtiferðaskipa og varðar þessi hluti helst meginefni þeirrar rannsóknar sem kynnt verður í næsta hluta skýrslunnar. Eftir umfjöllun um hagræn áhrif verður umfjöllun um samhengi skemmtiferðaskipa siglinga og umhverfismála og í beinu framhaldi verða útlistaðar framtíðaráskoranir og möguleikar í ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa.

Skemmtiferðaskip og vaxandi ferðamennska

Ferðalög fólks eru vaxandi hluti af lífstíl og neyslu um heim allan. Ferðaþjónusta hefur því verið álitin vaxtarbroddur í efnahagslífi landa og svæða, en að sama skapi hefur vandlega verið undirstrikað að ferðaþjónusta geti ekki verið meginstoð efnahagslífs (Godfrey og Clarke, 2000: vi). Ef horft er til talna frá Heimsvísunum (e. *World Bank*) sem byggja á tölum Alþjóða ferðamálaráðsins (UNWTO) og ná til 2011 um þessar mundir (uppfært næst síðla árs 2014) má sjá að að öllu óbreyttu er fullt tilefni til bjartsýni fyrir þá sem hafa hagsmuna að gæta af vexti ferðaþjónustu. Mynd 3 sýnir á vinstri ás fjölda þeirra sem koma sem ferðamenn inn í öll lönd í heiminum, það er gista að lágmarki eina nótt og eru ekki frá landinu sjálfu (blá lína). Á hægri ás eru tölur fyrir Ísland, sem tilheyrir þessu gagnasafni og er safnað af Ferðamálastofu (rauð lína).

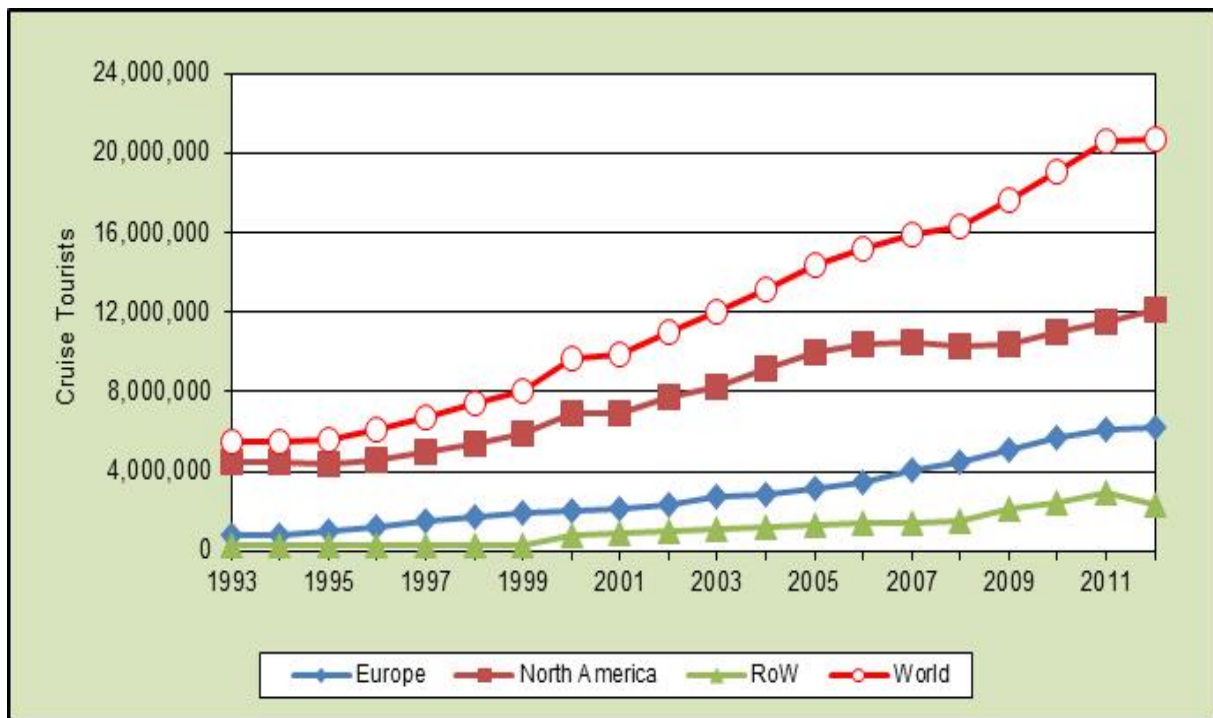


Mynd 3: Fjöldi ferðafólks í heiminum og á Íslandi.

Heimildir: World Bank, 2013 og Ferðamálastofa, 2013.

Að auki tekur mynd 3 saman fjölda þeirra gesta sem sækja „rík“ OECD-lönd heim og er Ísland í þeim flokki, en tölur þar að lútandi lesast af vinstri ás. Það sem er áhugavert að sjá er að gestum til ríkra OECD-landa fjölgar ekki eins ört og gestum í heiminum öllum. Með öðrum orðum, þá er staðan sú að þrátt fyrir að áfangastaðir ríkra OECD-landa (s.s. París, London og Benidorm) laða til sín flesta gesti heimsins eru það áfangastaðir utan þessara landa sem vaxa mest í vinsældum. Framandi slóðir líkt og í SA-Asíu, S-Ameríku, Arabalöndum og ekki síst áfangastaðir á norðurslóðum eru að verða eftirsóknarverðir fyrir æ stærri hópa fólks. Ísland verður að teljast framandi áfangastaður sem laðar að sér ákveðna tegund gesta (Baldacchino, 2006) og sker sig því frá hinum ríku OECD-löndunum með sína hefðbundnu áfangastaði. Með öðrum orðum og eins og sjá má á mynd 3 er vöxtur ferðamennsku á Íslandi í takti við vöxt ferðþjónustu á framandi slóðum.

Almennt er litið svo á að sá fjöldi sem sýndur er á mynd 3 ferðist með flugi. Tilfellið er þó að þorri þeirra sem ferðast milli landa fara um á bíl (Cooper, o.fl. 2005: 5). Ferðir á skipum falla í flokk sjósækinnar ferðamennsku (e. *marine tourism*) en þar getur verið um allt að ræða frá skútusiglingum einstaklinga um heimshöfin, hvalaskoðun, sund meðal höfrunga, æsiferðir á hraðbátum (t.d. Rib Safari) og siglingar með skemmtiferðaskipum (Cater og Cater, 2007: 8). Hvað varðar hlut skemmtiferðaskipa þá sýnir mynd 4 fjölda þeirra farþega sem ferðast í þeim á heimsvísu (rauð kúlulína) á árunum 1993-2012.



Mynd 4: Fjöldi farþega í skemmtiferðaskipum 1993-2012.

Heimild: Wild, 2013.

Heildarfjöldi skemmtiferðaskipa árið 2012 var rúmlega 280 og fóru um 22 milljónir ferðamanna í ferðir með þeim skipum (Ward, 2013: 24). Þessar 22 milljónir eru aðeins rúm 2% af þeim rúma milljarði sem nú er á ferðum milli landa í heiminum. Þeim sem ferðast með skemmtiferðaskipum fjölgar þó ört eða 7,4% að meðaltali milli ára 1990 og 2008 (Brida o.fl. 2012: 395), það er nærri sama fjölgun milli ára og var á Íslandi milli ára á sama tíma. Á mynd 4 má einnig sjá fjölda þeirra sem ferðast með skemmtiferðaskipum skipt eftir svæðum heimsins, en glögglega má sjá þá yfirburði sem N-Ameríka hefur. Flestir þeir sem njóta ferðarþjónustu skemmtiferðaskipa koma frá Bandaríkjunum, þó hlutdeild Evrópumanna fari ört vaxandi. Aðrir heimshlutar (e. *Rest of World*) eiga fáa skemmtiferðaskipafarþega.

Ferðarþjónusta skemmtiferðaskipa

Í ljósi þess hve lítið brot þeirra sem ferðast í heiminum velur sér ferðir með skemmtiferðaskipum, verða þau að teljast frekar sérhæfð markaðshilla (e. *niche*) í ferðarþjónustu. Ferðamennska í skemmtiferðaskipum og ferðarþjónusta sem veitt er af skipafélögum er margskonar. Sum skipafélög sérhæfa sig í strandsiglinum, s.s. Hurtigruten í Noregi. Sum skipafélög sérhæfa sig í siglingum á ám og vötnum, s.s. um Dóná, Níl, Signu eða Rín. Sum skipafélög bjóða ferðir á seglskútum, s.s. skólaskip sem hafa komið hingað til lands og sum fraktflutningafyrirtæki bjóða gistingu um borð. Áhersla þessarar skýrslu er á þau skipafélög sem bjóða siglingar á úthöfum, þá helst á Norður-Atlantshafi á sérhæfðum skipum (Ward, 2013).

Þau skemmtiferðaskip, sem sigla langar leiðir á úthöfum og ferðamennska með þeim, skera sig frá öðrum alþjóðlegum ferðalögum að þrennu leyti. Í fyrsta lagi fara þau um sjó, eins og gefur auga leið. Það þýðir að fjöldi landa er iðulega sóttur heim í einni og sömu ferðinni. Í öðru lagi gilda aðrar reglur um skipin og það sem þar fer fram þegar skipin eru á hafi. Ferðabjónusta á landi og við lönd þarf að lúta reglum þess þjóðríkis sem hún er í hverju sinni. Alþjóðlegir sáttmálar um það sem fram fer á alþjóðlegum hafsvæðum eru fáir og því er reglugerðarumhverfi ferðabjónustu skemmtiferðaskipa veikara en annarrar ferðabjónustu. Í þriðja lagi þá er skemmtiferðarskipið sjálft oftar en ekki áfangastaðurinn í sjálfu sér. Þó flestir fari með skipum til að komast á fjölda áfangastaða, þá verður ekki framhjá því horft að meirihluti ferðar er um borð í skipinu og fyrir suma er þjónustan um borð eini tilgangur ferðarinnar (Wood, 2004: 134). Þannig lýsa Vogel og Oschman (2013) því hvernig ferð á skemmtiferðaskipi er „án áfangastaðar“ þar sem farþegar „smakka á“ ýmsum stöðum, sem getur leitt til þess að þeir komi aftur í lengri ferð eða segi vinum og ættingjum frá (Brida, o.fl. 2012). Þjónusta skipanna vegur því þungt, og oft mun þyngra en áfangastaðir eða hvar þau koma við (Rodrigue og Notteboom, 2013).

Skemmtiferðaskipið er þannig heimur útaf fyrir sig sem spannar allt frá afslöppun í vellystingum til villts skemmtanálífs. Báðir pólar eiga sér sínar sögulegu skírskotanir.

Upphaf hugmynda um siglingar til ánægju og skemmtunar er rakið til gríns úr blaði á Hjaltlandseyjum sem birtist 1835. Þá var birt auglýsing um ferðir til eyja í Norður-Atlantshafi, m.a. Íslands og að vetri um Miðjarðarhafið, sem ekki reyndust vera til. Fljótt varð þó breyting á og árið 1837 var fyrsta skemmtiferðarskipafyrirtækið stofnað *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, sem í dag er P&O. Gíbraltar, Malta og Aþena voru fyrstu áfangastaðirnir en gert var út frá Southampton (BTNews, 2012). Skömmu síðar (1840) bauð Samuel Cunard fyrstur ferðir yfir Atlantshafið og fór með 63 farþega til afþreyingar á gufuskipinu *Britannia*. Skip P&O og Samuel Cunards byggðu undir ímynd ferðalaga á hafi fyrir hina auðugu, sem lengi hefur loðað við skemmtiferðaskipin. Enda var það svo vel fram á 20. öldina að ferðalög yfir Atlantshafið á skipi voru helst fyrir þá sem höfðu efni á því meðan aðrir sem vildu sigla voru nánast notaðir sem ballest í þeim skipum sem þó tóku þá með. Það var ekki fyrr en á áttunda áratug 20. aldar sem ný hugsun varð til í skemmtiferðaskipa siglingum. Hún snérist um að líta á ferðir með skipunum sem afþreyingu fyrir fjöldann þar sem skemmtun og fjör réði ríkjum frekar en vellystingar hinna ríku. Árið 1972 var skipið *Mardi Gras* (áður *Empress of Canada*) nýtt í þessum tilgangi í Karíbahafinu. Nafnið eitt og frá hverju því var breytt endurspeglar þessa nýstárlegu hugmynd um hlutverk.

Samuel Cunard lagði grunninn að því sem varð skipafélagið Cunard á meðan Ted Arison, sá sem bjó til *Mardi Gras*, lagði grunninn að Carnival Cruise Lines (stofnað 1972). Í dag eru bæði félög hluti Carnival Corporation, sem og P&O eins og nánar verður vikið að síðar. Um svipað leyti voru Norwegian Cruise Lines stofnað (1966) af Knut Kloster (í félagi við Ted Arison) og Royal Caribbean International (1968) með svipaða hugmyndafræði og Carnival.

Þessar tvær megintegundir ferðamennsku í skemmtiferðskipum hafa báðar sótt í sig veðrið æ síðan. Skip hafa stækkað og þjónustuframboð aukist og er höfðað til sífelld fjölbreyttari hópa, nú síðast fjölskyldna ásamt hinum auðugu –enda mörg skip með heilu leikvöllina um borð (Gulliksen, 2008). Á bakvið hinn öra vöxt í ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa (mynd 4) stendur sífelld breikkandi framboð þjónustu. Sigling á skemmtiferðaskipi er ekki lengur bara á færi hinna fáu og ríku, heldur þorra fólks sem á annað borð hefur áhuga á að ferðast. En samtímis er viðhaldið markaðshillu fyrir hina auðugu, jafnvel um borð í sömu skipum og þjónusta fjöldann, en einnig með sérhæfðum ferðum á smærri skipum. Þannig eiga hinir auðugu enn möguleika á að berast á gegnum þjónustuframboð sérsniðið fyrir þá um borð í mörgum skipanna, þar sem er eiginlega „skip innan í skipi“ (Rodrigue og Notteboom, 2013: 33).

Hvati þessarar breikkunar í þjónustuframboði er mikið til vaxandi framboð á flugi yfir Atlantshafið þar sem skipin þurftu að fara að keppa við hraðskreiðar þotur sem fluttu fólk hratt og örugglega yfir hafið (Mentzer, 1989). Áskoranir samhliða vaxandi flugsamgöngum urðu þó tækifæri fyrir skemmtiferðaskipin. Vaxandi flugsamgöngur hvöttu ekki aðeins til breiðara þjónustuframboðs skipanna heldur stækkaði flugið einnig markaðssvæði skemmtiferðaskipa. Með vaxandi möguleikum í flugi geta nú æ fleiri með auðveldum hætti komið sér á næstu höfn þaðan sem skip fara.

Vogel og Oschman (2013) rekja þó hvernig vöxtur í ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa helst einnig í hendur við samfélagsbreytingar eftirstriðssáranna og þá sérstaklega eftir 1970. Það sem einkennir okkar tíma er hraði samfélagsbreytinga, en þær eru nú svo örar að flestir eiga erfitt með að viðhalda og/eða koma á síðum, venjum og hefðum. Samfélagið er allt orðið fljótandi og ferðir á skemmtiferðaskipum eru því afþreying í anda nútíma samfélagshátta að mati Vogel og Oschman (2013, sjá einnig Bauman, 2003). Þessir samfélagshættir einkennast af því að ekkert virðist vera fast í hendi og það tekur breytingum eftir smekk og tíðaranda neylusamfélagsins hverju sinni eða metnum þörfum síbreytilegs markaðar. Frelsið sem skemmtiferðaskipið felur í sér hvað varðar t.d. þjónustu veitta á alþjóðlegu hafsvæði, hvaða fána siglt er undir, möguleika á ferðum um öll höf og hafnir, fullkomna stjórn á þjónustuframboði um borð í skipinu og að miklu leyti á landi og að geta sniðið hönnun skipsins að þeirri vöru sem bjóða skal, eru allt birtingarmyndir þessara nútíma samfélagshátta.

Sú þjónusta skipa, sem birtist fyrst hjá Ted Arison, er viðbragð við þessum breyttu samfélagsháttum en þjónusta skipanna ýtir jafnframt undir þá þróun. Weaver (2005a) rekur í þessu samhengi hvernig skemmtiferðaskip fylgja einmitt ekki staðlaðri neyluformúlu heldur hafa tekið upp vinnubrögð sem einkenna sveigjanlega framleiðsluhætti, þar sem tekið er mið af þörfum æ þrengra skilgreinda markhópa. Skipin stækka til að rúma meira framboð sem höfðar til fleiri markhópa, frekar en að verða „fljótandi ferðamannaverksmiðjur“. Þetta birtist á margan hátt og verður betur farið yfir í næsta hluta kaflans, en nægir hér að nefna að með

stækkun skipa færast athygli skipafélaga í meira mæli frá áfangastöðum og inn á við að hönnun skipanna sjálfra. Samkeppni milli skipafélaganna fer þannig í vaxandi mæli fram gegnum nýsköpun í hönnun, skipulagi og þjónustu um borð, heldur en hvert skipið fer með þig (Kwortnik, 2008). Hinsvegar má ekki gleyma að margt af því þjónustuframboði sem er um borð, svo sem matur og ferðir á einstaka höfnum eru afar skipulagðar og lúta ströngum reglum um framleiðslu og hagræði sem bera keim McDonald's (sjá nánar kafla 8 í Edward H. Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson, 2013). Skipafélögin tryggja sig einnig vandlega gagnvart sínum farþegum og eru skilmálar í ferð yfirleitt ákaflega ítarlegir, sem er meira í anda staðlaðra framleiðsluhátta fjöldaferðamennsku en hinna sveigjanlegu (sjá yfirlit í Wilson, 2012).

Samantekið má segja að skipin bjóða umhverfi sem er fyrirsjáanlegt, vel skipulagt og vandlega vaktað og hannað aðeins í þeim tilgangi að koma til móts við farþega sem eru að ferðast og þarfir þeirra.

Skemmtiferðaskip bjóða fullkomin flóttu, öruggan flutning til framandi áfangastaða, afþreyingu á borð við Las Vegas, lúxus þjónustu, góðan mat og drykk, nýstárlega þjónustu og undursamlega fagurfræði hönnunar (Hosany og Witham, 2010: 352, *okkar þýðing*)

Hlutverk starfsfólks

Mikilvægt er þó að hafa í huga að allt þjónustuframboð byggir á þeim sem veita þjónustuna. Upplifun, sem er undirstaða þjónustugæða, byggir á framkvæmd á stað og stund, auk þeirra væntinga sem farþegar koma með í farteskinu. Metin gæði þjónustu hafa mest áhrif á það hvort fólk kaupir aftur ferð með skipi sem það fór með (Petrick, 2004). Gibson (2008) dregur fram í þessu samhengi samspil starfsfólks og farþega um borð í skemmtiferðaskipum. Áhrif þjónustugæða og hæfi starfsfólks í þjónustu um borð skiptir miklu enda farþegar í nánu samneyti við þjónustustarfsfólk allan sólarhringinn. Starfsfólk vinnur langan vinnudag og býr löngum við þröngar aðstæður. Viðhald starfsánægju og þar með þjónustugæða er áskorun við þessar aðstæður (Raub og Streit, 2006). Weaver (2005) bendir á að opinberunarstund viðskipta í ferðþjónustu skemmtiferðaskipa eigi sér einmitt stað þegar farþegar mæta þjónustufólki um borð. Petrick, Tonner og Quinn (2006) leggja þunga áherslu á að með vaxandi samkeppni skipafélaga verði það þessi stund sem skeri úr um með ánægju farþega og líkur til þess að þeir eigi aftur viðskipti við skipafélagið. Þetta hefur þýðingu hér á landi, þannig að viðmót starfsfólks í landi fer að skipta æ meira máli.

Sá mannauður sem skemmtiferðaskipafélögin byggja á til að manna sín skip er hinsvegar ákaflega lagskiptur. Þeir sem gegna lægst launuðum störfum sem snúa að herbergis- og veitingaþjónustu koma iðulega frá Austur-Evrópu, Mið-Ameríku og SA-Asíu. Millistjórnendur eru iðulega frá Evrópu og þeir sem stýra skipunum er svo frá ríkari Vesturlöndum. Weaver (2005) rekur hvernig staðalímyndir um ólík hlutverk áhafnar um borð í skemmtiferðaskipum

eru nýttar í kynningarefni skipafélaganna. Þannig eru stjórnendur skipa iðulega hvítir evrópskir „reyndir sjófarendur“. Brytar og yfirþjónar hafa iðulega „ítalskt“ yfirbragð, konur sinna umönnun og karlar viðhaldi. Hinir lægst launuðu koma frá „þróunarlöndum“ og hafa léleg laun, jafnvel svo slök kjör að Weaver vísar til umfjöllunar um skipin sem þrælabúðir (e. *sweatshops*).

Gibson (2008) bendir á að meiri fagmennsku þurfi að leggja í þjónustu um borð en til að mynda á hótélum á landi vegna þess að þjónustufólk og farþegar eiga óhjákvæmilega í nánara samneyti og nauðsynlegt er að sjá fyrir öllu um borð. Auk þess virðast tækifæri vera til staðar fyrir starfsfólk að breyta til í starfi og starfsfólk virðist einnig eiga hlutdeild í draum farþeganna og því sem heillar við ferðalög með skemmtiferðaskipum. Gibson (2008) leggur þannig áherslu á að starfsumhverfi skemmtiferðaskipa sé um margt betra en gengur og gerist í ferðaþjónustu. Testa (2002) bendir hinsvegar á að því fjölbreyttari sem uppruni starfsfólks er því meiri er hætta á árekstrum og misskilningi milli stjórnunarlaganna í skipinu, sem aftur getur komið niður á þjónustugæðum. Skemmtiferðaskip sem fjölmenningarlegur vinnustaður felur því í sér áskoranir í miðlun þjónustugæða, sem getur einnig haft áhrif þegar um er að ræða samskipti við þá sem skipuleggja ferðir og þjónustu í landi.

Það sem blasir við af lýsingunni að ofan er hve ferðaþjónusta skemmtiferðaskipa er framboðsdrifin, frekar en eftirspurnardrifin. Það eru skipafélögin sem byggja skip og bjóða þjónustu sem laðar að breiðari hópa fólks, en ekki eftirspurn á heimsmarkaði sem gerir kröfur um skemmtiferðaskip. Verðlagning og markaðssetning er á hendi skipafélaganna og kemur til móts við sífellt stærri hópa fólks til að fylla æ stærri skip. Þessu framboði er stýrt af hnattvæddum skipafyrirtækjum. Wood (2000) lýsir því hvernig hnattvæðingin birtist í rekstri skemmtiferðaskipa gegnum samruna fyrirtækja og hve mörg sigla undir hentifána. Aðeins eitt skip sem siglir frá Bandaríkjunum siglir undir bandarískum fána, *Pride of America* í eigu Norwegian (Mak, Sheehey og Toriki, 2010). Carnival skráir skip sín í Panama og Royal Caribbean í Líberíu (Clancy, 2008: 414; Polykalas og Troumpetas, 2013: 25). Hvert skipin sigla skiptir einnig máli, þar sem margar hafnir verða meginhafnir (oft á eyríkjum, sem líkja má við „skattaskjól“ skemmtiferðaskipa, þar sem reglur og vinnulöggjöf eru minna íþyngjandi en í heimalandi). Einnig birtist hnattvæðing í því hvernig fjármögnun fyrirtækja byggir á alþjóðamörkuðum frekar en heimalandi. Hnattvæðingin birtist svo um borð í skipunum sjálfum með tvennum hætti að mati Wood (2000):

1. Líkt og nefnt var að ofan, með vísan til Gibson (2008), er lagsskipting starfsfólks mikil um borð og fólk af ólíku þjóðerni gegnir störfum í hverju lagi fyrir sig. Lögin eru gróft sagt; yfirmenn, þjónustufólk og áhöfn í þessari virðingarröð og innan hvers hóps er svo enn frekari lagskipting.
2. Þemavæðing og rótleysi, það er hvernig skipin verða eigin heimur í sjálfu sér án staðbundinna vísanna og búa í reglugerðumhverfi alþjóðlegs hafsvæðis og alþjóða

fjármagns. Þannig verður ítalskt þema Costa skipafélagsins um borð í skipum sínum í raun án allrar tengingar við ítalska menningu eins og hún er í dag, en höfðar miklu frekar til hugmyndar okkar um þá menningu.

Í báðum tilfellum er um að ræða hagnýtingu skipa á þeirri staðreynd að þau starfa helst á alþjóðlegu hafsvæði. Skemmtiferðaskipin eru eins og fljótandi eyöld á hafi hnattvæðingar.

Ferðaskipulagning og virðisþæfja

Hnattvædd skipafélög, sem starfa á alþjóðlegu hafsvæði, skipuleggja virðisþæfju sína með ákveðnum hætti. Hana er hægt að greina gegnum þrennt. Það er hver aðföng og afurðir skemmtiferðaskipaþjónustu eru, hvernig skipulagi ferðanna er háttað og hvernig skipulag iðnaðarins er (Clancy, 2008). Rýning á þessum þremur stoðum leggur grunn að skilning á hagrænum áhrifum. Fyrst verða skoðuð aðföng og afurðir, næst félögin sjálf og síðast landfræði ferðaáætlana.

Aðföng og afurðir

Fyrirtækin sem reka skemmtiferðaskip bjóða allskyns þjónustu fyrir ólíka markhópa jafnvel innan sama skipsins, eins og rakið var að ofan. Fyrir utan allt sem hægt er að gera um borð sjá fyrirtækin einnig um skipulag afþreyingar á landi, skipuleggja strandsiglingar og siglingar á ám og vötnum. Sum félög eiga jafnvel litlar hitabeltiseyjar til að bjóða farþegum afslöppun algerlega útaf fyrir sig í hitabeltisparadís. Tafla 5 tekur saman hvaða félög eiga hvaða eyjar og ýmsar upplýsingar um þær, en þær eru einvörðungu í Karíbahafinu.

Tafla 5: Eyjar í eigu skipafélaga skemmtiferðaskipa.

Heimild: Stern, 2012: 65 og Ward, 2013: 58

Skipafélög	Eyja	Hvar	Stærð (ha)	Fyrst notuð
Celebrity Cruises	Catalina	Dóminíkanska	1.554	1995
	Island/Serena key	Lýðveldinu		
Disney Cruise Line	Castaway Cay	Bahamaeyjar	400	1998
Holland America Line	Half Moon Cay	Bahamaeyjar	688	1997
Norwegian Cruise Line	Great Stirrup Cay	Bahamaeyjar	101	1977
Princess Cruises	Princess Cays	Bahamaeyjar	16	1992
Royal Caribbean Int.	Coco Cay	Bahamaeyjar	22	1990
Royal Caribbean Int.	Labadee	Haití	105	1986

Breikkun á þjónustuframboði felur í sér meira úrval fyrir farþega skipanna en um leið verður erfiðara að hafa allt innifalið í einu verði. Þannig tilheyrir vaxandi þjónustuframboði meira sem þarf að borga fyrir sérstaklega. Farþegar skemmtiferðaskipa eru vissulega „í haldi“ um borð og geta ekki snúið sér annað er kemur að þjónustu, en með þessum hætti geta þeir sniðið ferð sína meira að eigin væntingum og lífstíl með vali á þjónustu á misjöfnu verði (Rodrigue og Notteboom, 2013).

Með áherslu á skipin og þjónustu um borð fer umsetning farþega að skipta meira máli. Ljóst er að styttri ferðir eru að verða vinsælli þó að ferðir sem eru einmitt sjö daga haldi hlutfallslegum yfirburðum sínum. Mak, Sheehy og Toriki (2010) taka saman í töflu 6 hvernig þróunin hefur verið í þessa átt á bandaríska markaðnum. Þar má einnig sjá hvernig lengri ferðum fjölgar, þó þær séu enn afar lítil hluti í stóra samhenginu.

Tafla 6: Lengd siglinga skemmtiferðaskipa á Bandaríkjamarkaði, sem hlutfall af markaði (%), 2004-2007.

Heimild: Mak, Sheehy og Toriki, 2010: 22.

Lengd ferðar	2004	2005	2006	2007
≤6 dagar	32,85%	34,49%	35,14%	37,56%
7 dagar	53,7%	51,29%	51,07%	47,23%
8-13 dagar	10,93%	11,49%	11,1%	11,74%
14-16 dagar	1,99%	2,27%	2,05%	2,69%
≥17 dagar	0,54%	0,46%	0,64%	0,77%
Samtals	100%	100%	100%	100%

Auk umsetningar farþega er annar mikilvægur þáttur að ná hámarksnýtingu gistirýmis á skipinu meðan á ferð stendur. Hugsunin er að því styttri ferðir og betri nýting, þeim mun meiri nýting á þjónustuframboði og verslun um borð. Lee og Ramdeen (2013) skoða hvort ferðaáætlun (e. *itinerary*) skemmtiferðaskipa hafi áhrif á hve vel nýtt þau eru (e. *occupancy rates*) og horfðu sérstaklega til skipa sem sigla um Karíbahaf og til Alaska frá Bandaríkjunum. Þeir komust að því að þau skip, sem sigla lengra frá heimahöfn, hafa minni nýtingu, en þó var meðalnýting gistirýma um borð í öllum ferðum um 109% (sjá einnig Rodrigue og Notteboom, 2013: 33). Ljóst er að skemmtiferðaskip hafa slegið hótélum við þegar kemur að nýtingu gistirýmis. Henni er vandlega stýrt og leika ferðaskrifstofur stórt hlutverk þar. Hlutfall þeirra sem bóka ferðir með skipum beint á netinu er ótrúlega lágt, eða innan við 1% að jafnaði (Toh, Rivers og Ling, 2005), sem aftur endurspeglar hve miklu leyti þjónustuframboð skipanna er stýrt.

Með stækkandi skipum er mikilvægt að hluta markaðinn niður og bjóða samkeppnishæf verð. Mentzer (1989) greinir áhrifaþætti í verðlagningu ferða með skemmtiferðaskipum. Þar koma fjórir þættir til álita sem sannanlega hafa áhrif á verð.

1. Fjöldi í áhöfn miðað við fjölda farþega hefur áhrif. Ferðir verða dýrari því fleiri sem eru í áhöfn miðað við fjölda farþega, enda er það vísbending um meiri þjónustu um borð.
2. Hve margir geta sest til borðs af farþegum í einu hefur áhrif á verð. Þau skip sem geta komið öllum í einu til borðs bjóða dýrari ferðir.
3. Hvar skipið er skráð og hvenær það er byggt hefur áhrif á verð, enda tengist það því hvaða skuldbindingar skipið þarf að gangast undir (sjá t.d. töflu 23).
4. Því fleiri hafnir sem er á ferð skipsins því ódýrari er ferðin, hvort sem hún er löng eða stutt.

Vogel og Oschman (2013: 66) vísa til þess að þorri greina sem fjalla um skemmtiferðaskip á árunum 1983-2009 fjalla um neytendur, það er farþega skipanna. Ferðahvatar þeirra, ferli ákvörðunartöku, neysluhegðun, reynsla/upplifun og ánægja eru þar helst til skoðunar.

Lengi hefur loðað við sú hugmynd að það sé aðeins eldra fólk sem fari í skemmtiferðaskip og helst frá Bandaríkjunum. Nokkuð er til í þessu þó að samsetning farþega breytist hratt. Clancy (2008: 407) lýsir því að árið 1992 hafi 82% farþega verið frá Bandaríkjunum en tíu árum síðar árið 2001 var það hlutfall komið í 61%. Á móti vex hlutdeild Evrópubúa helst, eins og lýst var í upphafi kaflans (sjá mynd 4). Eins og rakið var að ofan hafa skipafélögin á undanförunum 40 árum verið að byggja breiðara þjónustuframboð sem höfða á til fleiri en þeirra sem sigla vilja í vellystingum. Wood (2004) greinir þrjá markhópa fyrir siglingar skemmtiferðaskipa. Fyrst eru þeir sem sigla ódýrt (e. *budget*). Það er þeir sem fara í ferðir á eldri og smærri skipum. Þetta eru styttri ferðir og iðulega reknar af smáum skipafélögum í beinum tengslum við ferðaskrifstofur. Fjöldinn tilheyrir svo þeim hópi sem ferðast með stóru skipafélögunum í tiltölulega stöðluðum ferðum (e. *contemporary*) og er verðbilið nokkuð breitt og skarast stundum við verð sem finna má á ódýrum ferðum. Síðast eru þeir sem ferðast dýrt og eru yfirleitt eldri og vel stæðir (e. *premium*), en þá er að finna í sömu skipum og hina sem eru í stöðluðum ferðum. Wood (2004) talar svo einnig um yfirstéttina (e. *elite*), sem jafnvel eigi sín eigin skip og ferðast á síbreytilegar slóðir. Að lokum eru svo sérstakar markaðshillur en þar er m.a. að finna smærri skip sem fara fjölbreyttar ferðir eða ferðir með sérstöku þema – þær ferðir eru að jafnaði dýrari en það sem gengur og gerist.

Hin alþjóðlegu samtök skemmtiferðaskipa CLIA (e. *Cruise Lines International Association*) byggja á sex farþegahópum til að hluta niður markaðinn. Byggt á rannsókn frá því um aldamót (Dickinson og Vladimir, 1997: 211-214) halda samtökin fram að markaðurinn samanstandi af:

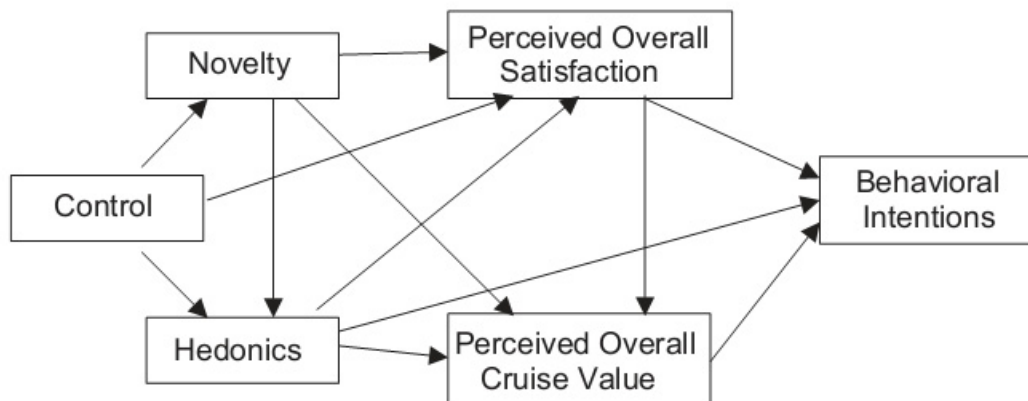
1. Eirðalausum eftirstríðsarábörnum (e. *“restless” baby boomers*) (33% markaðar);
2. Ástríðufullum eftirstríðsarábörnum (e. *“passionate” baby boomers*) (20% markaðar);
3. Verslunarsnillingum (e. *consummate shoppers*) (16% markaðar);
4. Eðal-upplifunarleitendum (e. *premium-experience seekers*) (14% markaðar);
5. Könnuðum (e. *explorers*) (11% markaðar);
6. Skipanörðum (e. *ship buffs*) (6% markaðar).

Með þeim breytingum sem eru að verða á skipunum, þjónustuframboði þeirra og stærð, fjölgar sífellt yngri fólk í hópi farþega og um leið hefur meðalaldur fallið marktækt á síðustu 20 árum. Brida o.fl. (2012) tala um að farþegar skemmtiferðaskipa séu nú upp til hópa nýjungagjarnir og sífellt í leit að nýjum upplifunum. Þannig sýndi rannsókn þeirra að um helmingur þeirra sem kom með skipi hafði í hyggju að snúa aftur síðar til þeirra staða sem skipið sótti heim eftir öðrum leiðum. Gabe, Lynch og McConnon (2006) sýna frammá að þar breyti skoðunarferðir á landi litlu um. Í þeirra rannsókn kom fram að aðeins þriðjungur

hugðist snúa aftur til staða sem skipið sótti heim en þar réði miklu fjarlægð heimaslóða frá þeirri höfn sem heimsótt var. Skipafarþegar virðast þannig að upplagi vera einmitt það fyrst og fremst, það er ferðafólk sem sækist eftir að vera á skipum.

Hosany og Witham (2010) gerðu könnun meðal farþega um borð í *Rhapsody of the Seas*, einu af stóru skipum Royal Caribbean, á tveggja vikna siglingu frá Singapore. Þeir komust að því að farþegar töldu fagurfræði skipanna mikilvægasta til að tryggja ánægju sína. Næst kom skemmtun um borð. Möguleiki farþega til að mennta sig eða bæta færni og þekkingu kom ekki sterkt fram og síst var áhrifaþáttur á ánægju farþega að sleppa frá öllu amstri hversdagsins. Þetta þýðir að skipafélög ættu að horfa til þess að bjóða sífellt meiri þjónustu í sífellt magnaðra hönnunarumhverfi ef laða á til sín farþega. Farþegar vilja geta slakað á og haft gaman í umhverfi þar sem allt er til alls. Qu og Ping (1999) greindu farþega skemmtiferðaskipa í Hong Kong og þar kom í ljós að ferðahvatar þeirra voru auk ofangreindra þátta að komast í náið samneyti við annað fólk og að vera í fallegu umhverfi með gott útsýni. Matur, drykkur, skemmtun og gisting eru þeir þjónustupættir sem fólk horfði mest til.

Duman og Mattila (2005) draga fram þrjá þætti sem hafa marktæk áhrif á ánægju farþega og upplifun af ferðinni. Þeir eru sýndir til vinstri á mynd 5. Að hafa stjórn á aðstæðum, sækjast eftir nýjungum og möguleikar á að njóta lífsins lystisemda hafa úrslitaáhrif á ánægju og virðismat farþega og hvernig þeir haga sér þá um borð.



Mynd 5: Áhrifaþættir á ánægju farþega.

Heimild: Duman og Mattila, 2005: 318.

Marga þætti má tína til að auki sem hafa áhrif á hvort fólk fer í ferðir með skemmtiferðaskipum. Sumir eru bara trúir sínum hefðum og aðrir horfa á vegsemdarauka sem fylgir því að geta leyft sér ferðalag á skemmtiferðaskipi. Hung og Petrick (2011) finna að helst er það hvíld og flótti frá daglegu amstri sem hvetur fólk til að fara í siglingu. Það að koma fólk frá amstri hversdagsins er þó ekki eitt nóg til að tryggja ánægju. Hung og Petrick (2011) benda á mikilvægi þess að höfða til lærdóms- og ævintýraporsta fólks, þörf fólks fyrir

að sýna sig og að kynnast nýju fólki um borð. Allt verður að vera hluti af ferðinni svo fólki fari einfaldlega ekki að leiðast.

Af þeim rannsóknum sem tíundaðar eru hér að ofan stendur helst uppúr hve veigamikil hlutverk farartækisins sjálfs er, það er skipsins. Skipið sjálft og dvölin um borð eru ráðandi þættir í kaupákvörðun farþega sem nýta sér þjónustu skipafélaga ef horft er heilt yfir sviðið.

Sigling er hinsvegar afar sérhæfður ferðamáti sem ekki höfðar til allra. Weaver (2005) nefnir þætti sem fólk óttast við skemmtiferðaskip. Flestir óttast að vera á einhvern hátt fastir í umhverfi sem þeim muni ekki líka og þeir komast ekki burt úr. Margir óttast að verða sjóveikir og aðrir óttast að fá ekki nægjanlega góða heilbrigðisþjónustu um borð. Dæmi eru um veikindi sem upp koma um borð og berast greitt manna í millum í lokuðu rými skipsins. Hung og Petrick (2010) fjalla um hvað veldur því að þeir sem hafa áhuga á að ferðast með skemmtiferðaskipum gera það samt ekki. Ástæður sem þeir fundu eru teknar saman í töflu 7 en allar reyndust þær vera marktækar í könnun sem þeir gerðu meðal bandarískra ferðalanga.

Tafla 7: Þættir sem fólk óttast við ferðir skemmtiferðaskipa.

Heimild: Hung og Petrick, 2010: 220.

Þættir sem fólk óttast

Samskipti	Ég hef áhyggjur af öryggi um borð Ég er of heilsulaus til að fara í skip Ég er með innilokunarkennd Ég verð sjóveik(ur) Ég er vatnsfælin(n) Ég er með sérþarfir í mataræði sem skipið hefur ekki Maki minn er heilsuveill
Persónulegir	Mér mun ekki líka við borðfélaga mína Ég hef engan til að fara með Það verður einmannalegt að sigla
Hindranir	Erfitt að finna tíma til að fara Kemst ekki vegna vinnu Fjölskylduskuldbindingar leyfa ekki siglingu
Ekki valmöguleiki að sigla	Ég mundi velja marga aðra ferðamáta áður en ég sigli Hef ekki áhuga á að sigla Vinir og ættingjar mínir sigla ekki Hefur bara ekki hvarflað að mér Er ekki hluti af ferðahefðum minnar fjölskyldu

Þegar fólk er komið í land á tilteknum áfangastað greinir Jaakson (2004) frá fjórum hegðunarmynstrum sem farþegar skemmtiferðaskipa sýna. Byggir hann á athugunum í Mexíkó og farþegum fjögurra ólíkra skemmtiferðaskipa (*Crystal Symphony, Amsterdam, Queen Elizabeth 2, Arcadia*) sem komu að morgni og fóru að kvöldi. Jaakson (2004) greindi

skýrt hvernig farþegar skipanna voru að langmestu leyti á því svæði sem er næst höfninni og lýsti skýrum ummerkjum þess hvernig skilin á milli kjarnasvæðis og þess sem handan þess var voru mjög skörp. Farþegar skipanna fóru ekki út fyrir kjarnasvæðið. Þar var ekki lengur að sjá skilti á ensku, „túrista“ búðir né aðra þjónustu sem miðuð var að þeim. Þannig segir hann að farþegar skemmtiferðaskipa virðast fara úr einu öruggu umhverfi (e. *bubble*) inn í annað ef þeir fara í land, hvort heldur er á eigin vegum eða í skipulagðar ferðir. Hegðun þeirra sem komu í land og fóru ekki í skipulagðar ferðir skiptir Jaakson (2004) í fernt:

1. Þeir sem skoða í búðir (e. *the shopping browsers*)
2. Þeir sem fara á kaffihús (e. *the café crowd*)
3. Þeir sem skoða í hjörð (e. *the pack*)
4. Þeir sem kanna (e. *the explorers*)

Þeir fyrstnefndu eru langstærsti hópurinn á meðan þeir síðasttöldu eru fæstir af farþegum skipanna, en þeir telja áfangastaðinn sem skipið sækir heim jafnframt mikilvægastan.

Sérhæfð grein ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa eru sk. könnuðaskip (e. *expedition cruises*). Hún sker sig að mörgu leyti frá þeirri umræðu sem rakin hefur verið að ofan. Könnuðaskip eru minni og tengjast oft rannsóknarstörfum og eru jafnvel að hluta gerð út sérstaklega til rannsókna eða voru áður rannsóknaskip. Tafla 8 tekur saman upplýsingar um tíu helstu könnuðaskip heimsins. Í viðauka 3 má finna lista þeirra skipafélaga sem reka könnuðaskip og tilheyra samtökum fyrirtækja um siglingar á norðurslóðum AECO (e. *Arctic Expedition Cruise Operators*). Skipafélög sem starfa undir þeim hatti hafa skuldbundið sig til að framkvæma ferðir á norðuslóðir á sjálfbæran hátt og verður nánar vikið að síðar.

Tafla 8: Tíu helstu könnuðaskip heims (e. *expedition cruises*).

Heimild: Ward, 2013: 153.

Skipafélög	Skip	Hámarksfj. farþega	Tonn	Sjósett	Skráð í
One Ocean Expeditions	Akademik Ioffe	138	6.460	1988	Rússlandi
One Ocean Expeditions	Akademik Sergey Vavilov	110	6.231	1988	Rússlandi
Aurora Expeditions	Akademik Sholaskiy	44	2.140	1982	Rússlandi
Oceanwide Expeditions	Aleksey Maryshev	46	2.000	1990	Rússlandi
Oceanwide Expeditions	Antarctic Dream	78	2.180	1959	Panama
Hapag-Loyd Cruises	Bremen	184	6.752	1990	Bahama
Quark Expeditions	Clipper Adventurer	122	5.750	1976	Bahama
G Adventures	Expedition	120	6.336	1972	Líberíu
Quark Expeditions	50 Years of Victory	128	23.439	2007	Rússlandi
Hapag-Loyd Cruises	Hanseatic	194	8.378	1993	Bahama

Af þessum skipum komu *Hanseatic*, *Expedition* og *Bremen* í eina ferð hvert til Íslands sumarið 2013 með viðkomu í einni höfn. Sumarið 2014 kom *Bremen* tvisvar, *Expedition* einu sinni en *Hanseatic* kom ekki. Skipafélögin, sem talin eru í töflu 8, sérhæfa sig í sókn á framandi slóðir. Þar eru heimskautasvæðin helsta sóknarfæri og fylgja mörg þessara skipafélaga sk. Lindbladkerfi eða -líkani hvað varðar þjónustu, nefnt eftir því skipafélagi sem fyrst bauð ferðir á Suðurskautslandið. Það eru þá smáir hópar (upp undir 150 farþegar) sem fara í land á

völdum stöðum undir leiðsögn reyndra og vel menntaðra leiðsögumanna til að upplifa náttúru og fræðast (Cater og Cater, 2007: 65).

Snyder (2007) bendir einmitt á að helsta ferðamennska heimskautasvæða séu skemmtiferðaskipaferðir og vaxa þær hratt ár frá ári í öllum helstu löndum heimsskautanna samhliða vexti greinarinnar á heimsvísu. Snyder (2007) tiltekur Ísland sem besta dæmið þar um auk Grænlands og Alaska. Rétt er að geta þess að AECO skilgreinir ferðir skemmtiferðaskipa sem heimskautaferðir ef þær eru norðan heimskautsbaugs. Ísland er sunnan hans og umfjöllun um ferðir skipa af heimaskautasvæðum á því að einhverju leyti ekki við hér á landi. Snyder (2007) minnir á að heimsóknir skipa í byggðir heimsskautasvæða eru bæði góðar og slæmar. Kostnaður smárra samfélaga er mikill ef þau eiga að vera í stakk búin til að taka á móti stórum skipum. Þjónustuaðilar í höfnum þurfa að keppa við það sem skipið býður og þeir peningar sem „sleppa í land“ fara iðulega til þjónustuaðila í samgöngum eða ferðskipuleggjenda sem ekki eru með aðalstarfsemi sína þar sem skipið kemur (sjá einnig Lück, Maher og Stewart, 2010). Það sem skapast af tekjum og vinnu í landi í kringum skipin er svo ákaflega árstíðarbundið. Snyder (2007) segir að væntingar séu miklar, enda miklir fjármunir sýnilega á ferðinni, sem þó er ekki auðsótt að heimta heim í hérað. Stewart o.fl. (2010) fjalla um hvernig skip félaga í töflu 8 og sambærilegra skipafélaga sækja á kanadísk mið samhliða því að hafís hafi minnkað á tímabilinu 1984-2008. Þau benda á að heimskautasvæði Kanada séu á braut sama vaxtar í komum skipa og önnur svæði í heiminum og bera sérstaklega saman við gríðarlegan vöxt í komum skemmtiferðaskipa til Suðurskautslandsins.

Ferðafólk um borð í þeim skipum hefur aðra hvata til sinnar ferðamennsku að einhverju leyti. Þeir hvatar hafa þó ekki verið eins mikið rannsakaðir. Rannsókn meðal farþega af skipum á Svalbarða leiddi þó í ljós að þeir sem sækja í ferðir á norðurslóðir með skipum minni félaga eða sk. könnuðarskipum hafa sterka umhverfisvitund (Evenset og Christensen, 2011). Í takti við markaðssetningu þeirra skipafélaga sem eiga þessi minni skip eru farþegar þeirra frekar í ríkari kantinum, með einlægum áhuga á náttúru og eru jafnvel að ferðast um norðurslóðir til að sjá í síðasta sinn heim á hverfanda hveli (Lemelin, Dawson og Stewart, 2011). En þessi hópur hefur ekkert endilega áhuga á að breyta því ástandi á nokkurn hátt. Eijgelaar, Thaper og Peeters (2010) tala um farþega af skipum til Suðurheimsskautsins sem fyrst og fremst neytendur heims á hverfanda hveli frekar en fólk sem yrði svo snortið af umfangi umhverfisbreytinga að það færi að vinna gegn þeim. Í öllu falli er mikilvægt að greina nákvæmlega tegundir þeirra skipa sem sækja hvert land heim til að átta sig á hvaða afurða er að vænta í ferðaskipulagi og hvaða aðföng eru nauðsynleg þar að lútandi.

Skipafélög heimsins

Fátt bendir til annars en að farþegum á skemmtiferðaskipum eigi eftir fjölga mikið í framtíðinni líkt og tölur á mynd 4 bera með sér (Pavlič, 2013; Polykalas og Troumpetas, 2013). Fjögur stærstu skipafélögin, sem saman hafa rúm 83% markaðarins (sbr. töflu 9),

munu öll vaxa tvöfalt hvað varðar fjölda farþega og meira með tilliti til burðargetu skipa á næstu árum eða til 2017 (Cruise Industry News, 2013: 21). Með 83% af markaðnum eru þessi félög ráðandi og veldur það fákeppni sem hefur áhrif á fjárfestingarákvarðanir þeirra (Wie, 2005).

Heildarskipastól þessara félaga sem eru ráðandi á markaðnum má sjá í töflu 9. Carnival Corporation hefur yfir langflestum skipum að ráða og hefur mesta framboðið um þessar mundir.

Tafla 9: Fjögur stærstu skemmtiferðaskipafélög heims. Skipafjöldi, kojur, burðargeta og markaðshlutdeild.

Heimild: Cruise Industry News, 2013: 16.

Skipafélög	Fjöldi skipa	Fjöldi undirfélaga	Kojur	Mögulegur farþegafjöldi	Markaðshlutdeild
Carnival Corporation	102	10	207.557	9.300.288	45,5%
Royal Caribbean Cruises	43	6	102.978	4.797.168	23,5%
MSC Cruises	12	1	30.260	1.451.370	7,1%
Norwegian Cruise Line	12	1	30.330	1.447.000	7,1%
Samtals	169	18	371.125	16.995.826	83,2%

Skipin 169 sem hafa um 83% heimsmarkaðar geta borið nærri 17 milljónir farþega (e. *capacity*). Skipin eru skilgreind eftir því hvað þau geta borið marga farþega og/eða tonnafjölda í fjóra flokka. Tafla 10 tekur saman þessa flokka og hvaða viðmið eru í farþegafjölda og stærð skipanna í tonnum.

Tafla 10: Stærðarflokkar skemmtiferðaskipa.

Heimild: Ward, 2013: 194.

Flokkur	Farþegafjöldi	Tonn
Stór skip – S	1.750-6.500	50þ-220þ
Miðlungs skip – M	750-1.750	25þ-50þ
Lítill skip – L	250-750	5þ-25þ
Boutique skip – B	<250	1þ-5þ

Stærstu skip heims eru upp undir 220.000 tonn og geta borið 5.400 farþega samkvæmt töflu 11, þó tilgreindir séu 6.500 farþegar í töflu 10. Tafla 11 tekur saman yfirlit yfir 12 stærstu skip heims.

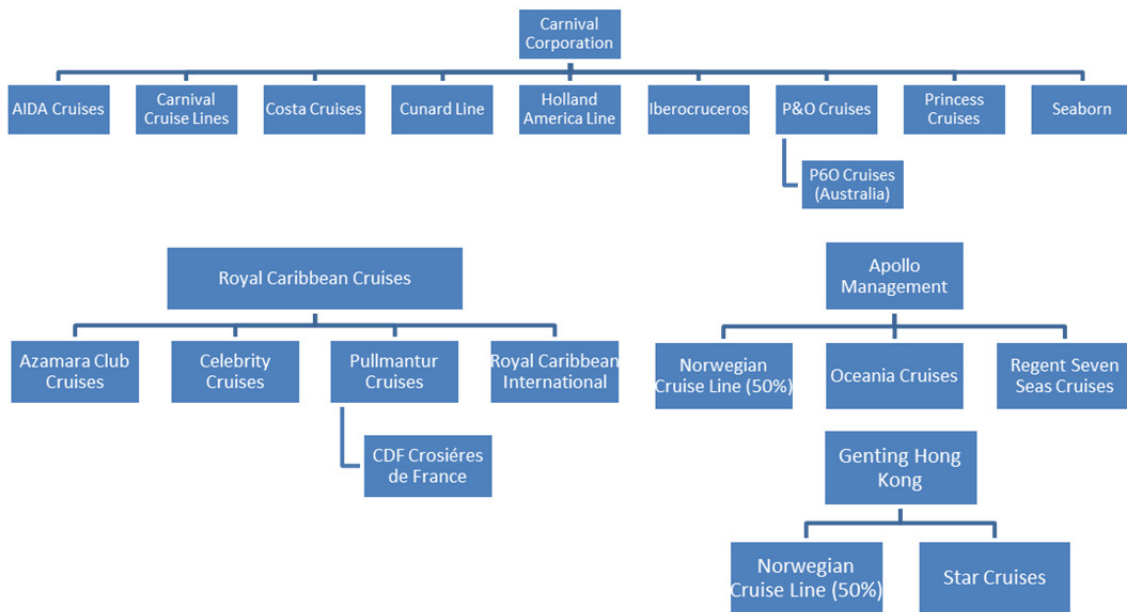
Tafla 11: Tólf stærstu skip heims.

Heimild: Ward, 2013: 210.

Skipafélög	Skip	Hámarks farþegafj.	Áhöfn	Tonn	Sjósett
Royal Caribbean	<i>Allure of the Seas</i>	5.400	2.164	225.282	2010
Royal Caribbean	<i>Oasis of the Seas</i>	5.400	2.164	225.282	2009
Royal Caribbean	<i>Freedom of the Seas</i>	3.634	1.397	154.407	2006
Royal Caribbean	<i>Independence of the Seas</i>	3.634	1.397	154.407	2008
Royal Caribbean	<i>Liberty of the Seas</i>	3.634	1.397	154.407	2007
Norwegian Cruise Line	<i>Norwegian Epic</i>	4.200	1.730	153.000	2010
Cunard Line	<i>Queen Mary 2</i>	2.620	1.254	148.528	2004
MSC Cruises	<i>MSC Olvina</i>	3.502	n/a	139.400	2012
Royal Caribbean	<i>Explorer of the Seas</i>	3.634	1.181	137.808	2000
Royal Caribbean	<i>Voyager of the Seas</i>	3.634	1.176	137.280	1999
Royal Caribbean	<i>Adventure of the Seas</i>	3.634	1.185	137.276	2001
Royal Caribbean	<i>Mariner of the Seas</i>	3.634	1.185	137.276	2004

Af þessum tólf risum kom aðeins eitt til Íslands sumarið 2013 en það er *Adventure of the Seas*, sem kom svo tvisvar sumarið 2014. Í töflu 11 má einnig sjá að skipafélagið Royal Caribbean er leiðandi í byggingu stærstu skipanna og virðist hafa byggt slík skip í tveimur hollum eftir aldamót, fyrst 2000-2004 og svo eftir 2006. Þar sem viðlíka risar ráða markaði er hætta á að minni aðilar hverfi, þar sem þeir keppa ekki við þjónustuframboð stóru skipanna (Mentzer, 1989). Wie (2005) rekur hvernig stóru skipafélögin ýta undir slíka þróun. Wie skýrir að stóru skipafélögin beinlínis fjárfesti í skipum til að hindra aðkomu nýrra á markaðnum, viðhaldi þannig hagkvæmni stærðarinnar í samkeppni og auka þannig hlutdeild sína á markaði með því að búa til nýja eftirspurn og þannig kæfa framvirkt möguleika annarra aðila.

Í töflu 9 eru talin upp hve mörg skipafélög heyra undir hvert hinna stóru skemmtiferðaskipafélaga. Mynd 6 sýnir hvaða skipafélög heyra undir tvö þau stærstu en einnig hvernig eignarhald er á Norwegian Cruise Line.



Mynd 6: Undirfélög stærstu skipafélaganna tveggja.

Heimild: Ward, 2013: 258.

Þau félög sem mynd 6 sýnir og eru undirfélög stóru félaganna, er ætlað að höfða til ólíkra markaðshilla. Þannig byggja stóru félögin upp sérhæfðari félög, bæði með yfirtöku þeirra sem fyrir eru og stofnun nýrra félaga til að ramma inn sérhæfingu sína á markaði. Mikilvægt er í þessu samhengi að gera sér grein fyrir á vegum hvers hvaða skip er sem sækir hafnir heim og skoða viðskiptalíkan og markaðssetningu viðkomandi félags, til að skilja hvað er líklegt til að höfða til farþega þess.

Ljóst er af ofangreindu að ferðapjónusta skemmtiferðaskipa er fjárfrek og byggir á stærðarhagkvæmni. Gríðarmikil fjárfesting er bundin í stórum skipum sem mörg hver tilheyra stöðluðum línunum, eða tegundum skipa. Mikið vinnuafli er bundið í skipunum og mikil þörf á aðföngum.

Landfræði ferðaáætlunar

Markmið ferða skemmtiferðaskipa almennt er frekar ferðin sem slík fremur en komur til einstakra hafna eins og farið var yfir að ofan. Ljóst er þó að sem áfangastaður heldur Karíbahafið og hafnir þar hlutfallslegum yfirburðum á markaðnum þar sem helmingur ferða skemmtiferðaskipa heimsins eru skipulagðar þar um. Þar á eftir kemur Miðjarðarhafið með fimmtung (20%). Önnur svæði í heiminum eru vettvangur um þriðjungs (30%) ferða skemmtiferðaskipa. Hvernig höfnum er raðað saman innan heildarferðaskipulags skiptir skipafélögin miklu uppá að lágmarka kostnað við siglingu og hámarka arð af hverjum farþega og þeim tíma sem þeir verja um borð. Þarfir farþega um t.d. lengd ferðar, tíma á hafi á móti tíma í landi, möguleika á að skoða merkilega áfangastaði og ánægju farþega þarf að veita á móti þörfum skipafélagsins um t.d. hvaða hafnir geta tekið hvaða skip, fjarlægð milli hafna og

tengingar við flug. Þannig þarf að meta markaðsvænleik ferðaáætlunar og það er gert útfrá þeim þáttum sem teknir eru saman í töflu 12.

Tafla 12: Markaðsvænleiki ferðaáætlunar.

Heimild: Rodrigue og Notteboom, 2013: 35.

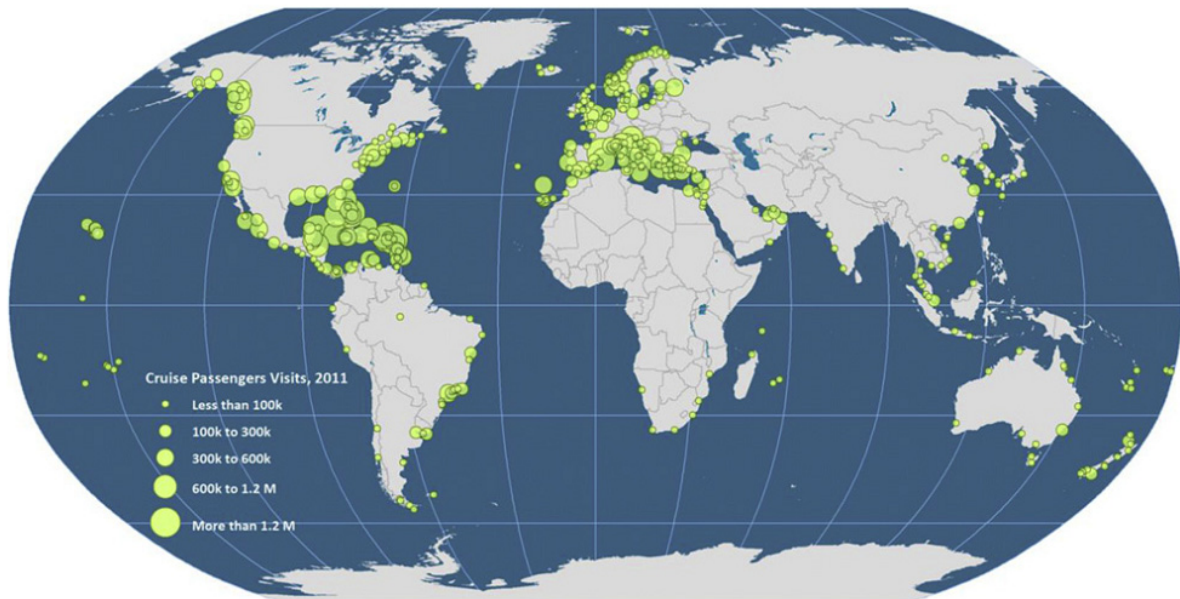
Framboð	Eftirspurn
Hvar skipið er látið sigla í samkeppni við önnur félög	Hvaða tekjuhópa er um að ræða
Hvaða stærð þau skip eru sem lätin eru sigla	Aldurssamsetning mögulegra kúnna
Samsetning þjónustu, í ferðaáætlun og um borð	Arðsemismöguleikar af ólíkum hópum
Hverjir eru á markaðnum, hve margir og hvað bjóða þeir	Árstíðarsveifla í eftirspurn
Mynstur ferða milli hafna í þeim ferðaáætlunum sem notaðar eru	Ímynd ferðar og vörumerki, hvernig það túlkast í hugum mögulegra kúnna
	Ánægja farþega

Greining Rodrigue og Notteboom (2013) á framboðshlið töflu 12 fór fram á ferðum skipa í Karíbahafi og Miðjarðarhafi. Þar eru dæmigerðar ferðir sjö daga hringferðir, það er með sömu upphafs- og endahöfn sem kölluð er aðalhöfn (e. *hub* eða *turn port*). Samandregið segja þeir;

... ferðaáætlanir stærri skipa (fjöldaferðamennsku) eru stöðugri en smærri skipa. Hinsvegar er stöðugleiki ferðaáætlunar ekki aðeins tengdur stærð skipa heldur einnig markmiðum þeirra, sem þau reka, hvað skuli bjóða, hvaða ímynd skal halda á lofti, gagnvart hverjum skal miða vöruna, verðlagningu og kostnaði og tæknilegum hlutum er varða rekstur skipanna (Rodrigue og Notteboom, 2013: 37, *okkar þýðing*)

Stærsti einstaki þátturinn sem áhrif hefur á ferðaáætlun skipa er árstíðarsveifla. Erfitt er að sigla um sum hafsvæði á vissum árstímum og eru skip því færð milli hafsvæða eftir árstíðum (sk. *repositioning*). Sum svæði hafa skip allt árið, s.s. Karíbahafið, en þó mismörg skip. Flest eru skipin að vetri en fæst að sumri þegar skipin fara á önnur mið. Greinilegt er hvernig tilfærsla skipa milli hafsvæða hefur áhrif á verðsamkeppni stóru skipafélaganna. Mak, Sheehey og Toriki (2010: 24) rekja hvernig verð hjá Carnival datt niður í hvert sinn sem Norwegian Cruise Line kom með nýtt skip til siglingar við Hawaii. Að sama skapi sýna þeir verð á völdum hafsvæðum og hvernig dagsverðið er ódýrast um borð í skipum þar sem samkeppni er mest, s.s. á Karíbahafinu.

Mynd 7 sýnir þær hafnir í heiminum sem 85% skemmtiferðaskipa sækja heim. Ekki er gerður greinarmunur á aðalhöfn og öðrum höfnum, en glögglega má sjá hvað Karíbahafið og Miðjarðarhafið leika stórt hlutverk, en þangað koma flest skip og flestir farþegar.



Mynd 7: Hafnir 85% skemmtiferðaskipaferða heimsins.

Heimild: Rodrigue og Notteboom, 2013: 38.

Sjá má á mynd sjö íslensku hafninar Reykjavík, Ísafjörð og Akureyri. Mikilvægt er að gera greinarmun á tegundum hafna sem þjónusta skemmtiferðaskip. Tafla 13 lýsir þremur tegundum.

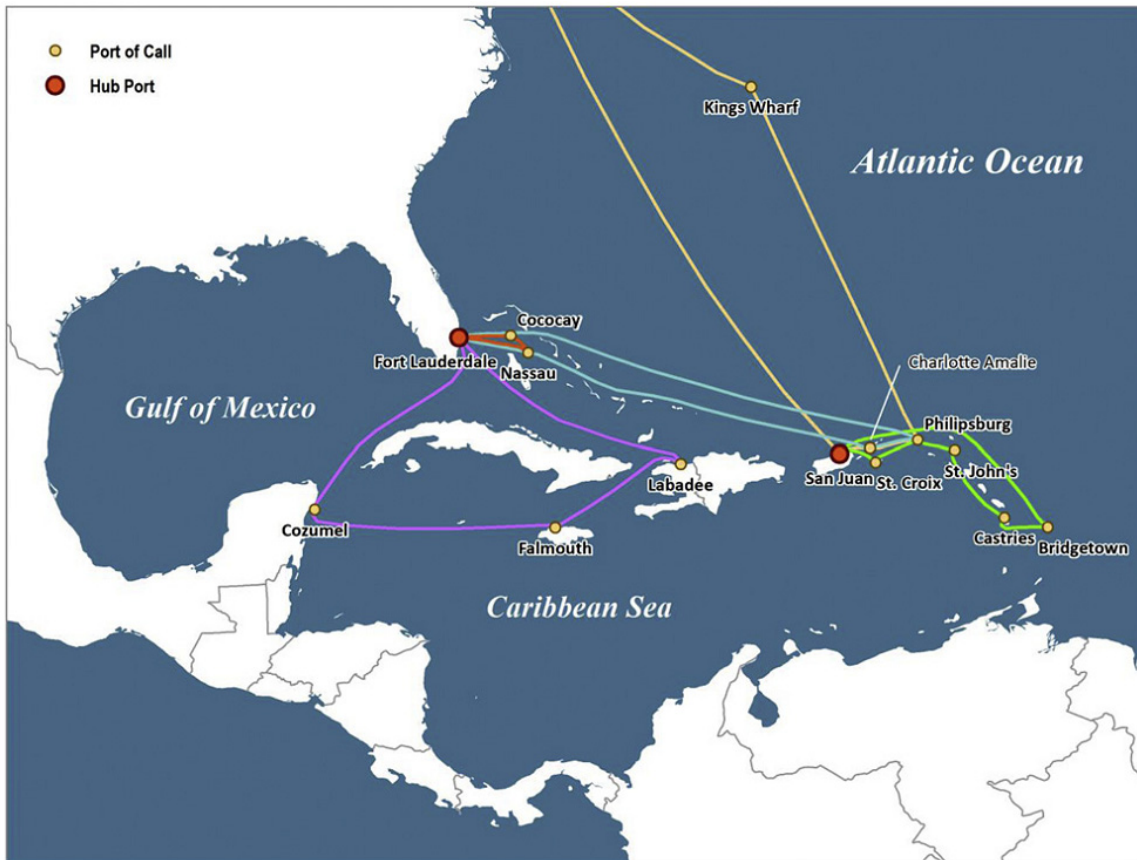
Tafla 13: Tegundir hafna.

Heimild: Rodrigue og Notteboom, 2013: 41.

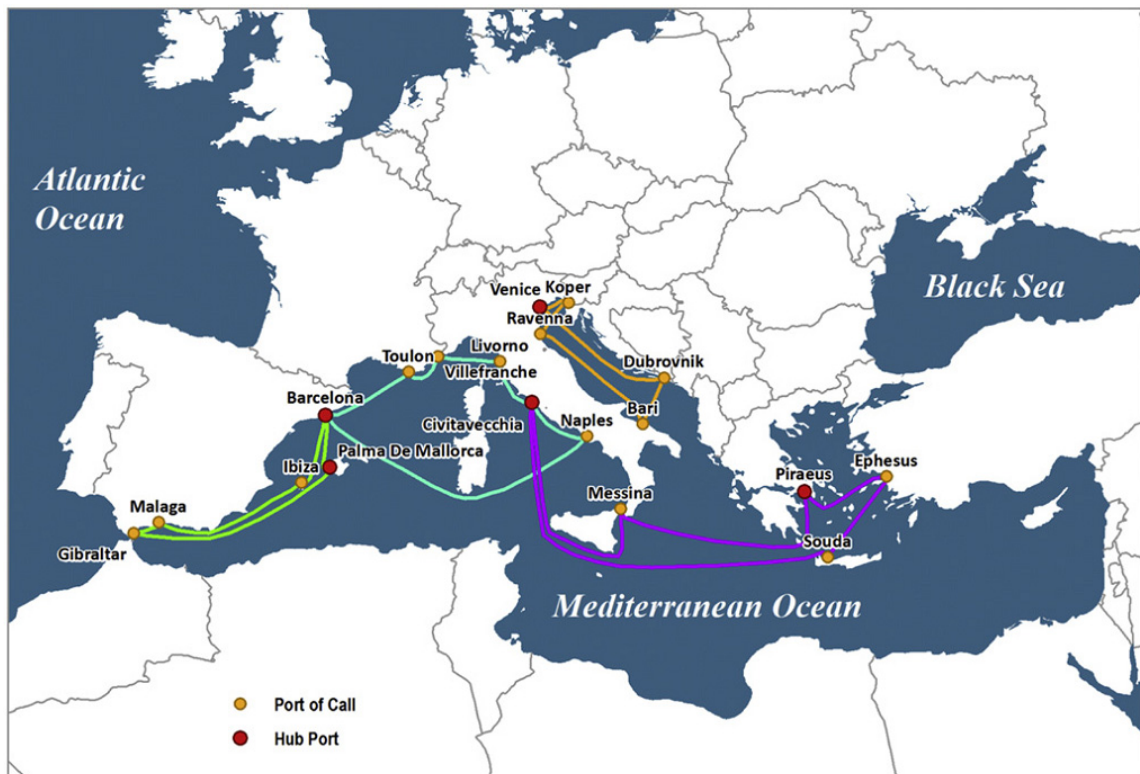
	Áfangahöfn (e. destination)	Hliðhöfn (e. gateway)	Hvort tveggja
Lýsing	Höfnin er áfangastaður ferðar, engar ferðir út fyrir hafnarsvæði	Höfnin er ekki áfangastaður ferðar, heldur þar sem farið er í skip eða farið í ferðir frá skipi	Höfnin er áfangastaður en einnig staður til að fara í ferðir frá.
Aðdráttarafli	Mikið áhugavert að sjá þar, ekkert annað sem kemst í hálfkvisti nálægt.	Ekkert markvert að sjá þar, höfnin þjónustar nærliggjandi áhugaverða staði	Bæði höfn og nærliggjandi svæði hafa aðdráttarafli
Dæmi	Feneyjar, Barcelona	Livorno, Southampton	Miami, Nassau, Lissabon

Þegar skipin sækja á önnur mið en út frá heimahöfn eru alþjóðlegar flugtengingar notaðar til að koma farþegum á staðinn og nokkrar hafnir verða aðalhafnir þar sem fólk getur komist um borð í ferðina eins og áður var nefnt. Aðalhöfn er þannig iðulega hliðhöfn og má mögulega bæta við hér sem fjórðu tegund hafna, sem er mest að finna í Karíbahafi og Miðjarðarhafi. Þó er þekkt víðar t.d. frá Reykjavík og Hafnarfirði að fólk komi með flugi og hefji ferð frá borginni og í því tilfalli er hún aðalhöfn. Væntingar eru um að hægt verði að bjóða hringferðir um Ísland með skipi þar sem farþegar koma flugleiðis til landsins. Sumarið 2014 fóru skipin *Fram*, *Island Sky*, *Le Austral* og *National Geographic Explorer* í slíkar hringferðir í fyrsta sinn, sum margar. Skipafélögin sem reka *Fram* og *NG Explorer* eru aðilar að AECO.

Á myndum 8 og 9 má sjá ferðaáætlanir skemmtiferðskipa í Karíbahafi og Miðjarðarhafi. Rauðir punktar eru aðalhafnir, sem eru upphafs- og endapunktur. Aðrar eru áfangastaðir á leið skipanna og gegna ólíku hlutverki sbr. töflu 13.



Mynd 8: Ferðaáætlun valdra skemmtiferðaskipa í Karíbahafinu.
Heimild: Rodrigue og Notteboom, 2013: 39.



Mynd 9: Ferðaáætlun valdra skemmtiferðaskipa í Miðjarðarhafinu.

Heimild: Rodrigue og Notteboom, 2013: 41.

Í seinni tíð hefur höfnum sem eru aðalhafnir stöðugt fjölgað og því virðist sem framtíð ferðaáætlana skemmtiferðaskipa sé að þær verði brotakenndari þar sem farþegar geta hoppað í og úr ferð. Borgum er það kappsmál að verða slíkar aðalhafnir, enda umsvifin sem þeim fylgja mikil, ekki síst við að þjónusta farþega fyrir og eftir ferð með skipum, þar sem þeir koma flugleiðis inn á svæðið. Þannig örva skemmtiferðaskipin fjárfestingu og uppbyggingu hafnarsvæða og gera mörg þeirra meira aðlaðandi en áður. Miklar væntingar skapast því um hagræn áhrif.

Hagræn áhrif skemmtiferðaskipa

Algengt er að fólk telji að þeir sem komi á skemmtiferðaskipum til hafna skilji minna eftir sig en aðrir farþegar sem dvelja á staðnum. Það blasir við að sjaldnast nýta farþegar skipanna sér gistingu í landi og eru yfirleitt í fullu fæði um borð og sækja því lítið í veitingastaði. Hagræn áhrif þarf þó að setja í víðara samhengi en bara það sem farþegar mögulega versla og sá peningur sem komið getur inn þannig. Hagræn áhrif af gestakomum á áfangastaði má skipta í þrennt. Það er bein áhrif, sem snúa að sölu á varningi og þjónustu beint til farþega eða skipsins sjálfs. Óbein áhrif eru gegnum þá sem selja vöru eða þjónustu til þeirra sem aftur þjónusta farþega eða skipið á áfangstað og svo er í þriðja lagi afleidd áhrif sem snúa að auknum umsvifum þeirra sem hafa arð af komum skipanna og farþega þeirra. Einn helsti munurinn á hagrænum áhrifum skemmtiferðaskipa og annarrar ferðamennsku er að þjónustu við skipin og farþega þess er hægt að fá á ýmsum stöðum undir ólíkum formerkjum,

þar sem áfangastaðir í einni ferð eru oft í mörgum löndum eða margir innan sama lands (Brida og Zapata-Aguirre, 2009).

Eftirspurn stýrir hagrænum áhrifum en koma skemmtiferðaskipa í hafnir um heiminn skapar eftirspurn eftir skoðunarferðum, veitingaþjónustu eða kost, hafnarmannvirkjum, skipaþjónustu, flutningum og jafnvel gistipjónustu í landi. Gróflega má skipta eftirspurn eftir þjónustu og þannig mögulegum hagrænum áhrifum í þrjá flokka sem teknir eru saman í töflu 14.

Tafla 14: Eftirspurnarþættir skemmtiferðaskipa.

Heimild: Dwyer og Forsyth, 1998: 395.

Farþegar og áhöfn	Skipið sjálft	Skipafélagið
Almenn verslun	Hafnargjöld	Fjárfesting í landi
Kaup á þjónustu fyrir og eftir ferð	Farþegagjöld/skattar	
Ferðir í landi	Eldsneyti	
Ýmislegt smálegt s.s. minjagripir	Umsýslugjöld hafna	
Skattar og gjöld	Lóðsun	
	Vatn	
	Sorp	
	Mögulegar viðgerðir	
	Dráttur	

Með skilgreindum eftirspurnarþáttum búa Dwyer og Forsyth (1998) til ramma utan um hvernig má rýna í þau áhrif sem koma skipa í hafnir hefur. Þeir leggja upp með fjórar spurningar er varða hagræn áhrif:

1. Hver eru hagræn áhrif af komu skemmtiferðaskipa?
2. Að hve miklu leyti hefur erlent eignarhald skipafélaganna áhrif?
3. Skila tekjur sér bara á hafnir eða víðar um samfélagið?
4. Hver er arðsemi af komum skipanna í svæðisbundnu og þjóðhagslegu samhengi?

Þannig leggja þeir áherslu á að samhliða mati á hagrænum áhrifum þarf að skoða mögulegan leka arðs af svæðinu gegnum komu skipanna, það er hve mikið af þeirra aðföngum þarf að kaupa annarsstaðar frá. Þannig verður að horfa til hvers eftirspurnarþáttar í samhengi við hvert tekjur sem af honum koma skila sér, hvort það er á viðkomandi svæði, í þjóðarkassann eða jafnvel „leki“ beint úr landi. Einnig er mikilvægt að skilja að tekjur eru ekki bara aurar í kassann. Dwyer og Forsyth (1998) benda á sex þætti hagrænna áhrifa sem rétt er að horfa til. Þeir eru:

1. Gjaldeyrir sem kemur inn gegnum kaup á vöru og þjónustu.
2. Arður og skattar, það er hagnaður þeirra sem þjónusta og gjöld sem tekin eru.
3. Atvinnusköpun.
4. Úthrif, áhrif sem ekki reiknast til gjalda eða tekna (s.s. umhverfisáhrif).
5. Viðskiptaskilmálar og samningsstaða gagnvart skipafélögum.
6. Umsvif.

Allir þessir þættir geta skilað plús eða mínus í ólíku samhengi og eftir því hvort átt er við þjóðhagsstærðir eða einstaka hafnir og svæði. Í samhengi hagrænna áhrifa af komu skipa er mikilvægt að greina á milli hvaða tekjur koma skipanna skapar og hvert þær fara. Mögulega geta þær lekið beint af svæðinu þar sem þær koma inn. Skilja þarf áhrifin sem verða af komu skipanna á fjárfestingu og innviðum og hverjir hafi hag þar af á svæðinu og í stærra samhengi. Komur skemmtiferðaskipa í hafnir þar sem nægir innviðir eru til staðar og móttökuskilyrði eru góð, bætir nýtingu þeirra. Þannig skapast tekjur án tiltakanlegast kostnaðar. Eins og Ásgeir Jónsson (2004: 57) bendir á felur „aukinn notendafjöldi í sér þjóðhagslegan ábata, þar sem fastur kostnaður dreifist á fleiri herðar“, að því gefnu að innviðir séu ekki fullnýttir. Ef til fjárfestinga þarf að koma vegna komu skipanna benda Chase og McKee (2003) á í tilfalli Jamaica hvernig uppbygging innviða og aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip hefur tímabundin neikvæð áhrif á viðskiptajöfnuð hins opinbera, þar sem flytja þarf flest inn til fjárfestingarinnar. Þetta er mikilvægt að hafa í huga þegar byggja skal aðstöðu fyrir skip sem oft er fjárfrek.

Þegar kemur að fjárfestingu vegna skipakomu, er vaxandi samkeppni meðal hafna í Evrópu um skipin (McCarthy, 2003). Polykalas og Troumpetas (2013) lýsa fjárfestingu í hafnarinnviðum í Argostoli á Grikklandi. Þeir komast að því að heilt yfir séu áhrifin jákvæð bæði svæðisbundið og þjóðhagslega. Þar tiltaka þeir sérstaklega samkeppnisforskot sem ferðabjónusta með góða hafnarinnviði hefur umfram önnur svæði og þau tengsl sem skipafélögin skapa við ferðabjónustuaðila á staðnum til eflingar hinna síðarnefndu. Ámáta jákvæð skilaboð um áhrif uppbyggingarskilyrða til móttöku skemmtiferðaskipa eru í niðurstöðum greiningar Dragin, Jovičić og Bošković (2010) á áhrifum siglinga um Dóná og ósa hennar. Landkynning svæðisins hefur eflst, eyðsla farþega er meiri, velta fyrirtækja í ferðabjónustu aukist, fleiri störf hafa skapast (bæði í bjónustu og við uppbyggingu innviða) og nýjar ferðavörur verða til. Hinsvegar er ekki að sjá áhrif í gistiþjónustu eða matsölu í þeirra greiningu.

Hluti af skipulagi skipafélaganna og afleiðing áherslu á stærðarhagkvæmni er hve mikið af bjónustu er tekin inn í bjónustu skipsins. Umfram mat og gistingu selja skipafélög ferðir í landi og reka jafnvel bjónustuna þar. Einnig eru dæmi um að skipafélögin eigi söluaðila í landi sem farþegum er beint til með alla bjónustu t.d. allt niður í kaup á minjagripum (Clancy, 2008). Á meðan skipafélögin eltast við að hámarka sinn hag með því að taka til sín stærri hluta virðisikeðju ferðabjónustu skemmtiferðaskipa í krafti stærðarhagkvæmni verður æ örðugra að skila arði til þeirra hafna sem taka á móti þeim. Þannig ef hafnir og bjónustuaðilar í landi vilja uppskera skal þau jákvæðu áhrif sem tíunduð voru að ofan er mikilvægt að gangast ekki þeim stærstu á hönd, þar sem bæði geta þeirra og hvati til að taka til sín virðisikeðju greinarinnar er meiri.

Hagrænar áskoranir

Brida og Zapata-Aguirre (2009) taka saman áskoranir sem snúa að móttöku skemmtiferðaskipa. Verðsamkeppni er mikil og vaxandi og sífellt ódýrari pakkar eru í boði með skemmtiferðaskipum almennt séð eins og rakið hefur verið. Auk þess er sífellt meira lagt uppúr því að bjóða þjónustu og afþreyingu um borð sem farþegar borga fyrir aukalega. Það veldur því að æ fleiri af farþegum skipanna kjósa að vera einungis um borð. Þetta er áskorun fyrir áfangastaði sem taka á móti stærri skipunum, þar sem ferðahvatinn er frekar ferðin sjálf og þjónusta skipsins og lystisemdir þess heldur en hvert skipið fer með farþega.

Í þeim geira ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa, þar sem skipin fara sífellt stækkandi, er sífellt meiri krafa um fjárfestingu í innviðum til að taka á móti þeim. Víða hefur slík krafa farið fram úr arðsemiskröfu þeirra sem geta staðið að slíkri uppbyggingu í landi og hafa því skipafélög gerst aðilar að fjárfestingunni. Þá um leið minnka mögulegar tekjur til hafnar af komu skipanna (Brida og Zapata-Aguirre, 2009). Þessi fyrirtæki sem verða til kringum uppbyggingu innviða með aðkomu skipafélaga verða svo umsvifamikil í þjónustu við farþega skipanna og þeir sem eru í landi geta lítið annað gert en að hörfa frá eða taka þátt gegn sífellt minnkandi skerf af kökunni. Clancy (2008) lýsir því hvernig skipafélögin ná í krafti stærðar sinnar að semja um afslætti af hafnargjöldum og verðum á þjónustu. Það verður þó einnig að skoða í samhengi möguleika þeirra að leita til annarra hafna. Í Karíbahafinu er t.d. skammt að fara ef betri tilboð bjóðast. Annar vandi sem Brida og Zapata-Aguirre (2009) benda á er „gervieftirspurn“, það er hvernig það virðist sem þjónustu vanti aðeins á völdum dögum þegar skip eru í höfn sem leitt getur til ofmats á fjárfestingarþörf. Þessi gervieftirspurn er uppistaðan í þeim félagslegum áhrifum sem Pavlič (2013: 128) bendir á. Hún lýsir „ruðningsáhrifum“ af starfsemi skemmtiferðaskipa sem getur haft áhrif á lífsgæði íbúa, t.d. með hækkuðu vöruverði í verslunum og takmörkuðum möguleikum á daglegum athöfnum þegar t.d. allir innviðir eru fullnýttir á skipadögum, en þetta á sérstaklega við um smærri staði sem taka á móti stórum skipum að hennar mati.

Adams (2010) lýsir áhrifum stórra skemmtiferðaskipa á smá samfélög í Alaska sem byggja afkomu sína á hefðbundinni auðlindanýtingu. Hann sýnir hvernig flæði fjármagns um samfélagið fór að breytast og umhverfi staðanna stóð ógn af þegar minni staðir fylltust skyndilega af farþegum skipanna. Hinsvegar byggðust miklar væntingar innan þessara samfélaga og bæði einkaaðilar og hið opinbera hófu að fjárfesta í innviðum og þjónustu fyrir farþegana. Þar sem vöxturinn varð hvað mestur í komu skipa skyggði fljótt á hefðbundna atvinnuvegi. Þau samfélög sem Adams (2010) lýsti ræddu um að takmarka skipakomur og í Alaska var á endanum settur á skattur. Sum samfélög sáu strax áhrif, þegar skipafélög einfaldlega hættu að koma. Það sem Adams (2010) varar við er að samfélög verði of háð komu skipanna og leggur til að búið verði í haginn fyrir fjölbreytni þegar kemur að ferðaþjónustu í stað einsleitni í smáum samfélögum á norðurslóðum.

Í ljósi þeirra áskorana sem hér hafa verið raktar er mikilvægt að meta nákvæmlega hverjir geti vænst arðs af komu skipa og hvaða tegundir skipa og hverskonar ferðaþjónusta skipafélaga skilar mestu fyrir sem flesta.

Umhverfismál

Í þessum næstsíðasta hluta heimildasamantektarinnar um skemmtiferðaskip í alþjóðlegu samhengi eru tekin saman atriði er snúa að áhrifum skemmtiferðaskipasiglinga á umhverfið (loft, lág og lög) og helstu áskoranir þar að lútandi. Butt (2007) minnir á að þó að skemmtiferðaskip séu aðeins um 1% af verslunarskipaflota heimsins, þá beri þau ábyrgð á um fjórðungi úrgangs sem frá þeim flota stafar. Þetta eru sk. úthrif sem eru talin til hinna sex hagrænu áhrifa sem Dwyer og Forsyth (1998) lista upp og talin eru að ofan. Hugtakið úthrif felur í sér að mat á þessum áhrifum af skipakomum er erfitt eða ómögulegt að meta til fjár (Johnson, 2002). Önnur úthrif sem þær greinar sem fjalla um áhrif af komu skemmtiferðaskipa fjalla um snúa að áhrifum á samfélag og menningu heimafólks.

Til glöggvunar á samhengi ferðamennsku og fjölþættum áhrifum hennar sýnir tafla 15 hvernig ferðalög byggja á aðföngum og skila afurðum á ólíkum stigum ferðalagsins.

Tafla 15: Aðföng og afurðir ferðalags, sett í samhengi við ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa.
Heimild: Byggt á Johnson, 2002: 264.

Aðföng	Ferðaþjónusta	Áhrif	Áhrif af ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa
Aðföng sem þarf til að skapa áfangastað eða innviði svo ferðaþjónusta geti átt sér stað	Innviði áfangastaða (hráefni)	Áhrif sem stafa af því að náttúrulegu umhverfi er breytt til að byggja innviði áfangastaðar	Uppbygging hafnarmannvirkja og uppbygging staða sem farþegar sækja heim
Vörur og þjónusta sem þarf til að viðhalda áfangastaðnum og aðdráttarafli hans	Starfsemi áfangastaða (framleiðsla ferðavöru)	Áhrif á áfangastað vegna umsvifa ferðaþjónustunnar.	Þjónusta og aðfangakröfur skipa í höfnum, s.s. vatn, losun úrgangs og útblástur
Flutningur farþega og vöru og þjónustu	Samgöngur (dreifing)	Áhrif á áfangastað vegna samgangna og flutnings vöru og þjónustu	Áhrif af skipunum sjálfum og rútum í landi er flytja farþega, sem og flugsamgöngum.
Neyslu og notkunarmunstur farþega á meðan á áfangastað er dvalist	Notkun og neysla	Áhrif af neyslu farþega á staðbundnum auðlindum	Notkun á ferskvatni, samkeppni um kaup á vörum, samkeppni um rými.
Úrgangur sem til verður af ferðavöru	Losun	Áhrif á áfangastaðinn vegna losunar úrgangs af starfsemi ferðaþjónustu	Móttaka á sorpi, kjölvatni, olíu, plasti, matarleifum og öðru því sem til fellur af skipi.

Síðast er talinn í töflu 15 sá úrgangur sem myndast við að ferðalag á sér stað og endurspeglar að einhverju leyti það hráefni sem til þurfti. Hvað varðar þann þátt í tengslum við ferðabjónustu skemmtiferðaskipa og ferðamennsku farþega þeirra má sjá í töflu 16 hvað farþegi á skemmtiferðaskipi skilur eftir sig.

Tafla 16: Tegundir úrgangs frá skemmtiferðaskipafarþegum og magn.

Heimild: Butt, 2007, byggt upp eftir MARPOL viðaukum og Walnum, 2011: 13, sjá einnig Johnson, 2008: 5-3.

Tegund úrgangs	Áætlað meðalmagn á farþega/skip, á sólarhring
Útblástur	93-617 kg CO ₂
Kjölvatn	Afar ólíkt eftir skipum
Skolp (e. <i>black water</i>)	20-40 L
Skolvatn (e. <i>grey water</i>)	120 – 300 L
Hættulegur úrgangur	0,02 L
Rusl	1 kg, plús 2 flöskur og 2 dósir
Olíumengað kjölvatn	8 tonn á skip (olía skilin frá)

Það er í raun aðeins olía og plast sem ekki má losa á hafi. Annað má losa þar. Skemmtiferðaskip brenna 75-80% af sínu rusli sem leiðir til sótmengunar í lofti og að aska er losuð í hafið samhliða skolpi (Johnson, 2008). Aldur skipanna stýrir mestu um möguleika á að meðhöndla úrgang frá farþegum. Áhugavert í þessu samhengi er að bera saman hvað Berlitz bókin um skemmtiferðaskip, *Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2013*, segir um kosti og galla skipa sem byggð eru fyrir og eftir 1990. Tafla 17, dregur saman það sem þar er talið til.

Tafla 17: Helstu kostir og gallar skipa sem byggð eru fyrir og eftir 1990.

Heimild: Ward, 2013: 199-201.

Skip byggð fyrir 1990	Skip byggð eftir 1990
Kostir	
Hafa sterka klæðningu, þola veður og högg	Nýjustu raftæki um borð og gert ráð fyrir þeim í hönnun
Eru með stóra klefa þar sem ferðir voru oftast lengri	Öryggi betra
Klósett eru vanaleg vatnsslósett	Minni titringur vegna nýjunga í skrúfutækni
Nota við og látún í innviði í stað gerviefna	Meira um innri rými fyrir farþega og jafnvel engin þilför úti
Rista djúpt sem gerir þau stöðugri á hafi	Meiri stöðlun í klefum, færri flokkar
	Sparneytnari á eldsneyti
	Rista grynna
	Geta ýtt sér til hliðar og afturábak fyrir eigin vélarafli
	Eru með loftræstingu og góð skolpkerfi
	Eru með björgunarbáta sem geta kafað

Gallar

Dýr og nota mikið eldsneyti	Vegna grynri risturáða þau verr við veður
þurfa stærri áhöfn þar sem skipin eru verr hönnuð	Klefar oft afar litlir
þarf hjálp lóðsa í höfnum	Nærri allir innviðir eru úr gerviefnum
Standast illa nútíma öryggis-, eldvarna- og umhverfiskröfur	Minna efni í skipsskrokk og þola því verr högg
Eru með opna björgunarbáta	Eru með sogklósettum sem oft eru læti í
	Eru með dísilvélum sem hafa hærra
	Klefar eru með algerlega lokaða glugga

Tilfellið er að skip byggð fyrir 1990 standast verr nútíma umhverfiskröfur og hönnun þeirra býður oft ekki uppá það að hægt sé að koma við nýstárlegum lausnum við að leysa þar úr. Þau eyða og meira af eldsneyti og menga þannig meira.

Loftmengun af komu skemmtiferðaskipa

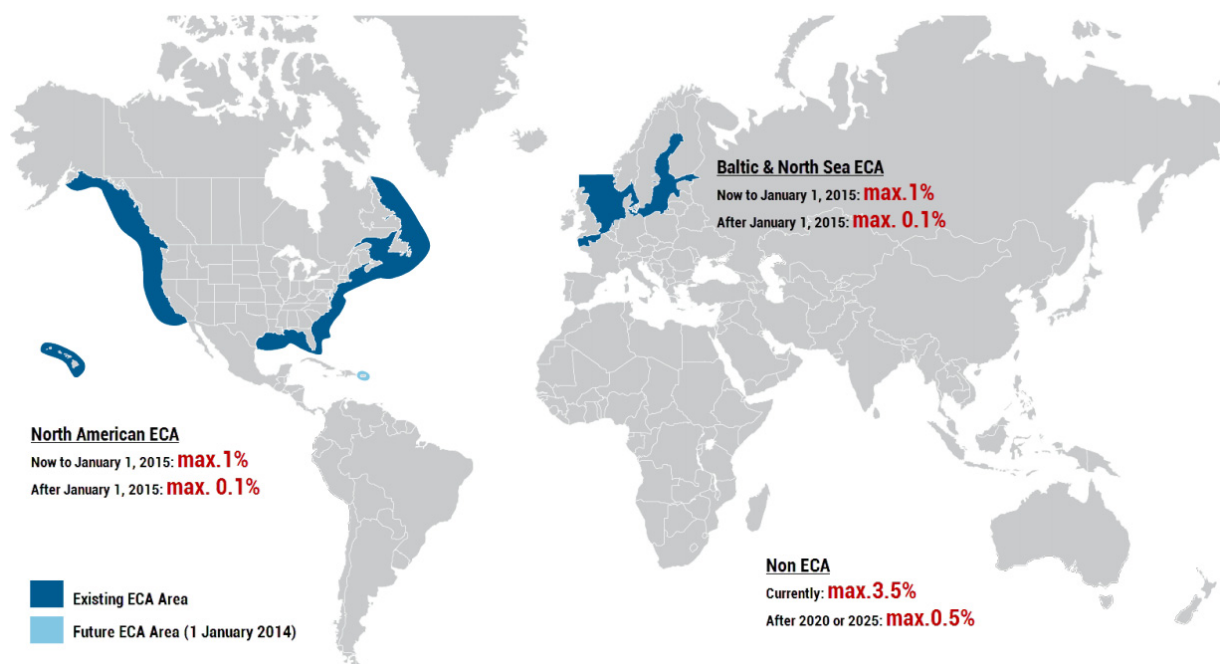
Ferð um borð í skemmtiferðaskipi skorar hæst hvað varðar CO₂ útblástur gagnvart öðrum ferðamátum, s.s. flugi, akstri og lestum (Walnum, 2011; sjá einnig Eijgelaar, Thaper og Peeters, 2010: 344). Howitt, Revol, Smith og Rodger (2010) benda á að útblástur vegna skipa farþega er 12 sinnum það sem stafar af gesti sem væri á hóteli á áfangastað eftir að hafa flogið þangað. Engu að síður er útblástur skipa aðeins 1,5% af heildarútblastri vegna ferðarþjónustu skv. Eijgelaar, Thaper og Peeters (2010), enda hlutdeild þeirra í ferðalögum heimsins lág (sbr. mynd 3 og 4).

Útblástur skipa er mestur á á siglingu um höfin en þrjú fjórðu hlutar af starfsemi þeirra er á siglingu. Restin er í höfn þar sem þau virka sem hótél á floti. Skemmtiferðaskip líkt og önnur skip brenna fyrst og fremst olíu og knýja alla sína starfsemi með olíubruna. Mjög er mismunandi milli skipa hve miklu þau brenna og fer það eftir stærð og aldri skipanna. Við olíubruna myndast ekki aðeins gróðurhúsalofttegundir eins og CO₂ heldur og svifryk, ósón, kolmónoxíð (CO), nituroxíð (NO_x), brennisteinsoxíð (SO_x) og vetniskolefni (HC). Skip sem eru við bryggju, en látin ganga til að búa t.d. til rafmagn um borð, menga þannig umhverfi sitt og hafa sannarlega heilsuspillandi áhrif ef í miklu mæli er. Poplawski o.fl. (2011) sýna frammá að skemmtiferðaskip sem koma til hafnar í Victoria, nærri Vancouver í Kanada, hafa áhrif í sínu nærumhverfi til aukningar á öllum þeim efnum sem talin eru að ofan. Sérstaklega draga þau fram brennisteinsmengun frá skipum, enda þegar rannsóknin var gerð voru ekki komnar í gildi nýjar reglur um hreinna eldsneyti með minna brennisteinsmagni. Saxe og Larsen (2004) benda á það sama í tilfelli Kaupmannahafnar, en styrkur svifryks og nituroxíðs í andrúmslofti sem verður til vegna komu skemmtiferðaskipa fer yfir heilsuverndarviðmið á nærsvæðum skipanna. Vutukur og Dabdub (2008) lýsa því sama með áherslu á brennistein, nitur og ósón, fyrir strandsvæði Kaliforníu sérstaklega við Los Angeles í nærumhverfi hafnasvæða.

Hægt er að takmarka hvað skip mega ganga lengi í höfn og einnig nota hreinni olíu en slíkar lausnir hafa takmörkuð áhrif. Bailey og Solomon (2004: 767) benda á að betra sé að tengja skip rafmagni í höfnum (sjá einnig Saxe og Larsen, 2004) og taka dæmi af rafmagni sem sett

var upp fyrir skemmtiferðaskip í Juneau í Alaska og að skipafélagið Princess Tours hefði tekið þátt í kostnaði eftir að hafa verið sektað fyrir að menga loftið á hafnasvæðinu. Þetta getur verið allnokkur áskorun í smáum byggðum þar sem stórt skip í höfn getur þurft allt að 13-14 MW (Rodrigue og Notteboom, 2013: 36), en slík orkunotkun fengin með olíbruna segir þó sitt. Hertar reglur í höfnum og á hafsvæðum eru raunveruleikinn og æ fleiri skipafélög eru að bregðast við þeim. Meðvitund fólks um mikilvægi umhverfisviðmiða vex einnig og skipafélög horfa sum hver einnig til þess. AIDA skipafélagið, sem sendir mörg skip til Íslands, tilkynnti haustið 2013 að öll þeirra skip yrðu útbúin með síum til að taka frá sót, nituroxíð og brennisteinsoxíð og ætla þeir að byrja á *AIDAcara* sem er þeirra elsta skip (Cruise Business Review, 2014). Tækninni fleygir fram í þessum efnum og er verið að aðlaga skip að breyttum aðstæðum með því að koma upp síum líkt og AIDA. Vélum er breytt svo að unnt sé að nota olíu með lágu brennisteinsinnihaldi, nota rafmagn frá landi eða brenna fljótandi gasi (e. *Liquid Natural Gas*). Bellona er fyrirtæki sem sérhæfir sig í umhverfislausnum fyrir skip af öllum stærðum og gerðum (sjá: www.bellona.no).

Saxe og Larsen (2004) lýsa því að fyrir 10 árum var meðalbrennisteinsinnihald í skipaeldsneyti í heiminum 2,6%. MARPOL-reglugerðir gera ráð fyrir 1,5% í Eystrasalti, Norðursjó, Írsku hafinu og Ermasundi. Mynd 10 sýnir þau hafsvæði og það hlutfall brennisteins sem má vera í eldsneyti skipa sem um þau fara. Bláskyggðu svæðin njóta sérstakrar verndar í reglum og eru sk. *emission control areas (ECA)*, sektir á þá sem ekki standast viðmið verða þannig hvati til breytinga sem nefndar eru að ofan. Eins og sjá má er Ísland ekki á svæði sem njóta skal sérstakrar verndar né N-Atlantshafið og því mögulegt að eldri skipum sem ekki uppfylla MARPOL-reglugerðir verði beint þangað þegar tímabil hefst í janúar 2015.



Mynd 10: Leyfilegt hlutfall brennisteins í skipaeldsneyti á hafsvæðum.
 Heimild: IMO, 2013.

Loftmengun af völdum skemmtiferðaskipa hefur að mestu verið undanskilin í umræðu um loftmengun af völdum ferðamennsku og aðferða til að takast á við það. Stafar það af því hve hluti skipanna er lítill í alþjóðlegri ferðamennsku. Með vexti greinarinnar vex þó umræðu og greiningu ásmegin (Gössling, Scott og Hall, 2013). Walnum (2011) bendir á að loftmengun er hægt að áætla út frá eldsneytisnotkun og eldsneytiskaupum skipanna. Það sem þarf að hafa í huga gagnvart þeim CO₂ útblæstri sem sýndur er í töflu 16 er að aldur skipanna ræður miklu, sem og stærð og farþegafjöldi. Því yngri stærri og betur nýtt sem þau eru því lægra er hlutfall CO₂ á farþega, þó auðvitað eyði stærri skip meiru.

Hægt er að reikna út koldíoxíðslosun af ferð með skemmtiferðaskipi eftir aðferðum sem Töpfer (2013) hefur þróað og finna má á heimasíðu hans: <https://www.atmosfair.de/en/web/10184/184>. Utan við þessa reikninga alla er svo sá útblástur sem hlýst af ferðum fólks til aðalhafna þaðan sem skip siglir, en þar getur oft verið um langar vegalengdir með flugi að ræða.

Áhrif á landi

Á landi þarf að losna við hættulegan úrgang, s.s. olíuúrgang og plast sem ekki má brenna og mögulega sót úr brennsluofnum ef það er ekki farið í sjóinn. Þennan úrgang þarf að meðhöndla og koma í lóg á þeim höfnum sem sóttar eru heim. Helstu áhrif á landi varða þó komur farþega í land og uppbyggingu innviða vegna skipanna.

Uppbygging innviða hefur áhrif á strandir og vistkerfi stranda og hafs, en víða þarf að raska náttúrusvæðum til að koma skipum við. Þannig getur uppbygging innviða leitt til þess að plöntu- og dýrategundir tapi búsvæðum. Einnig geta skipin með komum sínum skemmt búsvæði, en dæmi sem oft eru nefnd varða skemmdir af völdum akkera á sjávarbotni og kórölum.

Skipin eru einnig þurftafrek á orku og vatn, sem kemur frá þeim svæðum sem þau sækja heim. Það getur haft áhrif á vatnabúskap svæðanna og lagt til mengunar ef orkugjafar eru ekki grænir.

Skipin geta einnig flutt með sér framandi lífverur á ný búsvæði. Hall, James og Wilson, (2010, sjá einnig Hall og Baird, 2013) töldu 169 framandi tegundir lífvera sem komust á heimskautin gegnum kjölvatn og set, 29 á skrokki, 172 tegundir fengu far með skipunum, 24 komu gegnum veiðar og 21 gegnum sjóstöng og sport (Drake og Lodge, 2007; Hall, James and Wilson, 2010).

Þau áhrif á landi sem helst verður þó vart við er átroðningur af völdum þess fjölda farþega sem koma með skipum á mjög stuttum tíma. Skipulagðar ferðir á náttúrustaði valda troðningi og skemmdum á náttúrufari og geta fælt burt dýralíf. Sorp er vandamál, en því meiri sem fjöldi farþega er á hverjum stað þeim mun meira sorp verður eftir á

náttúrusvæðum. Auk þess sem ferðirnar á þá staði sem skoða skal valda mengun vegna útblásturs.

Þannig getur áfangastöðum sem taka á móti skipafarþegum, líkt og öðrum tegundum gesta, hnignað hratt vegna átroðnings sem veldur rofi í náttúru og á markverðum stöðum, s.s. sögufrægum byggingum og stöðum sem eru áhugaverðir vegna jarðfræði sinnar (Johnson, 2002). Það sem skiptir máli í samhengi ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa er að oft kemur mikill fjöldi á stuttum tíma í skipulögðum ferðum frá skipunum og þannig verða áskoranir við stýringu gesta og vernd umhverfis miklar.

Áhrif á hafið

Úrgangur sem fer í hafið frá skemmtiferðaskipum er kjölvatn, skolp, skolvatn, eitthvað af ösku frá rusli sem hefur verið brennt, matur sem hefur verið tættur og olíumengað kjölvatn eftir hreinsun á olíu. Copeland (2008) lýsir rækilega í skýrslu til bandaríska þingsins hvað sá úrgangur sem kemur frá skipum samanstendur af og verður það rakið hér.

Kjölvatn sem notast sem ballest er tekið í höfnum víða um heim. Það hefur að geyma lífrænar leifar, jurtir, smádýr og ýmsar lifandi verur sem geta verið framandi á þeim slóðum þar sem kjölvatni er sleppt.

Skolvatn (e. *grey water*) er það sem kemur frá sturtum, handlaugum, uppvaski og þvottavélum. Í skolvatni er að finna sápuleifar, lífræna leysa, olíu, fitu og allt það annað sem fólk skolar af sér. Í þessu vatni getur verið næring fyrir þörunga sem ofvöxtur getur þá hlaupið í og þeir kæft annað lífríki.

Skolp (e. *black water*) er það sem kemur frá salernum og hjúkrunar- eða lækningaraðstöðu. Þar er mikið um bakteríur og smitbera sem borist geta í stofna sjávardýra.

Allt að 80% af sorpi er brennt um borð, en annað er þjappað eða jafnvel endurunnið. Askur frá brenndu sorpi fer í hafið, þó til standi að breyta því og frá 2013 ber öllum skipum að hafa áætlun um sorpeyðingu og orkunotkun og höfnum ber að hafa áætlun um móttöku sorps (Lloyd's Register, 2013: 29, 34, 40).

Olíumengað kjölvatn stafar af vélum um borð í skipinu, en olía og smurning fer alltaf í neðstu lög skipsins og blandast þar uppsöfnuðu kjölvatni, sem ekki er notað í ballest. Þetta vatn þarf reglulega að losna við til að gufa safnist ekki í skipið og þá þarf að skilja olíuna frá. Olía í jafnvel ofurlitlu magni getur haft skaðleg áhrif á lífríki sjávar.

Loehr o.fl. (2006) benda á að stór skip geti þynnt úrgang sem frá þeim stafar hratt og örugglega. Hinsvegar er þynning samspil breiddar skipsins, hve djúpt það ristir og hraða þess á móti því hve hratt úrgangi er sleppt. Því stærra skip og hraðar sem það fer og hægar er

sleppt út, þeim mun meiri þynning. Því er ljóst að best er að sleppa úrgangi hægt út á fullu stími á opnum hafsvæðum, ef á annað borð á að sleppa einhverju fyrir borð. Að þessu þarf að huga við strendur og sérstaklega í mjóum fjörðum.

Leiðir til umhverfisverndar

Butt (2007) leggur áherslu á að skipafélögin þurfa að koma sér upp tækni um borð til að draga úr umfangi sorps og hafnir þurfa að vera mótækilegar fyrir efnun til endurvinnslu. Um borð í skipum er margt mögulegt gagnvart úrgangi. Ruslið er hægt að þjappa, tæta og/eða brenna. Mat, pappír/pappa og ýmis hörð efni er hægt að tæta og losa og skolp er hægt að hreinsa. Afurðir slíkrar meðhöndlunar má losa utan 12 mílna lögsögu. Til að draga úr loftmengun er hægt að nota olíu án brennisteins og nota rafmagn í landi.

Sameinuðu þjóðirnar hafa markað umhverfisstefnu fyrir fátækari eyríki þar sem reynt er að vernda viðkvæm vistkerfi og smá samfélög. Hafa þær gagnast mörgum eyjum Karíbahafsins í samskiptum við skipafélög. Alaska hefur sett strangar reglur um úrgangslosun í sínum höfnum fyrst í júní 2001 (Schulkin, 2002). Í kjölfarið settu Bandaríkin reglur árið 2005 gagnvart úrgangslosun skemmtiferðaskipa í öllum sínum höfnum (e. *Clean Cruise Ships Act*) (Copeland, 2008). Auk þess er komið skipulag á hve mörg skip fara á hvaða svæði við Alaska, líkt og gert hefur verið við Suðurskautslandið. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur lagt fram áætlun til uppbyggingar sjósækinnar ferðamennsku, enda skipasmíði og viðhald talin mikilvæg fyrir efnahag álfunnar. Í áætluninni er ítarlega farið yfir stöðu markaðar og áhrif á samfélög og umhverfi í álfunni og nefna þeir sérstaklega viðmið um móttöku sorps sem nú eru í endurskoðun og munu verða skilgreind mun betur í tilskipun árið 2014 (Ecorys, 2013: 78). Gera má því ráð fyrir að mörkuð umhverfisstefna gagnvart þróun ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa hér á landi sé mikilvæg til að forðast neikvæð áhrif og bregðast við örri þróun allt í kringum okkur.

Reglur hafa verið settar um mengun frá skipum og alþjóðlegar samþykktir gerðar sem hægt er að horfa til og viðmið t.d. ESB byggja á um þessar mundir. Tafla 18 tekur saman helstu samþykktir er varða mengun og úrgang frá skipum og að hverjum þeirra Ísland á aðild.

Tafla 18: Alþjóðasamþykktir og reglur gagnvart mengun frá skipum.

Heimild: Butt, 2007: 592; Ríkisendurskoðun, 2014.

Samkomulag	Ár	Ísland aðili
International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL)	1954	
Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC)	1972, bætt 1996	
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)	1973, bætt 1978, virkt frá 1983	X Viðauka I, II, III, V
United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Part XII.	1982	X
International Safety Management Code (ISM) Merchant Shipping (Port Waste Reception Facilities) Regulations	Útfærsla á MARPOL 1997	
EU Directive: 2000/59/EC. Port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues	2000	
MGN 253 (M + F). Port Waste Reception Facilities Regulations	2003	

Eins og sjá má er þorri þessara reglna til kominn áður en mikill vöxtur hljóp í ferðapjónustu skemmtiferðaskipa og fáar þessara staðfestar á Íslandi. Þannig eru engar alþjóðlegar reglur til sem taka sérstaklega á starfsemi skemmtiferðaskipa. Slíkt regluverk er í vinnslu og ekki vanþörf á - ekki síst þar sem reglur eru of ólíkar milli landa. Skip sigla undir hentifánum og þau lönd sem stóla á tekjur af komu skipanna vilja ekki fæla þau frá með sértækum reglum (Schulkin, 2002). Schulkin bendir á að fyrirbæri eins og Alþjóða siglingamálastofnunin (e. *International Maritime Organisation - IMO*) eigi að vera framkvæmdaraðili slíkra reglna og eigi að fá til þess völd.

Tilfellið er að stjórnvöld hafa víða reynt að setja reglur um starfsemi skipafélaga og sekta þau fyrir brot á reglum, en iðulega verður ekkert úr þar sem skipin sigla undir hentifána. Regluverk það sem til er í gegnum þá samninga sem taldir eru í töflu 18 hefur ekki virkað til að draga úr mengun (Schulkin, 2002). Í stuttu máli má segja að í krafti stærðar sinnar og hentifánastefnu, geta skipafélög forðast að takast á við umhverfismál (Clancy, 2008: 415).

Hinsvegar eru jákvæð teikn á lofti hvað umhverfismálin varðar. Vegna ótta við viðameira regluverk og vaxandi afl alþjóðsamþykktu eru skipafélög farin að bæta sig með tilliti til umhverfismála. Sumir áfangastaðir eru einnig að innleiða vinnulag í þágu umhverfis, en það er mest á forsendum einstakra verkefna sem jafnvel eru tímabundin. Farþegar skipanna hafa hinsvegar alveg brugðist er kemur að því að gera kröfur um bættu umgengni við umhverfið og þar liggja mögulega sóknarfæri framtíðar til að minnka umhverfisálag af komu og ferðapjónustu skemmtiferðaskipa (Johnson, 2002).

Ísland á aðild að nokkrum samningum, auk þeirra sem taldir eru í töflu 18, sem varða helst olíumengun á hafi og viðbrögð við henni. Samkomulag kennt við Lundúnir og

Kaupmannahöfn skapa kvaðir um að hindra losun annars úrgangs frá skipum innan landhelgi. Auk þeirra á Íslands aðild að OPRC (e. *Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*), sem er alþjóðlegur samningur um viðbúnað og viðbrögð við bráðamengun frá skipum og OSPAR-samningnum (e. *The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*), sem fjallar um verndun hafrýmis Norðaustur-Atlantshafsins (Ríkisendurskoðun, 2014). Álit Ríkisendurskoðunar (2014) á því hvernig Ísland stendur sig gagnvart þessum samningum er hinsvegar sláandi og afdráttarlaus:

Hlutverka- og ábyrgðarskipting milli umhverfis- og auðlindaráðuneytis og Umhverfisstofnunar er um margt óskýr og samskipti og upplýsingaflæði milli þeirra ófullnægjandi. Jafnframt hefur skort á að þessir aðilar hafi með fullnægjandi hætti sinnt þeim verkefnum sem lög nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, og reglugerðir sem byggja á þeim, kveða á um að þeir sinni. Loks hefur ráðuneytið ekki beitt sér sem skyldi fyrir nauðsynlegum fjárveitingum til að unnt væri að sinna þessum málaflokki með viðunandi hætti (bls. 3).

Í samhengi allra þeirra samninga um vernd haf- og strandsvæða sem eru óstaðfestir af Íslands hálfu hvetur Ríkisendurskoðun (2014):

... umhverfis- og auðlindaráðuneyti til að greina mögulega áhættu af því að Ísland framfylgi ekki staðfestum alþjóðasamningum um varnir gegn mengun sjávar frá skipum, sem og áhættu af því að landið sé ekki aðili að slíkum samningum (bls. 5).

Verið er þó að taka skref í átt að bættu reglugerðaumhverfi hér á landi og með breytingunum á lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda (33/2004) og hafnarlögum (61/2003) sem taka gildi áramótin 2014/2015 er kveðið skýrt á um að í öllum höfnum landsins skuli komið upp aðstöðu fyrir móttöku úrgangs frá skipum eða að rekstraraðilar hafna tryggi að slík þjónusta sé til staðar.

Framtíðarmöguleikar og áskoranir

Diedrich (2010) spyr hvort það sé óraunhæft að ætla að ferðaþjónusta skemmtiferðaskipa geti verið í takt við sjálfbæra þróun ferðamennsku. Koma skemmtiferðaskipa sýnir í hnotskurn vanda ferðaþjónustu almennt þar sem stundarhagsmunir af miklum tekjum á stuttum tíma, takast á við verr greinanleg langtímaáhrif á umhverfi og samfélag. Af þessum ástæðum er mikilvægt að setja skýrar leikreglur um þróun ferðamennsku og það á við um skemmtiferðaskip líka. Johnston (2002) leggur þunga áherslu á mikilvægi samvinnu þeirra sem stýra höfnum og skipafélaganna við að móta vinnulag við móttöku skipa, meðhöndlun úrgangs og hvernig tryggja má hlutdeild komandi kynslóða í arði af skipakomum. Hann bendir á hve margir áfangastaðir í Karíbahafinu, sem lengi hafa búið við komur skemmtiferðaskipa, hafa sannarlega látið á sjá. Með það að markmiði að efla samskipti við mótun vinnulags leggur Johnson (2002) til þætti sem teknir eru saman í töflu 19.

Tafla 19: Aðgerðir sem efla má jákvæð áhrif af komu skemmtiferðaskipa.

Heimild: Johnson, 2002: 265 og 267.

Stefna	Fyrir skipafélög	Fyrir hafnir
Beinar aðgerðir	Hafa sveigjanlega dagskrá ferða Takmarka fjölda farþega Taka þátt í verndunar- og viðhaldsverkefnum áfangastaða	Hvar innviðir eru staðsettir Hvernig innviðir eru hannaðir Hvaða svæði skal byggja upp og hver skal vernda
Reglur	Koma upp umhverfisstefnu Koma upp kerfi umhverfisstjórnunar Halda á lofti umhverfissvænni hugsun	Takmarka farþegafjölda Loka svæðum
Hagrænar aðgerðir	Koma á grænu bókhaldi Fjárfesta í bættri/grænni tækni Verðlauna fyrir góða frammistöðu Nýta arð félagsins í umhverfisverkefni	Rukka á svæði Gera félög ábyrg fyrir skemmdum Sekta Verðlauna Kynna vöru frá staðnum
Menntun	Vinna með áfangastöðum Gera umhverfisskýrslur Setja upp starfsreglur Deila því sem vel er gert	Prenta gögn Koma upp skiltum Koma upp leiðsögn Koma á tengslum við skipafélög

Skipulag ferða með skemmtiferðaskipum er með þeim hætti að mikill fjöldi farþega kemur á sama stað á tiltölulega stuttum tíma. Eins og rakið var í kafla um gögn og aðferðir má sjá að gestafjöldi t.d. eins og á Akureyri allt að fjórfaldast á skipadögum (mynd 1) og breytist yfirbragð bæjarins við það. Staðir sem eru áfangastaðir skipulagðra ferða s.s. Gullfoss, Geysir, Goðafoss og Dimmuborgir verða fyrir miklum ágangi á stuttum tíma. Það sem þarf sérstaklega að gæta að í þessu samhengi er að farþegar af skipum breyti ekki yfirbragði og ímynd þessara staða þannig að aðrir gestir vilji síður sækja þá heim (e. *crowding out effect*), sem kallast á við frekara skipulag í móttöku ferðamanna um allt land. Heimafólk og aðrir gestir, sem kannski dvelja lengur á staðnum og vilja kynnast honum nánar og skoða með hægð, geta hæglega hrökklast annað við mikinn fjölda farþega af skemmtiferðaskipum, þar sem staðurinn fær á sig yfirbragð verksmiðjuferðamennsku og ímynd hans spillist. Þessi ímyndarmál tengjast einnig uppbyggingu móttökuskilyrða fyrir skipin og farþega þeirra. Ef allir innviðir fara að bera mark þess að vera hannaðir fyrir mikinn fjölda gesta spillir það ásýnd. Slíkar áhyggjur eru orðnar áþreifanlegar í tilfelli Feneyja þar sem vorið 2014 fór í gang undirskriftasöfnun að undirlagi evrópuþingmanna til að banna siglingar stórra skipa til Feneyja þar sem þeir telja það spilla ásýnd staðs sem er á heimsminjaskrá (sjá: Montferrat, 2014). Einnig getur þetta birst í viðhorfi verslunareigenda og þjónustuveitenda, sem vilja síður þjónusta gesti sem eru á staðnum fyrir og flykkjast til að þjónusta þá sem af skipum koma þegar það er í höfn.

McCarthy (2003) lýsir hvernig uppbygging innviða fyrir skemmtiferðaskip í Valletta á Möltu fylgi forskrift sem verið er að nýta um allan heim. Hinsvegar hafi þessi tegund uppbyggingar og endurskilgreiningar á hafnarsvæðum ekki verið greind nægjanlega með tilliti til áhrifa til langs tíma. McCarthy (2003) varar við því að stöðlun framkvæmda og þjónustuviðmóts hafna

fyrir þennan hnattvædda iðnað, skapaði raunverulega hættu á að grafið verði undan ímynd og sérstöðu áfangastaðarins.

Þó viðhalda verði ímynd og sérstöðu er ekki fráleitt að setja skýrar reglur um móttöku skipa og þess sem frá þeim stafar. Alaska er það land norðurslóða sem gengið hefur fyrir skjöldu í sköpun umgjörðar fyrir komu skemmtiferðaskipa. Stefna þess til að láta skipafélög mæta umhverfisviðmiðum (e. *Commercial Passenger Vessel Environmental Compliance Program*) hefur orðið öðrum höfnum í Bandaríkjunum og Kanada fyrirmynd og upplýst Alþjóða siglingamálastofnunin um stefnumarkmið, t.d. í tilfelli brennisteinsmagns í eldsneyti. Í Alaska eru skilmálar um skolp og skolvatnslosun, krafa um bókhald um úrgang og leyfi til að taka prufur í skipum. Auk þess verða skipafélögin að borga umhverfisgjald á hvern farþega sem þau koma með (Schulkin, 2002: 107). Fleiri dæmi eru um lönd sem hafa lagt komuskatt á farþega skemmtiferðaskipa sem koma í land, s.s. Bermúda og Mexíkó (Brida og Zapata-Aguirre, 2009). Á Íslandi hefur verið gert nákvæmt yfirlit um gjaldtökuleiðir í ferðaþjónustu. Hvað varðar skemmtiferðaskip og gjaldtöku af farþegum þeirra rekja Árni Geirsson og Kristín Rós Jóhannesdóttir (2013: 15-16) nokkur dæmi.

Alaska

Í Alaska í Bandaríkjunum er lagður skattur á farþega skemmtiferðaskipa sem koma inn fyrir umráðasvæði Alaska í meira en 72 tíma. Skatturinn var fyrst settur á árið 2006 og var þá USD 46 (ISK 5.730) á mann en árið 2010 var hann lækkaður niður í USD 34,50 (ISK 4.300) á mann. Allt fé sem aflað er með þessari leið er nýtt til viðhalds og endurbóta á hafnaraðstöðu og annarri þjónustu fyrir farþega og farþegaskip. Hver höfn af þeim fyrstu sjö sem skipið heimsækir getur nýtt sjálf fimm dollara af gjaldinu. Að auki er USD 4 (ISK 498) skipaefirtilsgjald (Ocean Ranger Fee) en það fjármagnar eftirlit með losun frá skipum, öryggi og aðbúnaði farþega. Einnig er lagður á 33% skattur á brúttótekjur af fjárhættuspilum (Large Passenger Vessel Gambling tax) um borð en þessar tekjur fara í almennan sjóð ríkisins. Á vef Resource Development Council í Alaska segir að í kjölfar hærri skatts á skemmtiferðaskip hafi skipin byrjað að leita annað.

Grænland

Á Grænlandi er lagður á DKK 525 (ISK 11.290) á hvern farþega skemmtiferðaskipa þegar skipið kemur í grænlenka lögsögu, en gjaldið er óháð fjölda viðkomuhafna. Gjaldið er notað til að bæta aðstöðu við hafnirnar og til að styrkja vernd á náttúru- og fornminjasvæðum.

Katalónía

Árið 2012 hóf Katalónía á Spáni að innheimta gistináttgjald en það leggst einnig á skemmtiferðaskip sem eru við höfn í meira en 12 tíma. Gjaldið er EUR 2,25 (ISK 361) á

nóttina og er innheimt fyrir fyrstu 7 næturnar. Afrakstrinum er varið til að bæta innviði ferðapjónustunnar.

Ýmis lönd í Kyrrahafinu og Karabíska hafinu

Ýmis lönd í Kyrrahafinu og Karabíska hafinu leggja sérstök gjöld á skemmtiferðaskip. Þar má nefna Jamaíka, Belís, Hondúras, Bahamaeyjar, Trínidad og Tóbagó, Grenada, Púertó Ríkó, Arúba og Kostaríka. Gjöldin eru yfirleitt á bilinu USD 1,5 (ISK 187) til USD 18 (ISK 2.240) og renna oftast til ferðamála og náttúruverndar

Skýrsluhöfundar PKF (2013: 43), ráðgjafafyrirtækisins sem nánar verður fjallað um í næsta kafla, bæta við upplýsingum um umhverfisgjald sem rukkað er á Svalbarða af komu skemmtiferðskipa, eða 150 NOK á farþega og nefna auk þess dæmi um rukkun gjalda á Galapagoseyjum og Bhutan, þó þar sé um almenn gjöld á alla gesti að ræða.

Megan A. O'Brien (2014) fjallar í lokaritgerð sinni um komu skemmtiferðaskipa til Ísafjarðar, byggir á Hoogkamer (2013) og tekur saman í töflu 20 fleiri mögulegar aðgerðir til að stýra komum skemmtiferðaskipa í hafnir.

Tafla 20: Aðgerðir til að stýra komu skemmtiferðaskipa í hafnir.

Heimild: O'Brien, 2014: 55

Aðgerð	Ábyrgð	Áhrif	Dæmi
Sveigjanleg hafnar- og þjónustugjöld eftir árstíðum og eftirspurn	Hafnaryfirvöld	Minnka troðning og álag af notkun aðfanga og komu skipa	Feneyjar
Gjöld og/eða skattar á farþega	Hafnaryfirvöld	Fjármagnar viðhald og uppbyggingu innviða	Alaska
Skemmtiferðaskipa-dagatal til að skipuleggja komur	Hafnaryfirvöld	Tiltaka vikudaga þar sem skip koma, skipuleggja komu þeirra á ólíka daga	
Markaðs- og kynningarmál	Hafnaryfirvöld	Kynna hafnir og aðdráttaröfl valdar tegundir skipa og/eða skipafélaga	National Geographic-skip, skip sem lúta viðmiðum AECO (sjá síðar)
Samstarfsnefndir um ferðapjónustu	Sveitarfélög, hafnaryfirvöld, ferðþjónustuaðilar og fyrirtæki	Byggja upp samvinnu og tengsl til að greina og takast á við álitamál	
Kvótar og takmörk	Hafnaryfirvöld	Þak á fjölda skipa og/eða farþega	Dubrovnik í Króatíu, Kodiak á Alaska og Belís
Áhrifasvæði og afmörkun þeirra	Sveitarfélög	Stýra landnýtingu og koma þjónustu og móttöku fyrir á svæðum þar sem ekki verða árekstrar	UNESCO viðmið (sjá síðar)
Tækniþróun	Alþjóðleg, landsvísu og hafnaryfirvalda	Nota hreint eldsneyti, bæta vélbúnað og bruna, miðla áhættu og draga úr hættu	Rafmagn í skip úr landi

Hvað varðar skipin sjálf og þjónustu þeirra þá tekur Weaver (2005) saman þær áskoranir sem steðja að skemmtiferðaskipum við framkvæmd þjónustu. Hann nefnir óvissu- og áhættuþætti, s.s. válynd veður á hafi en ekki síður mannleg mistök og eldhættu sem magnast sérstaklega þegar skipin eru orðin svo stór og mikil völundarsmíð sem raun ber vitni. Einnig má nefna hættuna á smitsjúkdómum, s.s. matareitrun eða veirusmit sem borist geta hratt í lokuðu rými skipsins. Válynd veður eru vissulega áhrifaþáttur í N-Atlantshafi (Morgunblaðið, 2008), en 17. september 2013 hætti *Emerald Princess* við komu til landsins vegna veðurs með um 3.000 farþega. Nánast engar siglingar skemmtiferðaskipa eru að vetri á N-Atlantshafi vegna ótryggra veðurskilyrða á þeim árstíma.

Skipafélögin sjálf hafa sett sér stefnu til að hámarka arð og spara eldsneyti, sem er vaxandi útgjaldaliður til framtíðar fyrir þau. Þannig vilja þau draga úr fjarlægðum sem siglt er, minnka hraða skipanna, klippa burt hafnir sem eru langt utan leiðar, skipuleggja ferðir sem eiga sér ólíkan upphafs- og endastað og hægt er að skipta um farþega með flugi (e. *open jaw itineraries*). Að lokum er mikið lagt uppúr því að hámarka nýtingu tíma í höfnum.

Skemmtiferðaskip við Íslandsstrendur

Í þessum kafla er fjallað um þau skemmtiferðaskip sem hafa komið hingað til lands síðustu ár. Kaflanum er skipt í fimm hluta. Í fyrsta hluta er að finna yfirlit yfir það tímabil á árinu sem skemmtiferðaskipin sækja landið heim. Að því loknu er farið í saumana á fjölda þeirra skipa sem hingað koma, gerð þeirra, stærð, farþegafjölda auk eignarhalds. Báðir þessir kaflahlutar byggja alfarið á gagnaöflun RMF og upplýsingum frá hafnarstjórum og Tollstjóra. Í þriðja hluta er kastljósinu varpað á farþega skemmtiferðaskipanna og þá markhópa sem skilgreina mætti vegna ferða skemmtiferðaskipa til landsins. Í fjórða hluta er skipulag siglinga skemmtiferðaskipa um N-Atlantshaf skoðað með tilliti til hlutverks og möguleika Íslands. Þar er að finna greiningu á ferðaskipulagi þeirra skipafélaga sem gera út á siglingar til Íslands og á norðurslóðir. Í fimmta og síðasta hluta kaflans er að finna umfjöllun um væntingar ýmissa hagsmunaaðila til komu skemmtiferðaskipa til Íslands eins og hún birtist í ummælum og umræðu í fjölmiðlum hér á landi og byggir á rýni þeirra.

Efnistöð kaflans byggja að mestu á gagnaöflun RMF. Auk þess er annað efni tekið til skoðunar og sett í samhengi. Þar má nefna sérstaklega tvær ítarlegar úttektir á íslenskri ferðapjónustu sem unnar voru af tveimur ólíkum bandarískum ráðgjafafyrirtækjum árið 2013. Annarsvegar er úttekt Boston Consulting Group (2013) fyrir nokkur af stærri fyrirtækjum í íslenskri ferðapjónustu og hinsvegar úttekt PKF (2013) fyrir Íslandsstofu. Báðar byggja þær á ítarlegum viðtölum við fjölda hagsmunaaðila hér heima og erlendis og greiningu á fyrirliggjandi tölfræði um íslenska ferðapjónustu, mörkuðum hennar og þróun.

Tímabil skemmtiferðaskipa á Íslandi

Ferðamennska á Íslandi hefur ætíð verið mjög árstíðabundin og þorri gesta sótt landið heim sumarmánuðina og þá helst júlí og ágúst. Frá 2002 til 2013 hefur þróunin þó verið að mjakast í átt til jafnari dreifingar, þó fyrst og fremst á höfuðborgarsvæðinu. Árið 2002 komu 39% allra gesta ársins sem Ferðamálastofa (2013) taldi á flugstöð Leifs Eiríkssonar í júlí og ágúst. Árið 2013 var það hlutfall komið í 33% eftir jafnt sig í þá átt allt tímabilið. Þetta þýðir að á síðustu árum hafa sífellt fleiri ferðamenn sótt Ísland heim utan háannatímans – júlí og ágúst, en þá helst á og í kringum höfuðborgarsvæðið.

Í niðurlagi kaflans hér að ofan um framtíðarmöguleika og áskoranir vegna ferða skemmtiferðaskipa var stuttlega komið inn á þá staðreynd að veður eru vallynd á hafi að vetri á N-Atlantshafi og geta valdið ófyrirsjáanlegum tögum eða breytingum á ferðaskipulagi. Ófyrirsjáanleg veðurskilyrði að vetri valda því að nánast engar siglingar skemmtiferðaskipa eru að vetri á N-Atlantshafi. Þegar tímabil komu skemmtiferðaskipa hingað til lands síðustu ár er skoðað blasir þetta við. Tímabilið sem skemmtiferðaskipin heimsækja Ísland hefur verið nokkurn veginn það sama á undanförunum árum og teygir það sig frá vori fram á haust. Árið 2002 voru 50 skipakomur til Reykjavíkur og 30 til Akureyrar. Það fyrsta kom 2. maí og síðasta kvaddi 17. september. Árið 2007 voru 76 skipakomur til Reykjavíkur og 61 til Akureyrar, það

fyrsta kom 25. maí og síðasta kvaddi 1. október. Fyrstu skemmtiferðaskipin árið 2013 komu einnig í lok maí og síðasta skemmtiferðaskipið sem heimsótti Ísland 2013, kvaddi þann 1. október en það var skipið *Carnival Legend*. Sumarið 2013 voru skipakomur 77 í Reykjavíkurböfn og 62 til Akureyrar. Árið 2014 kom fyrsta skemmtiferðaskipið til Íslands um miðjan maí, sem er um tveimur vikum fyrr en árið á undan, en ekki óvenju snemma ef horft er til ársins 2002. Þann 5. október 2014 sigldi *Sea Spirit* frá Reykjavíkurböfn og endaði þar með tímabili skemmtiferðaskipa á Íslandi 2014, en það er einnig í takt við fyrri ár.

Árið 2015 verður þó óvenjulegt af sérstökum ástæðum en þá er búist við fyrstu skemmtiferðaskipunum í mars. Ástæðan fyrir því að skipin verða fyrr á ferðinni en venjulega mun vera sú að þann 20. mars 2015 á sólmyrkvi að eiga sér stað sem á að sjást vel á siglingaleiðinni frá Færeyjum til Íslands. Áætlað er að skemmtiferðaskipin bjóði upp á ferðir til að upplifa þennan sjaldséða atburð og koma skemmtiferðaskipin því óvenju snemma árið 2015.

Að ofangreindu má sjá að tímabilið sem skemmtiferðaskip sækja Ísland heim er frá 1. maí til loka september. Fátt bendir til þess að það geti breyst mikið nema þá af sérstöku tilefni. Með tilliti til lengingar tímabils hefur ráðgjafafyrirtækið PKF (2013: 21) eftir skipuleggjendum ferða skemmtiferðaskipa til Íslands að tímabilið geti hugsanlega lengst fram í aprílmánuð. Mögulega má því búast við að skip fari að koma jafnvel í apríl, en að öðru leyti standi tímabilið í stað.

Skipin sem sækja Ísland heim

Sumarið 2013 komu alls 57 skemmtiferðaskip til Íslands. Mörg þeirra komu oftast en einu sinni og höfðu viðkomu í fleiri en einni höfn í hverri ferð. Heildarfjöldi skipakoma á landinu var 227 í 97 ferðum þetta sumar. Í töflu 21 eru teknar saman upplýsingar frá hafnarstjórum um fjölda skipakoma sumarið 2013 í hafnir um landið og heildarfjölda farþega sumarsins í viðkomandi höfn.

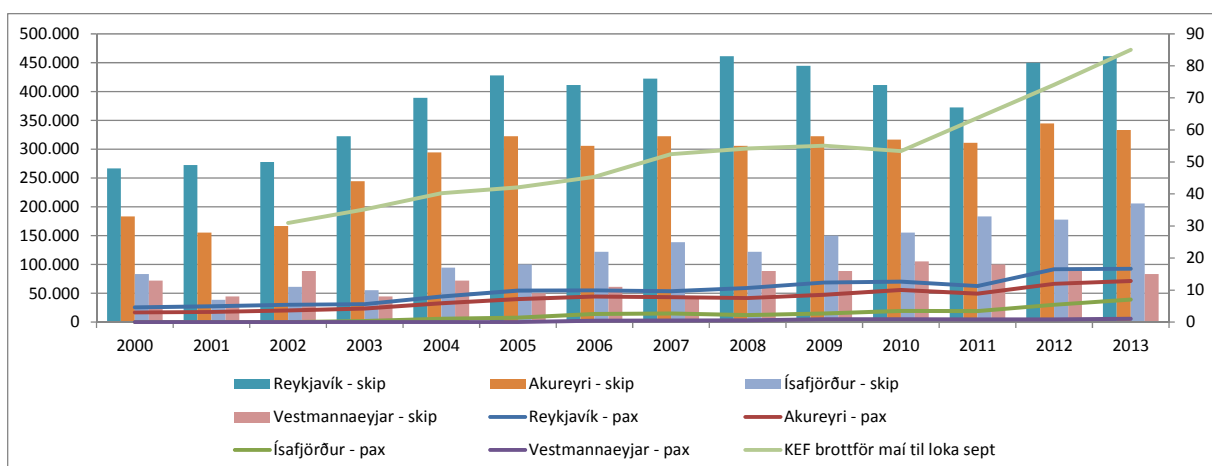
Tafla 21: Fjöldi skipakoma í hafnir á Íslandi sumarið 2013.

Heimild: Hafnarstjórar.

Hafnir	Skipakomur	Farþegar
Reykjavík	83	92.412
Akureyri	60	71.338
Ísafjörður	37	39.050
Hafnarfjörður	9	2.681
Grundarfjörður	8	1.960
Vesturbyggð	0	0
Húsavík	6	2.848
Seyðisfjörður	9	5.989
Eskifjörður	2	880
Djúpavogur	3	2.905
Siglufjörður	2	707
Höfn	1	122
Vestmannaeyjar	15	5.928
Heild	235	-

Misræmið sem sjá má í töflu 21 í fjölda skipakoma til Akureyrar og Reykjavíkur miðað við það sem upp var gefið í texta um tímabil heimsóknna er vegna þess að listi embættis tollstjóra stemmir ekki við lista hafnarstjóra. Í því tilfalli og öllum útreikningum, sem hér á eftir verða kynntir, er byggt á skipalista tollstjóra.

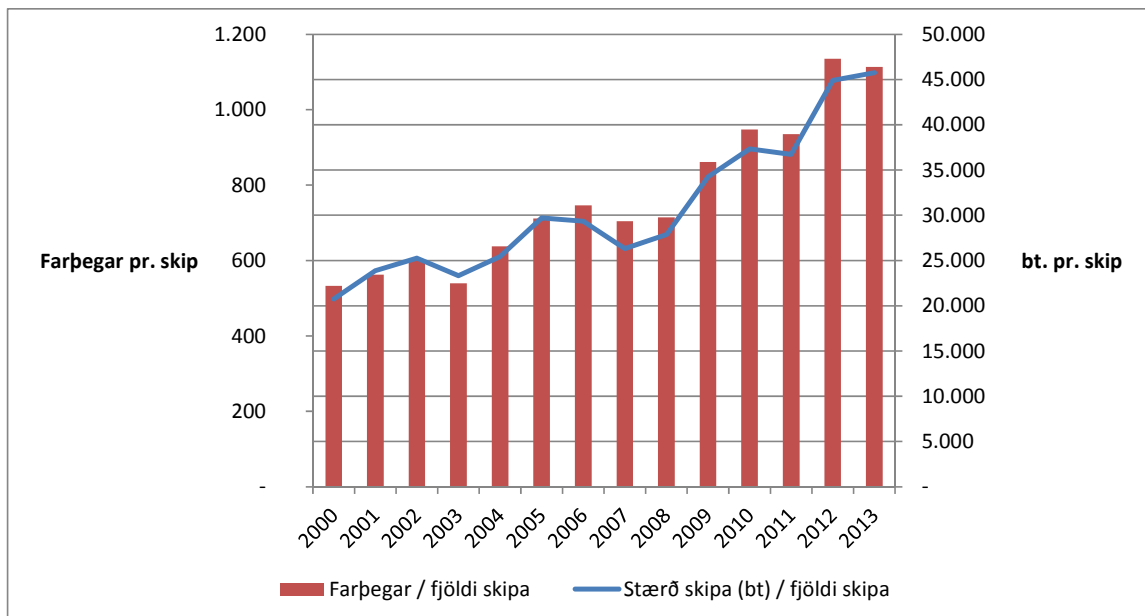
Mynd 11 sýnir þróun í fjölda skipa (t.h.) og farþega (t.v.) eftir höfnum á Íslandi á árunum 2000 – 2013. Að auki er sýnd fjölgun ferðafólks sem Ferðamálastofa telur við brottför frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar frá 2002, en tölur eru teknar frá maí byrjun til loka september hvert ár.



Mynd 11: Þróun í fjölda skipakoma (t.h.) og farþega (t.v.) eftir höfnum á Íslandi, 2000 – 2013 og heildarfjöldi flugfarþega á sama tíma miðað við maí til loka september.

Heimild: Hafnarstjórar og Ferðamálastofa, 2013.

Glögglega má sjá á mynd 11 að farþegum með skemmtiferðaskipum hefur fjölgað jafnt og þétt eða frá rúmlega 30.000 í Reykjavík árið 2002 í um það bil 93.000 árið 2013, eða um þreföldun. Á sama tíma hefur gestum sem koma með flugi fjölgað úr rúmlega 172.000 í rúm 472.000 eða um 175%. Sjá má að fjöldi skipa helst jafn að mestu nema helst á Ísafirði, þar sem stöðugur stígandi er í fjölda skipakoma. Ef tekið er mið af umhugsunarefnum við mat á fjölda farþega af skemmtiferðaskipum, sem rakin voru í inngangi, þá ber að horfa á farþega skipanna sem dagsferðamenn til Íslands. Heildarfjöldi dagsferða til landsins af gestum skemmtiferðaskipa er reiknaður vera 226.820 árið 2013. Til samanburðar má geta þess að árið 2013 komu um 700.000 farþegar með skemmtiferðaskipum til Noregs sem töldust vera um þrjár milljón dagsferðir til landsins (Innovasjon Norge, 2014). Mynd 12 sýnir þróun í stærð skipa tekin saman með fjölda þeirra sem komu til Reykjavíkur (t.h.) og fjölda skipa á móti farþegafjölda (t.v.) á árunum 2000 – 2013.



Mynd 12: Þróun í stærð skipa móti fjölda þeirra sem komu til Reykjavíkur (t.h.) og fjölda skipa á móti farþegafjölda (t.v.), 2000 – 2013.

Heimild: Hafnarstjórar.

Mynd 12 sýnir að skipin sem koma til Reykjavíkur fara stækkandi og á þeim hverju þeirra eru stöðugt fleiri farþegar. Þannig skýrist að þó fjöldi skipa sem kemur til landsins virðist standa í stað sbr. mynd 11, þá koma með þeim sífellt fleiri farþegar. Myndir 11 og 12 er rétt að skoða í samhengi talna frá höfnum í nágrennalöndum. Í skýrslu G.P. Wild, sem unnin var fyrir CLIA (2013: 12), má sjá þær 10 hafnir í N-Evrópu sem taka við flestum farþegum og gefur tafla 22 yfirlit yfir þær tölur.

Tafla 22: Fjöldi farþega í stærstu skemmtiferðaskipahafnir N-Evrópu 2012.*Heimild:* CLIA, 2013: 12.

Höfn	Hefja ferð	Ljúka ferð	Heimsækja	Heild
Southampton	752.000	752.000	25.000	1.529.000
Kaupmannahöfn	224.000	222.000	394.000	840.000
Lissabon	23.000	21.000	479.000	523.000
Stokkhólmur	42.000	43.000	382.000	467.000
Bergen	1.000	2.000	444.000	447.000
Tallinn	0	0	441.000	441.000
St. Pétursborg	0	0	440.000	440.000
Helsinki	2.000	2.000	364.000	368.000
Kiel	147.000	149.000	53.000	348.000
Cadiz	0	0	334.000	334.000

Sjá má skýrt hvaða hafnir í Evrópu eru sk. aðal- eða hliðhafnir (sbr. töflu 13), þar sem farþegar hefja ferð eða ljúka. Kiel, Kaupmannahöfn og Southampton leika það hlutverk, þó Kaupmannahöfn sé einnig áfangahöfn margra skipa. Sjá má í töflu 22 að um eða yfir 400.000 farþegar sækja evrópskar hafnir heim samanborið við um 93 þúsund sem koma í höfn í Reykjavík.

Mikilvægt er að átta sig á hvaða skip það eru sem sækja Ísland heim og í eigu hvaða skipafélaga þau eru. Sumarið 2013 var nákvæmlega farið í saumana á þeim skipum sem komu til landsins og tafla 23 tekur saman helstu staðreyndir sem við teljum mikilvægt að hafa í huga.

Tafla 23: Skemmtiferðaskip sem komu til Íslands 2013.

Heimild: Byggt að mestu á Ward, 2013 og yfirliti um skipakomur

Skip	Skipatílag	Skráningarland	Flokkur	Tonn	Sjösett	Fjöldi í áhöfn	Hámarksfj. farþega	Fjöldi klefa	Gæðaflokkur	Fjöldi ferðar til Íslands 2013
Adventure of the Seas	Royal Caribbean International	Bahamaeyjar	S	137.276	2001	1.185	3.838	1.557	4	1x2, 1x2
AIDAbella	AIDA Cruises	Ítalía	S	69.203	2008	646	2.500	1.025	4	1x1
AIDAcara	AIDA Cruises	Ítalía	M	38.557	1996	370	1.339	590	3+	1x3, 1x3, 1x3
AIDAuna	AIDA Cruises	Ítalía	S	69.203	2009	646	2.500	1.025	4	1x2, 1x2, 1x2, 1x2, 1x2, 1x2, 1x1
Albatros	Phoenix Reisen	Bahamaeyjar	M	28.078	1973	340	1.100	442	3	1x2, 1x2, 1x2, 1x1
Anadea	Phoenix Reisen	Bahamaeyjar	L	28.856	1991	292	624	303	4+	1x2, 1x2, 1x1
Arcadia	P&O Cruises	Bermúða	S	82.972	2005	886	2.628	1.032	4	1x3
Artania	Phoenix Reisen	Bahamaeyjar	M	44.348	1984	520	1.260	600	4	1x2, 1x2
Astor	Transocean Cruises	Bahamaeyjar	L	20.606	1987	300	650	295	3+	1x2, 1x2
Aurora	P&O Cruises	Bretland	S	76.152	2000	816	1.975	934	4	1x3
Azamara Quest	Azamara Club Cruises	Malta	L	30.277	2000	306	777	358	4+	1x2
Black Watch	Fred Olsen Cruise Lines	Bahamaeyjar	M	28.613	1972	350	868	383	3+	1x3
Braemar	Fred Olsen Cruise Lines	Bahamaeyjar	M	24.344	1993	371	930	484	3+	1x3
Bremen	Hapag-Lloyd Expedition Cruises	Bahamaeyjar	B*	6.752	1990	94	184	82	4+	1x1
Brilliance of the Seas	Royal Caribbean International	Bahamaeyjar	S	90.090	2002	869	2.500	1.056	4	1x1, 1x1
Caribbean Princess	Princess Cruises	Bermúða	S	112.894	2004	1.163	3.622	1.557	4	1x3
Carnival Legend	Carnival Cruise Lines	Panama	S	85.920	2002	1.030	2.680	1.062	3+	1x1
Celebrity Eclipse	Celebrity Cruises	Malta	S	121.878	2010	1.210	3.145	1.426	4+	1x2, 1x2
Celebrity Infinity	Celebrity Cruises	Malta	S	90.228	2001	999	2.570	1.035	4+	1x2, 1x2
Columbus 2	Hapag-Lloyd Cruises	Marshalljar	L	30.277	1998	386	824	342	4	1x1
Costa Pacifica	Costa Cruises	Ítalía	S	114.500	2009	1.110	3.780	926	4	1x3
Crystal Symphony	Crystal Cruises	Bahamaeyjar	M	51.044	1995	545	1.010	480	5	1x2, 1x2
Delphin	Passat Cruises	Bahamaeyjar	L	16.214	1975	230	474	237	3	1x3, 1x4, 1x3
Discovery	Voyages of Discovery	Bermúða	L	21.186	1972	350	796	355		1x4, 1x4, 1x4
Eurodam	Holland America Line	Holland	S	86.700	2008	929	2.671	1.052	4	1x1
Europa	Hapag-Lloyd Cruises	Bahamaeyjar	L	28.890	1999	280	450	204	5+	1x2
Fram	Hurtigruten	Noregur	L	11.647	2007	75	318	132	3+	1x1, 1x2, 1x1, 1x3

M/V Gann	Gamnturene	Noregur	B*/L	6.257	1982	55	250	147	1x1
Hamburg	Plantours Cruises	Bahamaeyjar	L	14.903	1997	170	421	205	1x3, 1x1
Hanseatic	Hapag-Lloyd Expedition Cruises	Bahamaeyjar	B*	8.378	1993	122	194	92	1x1
Le Boreal	Pontant Cruises	Wallis og Fortuna	L	10.700	2010	140	264	132	1x5, 1x6, 1x1, 1x1
Le Soleal	Pontant Cruises	Wallis og Fortuna	L	10.944	2013	140	264	132	1x5, 1x5, 1x1
Marco Polo	Cruise and Maritime Voyages	Bahamaeyjar	M	22.080	1966	356	915	425	1x5, 1x5
Minerva	Swan Hellenic Discovery Cruises	Bahamaeyjar	L	12.892	1996	157	380	190	1x4
MS Expedition	G Adventures	Libería	B*/L	6.334	1972	55	140	58	1x1
MSC Magnifica	MSC Cruises	Panama	S	92.409	2010	987	3.013	1.250	1x3
National Geographic Explorer	National Geographic	Bahamaeyjar	L	6.471	1982	70	181	81	1x3-5, 1x1
Norwegian Star	Norwegian Cruise Line	Panama	S	91.740	2001	1.063	2.846	1.122	1x1
Ocean Nova	Quark Expeditions	Bahamaeyjar	B*	2.183	1992	38	73	38	1x1, 1x1
Ocean Princess	Princess Cruises	Bermúda	L	30.277	1999	373	826	344	1x3
Oriana	P&O Cruises	Bermúda	S	69.153	1995	760	2.231	936	1x3, 1x3
Polar Pioneer	Aurora Expeditions	Rússland	B*	1.753	1985	25	63	29	1x1
Prinsendam	Holland America Line	Holland	M	37.983	1988	443	915	395	1x3
Queen Elizabeth	Cunard Line	Bermúda	S	90.900	2010	1.003	2.172	1.046	1x3
Queen Victoria	Cunard Line	Bermúda	S	90.049	2007	1.001	2.172	1.007	1x3
Saga Ruby	Saga Cruises	Bretland	M	24.492	1973	380	655	376	1x5, 1x5
Sea Adventurer	Quark Expeditions	Bahamaeyjar	B*	4.376	1975	72	117	61	1x1
Sea Explorer	Quark Expeditions	Marshall eyjar	B*	1.385	1991	85	111	53	1x2
Sea Spirit	Quark Expeditions	Bahamaeyjar	B*	4.200	1991	64	127	60	1x1, 1x1
Seabourn Sojourn	Seabourn	Bahamaeyjar	L	32.000	2010	330	462	225	1x2
Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas Cruises	Bahamaeyjar	L	41.827	2003	445	752	354	1x3
Silver Cloud	Silversea Cruises	Bahamaeyjar	L	16.927	1994	212	329	148	1x6
Silver Explorer	Silversea Cruises	Bahamaeyjar	B*	6.072	1989	111	158	66	1x2
Silver Whisper	Silversea Cruises	Bahamaeyjar	L	28.258	2001	295	429	194	1x1
Thomson Spirit	Thomson Cruises	Bahamaeyjar	M	33.930	1983	520	1.350	627	1x3
Veendam	Holland America Line	Bahamaeyjar	M	57.092	1996	561	1.719	674	1x3, 1x3
Voyager	Voyages of Discovery	Bahamaeyjar	L	15.271	1990	226	556	278	1x3

Í töflu 23 eru öll þau 57 skip sem komu til Íslands 2013 talin með nafni, tilgreint hvaða skipafélög eiga þau og hvar þau eru skráð. Stærðarflokkun skipanna miðar við uppgefinn tonnafjölda, sbr. töflu 10. Mikilvægt er að vita hvenær skipin voru fyrst sjósett og þar með aldur skipastólsins sem sækir landið heim. Út frá töflu 23 má sjá að meðalaldur skipanna er 20 ár. Af þeim skipum sem koma til landsins eru 32% sjósett árið 1990 eða fyrr, sex af hverjum 10 (58%) voru sjósett á bilinu 1991 til 2009 og um 11% voru sjósett 2010 eða síðar. Þrjú hinna nýjustu skipa rekin af fjóru stóru skipafélögum en þrjú af öðrum skipafélögum. Nýjasta skipið er *Le Soleal*, sjósett árið 2013. Skipin sem elst eru (sjósett 1990 eða fyrr) eru nær einvörðungu í eigu smærri skipafélaga en skip AECO-meðlima er þó nýrri (fjögur af sex sjósett eftir 1990).

Tafla 9 í heimildakafla tók saman skipastól helstu skipafélaga sem reka skemmtiferðaskip. Skip þeirra félaga sem komu til Íslands eru tekin saman í töflu 24 hér að neðan til að sýna hvaða hlutdeild „hin fjögur stóru“ eiga á Íslandsmiðum. Auk þeirra er skipafélagið MSC Cruises dregið fram í töflu vegna hlutdeildar á markaði skemmtiferðaskipa.

Tafla 24: Skemmtiferðaskipafélög sem sóttu Ísland heim 2013. Skipafjöldi, áhöfn, burðargeta og hlutdeild í farþegafjölda.

Heimild: Ward, 2013.

Skipafélag	Fjöldi skipa	Samtals tonn skipa	Fjöldi í áhöfn	Hámarksfj. farþega	Hlutdeild í farþegafjölda m.t.t. fjölda ferða
Carnival Corporation	17	1.145.308	12.092	34.255	48,5%
Royal Caribbean Cruises	5	469.749	4.599	12.830	21,3%
MSC Cruises	1	92.409	987	3.013	2,6%
Norwegian Cruise Line	1	91.740	1.063	2.846	2,5%
Apollo Management	1	41.827	445	752	0,6%
Aðrir	32	570.908	7.401	16.402	24,5%
Samtals	57	2.411.941	26.587	70.098	100

Mikilvægt er að gera sér grein fyrir hve oft skipin koma til landsins og hve þau sækja margar hafnir heim í hverri ferð. Sjá má í síðasta dálki töflu 23 að talinn er fjöldi ferða og hve margar hafnir voru sóttar heim í hverri ferð þannig að ferðin fær 1 og eftir x kemur fjöldi viðkomuhafna. Þó svo að AIDA-skip Carnival-skipafélagsins komi oftast er hlutdeild hinna stóru í fjölda þeirra skipa sem sækja landið oftast en einu sinni heim aðeins þriðjungur. Tveir þriðju þeirra skipa sem koma oftast en einu sinni til landsins er í eigu hinna smærri skipafélaga, þó á Phoenix Reisen þrjú.

Aðalatriði í töflu 24 er að heimsins stærsta skipafélag Carnival, er og stærst í umsvifum við Ísland. Á þess vegum koma stærstu skipin og flestir farþegar. Áhugavert er þó að sjá að um fjórðungshlutdeild farþegafjölda er hjá öðrum félögum sem ekki tilheyra þeim fjórum stóru sem ráða heimshöfum skemmtiferðaskipasiglinga. Á bakvið standa 19 skipafélög, en Phoenix Reisen, Quark Expeditions og Silversea Cruises eru þar stærst ef horft er til fjölda skipa. Fimm

þeirra eru meðlimir í AECO (Hurtigruten, Quark, Silversea, National Geographic og G Adventures) og bera 12% af þeim 24,5% sem aðrir bera eða um 2.000 farþega.

Þau 57 skip sem komu til landsins 2013 fóru alls 97 ferðir til landsins. Viðkomur í höfnum voru alls 227, þó mismunandi að lengd; allt frá þremur klukkustundum upp í tvo og hálfan sólarhring. Í töflu 25 hér að neðan er meðaltal dvalarlengdar í klukkustundum í höfnum landsins tekin saman. Fjöldi viðkoma skipanna er skipt upp í þrjú tímabil; minna en sex tíma, frá sex til 10 tímar og lengur en 10 tíma. Glöggir munu sjá að heildarfjöldi viðkoma talinn í töflu 25 eru 231, en munurinn skýrist af því að óvissa var með tímalengd í sumum tilfellum.

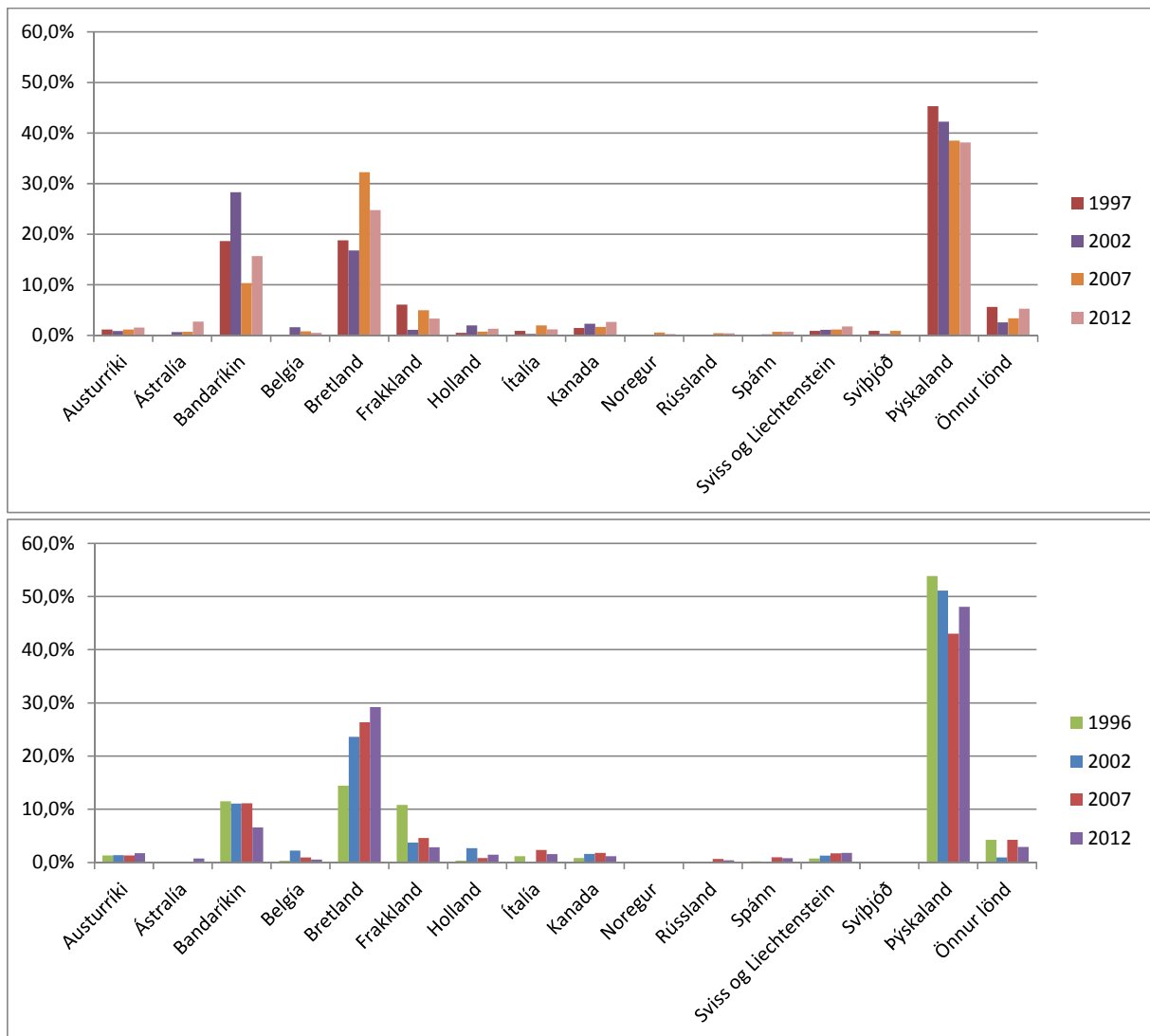
Tafla 25: Dvalarlengd skipa í höfnum sumarið 2013.

	Reykjavík	Ísafjörður	Akureyri	Seyðisfjörður	Heimaey	Hafnafj.	Grundarfjörður	Húsavík
Meðaltal klst.	15	9	9	7	8	19	8	10
<6 klst.	1	0	2	5	2	0	1	0
6-10 klst.	38	32	43	4	12	1	7	4
>10 klst.	36	4	8	0	1	11	1	1

Sjá má á töflu 25 að það er helst í Reykjavík og Hafnarfirði sem viðvalir skipa eru lengri en 10 klst. Þar er einnig meðaldvalalengd hvað lengst. Hvað varðar aðrar hafnir er viðdvölin yfirleitt 6-10 klst. sem endurspeglast í meðaltalinu. Sýnu algengara er að skip minni félaga en hinna fjögurra stóru hafi lengri viðdvöl en 10 klst, þó að það skiptist nokkuð jafnt milli skipa hvort sem þau eru í eigu hinna fjögurra stóru eða ekki. Í 17 skipti höfðu skip sólarhringsviðlegu í Reykjavík eða lengur. Þau skip sem dvöldu sólarhring eða lengur voru: *Adventures of the Seas*, *Black Watch*, *Breamar*, *Brilliance of the Seas*, *Carnival Legend*, *Celebrity Eclipse*, *Celebrity Infinity*, *Crystal Symphony*, *Columbus II*, *Eurodam*, *Queen Victoria*, *Sea Explorer*, og *Seven Seas Voyager*. Í aðrar hafnir komu skipin *Le Soleal* og *Le Boreal* og voru einn og hálfan sólarhring í höfn í Hafnarfirði, *Minerva* var rúman sólarhring í Akureyrarhöfn og *Gann* kom til Húsavíkur í 18 tíma. Tíu af þeim 14 skipum sem dvöldu sólarhring eða lengur í Reykjavík tilheyra hinum fjórum stóru skipafélögum og flokkast sem stór skip. Hin eru skip minni félaga og aðeins eitt er meðlimur í AECO. Þau fjögur skip sem höfðu viðlíka viðdvöl annarsstaðar á landinu eru einnig minni en ekkert á aðild að AECO.

Farþegar skemmtiferðaskipa á Íslandi

Mynd 13 sýnir þau þjóðerni sem helst einkenna farþega skemmtiferðaskipa fimmta hvert ár á fimmtán ára tímabili, þ.e. á árunum 1997 til 2012, í Reykjavík (efri mynd) og á Akureyri (neðri mynd).



Mynd 13: Þjóðerni farþega á skemmtiferðaskipum á Reykjavík (efri) og á Akureyri (neðri) 1997 til 2012.

Heimild: Hafnarstjórar

Ljóst er af mynd 13 að Bretar, Bandaríkjamenn og Þjóðverjar eru fjölmennastir farþega þeirra skemmtiferðaskipa sem koma til Íslands og virðist lítið breytast í þeim efnum. Að mati ráðgjafafyrirtækisins PKF (2013: 49) eru Norður-Ameríka, Bretland, Þýskaland/Swiss, Frakkland og að minna leyti Norðurlönd og önnur svæði Evrópu (sjá einnig: CLIA, 2013: 15) meginmarkaðir fyrir skemmtiferðaskipaferðir til Íslands. Er það nokkuð samsvarandi við það sem birtist á mynd 13. Til að gefa grófa hugmynd um það hvernig fólk farþegar skemmtiferðaskipanna er fáum við orð Sunnu Þórðardóttur (2008) að láni. Sunna lýsir þeim farþegum sem stíga í land þegar skemmtiferðaskip er í höfn á Akureyri. Hún segir:

Ljóst er því að þeir sem ferðast með skemmtiferðaskipum eru venjulegt fólk sem ferðast af mismunandi ástæðum, auk þess sem það sækist eftir mismunandi upplifun og reynslu á ferðalaginu. Heimamenn þurfa því að víkka út sjónarhorn sitt varðandi farþega og hætta að líta á þá sem staðlaðan og einsleitan hóp (Sunna Þórðardóttir, 2008: 110).

Nefnd um móttöku skemmtiferðaskipa orðaði sömu hugsun og birtist hjá Sunnu um þennan fjölbreytileika meðal farþeganna út frá öðru sjónarhorni:

Haft hefur verið á orði að hægt sé að finna siglingu með skemmtiferðaskipi sem hentar hverjum sem er. Skipuleggjendur ferða með skemmtiferðaskipum hafa lagt sig í líma við að finna ólíkar siglingaleiðir og mismunandi samsetningu viðkomustaða auk afþreyingar til að höfða til sem flestra (Gísli Gíslason o.fl., 2007: 17).

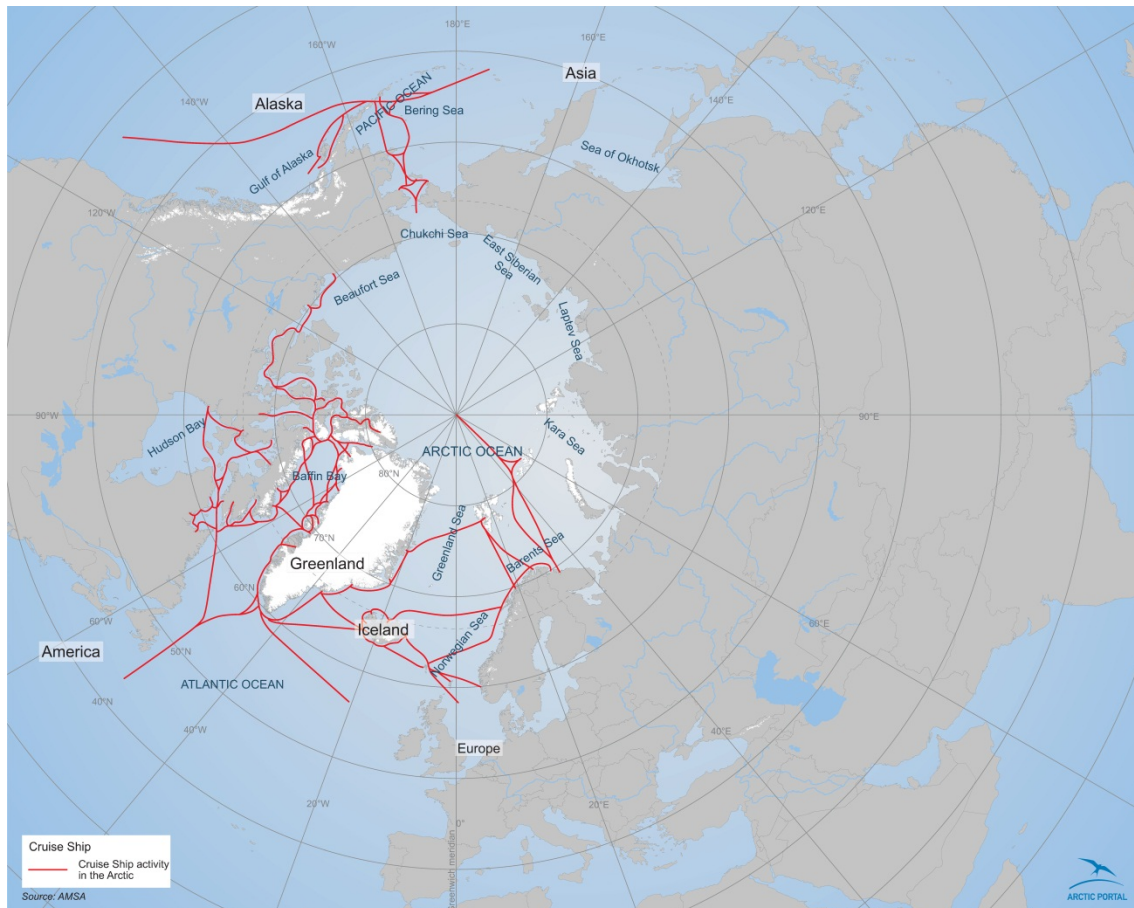
Farþegahópar skipa ráðast að miklu leyti af markhópum skipafélaganna og eins og kom fram í heimildakafla geta í einu og sama skipinu verið mjög ólíkir hópar allt eftir því í hvaða þjónustu þeir sækja. Því stærrí sem skipin eru því meiri fjölbreytni rúmast og í stóru skipunum er líklegra að finna „skip í skipi“, þar sem hátekjufólk nýtur annarskonar þjónustu en þeir sem kaupa far á öðrum farrýmum. Það er hinsvegar þegar um skip minni félaga er að ræða, og þá sérstaklega könnuðarskip t.d. þau sem eiga aðild að AECO sem hópurinn fer að verða einsleitari.

Skýrsla Boston Consulting Group (2013) ber kennsl á farþega skemmtiferðaskipa sem einn af 11 mögulegum framtíðarmarkhópum íslenskrar ferðapjónustu. Í skýrslunni er þessum markhópi lýst sem svo að um sé að ræða fólk sem sækist eftir menningu og afslöppun, sé að meðaltali yfir 35 ára og með tekjur yfir meðallagi (bls. 25). Að er bent á að þessi hópur sækist í að koma til landsins eins og það er og ekki þurfi að laða hann að með sérstakri vöruþróun. Sama segir í lok skýrslu PKF (2013: 57) en þar er áhersla á að viðhalda þurfi framandi yfirbragði landsins (e. *expedition type appeal of Iceland*). Boston Consulting Group (2013) gerir jafnframt ráð fyrir að farþegum með skemmtiferðaskipum fjölgi um 3% milli ára fram til 2017 (bls. 96). PKF (2013: 63) notar sömu viðmið en skilgreinir svo það markmið að árið 2020 skulu farþegar með skemmtiferðaskipum vera 150.000 og 200.000 árið 2030. Þessi sjónarmið endurspeglar viðhorf hagsmunaaðila hér á landi sem þátt tóku í viðtölum hjá báðum ráðgjafafyrirtækjum.

Ekki verður gerð frekari grein fyrir samsetningu farþeganna að sinni en þess í stað er vísað til rannsóknar ráðgjafafyrirtækisins G.P.Wild sem var gerð meðal farþega um borð í skipunum sumarið 2013 fyrir tilstilli Cruise Iceland. Niðurstöður úr þeirri rannsókn eru tíunduð í skýrslu ráðgjafafyrirtækisins til Cruise Iceland og er hægt að nálgast hjá samtökunum.

Skipulag siglinga um N-Atlantshaf

Hluti af gagnaöflun þessarar rannsóknar snéri að því að greina ferðaskipulag þeirra skipafélaga sem gera út á siglingar til Íslands og á norðurslóðir að sumarlagi. Skipulag virðisikeðju í ferðapjónustu skemmtiferðaskipa birtist m.a. í gegnum skipulag ferðanna. Mynd 14 sýnir heildaryfirlit ferðaleiða skemmtiferðaskipa í kringum Norðurljólinn árið 2004. Hér er nánast einungis um að ræða skip minni fyrirtækja en hinna fjögurra stóru og könnuðarskip.

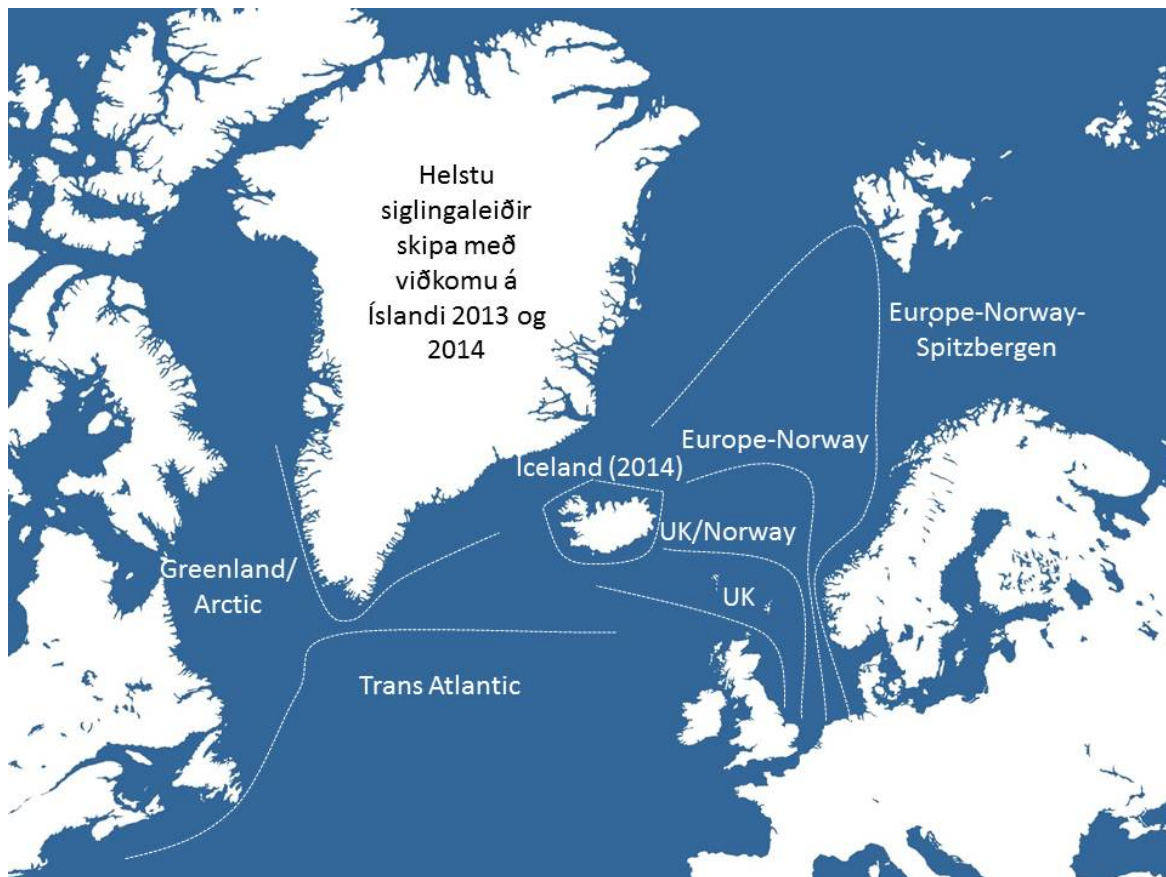


Mynd 14: Leiðir skipa minni félaga um norðurheimskautið árið 2004.

Heimild: Arctic Portal, 2011.

Myndin sýnir glögg tve langt norður skip með ferðafólk geta sótt og þá ferðamöguleika sem eru orðnir til á norðurslóðum, allt frá ferðum fyrir farþega sem vilja komast á norðurpólinn (og geta borgað fyrir það) til þeirra sem vilja kynna sér byggðir Grænlands og Íslands.

Í töflu 23 voru tekin saman öll þau skip sem komu til Íslands sumarið 2013 ásamt ýmsum upplýsingum um þau. Farið var vandlega yfir ferðaleiðir þessara skipa og hafnir sem þau sóttu heim á leið sinni og hvar Ísland var í þeirri leið. Á mynd 15 eru teknar saman allar leiðir skipanna sem komu til Íslands í sex flokka, en í töflu 26 þar á eftir verður farið yfir fjölda skipa á hverri þessara leiða.



Mynd 15: Helstu leiðir skipa sem sóttu Ísland heim sumarið 2013 og 2014.

Eins og sjá má á mynd 15 er um sex meginleiðir að ræða, sem við höfum nefnt uppá ensku. Þar er fyrst að telja þegar Ísland er viðkomustaður siglinga yfir Atlantshafið (e. *trans Atlantic*), en þá leggja skip upp frá höfnum við Norðursjó og fara yfir á austurströnd Bandaríkjanna eða öfugt með viðkomu á Íslandi og/eða syðst á Grænlandi. Í tilfellum þessara ferða er oft verið að færa skip milli svæða (e. *repositioning*), frá Evrópu í Karíbahafið og öfugt og er því mest um svona ferðir að vori og hausti.

Næst er sú leið sem við kennum við Grænland og norðurslóðir (e. *Greenland / Arctic*). Það eru skip sem hafa Grænland sem megináfangastað og koma við jafnvel í mörgum höfnum þar, en þó helst aðeins í Reykjavík, á leiðinni. Einnig getur Svalbarði verið viðkomustaður á leið til Grænlands, einstök skip sigla einnig til Kanada í þessum ferðum. Það má mögulega líta á þessar ferðir sem heimskautaferðir eða norðurslóðaferðir, frekar en aðeins ferðir til Grænlands.

Í þriðja lagi eru það ferðir þar sem siglt er frá Bretlandseyjum til Íslands (e. *UK*), oft með viðkomu í mörgum höfnum þar og hér við land, en einnig í Færeyjum, Hjaltlandseyjum og Orkneyjum í sumum tilfellum. Þetta eru hringferðir um eyjar N-Atlantshafs með upphaf og enda yfirleitt á Bretlandi, þá oftast í Southampton (sbr. töflu 22).

Í fjórða lagi, og þessum eyjasiglingum skylt, eru ferðir sem leggja upp í svipaðan hring frá Bretlandseyjum, en taka nú með vesturströnd Noregs og hafnir þar (e. *UK/Norway*). Þá

eru yfirleitt færri viðkomustaðir á Íslandi en í UK ferðum enda hringurinn stærri og siglingaleið lengri. Upphaf og endir þeirra ferða er iðulega í Southampton (sbr. töflu 22).

Í fimmta lagi eru ferðir sem eiga uppruna sinn á meginlandi Evrópu og fara um Noreg, jafnvel að nyrsta odda, til Íslands og tilbaka (e. *Europe/Norway*). Í sjötta lagi eru það ferðir sem fara svipaða leið og þessar nema taka með Svalbarða og verða þar af leiðandi í lengsta lagi (e. *Europe – Norway – Spitzbergen* (ENS)).

Sumarið 2014 bættist við ný siglingarleið, en það er hringferð kringum Ísland. Þar hefja skipin för sína á Íslandi, sigla hringinn kringum landið og enda í sömu höfn. Vænta má að þessum ferðum fjölgi á komandi árum.

Tafla 26 tekur saman hve margar ferðir sumarið 2013 voru farnar á hverri leið og hvaða skipafélög það voru sem helst fóru þessar leiðir, en þar er hlutdeild stóru félaganna skilgreind fyrir 2013 og 2014. Upphaf og endir þeirra ferða er iðulega í Kiel eða Kaupmannahöfn (sbr. töflu 22).

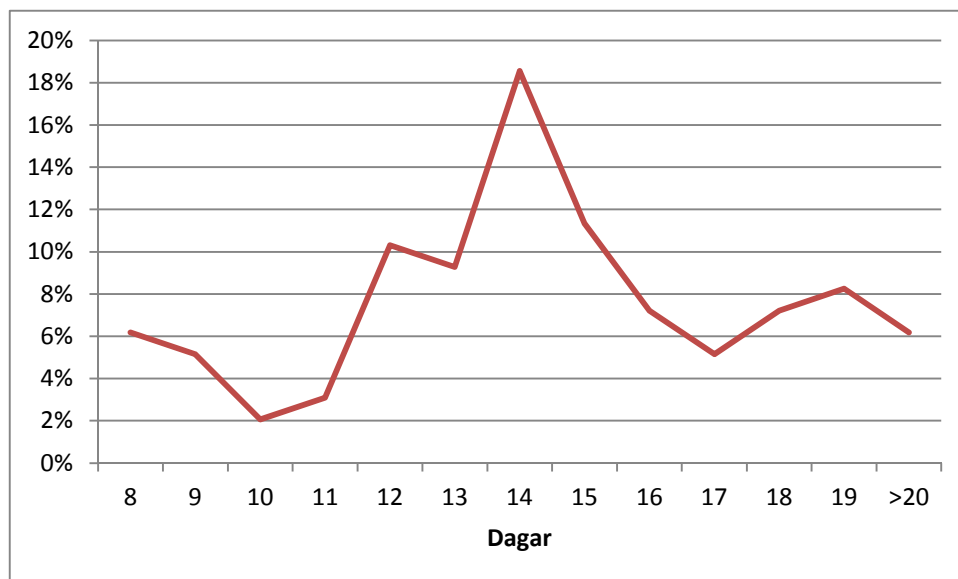
Það sem einkennir ferðaleiðir á N-Atlantshafi eru þannig hringferðir með einni aðalhöfn. Ísland er hluti af stærri mynd, mynd sem er iðuleg tengd strönd Noregs, Grænlands og eyja á N-Atlantshafi.

Tafla 26: Fjöldi ferða þeirra skipa sem fara hverja leið sem tilgreind er á mynd 15 sumarið 2013. Hlutdeild stóru félaganna borin saman við 2014.

Leið	Fjöldi ferða 2013	Skip 2013	Hlutdeild hinna stóru af skipum 2013	Hlutdeild hinna stóru af skipum 2014
Trans Atlantic	12	<i>Crystal Symphony, Veendam, Eurodam, Caribbean Princess, AIDAluna, Brilliance of the Seas, Seabourn Sojourn, AIDAbella, Silver Whisper, Carnival Legend.</i>	80%	65%
Greenland / Arctic	22	<i>Fram, Sea Explorer, Delphin, MS Hamburg, National Geographic Explorer, MS Hanseatic, Le Soleil, Le Boreal, Sea Spirit, Silver Explorer, Polar Pioneer, Albatros, Bremen, MS Expedition.</i>	7%	3%
UK	8	<i>Discovery, Marco Polo, Saga Ruby, Silver Cloud, Oriana, Minerva.</i>	17%	13%
UK/Norway	18	<i>Adventure of the Seas, Aurora, Seven Seas Voyager, Queen Victoria, Celebrity Infinity, Ocean Princess, Celebrity Eclipse, Arcadia, Queen Elizabeth, Thompson Spirit, Brilliance of the Seas, Braemar, Black Watch, Oriana.</i>	81%	69%
Europe/Norway	11	<i>Fram, Crystal Symphony, MSC Magnifica, AIDAluna, Azamara Quest, Norwegian Star.</i>	67%	85%
ENS	15	<i>Astor, Artania, Amadea, Costa Pacifica, AIDAcara, Delphin, Albatros, Europa, Columbus II, Prinsendam.</i>	30%	55%
Iceland 2014	8	<i>Island Sky, L'Austral (3-4), National Geographic Explorer (2), Fram.</i>	-	0%

Sum skipanna fara ólíkar ferðir og koma því fyrir á ólíkum leiðum í töflu 26. Samanburður töflu 26 við mynd 15 sýnir hinsvegar hver hlutdeild hinna stóru skipafélaga er á ólíkum leiðum. Sjá má að á ferðum yfir Atlantshafið á Carnival-fyrirtækið flest skip, Royal Caribbean eitt skip og aðrir tvö. Á ferðum til Grænlands snýst dæmið hinsvegar við og öll skip nema eitt eru í eigu annarra fyrirtækja (*Polar Pioneer* tilheyrir Carnival). Sama er uppá teningnum þegar kemur að hringferðum um Atlantshaf sem leggja upp frá Bretlandseyjum. Þar eiga hin stóru aðeins eitt skip (*Oriana* hjá Carnival), en önnur fyrirtæki rest. Þegar kemur að hringferðum um Atlantshafið frá Bretlandseyjum sem taka strönd Noregs með verða stóru fyrirtækin aftur ráðandi og aðeins tvö skip í eigu annarra fyrirtækja. Sambærilegar ferðir sem eiga uppruna sinn á meginlandinu notast mest við skip í eigu hinna stóru, en tvö skip koma frá öðrum. Þegar hinsvegar Svalbarði kemur inn í ferðaáætlun eru það frekar skip annarra fyrirtækja en hinna stóru sem helst eru á ferðinni. Sumarið 2014 voru í fyrsta sinn í boði hringferðir um Ísland en stóru skipafélögin komu ekkert að því framboði.

Hvað varðar lengd siglinga um N-Atlantshaf, sýnir mynd 16 dagafjölda í þeim ferðum (lengd ferðar) sem komu til Íslands sumarið 2013.



Mynd 16: Dagafjöldi í siglingu þar sem Ísland er viðkomustaður 2013.

Mynd 16 sýnir að algengast er að skip sem hefur viðkomu á Íslandi sé í 14 daga siglingu en 12, 13, 15 og 16 daga siglingar fylgja fast á hæla. Meðaldagafjöldi er 14,6. Ef þetta er borið saman við töflu 6 sem sýnir lengd ferða á Bandaríkjamarkaði, má sjá að ferðir sem eru viku eða skemur eru þrjár af hverjum fjórum. Þannig má skilja að ferðir um N-Atlantshaf eru mun lengri og í þeim skilningi viðameiri.

Það sem að hluta til skýrir hve langar ferðir um N-Atlantshaf eru, er um hve stórt hafsvæði er farið. Ein lengsta ferðin sem farin er er 26 dagar og er sýnd á mynd 17. Um er að ræða ferð norðan Kanada frá Alaska til Reykjavíkur og er ekki hringleið, heldur frekar í ætt við

Transatlantic-ferðir. Þessi „trans polar“ ferð ef svo mætti kalla er ferð skemmtiferðaskipsins *Bremen* í ágúst 2013.



Mynd 17: Siglingaleið skemmtiferðaskipsins *Bremen* í ágúst 2013.

Heimild: Hapag-Lloyd Cruises, 2013: 60

Ástæða þess að við drögum sérstaklega fram þessa leið skipa eins og *Bremen* er til að sýna hve norðurlóðir allar eru að opnast fyrir siglingum skemmtiferðaskipa og búast má við á Ísland muni njóta góðs af því. Í skýrslu PKF (2013: 17) er vitnað til könnunar meðal þeirra sem skipuleggja ferðir til landsins. Í niðurstöðum hennar segir um skemmtiferðaskipin að ferðir um heimskautið og ferðir með viðkomu á Færeyjum og Orkneyjum séu framtíðarmöguleikar í vörubrún. Jafnframt segir í skýrslunni að nokkuð sé um framtíðarmöguleika í ferðaskipulagi til að laða að fleiri farþega (bls. 19). Þessa framtíðarmöguleika sér PKF helst í kringum þjónustu við skip minni félaga og könnuðarskip. Í skýrslunni segir:

Minni skemmtiferðaskip og könnuðarskip, eins og þau sem *Compagnie du Ponant* og *Hurtigruten* og fleiri reka, hafa að geyma tækifæri fyrir Ísland og nágrennalönd á heimskautasvæðum. Það er þess virði að benda á að þó farþegar skemmtiferðaskipa eyði minna en aðrir, geta gestakomur með þeim virkað til að koma fólki á bragðið og auka líkur þess að það komi aftur (PKF, 2013: 44, *okkar þýðing*).

Þau fyrirtæki sem PKF nefnir hér að ofan eiga skipin *Le Soleal* og *Le Boreal* annarsvegar og hinsvegar skipið *Fram*, sem talin eru í töflu 23, og sjá má að þau fyrrnefndu komu samtals

fjórum sinnum og höfðu viðkomu í fjölda hafna, meðan *Fram* kom fjórum sinnum, en ekki í eins margar hafnir.

Rétt er þó að benda á í samhengi þessara væntinga að fjölgun ferða á norðurslóðir virðist ekki eins ör og hér er látið í veðri vaka. Á vinnufundi heimskautaráðsins (e. *Arctic Council*) í Ottawa í lok mars 2014 kom fram að fjölgun skipafarþega er helst til Svalbarða en þó dregur úr komum farþega þangað 2013 líkt og til Grænlands og Kanada (Cruise Industry News, 2014). Samdrátt má einnig sjá í fjölda skipa á heimsskautasvæði Rússlands, en þar er erfitt og flókið að fá leyfi (Pashkevich og Stjernström, 2014: 146). Sumarið 2016 mun hinsvegar stærsta skemmtiferðaskip til þessa fara um norðurslóðir þegar *Crystal Serenity* (hámark 1.070 farþegar og 655 í áhöfn), mun fara með fylgdarskipi í 32 daga siglingu frá Anchorage til New York. Í grein Laursen (2014) eru tíundaðir helstu ásteytingarsteinar er varðar þessa siglingu um norðurslóðir.

- Lítil samfélög norðurslóða geta ekki tekið við fólkinu ef eitthvað kemur fyrir.
- Engin tæki og tól á staðnum til að bregðast við mengun eða slysum.
- Mikil hættu á ís á leiðinni sem getur verið erfitt að komast fyrir, mikilvægt er að gera grein fyrir kröfum um ísstyrkingu skipa.
- Hvar losar skipið vatn og skolp, sem og rusl, það verður ekki geymt um borð.
- Ef vel gengur og þetta verður vinsælt fylgja allir hinir á eftir og vandinn margfaldast.
- Þau viðmið sem verið er að vinna fyrir siglingar um norðurslóðir á vegum heimskautaráðsins (e. *Polar Code*) mun ekki ná yfir þessa siglingu, þar sem það verður ekki búið að lenda honum og sumir segja að hann sé of veikur hvort eð er.

Hvað varðar þá skoðun PKF, sem algeng er í markaðssetningu ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa fyrir áfangastaði og snýr að því að farþegar á skipum vilji koma aftur eftir öðrum leiðum (Brida o.fl., 2012 og Gabe o.fl., 2006), þá leiddi könnun G.P. Wild í ljós að 38% aðspurðra vilji koma aftur til Íslands. Könnun MMR sumarið 2011 á vegum Ferðamálastofu meðal erlendra gesta sýndi að 79% þeirra sem spurðir voru við brottför á flugstöð Leifs Eiríkssonar sögðu frekar eða mjög líklegt að þeir kæmu aftur (MRR, 2012: C16). Frá árunum 1996-2011 hefur þetta hlutfall farið frá 90% jafnt og þétt niður að 79% (Edward H. Huijbens, 2013: 27).

Í lok skýrslu PKF (2013: 57) er mælt með því að aðeins verði reynt að velja minni félög og könnuðarskip til að viðhalda framandi yfirbragði landsins (e. *expedition type appeal of Iceland*). Að sama skapi metur PKF það sem áhættu fyrir áfangastaðinn Ísland ef stórum skipum fjölgar með þeim hætti sem verið hefur. Næst verður vikið að væntingum til koma skemmtiferðaskipa eins og þær birtast í íslenskri umræðu.

Væntingar til skipakoma á Íslandi

Í þessum lokahluta kaflans um skemmtiferðaskip við Íslandsstrendur er tekin saman umfjöllun í fjölmiðlum um skemmtiferðaskip og komur þeirra. Samantektin byggir á vítækri söfnun og þemagreiningu greina og fréttu sem birtust í fréttamiðlum á landsvísu og í héraði allt frá árinu 2000 til miðs árs 2014. Er þetta gert til þess að kortleggja þau meginstef sem koma fyrir umfjöllun um skemmtiferðaskip í fjölmiðlum. Greinar þessar má nálgast á stærstu netmiðlum landsins; mbl.is, dv.is, vísir.is, netútgáfu Fréttablaðsins og greinasafnið tímarit.is. Alls birtust 569 greinar á tímabilinu sem snertu með einum eða öðrum hætti komur skemmtiferðaskipa hingað til lands. Allar þessar greinar voru þemagreindar og kom í ljós að hægt væri að skipa þær í sjö mismunandi flokka, sem fjallað er um í þessum kafla. En áður en lengra er haldið má þess geta til gamans að rúm 100 ár eru síðan fyrsta fréttatilkynningin um komu skemmtiferðaskips hingað til lands birtist í íslenskum fjölmiðlum. Það var lítil klausa í landsfréttablaðinu Þjóðólfi sumarið 1906. Þar segir:

Þýzkt skemmtiferðaskip allstórt »Oceana« kom hingað í gærmorgun frá Hamborg og Hjaltlandi og fór aptur í nótt norður um land til Ísafjarðar og Akureyrar. Þaðan fer það til Spitzbergen og Noregs. Á skipinu voru um 300 farþega, þýzkir og amerískir. Konsúll D. Thomsen annaðist móttöku þeirra hér; lét hann halda kappreiðar á Melunum fyrir þá. Samsöngur var og haldinn fyrir þá í gærkveldi (Þjóðólfur, 1906: 120, sjá einnig Guðjón Friðriksson, 2013).

Í töflu 27 má sjá yfirlit yfir hina sjö flokka þeirra 569 greina um skemmtiferðaskip sem birtar voru frá árinu 2000 og fram á mitt ár 2014. og snertu með einum eða öðrum hætti komur skemmtiferðaskipa hingað til lands.

Tafla 27: Yfirlit greina um skemmtiferðaskip í fjölmiðlum á tímabilinu 2000-2014.

	Fjöldi greina 2000-2014
Tölfræði og almennar upplýsingar	276
Hagsmunir, væntingar og tekjur af skipunum	49
Skipulagsmál	44
Öryggismál skipa á norðurslóðum	34
Veður	12
Náttúra og þolmörk	6
Annað	148
Samtals fréttagreinar	569

Sjá má í töflunni að umfjöllun hefur að langmestu leyti snúið að tölfræði um skipakomur, fjölda þeirra, hvaða skemmtiferðaskipum von er á og í hvaða hafnir þau koma. Þær upplýsingar sem koma fram í þeirri fjölmiðlaumfjöllun eru oft á borð við þær, sem birtust í tilkynningunni í Þjóðólfi árið 1906 og lesa mátti hér að ofan. Næstflestar greinar af þeim sem voru flokkaðar vörðuðu hagsmuni, væntingar og tekjur af skipunum. Í þessum greinum er að merkja miklar væntingar til tekjuöflunar meðal hagsmunaaðila sem starfa að komum

skemmtiferðaskipa hingað til lands. Eða eins og Einar Gústafsson hjá Ferðamálaráði Íslands sagði árið 2003 í viðtali við Morgunblaðið: „Þetta er fundið fé fyrir íslenska þjóðarbúið sem litlu þarf til að kosta til að ná inn. Það þarf ekki að leggja út í stórkostlegar fjárfestingar, en efla þarf markaðssóknina“ (Morgunblaðið, 2003: 20). Segja má að orð Ágústs Ágústssonar markaðsstjóra Faxaflóhafna kallist á við orð Einars, en Ágúst bendir á í viðtali við Morgunblaðið um svipað leyti: „Öll þessi skip greiða bæði hafna- og vitagjöld ... þau skila dágóðum tekjum“ (Morgunblaðið, 2001: 6). Hjá skipamiðluninni TVG-Zimsen eru skemmtiferðaskipin einnig álitin mikilvæg tekjulind. „Við sjáum mikla möguleika í þessum geira í framtíðinni þar sem verkefni tengd þjónustu við skemmtiferðaskip hafa aukist mjög í tengslum við auknar komur þeirra hingað til lands og stærri skip“, sagði Björn Einarsson framkvæmdastjóri Gáru í tengslum við sameiningu Gáru og TVG-Zimsen (Fjarðapósturinn, 2013: 8).

Það er nokkuð ljóst að möguleikar til verðmætasköpunar vegna komu skemmtiferðaskipa hingað til lands þykir í augum hagsmunaaðila vera nokkuð mikil. Að sama skapi telja þeir, sem ekki fá sneið af kökunni, sig vera að missa af miklu. „Menn eru virkilega ósáttir og finnst vegið að starfsstéttinni,“ sagði Gylfi Ásmundsson leigubílstjóri og formaður BSO á Akureyri í viðtali við Vikudag sumarið 2013 og bendir á hópana sem fara beint upp í rútur:

Ferðamenn fara í þá bíla eða rútur sem þeir sjá fyrst. [...] Þetta kemur niður á okkur og er mikið rætt meðal leigubílstjóra. Menn eru fúlir. Það virðist einnig eitthvað æði hafa gripið um sig og nánast hverjir sem er geta komið niður á bryggju og tekið upp farþega. Menn hækka bara jeppana sína og virðast geta fengið leyfi út á það eitt (Vikudagur, 2013).

Mikilvægi skemmtiferðaskipanna fyrir ýmis ferðaþjónustufyrirtæki kemur einnig í ljós þegar komum hefur verið aflýst vegna veðurs. Ólafía Sveinsdóttir deildarstjóri skipadeildar Atlantik lýsti hvað um ræddi í viðtali við Morgunblaðið:

Um 1.600 farþegar af þeim 3.000 sem eru um borð ætluðu að fara í ferðir skipulagðar af okkur. Undir þennan hóp vorum við búin að panta um fjörutíu rútur, tíu jeppabifreiðir og fjölda leiðsögumanna. Um 700 manns ætluðu að þiggja kaffiveitingar. Svo er það grillmatur fyrir stóran hóp í Þórsmörk og svona get ég haldið lengi áfram (Morgunblaðið, 2006: 2)

Þriðja algengasta umfjöllunarefni í umræðu um skemmtiferðaskip í fjölmiðlum varða skipulagsmál. Oft eru það pistlar um tillögur að betra skipulagi varðandi komur skemmtiferðaskipa eða gagnrýni á skipulag móttöku þeirra og farþeganna. Sem dæmi má nefna viðtal við Gísla Gíslason, formann Hafnasambands, sem birtist í Sveitarstjórnarmálum á árinu 2014. Þar leggur hann áherslu á aðkomu ríkisins að uppbyggingu hafnarmannvirkja þó afkoma hafna hafi batnað almennt. Gísli segir einnig mikilvægt að þetta net hafna um landið. Skemmtiferðaskipin eru Gísla hugleikin en hann segir að Reykjavík, Akureyri, Ísafjörður, Fjarðabyggð, Vestmannaeyjar og Grundarfjörð séu dæmi um hafnir sem geta tekið á móti

þeim skipum sem nú eru að koma hingað til lands. Hann leggur áherslu á að smærri hafnir ættu að horfa til smærri skipa og snekkja en hann segir siglingar þeirra aukast hingað til lands. Gísli vill einnig meina að reglur um móttöku á skolpi og sorpi séu óþarflega flóknar (Sveitarstjórnarmál, 2014).

Næst á eftir greinar um skipulagsmál koma greinar um öryggismál skipa á norðurslóðum í fjölda (tafla 27). Eftir að skemmtiferðaskipum tók að fjölga á norðurslóðum hefur hættan á slysum einnig aukist, þetta staðfestir Ásgrímur Ásgrímsson yfirmaður Vaktstöðvar siglinga í viðtali við Fréttablaðið árið 2008:

Fjöldi þeirra skipa sem héldu áfram frá Íslandi til Grænlands, Svalbarða og Jan Mayen tvöfaldaðist frá árinu 2007 til 2008 og ekki ástæða til að ætla annað en að fjölgunin haldi áfram. Eftir því sem ísbreiðurnar dragast meira saman gefst skipunum færi á að sigla lengra inn firði og um fáfarnari slóðir en áður, en slíkar ferðir eru hinsvegar ekki hættulausar (Fréttablaðið, 2008: 14).

Slys Costa Concordia sem varð árið 2012 hefur einnig sett spurningarmerki við siglingar skemmtiferðaskipa á norðurslóðum, þó fjöldi blaðgreina um málefnið hafi breyst lítillega á milli ára ef litið er aftur til ársins 2000. Í þessum greinum er lýst yfir áhyggjum yfir þeim fjölda skemmtiferðaskipa sem sigla á Íslandsmiðum og slyshættuna sem þar bíður ef illa fer. Í Fréttablaðinu þann 17. október 2012 er vitnað í áhættumatsskýrslu sem unnin var af Siglingastofnun Íslands fyrir Alþjóðasiglingastofnuninni á árinu 2009, en þar kemur meðal annars fram:

Miðað við aðstæður og viðbúnað á Íslandi og Grænlandi er nánast útilokað að björgunarskip og þyrlur gætu náð að bjarga hundruðum eða þúsundum manna sem lentu í nauð úti á reginhafi (Fréttablaðið, 2012: 12).

Tólf greinar fjölluðu um veður en þær fjalla eingöngu um frestaðar komur skipa til landsins vegna slæmra veðurskilyrða og um þær afleiðingar sem það hefur á starfsemi ferðabjónustufyrirtækja í landi. Sem dæmi þurfti skemmtiferðaskipið Artemis árið 2010 að hætta við komu til Ísafjarðar vegna þoku og segir í frétt um málið: „Farþegarnir eru um 1.200 talsins. Hafði ferðaskrifstofan Vesturferðir bókað tæplega 400 farþega úr skipinu í ferðir.“ (Fréttablaðið, 2010: 8).

Fáar greinar í fjölmiðlum fjalla um álag á náttúru eða þolmörk áfangastaða með hliðsjón af farþegakomum af skemmtiferðaskipum. Má þar nefna álagið á helstu ferðamannastaði landsins, Gullna hringinn, Dettifoss, Mývatn og Goðafoss, þ.e. staði sem farþegar skemmtiferðaskipanna sækja í og eru boðnir farþegum skipanna í stórum stíl. Í viðtali við mbl.is (2013, 8. ágúst) segir Þorvarður Árnason, umhverfis- og náttúrufræðingur við Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafirði um Goðafoss og komur skemmtiferðaskipa að „svæðið er ekki í neinu standi til að taka við svona miklum fjölda á skömmum tíma,“ Kristófer Már Kristinsson leiðsögumaður tekur þó dýpra í árinu í Morgunblaðinu árið 2006:

Svo má nefna þá sem litla hagsmuni hafa að gæta af skemmtiferðaskipunum, þeir geta í mörgum tilfellum haft neikvæða upplifun af komum skemmtiferðaskipanna og þeim fjölda farþega sem kemur á sama tíma til landsins[...] Það er deginum ljósara að helstu ferðamannastaðirnir eru langt umfram öll hugsanleg og óhugsanleg þolmörk þegar tvö skemmtiferðaskip eða fleiri liggja í höfn[...] Flest í tengslum við þessa þjónustu sýnist mér vera á niðurbjörkuðu verði, magnið yfirgnæfir allt, mér dettur í hug að þarna séu á ferðinni hagsmunir næsta fárra að farþegum slepptum[...] Rúmlega sjötíu skemmtiferðaskip á þremur mánuðum hljóta að vera í nágrenni við einhver þolmörk (Morgunblaðið, 2006: 25).

Gjaldtakan, sem hófst á Geysi og Reykjahlíð sumarið 2014 var af þeim sem að henni stóðu sögð vera í þágu náttúruverndar og skipulags. Það sem gerðist var að skemmtiferðaskipin hættu við að senda farþega sína þangað sem gjaldtökur voru hafnar. Einn þessara staða var Námaskarð. Ingunn Hjaltalín Ingólfssdóttir sem þjónustar dagsferðir skemmtiferðaskipa lýsti því sem svo að:

Skemmtiferðaskipin sjálf ákveða hvert er farið, og þau hafa allflest ákveðið að fara ekki austur fyrir Námaskarð því kostnaðurinn myndi lenda á þeim,“ [...] „Þetta er örlítið hvítleitt orðið því við í ferðabjónustunni erum stundum farin að taka á okkur kostnað við slíkar heimsóknir (Vísir.is, 2014).

Fjöl margar greinar sem farið var yfir fjalla um ýmis málefni er koma að skemmtiferðaskipunum og má flokka sem annað. Það eru til dæmis fréttir af Cruise Iceland, aðgengi Íslands að Schengen og afleiðingar þess með áherslu á skemmtiferðaskipin og umfjallanir blaðamanna þegar þeir fá að koma um borð og fjalla um skipin. Algengustu umfjallanir í þessum flokki eru þó myndir sem birtast í dagblöðum þar sem er mynd af skemmtiferðaskipi sem er í höfn á Íslandi og stutt lýsing á því. Einshverskonar skipafréttir ferðabjónustunnar ef svo má segja.

Til þess að fá raunsætt mat á hvar möguleikar í þjónustu við skemmtiferðaskip liggja og geta rýnt í þróun þarf að leggja grunn sem hægt er að miða við. Til þess hefur þessi kafli snúist um að týna til helstu staðreyndir um komu skipa til Íslands árið 2013 og væntingar eins og þær birtast í ítarlegum úttektum bandarísku ráðgjafafyrirtækjanna PKF og Boston Consulting Group sem og í íslenskri fjölmiðlaumfjöllun. Næsti kafli mun svo taka saman rýni á mældum áhrifum af komu skipanna í eina höfn hér á landi; Akureyrarhöfn. Ætti sú rýni að geta gefið fólki innsýn í hvers er að vænta annarsstaðar við skipakomur og ef skipum mögulega fjölgar á þeim höfnum sem þegar þjónusta skipin nú þegar. Einnig ætti að vera hægt að meta útfrá því hvað gerist í nýjum höfnum skipanna sem kunna að bætast í hópinn.

Koma skemmtiferðaskipa til Íslands sumarið 2013 og mæld áhrif

Niðurstöður könnunar G.P.Wild meðal farþega skemmtiferðaskipa á Íslandi, sem gerð var í skipunum sumarið 2013 og 2014 benda til þess að stærstur hluti þeirra farþega sem sækir Ísland heim sækist eftir þjónustu af ýmsum toga og hefur keypt t.d. sínar ferðir fyrirfram. Á þetta við um 70% farþega skemmtiferðaskipa á Íslandi (60% á Akureyri). Þeir fara í ferðir um vinsælustu ferðamannastaði landsins, á meðan nokkrir farþegar kaupa ferðir þegar komið er í höfn oft á sömu staði (eða gegnum netið fyrirfram, um 2% farþega gera það í tilfelli Íslands 2013). Þeir sem ekki fara í ferðirnar, eða fara í styttri ferðir fara í gönguferðir um byggðina, versla minjagrip, fá sér kaffibolla eða léttar veitingar, heimsækja söfn og fleira. Markmiðið með þessum kafla er að rannsaka hverjir (opinberir aðilar og flokkar fyrirtækja) geta talist til hagsmunaaðila vegna komu skemmtiferðaskipa og hvar áhrifa af komu skemmtiferðaskipa og -farþega verður vart. Kaflinn er í fjórum hlutum, þar sem fyrst er fjallað um bein efnahagsleg áhrif, því næst veltuáhrif á fyrirtæki í ólíkum flokkum ferðaþjónustu og því næst mat hagsmunaaðila á sínum hagsmunum af komu skipa til Akureyrar sumarið 2013. Einnig verður komið inná áhrif af komu skipanna í Mývatnssveit. Að lokum, og áður en helstu ályktanir verða dregnar saman, eru tekin saman mæld umhverfisáhrif af þeim skipum sem höfðu Ísland sem viðkomustað sumarið 2013 og til þess er byggt á töflu 16.

Þeir sem eiga viðskipti beint við skip

Fyrst er að tiltaka þá sem hagnast beint af komu skipanna gegnum viðskipti við þau. Þar er einkum um þrjá aðila að ræða; hafnir, birgja og þá sem skipuleggja ferðir. Skemmtiferðaskip sem kemur hingað til lands á samskipti við tvo aðila þar sem skipið kemur að landi. Annars vegar umboðsmann skips og hins vegar umboðsmann farþega. Umboðsmaður skipsins sér um allt er snýr að áhöfn og skipi. Umboðsmaður farþega sér um afþreyingu fyrir farþega í landi og ferðaþjónustu. Mikilvægt er að hafa í huga að allar tekjur sem koma af skipunum eru erlendur gjaldeyrir, enda ekkert skipafélaganna í íslenskri eigu og farþegar þeirra allir útlendir. Þær tekjur leggjast því við útflutningstekjur landsins líkt og önnur ferðaþjónusta.

Áhrif á hafnir og birgja

Þegar skip kemur til hafnar, en hafnirnar eru í eigu sveitarfélaga hér á landi, þarf það að greiða til hennar sk. Skipagjöld. Þau eru samsett úr nokkrum liðum er tengjast stærð skipsins og farþegafjölda, viðlegutíma og hvaða aðstöðu það notar. Skipið greiðir til hafnar gjald fyrir að koma að bryggju eða festargjald (e. *wharfing fee*), farþegagjald, hafnsögugjald (og drátt ef við á), bryggjugjald, lestargjald og sk. öryggisgjöld sem fylgja ISPS (e. *The International Ship and Port Facility Security Code*) og kallast farþegavernd og skipavernd. Að auki er greitt fyrir sorphirðu, vatn, rafmagn og tímagjöld á mann í þjónustu. Þessi gjöld eru nánar tilgreind í Hafnarlögum (61/2003) og gjaldskrá staðfest af hverju hafnarsamlagi fyrir sig. Tafla 28 sýnir tekjur hafna af komum skemmtiferðaskipa árin 2012 og 2013, en einnig hve stórt hlutfall þessar tekjur eru af heildartekjum hverrar hafnar fyrir sig.

Tafla 28: Bein áhrif skemmtiferðaskipa á hafnir. Tekjur hafna 2012 og 2013 og hlutfall skemmtiferðaskipatekna af heildartekjum hafnar.

Heimild: Hafnarstjórar.

Höfn	Tekjur 2012	Tekjur 2013	Hlutfall af heildartekjum 2012	Hlutfall af heildartekjum 2013
Akureyri	100.000.000	120.759.149	31%	30%
Djúpivogur	371.153	1.658.792	1%	4%
Eskifjörður	422.000	696.000	0%	0%
Grundarfjörður	7.065.400	2.720.400	8%	3%
Hafnarfjörður	6.690.000	6.791.000	2%	2%
Húsavík	787.320	5.258.108	1%	8%
Höfn	1.100.000	300.000	1%	0%
Ísafjörður	32.664.018	39.645.934	21%	20%
Reykjavík	201.039.925	239.429.769	9%	9%
Seyðisfjörður	9.116.523	7.059.841	8%	6%
Siglufjörður	409.191	889.988	0%	1%
Vestmannaeyjar	8.346.362	8.202.050	15%	14%
Samtals	368.011.892	432.651.909		

Innifalið í þeim gjöldum sem tilgreind eru í töflu 28, eru hafnargjöld, farþegagjöld, lóðsun og vatnssala. Sjá má að samtals skiluðu skipin rúmu 432 milljónum til hafna hér á landi árið 2013, sem er 18% aukning frá árinu áður. Einnig er ljóst að mest áhrif hafa umsvif skemmtiferðaskipa á rekstur hafna á Akureyri, því næst Ísafirði og svo í Vestmannaeyjahöfn. Hlutdeild þeirra hefur hækkað í kjölfar þess að strandflutningar lögðust af. Hafnir eru reknar af sveitarfélögum og tilheyra iðulega B-hluta reksturs þeirra og þannig hefur afkoma þeirra óbeint áhrif á sveitarsjóði viðkomandi hafna. Sem dæmi má nefna að á Akureyri hefur höfnin ein ásamt veitufyrirtækjum skilað rekstrarhagnaði óslitið frá og með árinu 2009. Sömu sögu er hægt að lesa úr ársreikningum Vestmannaeyjabæjar. Á Ísafirði var stefna mörkuð um að fá skip til að nýta betur hafnarmannvirki, eftir samdrátt í fiskveiðum og löndun afla. Eitthvað hefur verið brokkgengara þar á bæ og ekki hægt að sjá rekstraruppgjör hafnar í ársreikningi sveitarfélagsins 2009. Síðustu tvö ár hefur höfnin þar þó skilað hagnaði. Til samanburðar má lesa í skýrslu Innovasjon Norge (2014) að tekjur norskra sveitarfélaga af komum skemmtiferðaskipa eru 142 milljónir norskra króna árið 2013 sem miðað við miðgengi Seðlabanka Íslands 15. júlí 2013 er 2.872.234.000 króna. Miðað við að fjöldi dagsferða til landsins er 7,5% af fjöldanum í Noregi, má sjá að íslensk sveitarfélög mega vel við una í þessum samanburði.

Til ríkisins fara tvennskonar gjöld. Annarsvegar er sk. Tollafgreiðslugjald, sem greiðist fyrir tollskoðun af skipum sem undanþegin eru aðflutningsgjöldum sbr. 57.gr. laga (88/2005) og fylgir 195.gr. sömu laga. Gjaldið er fundið af nettótonnafjölda skips, sem endurspeglar tekjumöguleika skips og er 30 kr. á erlend fiski- og fraktskip skv. 16.gr laga um aukatekjur ríkisjóð (88/1991). Farþegaskip greiða fjórðung þess gjalds eða 7,5 kr. Hitt gjaldið er sk. vitagjald og rennur til Vegagerðarinnar og er í dag 136,62 kr. af hverju brúttótonni skips samkvæmt lögum um Vitamál (132/1999). Til samanburðar má geta þess að þetta gjald var

78,2 kr. árið 2007. Erlend skip greiða hinsvegar fjórðung vitagjalds og aðeins í hámark fjögur skipti yfir árið. Það er því 34,155 kr. pr. brúttótonn skips.

Umboðsmaður skipanna í hverri höfn sér um milligöngu er varðar þessi gjöld og fá þeir þóknun frá skipafélagunum eða sem kalla má umsýslugjöld fyrir að sinna afgreiðslu á þeim og öðru sem sinna þarf vegna komu skipsins. TVG-Zimsen (hét áður Eimskip Cruise Agency), Samskip og skipamiðlunin Gára sinna þessu helst hér á landi og sérhæfa sig í milligöngu um öll samskipti við hafnir vegna komu skipanna og líka í að þjónusta þau ef þarf að flytja til eða frá þeim vörur eða fólk.

Birgjar eru þeir sem sérhæfa sig í að koma kosti til skipanna, en einnig má setja olíusölu hér undir. Ekran og Skipakostur eru helst á þeim markaði að koma kosti til skemmtiferðaskipa en Skeljungur og N1 sjá helst um að koma til þeirra og selja þeim olíu.

Í töflu 29 er tilgreind skipting tekna í Reykjavík og á Akureyri milli þeirra aðila sem þjónusta skipin beint, það er að segja aðrir en hafnir. Einnig eru tilgreindar tekjur ríkisins í gegnum vitagjald og tollskoðun í þessum tveimur höfnum. Þessi gjöld eru uppreiknuð á verðlag ársins 2014.

Tafla 29: Flokkar beinna tekna og samanburður á Reykjavík og Akureyri, sumarið 2013.
Byggt á: Dwyer og Forsyth, 1998: 395.

Flokkar Dwyer og Forsyth, 1998	Fyrirliggjandi gögn	Reykjavík	Akureyri	ATH
Hafnargjöld				
Farþegagjald	Skipagjöld	9%	30%	Af heildartekjum hafnar sbr. töflu 28
Lóðsun				
Eldsneyti (olía)		50.000.000		
Vatn	X	0,26%	0,82%	
Umsýslugjald	X	16.600.000	12.000.000	
Sorphirða	X	12.450.000	9.000.000	Meðalgjald 150.000 kr. á komu
Kostur	X	303.118.922		Valur Rafn Halldórsson, 2014: 30
Dráttur	X	0		
Mögulegar viðgerðir	X	0		
Vitagjald	X	135.360.193		Verðlag 2014
Tollskoðun	X	16.261.928		Verðlag 2014

Þegar hefur verið farið yfir tekjur til hafna í töflu 28. Í töflu 29 má einnig sjá að vatnssala er upp að 1% af tekjum hafna og sorphirða talin um 21 og hálf milljón. Hér er gert ráð fyrir að olíusala geti verið 50 milljónir ef öll olía sem skipin brenna við Íslandsstrendur er keypt hér, en sú sala er leidd af reikningum um útblástur (sjá bls. 98). Umsýslugjald skilaði í heild 38.000.000 árið 2013, en félögin sem þeim sinna taka að jafnaði 200.000 kr. pr. skip í Reykjavík og á Akureyri en 100.000 pr. skip í minni höfnum. Kostur er keyptur hér á landi fyrir

250 til 300 milljónir samkvæmt Vali Rafni Halldórssyni (2014) en vísar hann í samantekt Íslenska sjávarklasans frá 2011. Í töflu 29 hafa 275 milljónir ársins 2011 verið uppreiknaðar með vísitölu neysluverðs án húsnæðis og um 303 milljónir fengnar fyrir árið 2014. Það er þó ekki þar með sagt að allt þetta fé fari til íslenskra fyrirtækja sem sinna skipakosti, þar sem skemmtiferðarskipin flytja sjálf mat til landsins í gámum sem þau taka svo um borð hér á landi og versla því eiginlega við sig sjálf. Mögulega skýrist allt að tveir þriðju hlutar fjárhæðar sem reiknuð er á kost með þessum hætti. Gögn um drátt eða viðgerðir liggja ekki fyrir en búast má við að þessir þættir skili ekki miklu.

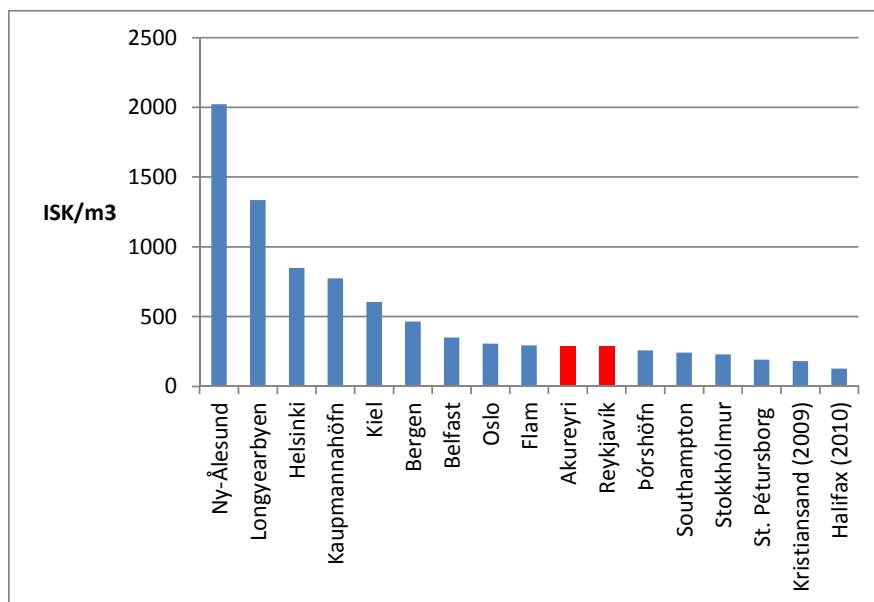
Sjá má á töflu 29 að sumarið 2013 skilaði koma skemmtiferðaskipa rúmum 150 milljónum til ríkisins beint. Nefnd um móttöku skemmtiferðaskipa tók dæmi frá 2007 um *AIDAvita* (kallað *AIDAvita* í heimild) sem er rúm 42 þúsund brúttótonn (bt). Skipið greiddi það ár samtals 5,8 milljónir í gjöld til ríkis og sveitarfélaga (Gísli Gíslason o.fl., 2007: 41). Við nánari skoðun kom í ljós villa við útreikning þessara gjalda hjá nefndinni, þar sem þeir höfðu ekki fjórðungað vitagjaldið. *AIDAvita* borgaði því 2.320.315 kr. miðað við gjöldin eins og þau voru 2007. Sambærilegt skip *AIDAcara*, sem kom sumarið 2013 og er 10% minna í bt. borgaði hinsvegar 2.596.413 kr. í gjöld, eða 10% meira en *AIDAvita* 2007. Að teknu tilliti til stærðarmunar má gera ráð fyrir að hvert skemmtiferðaskip sem kom 2013 skili 20% meira til ríkis og sveitarfélaga en sex árum áður. Eitt skip líkt og *AIDAluna* sem kom sjö sinnum til landsins 2013 mundi því greiða um 2,4 milljónir í fjögur skipti bara í vitagjald eða alls um 10 milljónir. Til samanburðar má lesa í skýrslu Innovasjon Norge (2014) að tekjur norska ríkisins af komum skemmtiferðaskipa eru 119 milljónir norskra króna árið 2013 sem miðað við miðgengi Seðlabanka Íslands 15. júlí 2013 er 2.407.013.000 króna. Miðað við að fjöldi dagsferða til landsins af skemmtiferðaskipum er um 7,5% af fjöldanum í Noregi, má sjá að íslenska ríkið fær nokkru minni tekjur en hið norska og munar um 30 milljónum. Hér eru ekki taldar með tekjur hins norska NOx-sjóðs en skip eru rukkuð 17,33 NOK á kíló nituroxíðs sem þau losa, en ef þau eru meðlimir í sjóðnum borga þau 4 NOK á kíló. Flest skipafélaga skemmtiferðaskipa eru í sjóðnum og tekjur hans af komum skemmtiferðaskipa til Noregs eru 25 milljónir norskra króna. Hvað varðar dæmið af AIDA-skipunum, þá gefur Innovasjon Norge sér sambærilegt dæmi af 10 daga ferð *AIDAsol* (71.300 bt) með gjöldum ársins 2015. Heildargjöld skipsins væru 1.129.615 norskra króna. Það eru 20.819.934 ISK á miðgengi 15. júlí 2014. *AIDAcara* er 47% af brúttótonnum *AIDAsol* og ferð *AIDAsol* 10 dagar á norsku hafsvæði rúmlega helmingi lengri en þeir 3-4 dagar sem viðkoma er hér við land. Miðað við þetta dæmi er Noregur að fá um helmingi meira af hverju skipi sem þangað kemur en Ísland, sem helgast mögulega af lengri viðdvöl í landinu og stærra hlutverki lóðsa í norskum fjörðum.

Í evrópsku samhengi sýnir skýrsla G.P. Wild sem unnin var fyrir CLIA (2013: 19) að hlutfall eldsneytiskaupa hjá skipafélögum sem reka skemmtiferðaskip er um 15% af öllu sem keypt er inn. Er eldsneytið þriðji stærsti kostnaðarliður á eftir hafnar- og þjónustugjöldum (sem taka rúm 23%) og fjármagns- og viðskiptakostnaði, s.s. vegna markaðssetningar og kynningar

(sem taka rúm 19%). Á eftir eldsneyti kemur kostur sem tekur um 10% og þar næst varahlutir og viðhald er kemur að kostnaði við rekstur skipanna.

Erfitt er að bera saman hafnargjöld hér á landi við önnur lönd við N-Atlantshaf, þar sem ólíkt er hvernig þau eru gefin upp og hvað er rukkað fyrir. Hafnar- og lendingagjald og jafnvel fleiri gjöld eru lögð á skip sem koma og er yfirleitt miðað við uppgefna stærð skipa í tonnum. Hinsvegar lækkar gjaldið eftir því sem tonnum fjölgar og þá er mismunandi eftir höfnum við hvað er miðað. Stundum er skipt við 100 tonn, stundum 500 og stundum 1.000, en kerfið virkar þá þannig að ákveðin upphæð er greidd fyrir hver fyrstu X tonn, svo leggst ofan á nýtt gjald sem er á hvert tonn á bilinu X-X og svo aftur nýtt þegar áfram er haldið. Farþegagjald miðar við haus en sumir hafa innfalið í því öryggisgjald og þjónustugjöld, sumir sundurliða þau sérstaklega og sumstaðar er ekkert farþegagjald. Sorphirðugjöld miða við magn í tonnum, rúmmetrum, stærð skips eða fjölda farþega. Í Noregi og Svíþjóð er gefið upp tímakaup fyrir aðila sem sinna auka þjónustu eftir pöntun.

Þær hafnir við N-Atlantshaf, sem skoðaðar voru með tilliti til þessara þátta, er að finna á mynd 18, en þar er búið að taka saman hvað rukkað er fyrir hvern rúmmetra af vatni árið 2013, breytt í krónur miðað við miðgengi Seðlabanka Íslands 15. júlí 2013.



Mynd 18: Samanburður á vatnsverði í höfnum við N-Atlantshaf árið 2013.

Vatnið er hvað hægast að bera saman þar sem flestir gefa upp verð fyrir rúmmetra. Samanburðurinn á vatnsverði sem mynd 18 sýnir er þó vandkvæðum bundinn, því ekki er skýrt hvaða þjónusta er innifalin í vatnssölu. Sumir rukka tengigjald, þjónustugjöld þeirra sem starfa við að dæla eða leigu á tenglum ef skip hafa ekki alþjóðlega staðlaðan tengibúnað eða allt þrennt. Í höfninni í Tallinn er vatnsveita í höndum einkaaðila og verð ekki gefin upp. Akureyri og Reykjavík gefa aðeins upp rúmmetraverð og gera má því ráð fyrir að öll þjónusta og tengingar séu innifaldar. Það sama gildir um Þórshöfn og Southampton en Stokkholmur

rukkar aukalega fyrir þjónustu og Bergen ef um yfirvinnu er að ræða. Mynd 18 sýnir að íslensku hafnirnar eru í lægri kantinum hvað varðar gjaldtöku af vatni í samanburði við aðrar hafnir við N-Atlantshaf.

Það sem er fróðlegast að sjá varðandi hafnargjöld eru þeir hvatar sem viðhafðir eru. Hafnirnar í Amsterdam og Stokkhólmi hafa umhverfishvata í sinni verðlagningu og hafnirnar í Kiel, Bergen og Kaupmannahöfn bjóða afslátt ef sama skipið kemur oft. Höfnin í Helsinki er með 5 evra innheimtugjald á hverjum einstökum kostnaðarlið sem rukkað er fyrir og verður að teljast ágætis tekjuöflunarleið. Hvað varðar umhverfishvatana, þá eru þeir fyrst og fremst útblásturstengdir; því minna af brennisteini og NO_x efnum, því lægra gjald. Noregur rukkar öll skip fyrir útblástur nituroxíða (NO_x), 17,33 norskar krónur á kíló en 4 norskrar krónur á kíló ef skipafélög gerast aðilar að norska NO_x-sjóðnum. Stefna Íslands í þessum efnum birtist í skýrslu nefndar um móttöku skemmtiferðaskipa, en ein af 17 niðurstöðum hennar er að „[g]jaldtaka hafna verði til að laða skemmtiferðaskip til landsins og lengja dvöl þeirra í höfn“ (Gísli Gíslason o.fl., 2007: 7). Það eru þá helst hvatar í formi afslátta fyrir fjölda skipta sem komið er sem falla þar undir.

Dwyer og Forsyth (1998) benda á að skipafélög geti orðið þátttakendur í uppbyggingu innviða í landi. Því er ekki til að dreifa hér á landi og bein aðkoma skipafélaga að uppbyggingu hafnarmannvirkja hefur ekki átt sér stað. Benda má þó á að með komu skemmtiferðarskipa hafa skapast viðbótartekjur fyrir hafnir sem taka á móti þeim. Nefnd um móttöku skemmtiferðaskipa kallar í sínum niðurstöðum eftir uppbyggingu innviða og aðstöðu til að fjölga skipum og farþegum þeirra og er þá sérstaklega horft á einfalda grunnaðstöðu s.s. þjónustuhús og hreinlætisaðstöðu (Gísli Gíslason o.fl., 2007). Síðustu ár hefur það verið að gerast, sérstaklega á Akureyri og Reykjavík. Þær fjárfestingar nýtast þó fyrir aðra skipaumferð þá mánuði sem ekki koma skemmtiferðaskip. Þó mætti velta upp spurningum um greiðslujöfnuð hins opinbera í kjölfar slíkra framkvæmda, enda efni í byggingar nærri allt innflutt hér á landi (Chase og McKee, 2003).

Ljóst er að ríki og sveitarfélög fá nærri 600 milljónir í sinn hlut vegna skemmtiferðaskipa, þrjár fjórðu fara til sveitarfélaganna. Hvað varðar umboðsmenn skipa verða um 40 milljónir til í beinar tekjur (sk. umsýslugjöld) og seldur er kostur fyrir um 300 milljónir og þjónusta við sorphirðu er rúmar 21 milljón. Sölutölur vegna olíukaupa liggja ekki fyrir, en útrá útblæstri áætluð eru möguleg kaup uppá 50 milljónir.

Þeir sem hafa beina hagsmuni af því að skipuleggja ferðir

Ferðabjónusta fyrir farþega skipanna er sá þáttur sem mest er áberandi í umsvifum þegar kemur að komu þeirra í hafnir. Þegar stór skip koma fyllist hafnarbakkinn af rútum og leiðsögumönnum, sem taka stóra hópa beint af skipinu og fara með þá í skoðunarferðir um þá byggð þar sem komið er í höfn eða nærliggjandi áhugaverða staði. Þessa móttöku og ferðirnar, sem í boði eru, þarf að skipuleggja í heild sinni frá því að farþegi kemur frá borði og

þar til honum er skilað aftur um borð. Það þýðir að ferðir, leiðsögn, oft matur og/eða kaffi og stundum aðgangur að söfnum eða sérstökum stöðum er innifalið í verði ferðar, sem oftast er ekki er keypt um borð.

Í töflu 30 er byggt á gögnum frá fólksflutningafyrirtækinu SBA-Norðurleið, sem flytur flesta þá farþega sem koma með skipum til Akureyrar í lengri og skemmri skipulagðar ferðir. Í henni má sjá hvaða ferðir eru vinsælastar þegar kemur að skipulögðum ferðum frá Akureyri. Mývatnssveit má hér leggja að jöfnu við Gullna hringinn frá Reykjavík.

Tafla 30: Skipulagðar ferðir SBA-Norðurleið frá Akureyri sumarið 2013 og skipting farþega í þær.

Ferð	Fjöldi farþega	Hlutfall
Mývatnssveit	22.262	51,82 %
Goðafoss – Laufás	4.939	11,50 %
Goðafoss – Akureyri	9.606	22,36 %
Náttúruböðin Mývatnssveit	3.153	7,34 %
Hvalaskoðun Húsavík	933	2,17 %
Jólagarðurinn	948	2,21 %
Grímsey	566	1,32 %
Fuglaskoðun	112	0,26 %
Dettifoss-Ásbyrgi	308	0,72 %
Kjarnaskógur/Súlur	0	0,00 %
Hrísey	47	0,11 %
Hestar/Skagafjörður	14	0,03 %
Herring Hey/Siglufjörður	33	0,08 %
Panoramic flight Akureyri	16	0,04 %
Overland	23	0,05 %

Hlutfall þeirra sem fóru í einhverskonar skipulagðar og fyrirfram greiddar ferðir frá sínu skipi af heildafarþegafjölda á Akureyri sumarið 2013 er 60,2%. Sjá má á töflu 30 að rúmur helmingur farþega sem á annað borð fer í ferðir fara í lengri dagsferð til Mývatnssveitar, sem tekur iðulega þann tíma sem skipið hefur viðkomu í höfn. Þar er um að ræða rútuferð, með leiðsögn og mat í Mývatnssveit. Mikilvægt er að sjá hvernig þær tekjur sem þeir sem skipuleggja ferðir fá dreifast á þá sem sinna ferðum, leiðsögn og framreiðslu eða annarri þjónustu sem sótt er í á svæðinu. Tafla 31 sýnir hlutfallslega skiptingu heildartekna þeirra sem skipuleggja ferðapjónustu fyrir farþega skipanna sumarið 2014 milli þeirra og „undirverktaka“. Hér er miðað við heilsdagsferð í Mývatnssveit frá Akureyri með 55 farþegum (einni rútu), en þær eru frá sex til átta klukkustundir í lengd og er matur í Mývatnssveit innifalinn. SBA-Norðurleið, sem þjónustar þessar ferðir skipuleggur ferðina, sér um bíla, bílstjóra og ræður leiðsögumenn. Sel-Hótel í Mývatnssveit sér um matinn en umboðsaðilar farþega greiða þeim og SBA-Norðurleið.

Tafla 31: Skipting tekna milli aðila sem þjónusta skemmtiferðaskip 2014.

Þjónustuaðilar	Skipting (%)
Miði seldur um borð	100%
Til skips	50%
Umboðsaðili í landi	9%
Rútufyrirtæki	21%
Bílstjóri	2%
Leiðsögn	1%
Matur	12%
Aðgengi/klósettgjöld	4%

Eins og sjá má á töflu 31 fær skipið alltaf helming af tekjum af miðasölu ferða í landi, en skipin tvöfalda iðulega það verð sem umboðsaðili farþega gefur þeim. Rútufyrirtækið fær 21% í sinn hlut af seldum miða, leiðsögumaður 1% og bílstjóri 2%. Sá sem sér um matinn í dagsferð fær 12%.

Það sem hvert fyrirtæki greiðir öðrum innbyrðis er dregið frá í reikningum í töflu 31 og það hlutfall sem er sýnt jafngildir því það sem kemur í hlut hvers og eins af ferð eins og hún er seld um borð í skipinu. Sama gildir um bílstjóra og leiðsögn sem er dregið af því sem kemur í hlut SBA-Norðurleið. Rukkað var fyrir aðgengi að Námaskarði fram til 21. júlí 2014, 800 kr. á farþega, og rukkað er fyrir aðgengi að klósetti í Dimmuborgum. Þessi innheimta var nýtilkomin sumarið 2014 og var því ekki í komin inn í verð umboðsaðila farþega til skips þegar tímabilið hófst. Þeir hafa því tekið þau gjöld á sig beint. Að auki má geta þess að fyrir hverja ferð fá bílstjóri og leiðsögumaður þjófú sem hæglega getur tvöfaldað laun þeirra þann daginn, þó ekki sé á vísan að róa með það.

Umboðsaðilar farþega í landi eru ferðaskrifstofurnar Atlantik og Iceland Travel, en sú fyrrnefnda hefur nánast alfarið sínar tekjur af þjónustu við skipin, meðan hin síðarnefnda rekur sérstaka skemmtiferðaskipadeild með annarri ferðaðjónustu. Þessi fyrirtæki hafa átt í samkeppni um hafnir, sem hefur gert það að verkum að tekjur umboðsaðila farþega eru lágar og af sumum ferðum er jafnvel tap. Rútufyrirtækin Iceland Excursions, Reykjavík Excursions (Kynniferðir) og SBA-Norðurleið koma að ferðaskipulagi. Þau fyrrnefndu eru í Reykjavík en SBA-Norðurleið á Akureyri. Þau ráða til sín leiðsögumenn sem yfirleitt eru af svæðinu, en á stórum dögum þarf stundum að flytja nokkra á staðinn, t.d. frá Reykjavík til Akureyrar. Matur, kaffi, annar viðgerningur og þjónusta er síðan veitt af staðbundnum ferðaðjónustu aðilum. Eins og nefnt var fær skipafélagið að jafnaði helming af tekjum af miðasölu ferða í landi, en skipin tvöfalda iðulega það verð sem umboðsaðili farþega gefur þeim. Tafla 31 sýnir hinsvegar að umboðsaðili fær lítið af miðaverði í sinn hlut og stafar það af núverandi samkeppni, sem hefur og leitt til þess að Ísland er ákaflega áhugaverður staður fyrir skipafélögin, þar sem þau geta boðið ódýrar ferðir í landi. Mögulega skýrir það að hluta fjölgun ferða skipafélaga hingað til lands.

Önnur fyrirtæki í samgöngum og skipulagi ferða hafa einnig beina hagsmuni af komu skipanna og fjölgar ört þeim fyrirtækjum sem bjóða ferðir af bryggju. Þessi fyrirtæki eru að hluta undir samgönguflokknum sem tekinn verður fyrir í næsta kafla. Þó má geta þess hér að byggt á gagnaöflun RMF við Akureyrarhöfn stafar 2%-15% af veltu leigubílsstjóra af komu skipa og fjölgar mjög milli ára ferðum sem önnur fyrirtæki bjóða af höfninni, iðulega um 50-60% hjá einstaka fyrirtækjum. Þó ber að hafa í huga að til grundvallar liggja afar fáar ferðir. Þannig er hlutfall slíkra ferða af heildarveltu þeirra fyrirtækja enn mjög lágt eða 1-2%. Borið saman við það hlutfall farþega um borð í skipum sem segjast sjálfir kaupa ferðir í landi, sem könnun G.P. Wild sýnir að er 2% eða aðeins meira en gengur og gerist á alþjóðavísu (1% að jafnaði, sjá: Toh, Rivers og Ling, 2005). Það má ímynda sér að 1.423 aðilar hafi keypt ferðir af höfninni á Akureyri sumarið 2013. Ef við ímyndum okkur að meðalverð fyrir ferð sé 20.000 kr. má sjá að umfang þeirra viðskipta er rúmar 28 og hálf milljón króna.

Hvað varðar alla sölu og þjónustu sem hægt er að veita skipum skiptir mestu hve lengi þau eru í höfn. Því lengur sem þau eru því meiri þjónustu og aðföng þurfa þau. Auk þess mætti mögulega tengja hafnargjöld viðdvöl. Nú eru mögulegar hringferðir vegna breytinga á tollalögum (88/2005) frá 1. júní 2012 á þann veg að við bættist 6.gr. um tollfrjálsar vörur „Tollfrelsi samkvæmt þessum lið tekur til skemmtiferðaskipa, skráðra erlendis, sem eru notuð í innanlandssiglingum í allt að fjóra mánuði á hverju tólf mánaða tímabili.“ Með öðrum orðum þarf skip ekki að lúta íslenskum reglum, þó skipið eigi sér upphaf og enda í ferð hér á landi. Þetta reyndist mikilvægt til að gera hafnir á Íslandi að mögulegum bækistöðvum fyrir hringferðir einmitt eins og þær sem gerðar voru út sumarið 2014 hér við land. Farþegar af þessum skipum eru sérstaklega mikilvægir og verðmætir fyrir ferðaþjónustu þar sem þetta eru oft könnuðarskip eða skip minni félaga með sérhæfðari og betur stæðari markhóp, sem oft eru fyrir og eftir ferð í landi og nýta sér flug til og frá landinu (Gísli Gíslason o.fl., 2007: 24-26).

Áhrif á fyrirtæki í ferðaþjónustu og tengdri starfsemi

Almennt er talið að farþegar af skemmtiferðaskipum sem koma í land skilji ekki eins mikið eftir sig og þeir sem gista í landi og nýta sér breiðara svið ferðaþjónustunnar. Þetta viðhorf er endurspeglað í skýrslu Boston Consulting Group (2013: 108), þar sem gengið er út frá því í greiningu að eyðsla farþega af skemmtiferðaskipum sé um helmingur þess sem gestur sem kemur eftir öðrum leiðum skilar. Larsen, Wolff, Marnburg og Øgaard (2013) staðfesta að farþegar af skemmtiferðaskipum í höfnum Noregs eyða „umtalsvert“ minna en aðrir og að farþegar af skipum ofmeti sína eyðslu meira en annað ferðafólk í könnunum. Í íslensku samhengi eru til gögn um eyðslu farþega úr könnun sem Hafnarsamband Íslands lét gera árið 2009. Business Research & Economic Advisors (BREA) og G.P. Wild framkvæmdu könnunina og fundu að meðalútgjöld voru 12.932 krónur í Reykjavíkuhöfn. Uppreiknað miðað við vísitölu neysluverðs án húsnæðis væru það rúmar 15.600 kr. sumarið 2013. Könnun G.P. Wild meðal farþega skemmtiferðaskipa sumarið 2013 (Akureyrarhöfn og Ísafjarðarhöfn) og sumarið 2014 (Reykjavíkurhöfn) sýnir meðaleyðslu farþega við komu vera 12.250 kr (78,96

EUR). Eins og sjá má er nánast engin breyting í krónutölu frá árinu 2009 og miðað við uppreiknaða tölu frá 2009 m.t.t. verðlagsþróunar er í raun um 27,4% samdrátt í eyðslu að ræða. Til að sjá betur hvað eyðsla farþega þýðir fyrir einstaka hafnir er hægt að horfa til töflu 21 og margfalda krónutölu með fjölda farþega.

Til samanburðar eyddi hver gestur sem kom eftir öðrum leiðum en með skipum til landins um 55.000 krónum á sólahring skv. Greiningardeild Arion banka (2013) sem uppreiknar tölur úr hliðarreikningum Hagstofu Íslands (2011: 8) frá árinu 2009. Ef sú upphæð væri uppreiknuð áfram miðað við neysluverðs vísitölu utan húsnæðis væri hún um 60.000 kr. 2013. Samkvæmt þessum æfingum er farþegi af skemmtiferðaskipi að eyða um fjórðung þess sem aðrir gestir gera.

Ef miðað er við nýrri tölur G.P. Wild frá 2013 og 2014 og gengið útfrá heildarfjölda dagsferða til landins 2013 (226.820) má segja að það ár skiluðu farþegar af skemmtiferðaskipum um 2,8 milljörðum til landsins (miðað við miðgengi Seðlabanka Íslands á EUR 15. júlí 2014). Ljóst er að þorri þessara tekna er að koma í hlut þeirra sem þjónusta skipulagðar ferðir. Nærri þrír af hverjum fjórum (70%) fóru í ferðir og fór einmitt sambærilegt hlutfall meðaleyðslunnar í kostnað við þær og skiptist þá eins og tafla 30 sýnir. Við þetta má bæta eyðslu áhafnar, en samkvæmt könnun G.P. Wild frá 2013 og 2014 kemur fram að 43% áhafnar af skipum fer í land við komu í höfn og meðaleyðsla á hvern áhafnar meðlim er um 1.700 kr. Ekki liggja fyrir nákvæmar tölur um fjölda áhafnar meðlima en gera má ráð fyrir að 45% af heildarfjölda farþega skipanna megi bæta við vegna áhafnar. Því má segja að um 174 milljónir króna komu í tekur af áhöfn en hún fer ekki í skipulagðar ferðir.

Í kaflanum á undan var farið yfir þau beinu viðskipti sem verða til vegna skipakoma, umsýslu um þau og farþega þeirra og hvernig tekjur skiptast milli ólíkra aðila. Einnig er mikilvægt að gera grein fyrir því í hvað þeir farþegar, sem ekki hafa keypt sér neina þjónustu fyrirfram, mögulega eyða – ekki síst í ljósi þess að miklar væntingar eru bundnar víða um land við áhrif af komu farþega af skipum sem fara á eigin vegum í land. Hér er fyrst og fremst um að ræða áhrif á almenna verslun og kaup á ýmsu smálegu, s.s. minjagripum, mat og kaffi. Mikilvægt er að hafa í huga að það eru ekki bara farþegar sem eyða, heldur og þeir áhafnar meðlimir sem koma í land. Þessvegna er hlutfall þeirra einnig tekið með í reikning þeirra sem fara í land eins og lýst var í kaflanum um gögn og aðferðir. Í rannsókn BREA (2013) frá Victoria-höfn í nágrenni Vancouver í Kanada er sagt að um 23% farþega sem fara í land séu áhöfn. Í tilfelli Akureyrar eru það 21% farþega. Munurinn á þeim og öðrum farþegum er hinsvegar sá að á meðan 44% af eyðslu farþega fer í ferðir, 18% í mat og drykk og 38% í aðra verslun, þá eru þessi hlutföll öfug hjá áhöfn. Um tveir þriðju (63%) þeirra eyðslu fer í aðra verslun, 30% í mat og drykk og 7% í ferðir miðað við niðurstöðu BREA (2013). Samkvæmt könnun G.P. Wild frá 2013 og 2014 fer um 70% af eyðslu farþega í ferðir, rest fer í annað og þar af helmingur í minjagrip og þriðjungur í mat og drykk. Hjá áhöfn fór um helmingur í mat og drykk og fjórðungur í fatnað skv. G.P. Wild.

Til að meta efnahagsleg áhrif þeirra sem ekki kaupa þjónustu eða skipulagðar ferðir fyrirfram var farin sú leið að reyna að ná til allra fyrirtækja á Akureyri innan skilgreinds kjarnasvæðis frá höfn og byggt á þeirra daglegu sölutölum. Mat var lagt á áhrif af komu farþega af skemmtiferðaskipum, líkt og nánar er lýst í kaflanum um gögn og aðferðir. Tafla 3 sýndi þá flokka fyrirtækja sem skoðaðir voru sérstaklega. Tafla 32 hér að neðan sýnir fylgni milli þróunar daglegra sölutalna hjá fyrirtækjum í hverjum flokki fyrir sig og fjölgunar í bænum vegna komu skemmtiferðaskipafarþega.

Tafla 32: Fylgni milli sölu hjá fyrirtækjum í ólíkum tegundum ferðaðjónustu og fjölgunar farþega.

Einkennandi ferðaðjónustu atvinnugreinar	Fylgni (r)	Fylgni (r ²)	Fylgni (%)
1. Veitingaðjónusta	0,044	0,01	1%
2. Samgöngur	0,453	0,26	26%
3. Ferðaskrifstofur	0,33	0,22	22%
Ferðaðjónustutengdar atvinnugreinar			
4. Menning og afþreying	0,154	0,06	6%
5. Ýmis verslun tengd ferðaðjónustu	0,115	0,093	9%

Fylgni (r og r²) á bilinu 0-0,5 telst veik, á bilinu 0,5-0,8 telst hófleg, en frá 0,8 til 1 er hún sterk (Peck og Devore, 2012: 216). Fylgnistuðullinn (r) sem gefinn er upp er meðaltal reiknaðrar fylgni fyrir hvert fyrirtæki sem gögn fengust hjá í þeim flokki, en nánar um svarhlutfall má sjá í töflu 4. Ákvörðunarstuðullinn (r²) er sambærilegt meðaltal en hann gefur skýrari mynd af því að hve miklu leyti megi skýra umsvif í hverjum flokki með komu farþega af skemmtiferðaskipum. Ákvörðunarstuðullinn má þýða í prósentur, líkt og gert er í síðasta dálki, sem segir einfaldlega til um það hve mörg prósent af umsvifum fyrirtækja í hverjum flokki má skýra með skipakomum.

Eins og sjá má hvað varðar veitingaflokkinn má að meðaltali skýra 1% veltu sumarsins með farþegum skemmtiferðaskipa. Þar skera kaffihúsin sig þó úr, en skýra má 3,5% af veltu þeirra yfir sumarið með farþegum skemmtiferðaskipa. Kaffihúsin halda því meðaltali flokksins uppi (viðauki 1). Hvað varðar samgöngur þá má skýra 26% af sumarveltu fyrirtækja sem sinna slíkri þjónustu á Akureyri með farþegum skemmtiferðaskipa. Það sem helst skýrir þetta tiltölulega háa hlutfall er að fyrirtæki í samgöngum á Akureyri eru þau sem bjóða ferðir beint á höfn t.d. leigubílstjórar, aðilar með smárútur og bílaleigur sem bókaðar hafa verið fyrirfram gegnum netið. Af umsvifum þeirra sem reka ferðaskrifstofur í bænum má sjá að 22% veltu sumarsins að meðaltali má skýra af komu farþega skipanna, en tvö þeirra fyrirtækja sem bjóða ferðir til skipa hafa sett upp ferðaskrifstofur í kringum þann rekstur og skýrir það hið tiltölulega háa hlutfall. Hvað varðar menningu og afþreyingu má sjá að 6% veltu sumarsins skýrist af komum farþega af skemmtiferðaskipum. Söfn sem eru á dagskrá skipulagðra ferða

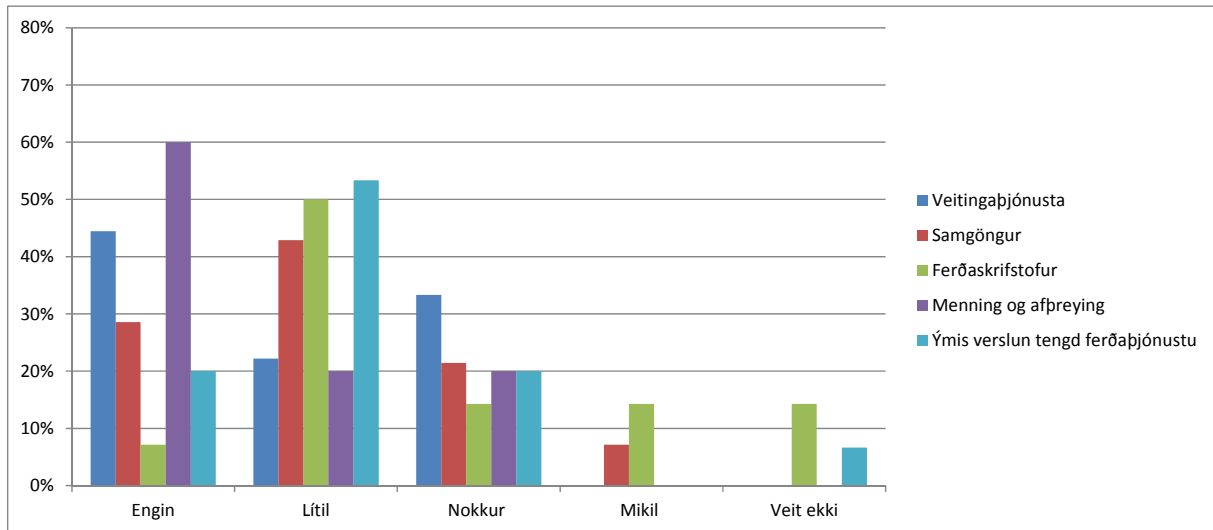
halda þessu hlutfalli uppi. Önnur söfn fá nánast ekkert í sinn hlut. Síðast er flokkurinn ýmis verslun tengd ferðaþjónustu þar má skýra 9% af veltu sumarsins í þeim flokki með viðskiptum farþega af skemmtiferðaskipum. Minjagripaverslanir og sölubjónusta upplýsingamiðstöðvar bera þó þetta meðaltal uppi (viðauki 1). Þau hlutföll sem hér hafa verið rakin og sýnd eru í töflu 31 (með viðauka 1) gilda aðeins um sumarið, það er tímabilið 1. júní til 31. ágúst þegar þorri skipanna kemur. Ef þetta hlutfall er sett í samhengi við árlega veltu fyrirtækjanna mun það aðeins minnka.

Mikilvægt er að skoða þessar niðurstöður í samhengi þess hvenær í ferðum skemmtiferðaskipanna var lagt að við Akureyrarhöfn. Rýni á siglingarleiðum sýnir að sumarið 2013, var Akureyrarhöfn í 49% tilvika síðasta höfn á Íslandi, þá oftast á leiðinni Reykjavík – Akureyri, stundum með Ísafjörð á milli. Í um fjórðungi (25%) tilfella var Akureyri fyrsta höfn á Íslandi, þ.e. ef hin leiðin var farin, Akureyri – Reykjavík. Í um fimmungi tilfella (17%) var Akureyri millihöfn og 9% tilfella eina höfnin sem komið var við á. Það að höfnin var í rúmlega átta af hverjum 10 tilfellum fyrsta, enda eða eina höfnin bendir til að staðsetning hennar á ferðaleið ætti ekki að hafa áhrif á kauphvata að meðaltali. Í öllum þeim tilfellum þar sem höfnin er millihöfn, er um að ræða skip minni félaga með afar fáa farþega.

Ekki er hægt að gera ráð fyrir sambærilegum hliðaráhrifum af farþegakomum af skemmtiferðaskipum á stöðum sem ekki eru í göngufæri frá skipinu. Þeir staðir þurfa að komast inn í gegnum skipulagðar ferðir. Með tilliti til Akureyrarhafnar er Mývatnssveit besta dæmið þar um. Þangað fara flestir farþegar í skipulagðar ferðir (sjá töflu 30). Sumarið 2013 stóðu Þekkingarnet Þingeyinga, Rannsóknasetur HÍ á Húsavík og Mývatnsstofa fyrir spurningakönnun í Mývatnssveit þar sem ferðavenjur erlendra ferðamanna voru kannaðar. Um var að ræða hentugleikaúrtak þar sem starfsmenn Mývatnsstofu lögðu spurningalista fyrir erlenda ferðamenn þegar þeir komu inn á upplýsingamiðstöðina. Alls svaraði 451 ferðamaður könnuninni og þar af höfðu einungis þrír komið með skemmtiferðaskipum. Framkvæmdaraðilar könnunarinnar telja helstu ástæðu þessa lága svarhlutfalls farþega úr skemmtiferðaskipum vera að farþegar skipanna koma sjaldnast inn á upplýsingamiðstöð ferðamála í Mývatnssveit þar sem könnunin var framkvæmd. Þeir hafa lítið þangað að sækja enda er búið að skipuleggja ferðir þeirra fyrirfram. Farþegarnir eru sóttir með rútu, ýmist til Akureyrar eða Húsavíkur, sem flytur þá um svæðið. Stoppað er á völdum stöðum s.s. Skjólbrekku þar sem þeir fá veitingar, við Skútustaðagíga, Dimmuborgir, Höfða og Námaskarð. Miðað við framkvæmd þessarar könnunar er lítið tilefni til að safna sölutölum fyrirtækja í Mývatnssveit til að nálgast mat á óbeinum áhrifum af umferð farþega skemmtiferðaskipa um svæðið og af þeim sökum látið nægja það sem fram kemur í töflu 31. Hinsvegar er ljóst að margir ferðaþjónustuaðilar í Mývatnssveit hafa lýst yfir óánægju með það hversu fáir njóti góðs af komu farþega skemmtiferðaskipa miðað við umfang þeirra og ágang á náttúruna og þetta hefur lengi verið þrætuepli innan ferðaþjónustunnar. Þetta leiðir hugann að hvort samræmi er mögulega milli huglægs mats rekstraraðila fyrirtækja á þeim áhrifum sem stafa af komu skipanna og þess sem að ofan hefur verið sýnt.

Mat hagsmunaðila

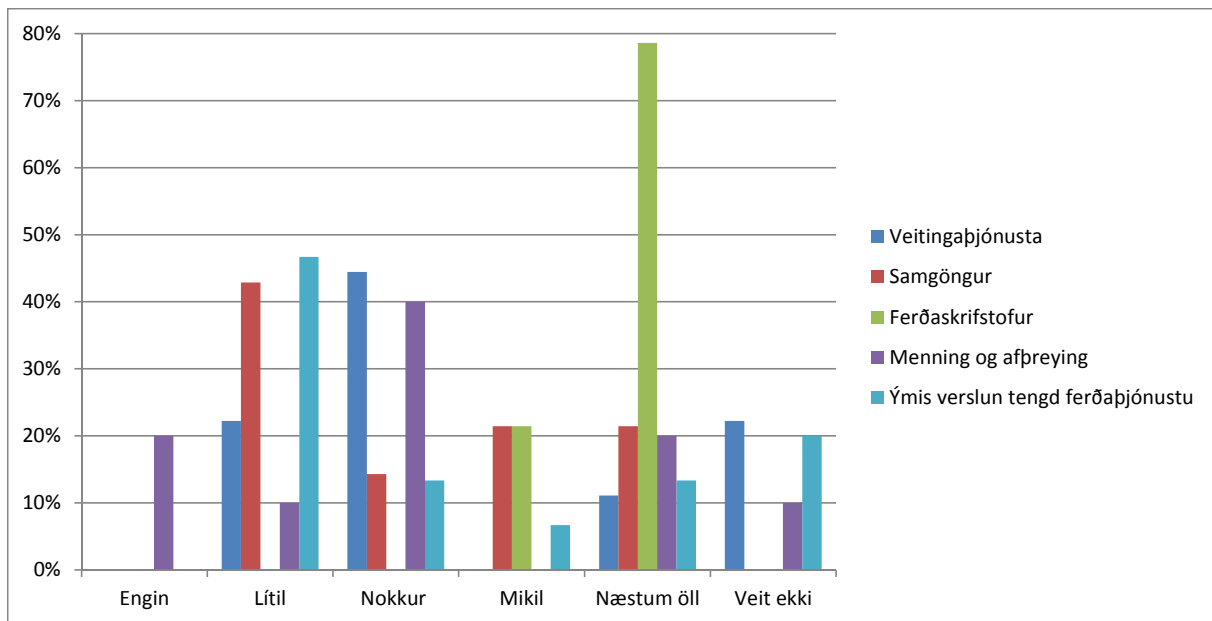
Samhliða öflun gagna um sölutölur fyrirtækja var kannað hvaða mat aðstandur fyrirtækjanna leggja á áhrif af komum skemmtiferðaskipa til Akureyrar á afkomu fyrirtækjanna. Var þetta gert með sex spurningum sem lýst var í kaflanum um gögn og aðferðir. Hér að neðan eru teknar saman niðurstöður úr þeirri könnun.



Mynd 19: Mat hagsmunaðila á áhrifum af komu farþega af skemmtiferðaskipum á sinn rekstur.

Eins og sjá má á mynd 19 meta flestir hagsmunaðilar áhrif af komum skipanna lítil sem engin. Helst eru það ferðaskrifstofur og nokkrir aðilar í verslun sem telja sig finna einhver áhrif af komum farþeganna. Þetta rímar ágætlega við niðurstöður greiningar á rekstrartölum og fylgni við farþegakomur og segir að þeir, sem eru í rekstri, hafa ágæta tilfinningu fyrir áhrifum skemmtiferðaskipa á sinn rekstur. Þessu má þó ekki blanda saman við væntingar annarra sem ekki standa í rekstri.

Ef horft er á mat sömu hagsmunaðila á því hve mikið af veltu fyrirtæksins stafar af þjónustu við erlenda gesti óháð því hvernig þeir komu til bæjarins má sjá aðra mynd. Mynd 20 sýnir að þeir sem spurðir voru meta hlutdeild erlendra gesta allnokkra í sínum rekstri, aðeins aðilar í menningu og afþreyingu fullyrtu að erlendir gestir hefðu engin áhrif á veltu síns fyrirtækis.



Mynd 20: Mat hagsmunaðila á hve mikil áhrif allra erlendra gesta eru á veltu fyrirtækis.

Það birtist nokkuð skýrt á myndum 19 og 20 að á meðan þeir sem svöruðu könnun og tóku þátt í þessari rannsókn meta hag sinn nokkurn eða mikinn af komu erlendra gesta, telja þeir hinir sömu að farþegar af skipum hafi lítil sem engin áhrif á þeirra rekstur. Rímar það ágætlega við greindar rekstrartölur sem og aðrar sambærilegar rannsóknir (Venkatraman og Ramunajam, 1987).

Áhrif á umhverfið

Útfrá reiknaðferðum Töpfer um koldíoxíðslosun skemmtiferðaskipa (2013) og töflu 16 sem kynnt var að ofan höfum við tekið saman umhverfisáhrif af siglingum skipa sem hafa viðkomu á Íslandi í sínum ferðum. Útblástur var reiknaður fyrir hvert skip með reiknivél Töpfer (2013), en önnur viðmið eru tekin úr töflu 16 og er gefið upp við hvað er miðað í töflu 33 hér að neðan.

Tafla 33: Umhverfisáhrif skemmtiferðaskipa sem sigla til Íslands.

Heimild: Töpfer, 2013 og Johnson, 2008: 5-3.

Tegund úrgangs	Viðmið	Heild
Útblástur	Reiknað eftir Töpfer (2013)	565.406.140 kg
Kjölvatn	Afar ólíkt eftir skipum	Ekki reiknað
Skolp (e. <i>black water</i>)	30 L	6.884.542.620 L
Skolvatn (e. <i>grey water</i>)	180 L	41.307.255.720 L
Hættulegur úrgangur	0,02 L	4.589.695 L
Rusl	1 kg, plús 2 flöskur og 2 dósir	2.458.338 kg
Olíumengað kjölvatn	8 tonn á skip (olía skilin frá)	43.776 t

Auk þessa falla til 458.969.508 stk. flöskur og sama magn af dósum miðað við töflu 16. Magnið í töflu 33 miðast við heildardagafjölda siglingar, en færri dagar eru við

Íslandsstrendur. Meðallengd siglingar skemmtiferðaskips um N-Atlantshaf er um 15 dagar (mynd 16) en dvöl við Íslandsstrendur að meðaltali fjórir til fimm dagar. Ef heildarfjöldi skemmtiferðaskipafarþega sem komu til Íslands á tímabilinu maí til loka september (226.820 dagsferðamenn) er borinn saman við heildarfjölda gesta til landsins sem komu um flugstöð Leifs Eiríkssonar (Ferðamálastofa, 2013) (386.558), má sjá að skemmtiferðaskipafarþegar eru rúmur þriðjungur (37%) af heildarfjölda gesta sumarsins. Hafa ber þó í huga að þeir eru aðeins dagsferðamenn, en þeir sem koma með flugi dveljast lengur í landi. Ef reiknivél Töpfer (2013) er notuð á flugfarþega, þar sem gert er ráð fyrir að allar Evrópuþjóðir komi fram og tilbaka um Frankfurt, allir frá N-Ameríku fram og tilbaka gegnum Minneapolis og allir lengra að komnir fram og tilbaka um Peking, er hægt að finna heildarútblastur CO₂ vegna flugfarþega frá maí til loka september. Þá kemur í ljós að skemmtiferðaskipafarþegar eiga 32% útblásturs CO₂ af völdum ferðamennsku á tímabilinu maí til loka september 2013 á Íslandi, eða litlu minni en hlutdeild þeirra í heildarfarþegafjölda tímabilsins segir til um.

Til að fá betri mynd á magn sorps frá skipum við Íslandsstrendur voru fengnar tölur frá móttökuaðila sorps. Þá kom í ljós að skipin sem komu til Akureyrar sumarið 2013 skildu 150.000 kg af blönduðum úrgangi eftir í landi, sem flokkaður er af móttökuaðila. Ef heildarmagni sumarsins er deilt á skipakomur á Akureyri (60, sbr. töflu 21) sést að hvert skip skapar 2.508 kg af úrgangi á dag, en gert er ráð fyrir að sambærilegu magni sé skilað í öðrum höfnum og sigling milli þeirra er aldrei lengri en sólarhringur. Öll skemmtiferðaskip, alla daga við Íslandsstrendur skapa því um 659.626 kg af blönduðu sorpi (rusl í töflu 33). Samkvæmt þessu má gróflega áætla að rúmlaga fjórðungur þess sem talið er í töflu 33 verði til við Íslandsstrendur. Eins og rakið var í töflu 18 og útfrá niðurstöðum skýrslu Ríkisendurskoðunar (2014) um alþjóðlega samninga um varnir gegn mengun frá skipum verður að líta svo á að úrgangsmál skipa hér við land séu í ólestri og ekki sé eftirlit með því. Þetta hlýtur að vera alvarlegt mál þegar kemur að skemmtiferðaskipum og landið ætti að vera til fyrirmyndar er kemur að lausnum er snúa að úrgangi og meðhöndlun hans.

Útblástur má þýða yfir í olíuneyslu ef stuðst er við reiknireglur frá Umhverfisstofnun Bandaríkjanna (Environmental Protection Agency, 2014). Með þeim má sjá að heildarolíuneysla skipa sem komu við á Íslandi er 16.807.078 lítrar, eða um 63.905 lítrar á dag. Við Íslandsstrendur má því áætla að skipin séu að eyða yfir sumarið um 300.000 lítrum af olíu, en miðað við verð skipagasolíu frá Skeljungu með vsk., frá 14. júlí 2014 væru það um 50 milljónir króna í sölu. Eyðsla er þó afar mismunandi eftir skipum, tegundum véla, aldri, veðurskilyrðum o.fl. og ber að taka þessum meðaltölum aðeins sem vísbendingum.

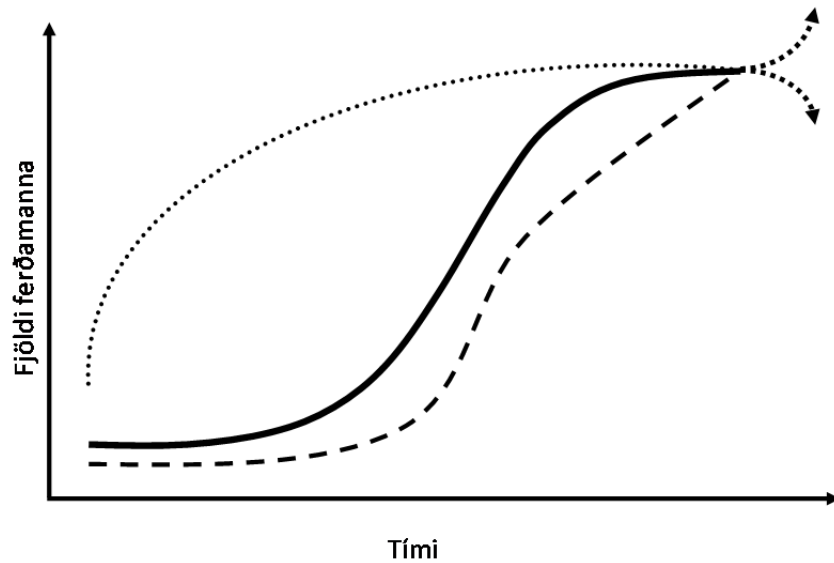
Ályktanir

Heildargjaldeyriskjör Íslands af komum skemmtiferðaskipa eru fjórir milljarðar króna, sem er þá samantekt þeirra talna sem raktar hafa verið hér að ofan og eiga við árið 2013. Heildargjaldeyriskjör þjóðarinnar af ferðaþjónustu árið 2012 eins og Hagstofa Íslands (2014) reiknar það er um 240 milljarðar kr. Þessa tölu er ekki hægt að uppreikna m.t.t.

fjölgunar gesta þar sem farþegaflutningar með flugi, þ.e. tekjur íslenskra flugfélaga af því að flytja erlenda farþega hvort sem það er til og frá Íslandi eða annarsstaðar, er inni og hlutdeild þeirra er óljós. Hlutdeild skemmtiferðaskipa af heildargjaldeyrstekjum Íslands vegna ferðapjónustu er því samkvæmt þessu 1,7%. Þessari hlutdeild ber því að taka með miklum fyrirvörum, en heildartekjur má nota í samanburði við aðrar tölur þegar þær liggja fyrir.

Samantekið má segja um áhrif af komu skemmtiferðaskipa að þau skilja helst eftir tekjur í höndum tveggja hafnarsamlaga og efla rekstrargrunn þeirra sem sinna hvað stærstum skipum. Valur Rafn Halldórsson (2014) bendir á að víða um land standi hafnarsjóðir illa og þeir reyni að breikka tekjugrunn sinn, m.a. með því að horfa til komu skemmtiferðaskipa. Hann bendir hinsvegar einnig á í því samhengi að mikilvægt væri að sameina hafnir og skilgreina betur verkaskiptingu þeirra í millum, svo allir reyni ekki að róa á sömu mið. „Í tengslum við þetta er hægt að hugsa sér meiri samvinnu á milli hafnasjóða þar sem svæðið í heild er markaðssett fyrir ferðamenn og skemmtiferðaskip“ (bls. 98). Hvað varðar aðra þjónustuveitendur sem geta haft arð af komu skemmtiferðaskipa, þá eru það helst þeir sem hafa sérhæft sig í þjónustu við þau og/eða hafa komið sér inn í skipulagðar ferðir skipanna með sinn áfangastað sem geta vænst ávinnings. Verslun í landi og aðrir þjónustuveitendur eiga litla möguleika á að ná í tekjur af þessum farþegum.

Mikilvægt er að horfa til skipulags í markaðsstarfi hafna og þjónustu fyrir skemmtiferðaskip á Íslandi. Þegar skipin stækka og farþegum fjölgar í þeim eins og raunin er við Íslandsstrendur er hætta á offjárfestingu í innviðum til að mæta fáum en stórum skipadögum. Mynd 21 sýnir þróun áfangastaða með sk. Butlerlíkani (sjá Edward H. Huijbens og Gunnar Þ. Jóhannesson, 2013: 87-89). Fjöldi ferðamanna, sem kemur á tiltekinn áfangastað vex, hægt í fyrstu en svo hratt þar til mettun er náð (heil lína). Staðurinn getur þá endurhannað sig til að mæta fleiri gestum eða farið í hnigun. Punktalínan yfir línu sem sýnir fjölgun gesta sýnir hag heimafólks af gestakomum og brotna línan kostnað sem heimafólk þarf að ráðast í til að tryggja sér þann hag.



Mynd 21: Þróun ferðamennsku, hags heimafólks (punktalína) og fjárfestingar heimafólks (brotin lína).

Fjöldi farþega í skemmtiferðaskipum hefur þrefaldast á rúmlega 10 ára tímabili og sífellt fleiri hafnir og þjónustuaðilar sjá tækifæri í komum skemmtiferðaskipa. Þannig gerast kröfur um aukna fjárfestingu háværingu. Því má leiða að því líkum að Ísland sem áfangastaður sé komið vel á veg fjölgunar skv. mynd 21. Það þýðir að aukinn tilkostnaður í móttöku farþega mun skila sér í minni og minni beinum hag. Því er mikilvægt að staldra við og huga að því hvernig áfangastaður Ísland skuli vera til framtíðar er kemur að móttöku skemmtiferðaskipa.

Lokaorð: Uppbygging Íslands sem áfangastaður skemmtiferðaskipa

Framtíð ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa á Íslandi veltur á því hvar landið og einstakar hafnir vilja staðsetja sig og kynna með tilliti til þess vaxtar sem er að eiga sér stað í þjónustu ólíkra tegunda skemmtiferðaskipa í Evrópu og N-Atlantshafi (CLIA, 2013). Við höfum sýnt hvernig þessi vöxtur er að „opna“ N-Atlantshafið og heimskautasvæði fyrir komum skipa af öllum stærðum og gerðum. Um þessar mundir kemur mjög blandaður hópur skipa hingað til lands, allt frá þeim stærstu sem sigla um heimsins höf til sérhæfðustu og smæstu skipa. Að sama skapi er hópur farþega sem kemur með skemmtiferðaskipum almennt mjög blandaður. Sumir farþegar eru kröfuharðir neytendur með mikla eyðslugetu og vita hvað þeir vilja meðan aðrir eru meðaltekjufólk sem er að sækjast eftir afslöppun og upplifun í notalegu umhverfi. Þá fyrrnefndu er frekar að finna í skipum minni skipafélaga, en þeir geta hæglega leynst innan um í hinum stærri skipum.

Í þessum lokakafla skýrslunar viljum við horfa til framtíðar. Við leggjum áherslu á stjórnunaráætlun fyrir komu skemmtiferðaskipa til Íslands og að skilgreind verði sýn á hlutverk einstakra hafna m.t.t. móttöku þeirra og markaðssetningar. Samantekt á helstu niðurstöðum skýrslunnar er að finna í inngangi, þar sem rannsóknarmarkmiðum er svarað, en hér munu niðurstöður vera notaðar til að rökstyðja þær hugmyndir sem settar eru fram.

Stjórnunaráætlun

Áhrif skipasiglinga á haf- og strandsvæði eru margháttuð eins og rakið hefur verið í skýrslunni. En það sem einkennir vöxt ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa er að hann fer fram á forsendum einkaaðila sem reka skipin í frekar losaralegu alþjóðlegu reglugerðarumhverfi, þar sem hafið lýtur ekki lögum eins þjóðríkis. Þetta mun breytast og með fjölgun alþjóðasamninga í tengslum við loftslagsmál, umhverfisvernd og stjórnun hafsvæða munu kröfur vaxa á ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa (Cater og Cater, 2007: 202). Hver höfn verður að vera viðbúin að nýta tækifæri sem þessi bættu umgjörð um ferðaþjónustu skipanna skapar. Í töflu 20 eru talin upp dæmi um aðgerðir, hver gæti borið ábyrgð á þeim og hvaða mögulegu áhrif þau gætu haft, ásamt því að vísað er til dæma um áamáta aðgerðir annarsstaðar í heiminum. Þessi tafla ætti að geta orðið leiðarljós stjórnunaráætlunar ásamt töflu 19 sem tiltekur aðgerðir til að efla jákvæð áhrif af komu skemmtiferðaskipa. Það sem blasir við úr heimildakafla er mikilvægi stjórnunaráætlunar og áætlunar um skipulag móttöku við skemmtiferðaskip. Einnig kom skýrt fram mikilvægi þess að sameinast um sértækar reglur um starfsemi skemmtiferðaskipa á alþjóðlegu hafsvæði, svipaðar öðrum reglum sem tíundaðar eru í töflu 18 en öðluðust allar gildi áður en vöxtur hljóp í greinina.

Í stjórnunaráætlun á landi (e. *port readiness programme*) þarf að koma fram hvaða reglur á að leggja til grundvallar skipakoma, m.t.t. þjónustu við skipin, farþega þeirra, aðföng og úrgang. Þrennt er hér sérstaklega mikilvægt í íslensku samhengi, en það varðar stjórnun umhverfis- og þjónustugæða og markaðssetningu. Hvað varðar umhverfisþáttinn er ljóst að

setja þarf skýrar reglur um meðferð úrgangs úr skipum og hvar og hvernig hann má losa. Með breytingunum á lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda (33/2004) og hafnarlögum (61/2003) sem taka gildi áramótin 2014/2015 er kveðið skýrt á um að í öllum höfnum landsins skuli komið upp aðstöðu fyrir móttöku úrgangs frá skipum eða að rekstraraðilar hafna tryggi að slík þjónusta sé til staðar. Þar eru tækifæri til að afla gjalda og skapa þjónustu við skipin með því að hafa góða úrgangsmóttöku fyrir flest það sem af skipinu kemur og að sá úrgangur sé frágenginn á vottaðan umhverfisvænan hátt. Þetta gæti skapað tekjur og tækifæri, enda langt í næstu höfn frá Íslandi sem gæti boðið eins góða þjónustu að þessu leyti. Varðandi stjórnun þjónustugæða er ágætt að hafa í huga orð Woods (2000) og Hosanys og Withams (2010) um hve auðvelt er í raun að stýra þjónustuframboði skipanna. Það er styrkur bæði frá sjónarmiði áhrifa á umhverfi, samfélag og hagræn áhrif. Styrkurinn felst í því að hæglega er hægt að stjórna farþegum skemmtiferðaskipa, vegna þess hve þjónustuframboðið er stýrt og beina þeim á staði og að þjónustu sem sniðin er að þeim. Til að átta sig á hvað þar gæti verið um að ræða má horfa til þeirra sex eftirspurnapátta sem Rodrigue og Notteboom (2013) útlista og teknir eru saman í töflu 12. Hvað varðar markaðssetningu er samstarf hafna mikilvægt og það fáist fram einhverskonar landskipulagsmynd af því hvaða hafnir ætla sér að þjónusta hvaða skip til að nýta mögulega framtíðarfjárfestingu í innviðum sem best.

Eins og kom fram í heimildakafla eru þróun og vöxtur ferðaðþjónustu skemmtiferðaskipa framboðsdrifin og snýr að því að breikka þjónustuframboð um borð. Það felur í sér meiri breidd í verði, meira sjálfðæmi neytenda og þannig tækifæri fyrir aðila til markaðssetningar. Þessi tækifæri þarf þó að setja í samhengi við stýrt þjónustuframboð skipafélaganna og hve mikilvæg gæði þjónustu og hönnunar um borð í skipunum eru fyrir upplifun og ánægju farþega (Kwortnik, 2008 og Petrick, 2004). Þannig er fagmennska í viðskiptum fyrir öllu, sem í daglegum rekstri birtist í samskiptum við ólíka hópa starfsfólks um borð í skipunum. Patrick, Tonner og Quinn (2006) benda á að samskipti við þjónustufólk og áhöfn stýri viðhorfi og viðmóti farþega (sjá einnig Gibson, 2008). Þannig þurfa þeir sem koma að samskiptum við þessa aðila að sýna fagmennsku og háttvísi, sem jafnframt sýnir næmi fyrir ríkjandi stéttskiptingu um borð í skipunum (Weaver, 2005 og Testa, 2002). Það sem hér er verið að segja er að tækifærin við stjórnun þjónustugæða felast í fagmennsku og langtímaskuldbindingu, enda það að komast að með sínar vörur og þjónustu í virðiskeðjur skipanna langtímaverkefni.

Málefni stjórnunaráætlunnar eru ekki ný af nálinni. Á stefnumótunarfundi Cruise Iceland í lok árs 2009, var mótuð sýn til ársins 2015. Þar er tekið á ýmsum þáttum er varða stöðu ferðaðþjónustu við skemmtiferðskip eins og hún blasti við 2009. Þar er bent á að efla þurfi umgjörð og grunninnviði, sem og samstarf við flugfélög og aðra aðila í ferðaðþjónustu. Að mati þeirra sem þátt tóku í stefnumótuninni er stækkun skipa að valda höfnum vandkvæðum og orðrétt segir að „Þolmörk í móttöku gesta eru suma daga að nálgast hámark, einkum vegna takmarkana á fjölda hópferðabifreiða, leiðsögumanna og hafna – Þjónustustig fer

lækkandi með of miklum gestafjölda“. Þannig þarf að bæta stýringu um komur skipanna. Ekki verður annað séð en að þessar áhyggjur séu enn í fullu gildi, þó svo að aðstæður til móttöku hafi batnað stórum skrefum á undanförunum árum, sérstaklega í Reykjavík og á Akureyri. Því er mikilvægt að hafnir sammælist um hvert skal halda og á hvaða mið skal róa er kemur að því að fá skip til landsins. Ekki er ráðlegt að allar hafnir fjárfesti í innviðum til að taka á móti öllum tegundum skipa. Sérhæfing í þjónustu hafna er lausnarorðið. Sérhæfingin þarf að fara fram í samráði við ferðapjónustuaðila á svæðinu og hvaða þjónustu og áfangastaði þeir geta skipulagt ferðir um og boðið uppá. Þannig er arðsemi á svæðinu best tryggð, eins og rakið var ítarlega í tilfelli Akureyrar í þessari skýrslu.

Í skýrslu PKF (2013: 44) er lagt til að Ísland ætti að vinna náið með sínum nágrannapjóðum við að þróa sjálfbæra ferðamennsku af skemmtiferðaskipum og er þá sérstaklega bent á að viðmið megi fá frá AECO (e. *Arctic Expedition Cruise Operators*). Viðmið AECO (2011) fyrir ferðapjónustuaðila sem gera vilja út á norðurslóðir er að finna á heimasíðu þeirra. Þar er áherslan á fjóra þætti sem ferðapjónusta skipanna þarf að leggja áherslu á í undirbúningi komu:

- Læra á gildandi lög og reglur um öryggi og umhverfismál á sjó og landi og leggja þá þekkingu til grundvallar vöruþróun og skipulagi.
- Leggja umhverfis- og öryggissjónarmið til grundvallar öllu skipulagi ferðapjónustunnar á öllum stigum.
- Vinna með heimafólki í ferðaskipulagi og laga sig að mati og þörfum þeirra, t.d. þegar skoða skal dýralíf, jarðminjar eða menningarminjar.
- Hafa samskipti við yfirvöld heimafólks strax við upphaf ferðaskipulags og senda ítarlegar áætlanir um leið og þær liggja fyrir til þeirra sem kalla eftir því.

Áhersla er á upplýsingum allra aðila, umhverfi og öryggi og um hvernig fara skal í land og haga sér þar, fylgjast með dýrum og fuglum, umgangast gróður, jarðmyndanir og menningarminjar. Síðast en ekki síst er áhersla á hvernig haga skal samskiptum við heimafólk. Hvað varðar það síðastnefnda snýr það að skilningi gagnvart því hve mikil áhrif stórt skip getur haft á lítið samfélag og mikilvægi þess að standa skil á öllum gjöldum, með öðrum orðum viðhalda jafnræði í samningsstöðu. Afar fá skip sem tilheyra AECO koma hingað til lands um þessar mundir og þau sem koma hafa afar fáa farþega. Stóru skipafélögin eru ráðandi í þróun hér á landi og standa undir þeim tekjum sem sýnt hefur verið frammá að stafi af skipakomum í þessari skýrslu. Þó eru mörg minni félög sem gera einnig útá Íslandsmið, en þeirra skip eru að jafnaði gömul og ekki skýrt á hvaða viðmiðum í ferðapjónustu er byggt og farþegar skipanna skilja minna eftir sig enda minni og bera færri. Það hlýtur því í þessu ljósi að vera eftirsóknarvert að horfa til félaga sem tilheyra AECO og hefur Cruise Iceland þegar elft samstarf sitt við þau samtök.

Á grunni viðmiða AECO væri hægt að hefja vinnu að stjórnunaráætlun fyrir komu skemmtiferðaskipa hingað til lands sem byggir á hugmyndum um sjálfbærni til framtíðar. Er

Það í takti við ráðleggingar nefndar um móttöku skemmtiferðaskipa þar sem talað er um að dreifa betur álagi af farþegum skipanna og setningu markmiða um skipin og fjölgun þeirra (Gísli Gíslason o.fl., 2007). Að mati PKF (2013: 80) er mikilvægt að slíkt gerist á næstu tveimur árum og sé unnið af ráðuneyti ferðamála og Cruise Iceland. Vonandi eru þær upplýsingar sem fram koma í þessari skýrslu innlegg í þá vinnu.

Markaðssetning

Nefnd um móttöku skemmtiferðaskipa lagði á sínum tíma til að markaðsstarf í þágu skemmtiferðaskipa verði betur þættað við þjónustuframboð í landi og möguleika á verslun. Nefndin benti á vannýtta kynningu á landinu í höfnum og hvernig hægt er að efla markaðssetningu landsins og ferðaþjónustu út á við. Jafnframt væri horft til þess að fjölga möguleikum farþega á að kaupa ferðaþjónustu og að aðilar vinni saman að því marki á hverju svæði (Gísli Gíslason o.fl., 2007).

Í lok skýrslu PKF (2013: 57) er mælt með því að aðeins verði reynt að velja skip minni félaga og sérstaklega könnuðarskip til landsins til að viðhalda framandi yfirbragði landsins (e. *expedition type appeal of Iceland*). Að sama skapi metur PKF það sem áhættu fyrir áfangastaðinn Ísland ef stórum skipum fjölgar með þeim hætti sem verið hefur. Vitað er að þeir sem sækja í ferðir á norðurslóðir með könnuðarskipum hafa sterka umhverfisvitund (Evenset og Christensen, 2011) og að framandi náttúra landsins er helsta aðdráttarafi farþega. Samkvæmt Wood (2004) væri um dýrari ferðir að ræða og þannig betur stæðari markhóp. Hinsvegar ber að hafa það í huga að skip minni félaga eru flest gömul, byggð fyrir 1990 og því nokkuð erfitt að koma við í þeim nýjustu viðmiðum í umhverfismálum. Mögulega er það sem unnið er gegnum viðskiptavini skipanna útfrá öllum þremur hliðum sjálfbærni, að hluta í hættu að þessu leyti.

Að okkar mati er hægt að þætta saman möguleika sem felast í að gera út á skip félaga í AECO og aðra þætti ferðaþjónustu á Íslandi. Icelandair hefur í gegnum árin byggt viðamikið kerfi flugsamgangna sem tengir saman N-Ameríku og Vestur-Evrópu, sem jafnframt eru helstu markaðir skemmtiferðaskipa á norðurslóð (PKF, 2013: 49).



Mynd 22: Leiðakerfi Icelandair árið 2012 með nýjum áfangastöðum 2013 (Icelandair ©).

Mynd 22 sýnir leiðakerfi Icelandair 2013 og með samvinnu við hagsmunaaðila skemmtiferðaskipa hér á landi, væri hægt að sjá fyrir sér að hafnir á höfuðborgarsvæðinu gætu í það minnsta verið hliðhafnir fyrir ferðir sem gerðar væru út frá Íslandi til að upplifa heim norðurhafa. Hér gæti falist ný markaðshilla íslenskrar ferðaþjónustu; markaðshilla sem byggði á könnuðarskipum AECO og þjónustu við þau, hringferðir þeirra kringum um Ísland sem og ferðir lengra frá landinu. Með þann verðmæta markhóp sem er á könnuðarskipunum væri líka mögulega hægt að nýta sér helsta kost sem metinn er við komur skemmtiferðaskipa; það er að farþegar um borð fái nasasjón af Íslandi, sem mögulega verður til þess að þeir komi aftur í lengri ferð um landið. Brida o.fl. (2012) ásamt Gabe o.fl. (2006) telja á milli 33-50% líkur á að farþegi af skipi snúi aftur í annarskonar ferð. Þessi hugmynd er fyllilega í takti við hugmynd nefndar um móttöku skemmtiferðaskipa um „Ísland sem upphaf og endi [sic.] siglinga skemmtiferðaskipa“. Þörf er á að útfæra þessa hugmynd með tilliti til samstarfsaðila og til hvaða markaða ætti að sækja í takti við niðurstöðu PKF (2013). Eins og staðan er í dag er Ísland að mestu einn áfangastaður á lengri siglingaleið um N-Atlantshaf, þar sem aðrar borgir í Evrópu eru hliðhafnir.

Hver fær hvað?

Í síðasta kafla hér að ofan, sem fjallaði um komu skemmtiferðaskipa til Íslands sumarið 2013 og mæld áhrif, kom skýrt fram að þeir sem vænst geta arðs af komu farþega með skemmtiferðaskipum eru hafnir og þeir sem hafa sérhæft sig í þjónustu við skipin eða á annan hátt komið sér inn í ferðaskipulag hinna skipulögðu hópferða af skipunum. Aðrir fá nánast ekkert og lausatraffík farþega og áhafna af skipum hefur hverfandi áhrif á rekstur fyrirtækja í landi, jafnvel þó að mikið beri á þessum hópum á „stórum skipadögum“ þar sem gestafjöldi í bæ eins og Akureyri getur allt að tvöfaldast. Jaakson (2004) bendir á að farþegar

skemmtiferðaskipa virðast fara úr einu öruggu umhverfi (e. *bubble*) inn í annað ef þeir fara í land.

Þessi hverfandi áhrif endurspeglar vel hversu stýrt þjónustuframboð skipanna er og hvernig skipið og ferðaþjónusta í kringum það á að vera öruggt og þægilegt umhverfi stýrðrar neyslu. Helstu áskoranir við þessar aðstæður snúa að því að komast inn í virðiskeðju skipafélaganna, það er að geta komið sinni ferðavöru inn í hið stýrða framboð sem svo er miðlað til farþega. Mikilvægi þess að komast inn í virðiskeðjuna stafar ekki hvað síst af því hversu framboðsdrifin ferðaþjónusta skemmtiferðaskipa er í stað þess að vera eftirspurnardrifin, eins og rakið hefur verið. Vöruþróun þeirra snýr því „inn á við“ og að því í að skapa fjölbreytt þjónustuframboð, sem höfðar til æ breiðari hópa. Önnur áskorun snýr að því að skemmtiferðaskip er fjölmenningslegur vinnustaður og það felur í sér áskoranir í miðlun þjónustugæða. Í tilfalli hafna á Íslandi varðar það sérstaklega samskipti þeirra sem taka á móti farþegum í ferðir. Viðmót starfsfólks í landi og þeirra sem taka á móti og þjónusta farþega þar fer að skipta æ meira máli.

Þetta kallar á fagmennsku í móttöku á landi. Bæði þarf þrautseigju og þol til að komast inn í þjónustuframboð skipanna, og ef það tekst er hægt að byggja viðskipti sem staðið geta undir rekstri fyrirtækis. Þjónusta við komu skipanna, sem byggir á samvinnu við skipafélögin skapar helst tekjur í landi utan þeirra gjalda sem skipin greiða í viðkomandi höfn. Þetta á sérstaklega við smáar hafnir á norðurlóðum. Eins og Snyder (2007) rekur geta heimsóknir skipa þangað falið í sér mikinn kostnað ef þær eiga að vera í stakk búinar til að taka á móti stórum skipum. Þeir sem helst eiga hagnaðarvon eru þjónustuaðilar í samgöngum eða ferðskipuleggjendur sem ekki eru með aðalstarfsemi sína þar sem skipið kemur (sjá einnig Lück, Maher og Stewart, 2010). Til að tekjur af þjónustu við skip í minni höfnum, sérstaklega þegar skipin verða stærri, skili sér þarf gott samstarf þeirra sem tileinka sér nauðsynlega fagmennsku og hæfi til að starfa með skipafélagunum og þeirra sem bjóða þjónustu í byggðinni. Ferðir þarf að skipuleggja í samvinnu við ferðaskipuleggjanda og tryggja að verðlagning sé hagfelld fólki í heimabyggð, en skili jafnframt nægjanlegu til að viðhalda fyrirtæki sem er nægjanlega sérhæft og faglegt til að geta samið við skipafélög. Samningstaða skipafélaga, sérstaklega hinna stærri er sterk og það ber að hafa í huga þegar farið er í samstarf við þau. Dæmi frá öðrum slóðum og rakin voru í heimildakafli eru til að varast, þar sem skipafélög kaupa upp alla sína virðiskeðju, í þjónustu á legi og láði. Hvati hinna stærri félaga til þess er mikill, en eins og bent hefur verið á mundu slík vinnubrögð ekki ganga samkvæmt viðmiðum AECO.

Hvati til að kaupa upp virðiskeðju snýr líka að fjárfestingu í innviðum. Fram til þessa hafa helst Reykjavík og Akureyri fjárfest nokkuð í innviðum til áframhaldandi móttöku skemmtiferðaskipa. Áform eru uppi á Ísafirði um slíkt hið sama. Mikilvægt er að ekki sé ráðist í frekari fjárfestingar án þess að tryggt sé að skip haldi áfram að koma til landsins og sérstaklega er mikilvægt að allar hafnir ráðist ekki í uppbyggingu með sama sniði. Í dag virðist skipum fjölga, en vöxtur í skipakomum kallar á fjárfestingu sem bæði er dýr og gæti breytt

ásýnd staðanna sem um ræðir. Það gæti kallað fram tvennt; þátttöku skipafélaga í fjárfestingu, sem mundi þá færa hluta af arði úr höndum sveitarfélaga, sem eins og sýnt er, eru helstu beinu hagsmunaaðilar af skipakomum. Hitt er að ásýndarbreyting gæti rutt annarri starfsemi í landi úr vegi og þannig gert samfélagið háðara skipakomum og fært það þannig frekar í hendur þeirra stærri aðila sem upprunalega var byggt fyrir.

Framtíðarsýn

Í yfirstandandi vinnu við landskipulagsstefnu 2015-2026 er skipulag haf- og strandsvæða eitt af þeim viðfangsefnum sem fjallað er um. Í Ítarriti Skipulagsstofnunar (2014) um skipulag haf- og strandsvæða fær ferðþjónusta á þessum svæðum vægi sem hvalaskoðun og sjóstangveiði. Klárt er að framtíðarsýn varðandi móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi verður að falla undir heildarsýn á skipulagi haf- og strandsvæða og leika þar hafnir mismunandi hlutverk í að skapa aðstæður fyrir ólíka sókn til sjósækin ferðamenska. Íslenskar hafnir geta tekið á móti mörgum tegundum skipa og getur þjónusta við þau þrífist á ólíkum forsendum í ólíkum höfnum. Seglskútur, könnuðaskip, meðalstór skemmtiferðaskip og stór skip geta öll lalgt að hér við land en ekki öll í sömu höfn. Hafnir þurfa að taka mið af þeim áskorunum sem dregnar hafa verið hér saman og snúa að samfélagi, umhverfi og hinum hagrænu áhrifum. Eins og staðan er í dag einkennist þjónusta við skemmtiferðaskip af massatúrisma og áfangastaðir fá á sig yfirbragð líkt og við Goðafoss (mynd 23) á „góðum skipadegi“.



Mynd 23: Goðafoss á skipadegi, sumar 2011.

Mynd: Nick Zherdev.

Mikilvægt er nú að móta skýra framtíðarsýn fyrir áfangastaðinn Ísland. Að okkar mati hverfist framtíðarsýn um móttöku skemmtiferðaskipa um heildarsýn á hlutverk ólíkra hafna í þjónustu við ólíkar tegundir skipa. Við leggjum til að skipulagðar verði ferðaleiðir fyrir fjöldann og innviðir byggðir á þeim leiðum til að mæta þeim fjölda. Að sama skapi leggjum við til að hugað verði að breiðari samvinnu við aðra aðila ferðþjónustu til að byggja upp siglingar af ýmsum toga (allt frá skútum til alþjóðlegra skemmtiferðaskipa) við Íslandsstrendur sem einnig gera út á sérhæfða ferðamennsku á norðurlóðum og landið

verði hlið norðurslóða þegar kemur að þessari tegund ferðamennsku. Til að móta þessa sýn er eðlilegast að fleiri en bara ferðaþjónustuaðilar komi þar að. Hægt væri að horfa til samvinnu á vegum Norðurskautsráðsins, þar sem verið er að móta tillögur um móttöku skemmtiferðaskipa á norðurslóðum undir heitinu Arctic Marine Tourism Project (sjá: Arctic Council, 2014).

Heimildir

Adams, A.W. (2010). Planning for cruise ship resilience: an approach to managing cruise ship impacts in Haines, Alaska. *Coastal Management*, 38(6), 654-664.

AECO (2011). AECO's Guidelines for Expedition Cruises in the Arctic. Skoðað 11. desember 2013 á: <http://www.aeco.no/guidelines/operational-guidelines/>

Arctic Council (2014). Arctic Marine Tourism Project taking shape. Skoðað 15. maí 2014 á: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/resources/news-and-press/news-archive/873-arctic-marine-tourism-project-taking-shape>

Arctic Portal (2011). Arcticportal News. Skoðað 12. desember 2013 á: <http://arcticportal.org/news?start=710>

Armstrong, J. og Overton, T. (1977). Estimating nonresponse bias in mail surveys. *Journal of Marketing Research*, 14(3), 396-402.

Árni Geirsson og Kristín Rós Jóhannesdóttir (2013). *Fjármögnun uppbyggingar og viðhalds ferðamannastaða. Yfirlit yfir gjaldtökuleiðir*. Reykjavík: Ferðamálastofa.

Ásgeir Jónsson (2004). Að græða á gestakomum: Þjóðhagslegur ábati ferðapjónustu og hlutverk ríkisins. *Landabréfið*, 20(1), 51-67.

Bailey, D. og Solomon, G. (2004). Pollution prevention at ports: clearing the air. *Environmental Impact Assessment Review*, 24(7), 749-774.

Baldacchino, G. (ritstj.) (2006). *Extreme Tourism: Lessons from the World's Cold Water Islands*. Oxford: Elsevier.

Bauman, Z. (2003). *Liquid Love. On the Frailty of Human Bonds*. Cambridge: Polity.

Boston Consulting Group (2013). *Northern Sights: The future of tourism in Iceland*. Boston: Boston Consulting Group.

BREA (2013). *The Economic Contribution of Cruise Tourism in Victoria 2012*. Exton, PA: Business Research & Economic Advisors.

Brida, J.G. og Zapata-Aguirre, S. (2009). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.

Brida, J.G., Pulina, M., Riaño, E. og Zapata-Aguirre, S. (2012). Cruise visitors' intention to return as land tourists and to recommend a visited destination. *Anatolia*, 23(3), 395-412.

BTNews (2012). Cruise News 2012. Skoðað 7. október 2014 á: <http://www.btnews.co.uk/article/5037>

- Butt, N. (2007). The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton. *Marine Policy*, 31(5), 591-598.
- Cater, C. og Cater, E. (2007). *Marine Ecotourism. Between the Devil and the Deep Blue Sea*. Wallingford: CABi.
- Chase, G.L. og McKee, D.L. (2003). The Economic Impact of Cruise Tourism on Jamaica. *The Journal of Tourism Studies*, 14(2), 16-22.
- Clancy, M. (2008). Cruisin' to exclusion: commodity chains, the cruise industry, and development in the Caribbean. *Globalizations*, 5(3), 405-418.
- CLIA (2013). *The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition*. Brussel: Cruise Lines International Association Europe.
- Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. og Wanhill, S. (2005). *Tourism principles and practice*. Essex: Pearson Education Limited.
- Copeland, C. (2008). *Cruise Ship Pollution: Background, Laws and Regulations, and Key Issues*. Congressional Research Service, Library of Congress.
- Cruise Business Review (2014). AIDA Cruises to invest €100 million in environmental protection. Cruise Business Review 1/2014. Skoðað 22. febrúar 2014 á: <http://www.cruisebusiness.com/index.php/Latest-News/aida-cruises-to-invest-100-million-in-environmental-protection.html>
- Cruise Industry News (2013). *2013 State of the Industry Report*. New York: Cruise Industry News.
- Cruise Industry News (2014). *Arctic Cruise Tourism: Not a Fast Growing Industry*. Skoðað 2. apríl 2014 á: <http://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/10879-arctic-cruise-tourism-not-a-fast-growing-industry.html>
- Dickinson, R. og Vladimir, A. (1997). *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*. New York: Wiley.
- Diedrich, A. (2010). Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination. *Ocean & Coastal Management*, 53(5), 234-244.
- Dragin, A.S., Jovičić, D. og Bošković, D. (2010). Economic Impact of Cruise Tourism along the Pan-European Corridor VII. *Ekonomska istraživanja*, 23(4), 127-141.
- Drake, J.M. og Lodge, D.M. (2007). Hull fouling is a risk factor for intercontinental species exchange in aquatic ecosystems. *Aquatic Invasions*, 2, 121-131.

Duman, T. og Mattila, A.S. (2005). The role of affective factors on perceived cruise vacation value. *Tourism Management*, 26(3), 311-323.

Dwyer, L., og Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research*, 25(2), 393-415.

Ecorys (2013). *Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level*. Rotterdam/Brussels: Ecorys.

Edward H. Huijbens (2013). *Yfirlit yfir sumarkannanir Ferðamálastofu meðal erlendra gesta 1996-2011*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála

Edward H. Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson (2013). *Ferðamál á Íslandi*. Reykjavík: Mál og Menning.

Eijgelaar, E., Thaper, C. og Peeters, P. (2010). Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, "last chance tourism" and greenhouse gas emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 337-354.

Environmental Protection Agency (EPA) (2014). *Clean Energy. Calculations and References*. Skoðað 15. ágúst 2014 á: <http://www.epa.gov/cleanenergy/energy-resources/refs.html>

Evenset, A. og Christensen, G.N. (2011). *Environmental impacts of expedition cruise traffic around Svalbard*. Tromsø: Akvaplan-niva AS (report no. 4823-1).

Ferðamálastofa (2013). *Fjöldi ferðamanna*. Skoðað 22. febrúar 2014 á: <http://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna>

Fjarðapósturinn (2013, 8. maí). TVG-Zimsen kaupir Gáru. Skoðað 8. apríl 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=361628&pageId=5817693&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

Fréttablaðið (2008, 23. ágúst). Umferðin eykst í norðri. Skoðað 12. ágúst 2014 á: [http://timarit.is/files/11237952.pdf#navpanes=1&view=FitH&search=%22SKEMMTIFER%3C%90ASKIP%](http://timarit.is/files/11237952.pdf#navpanes=1&view=FitH&search=%22SKEMMTIFER%3C%90ASKIP%22)

Fréttablaðið (2010, 10. ágúst). Skipinu snúið við vegna þoku. Skoðað 14. ágúst 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=323730&pageId=5081971&lang=is&q=Skemmtifer%F0askip

Fréttablaðið (2012, 17. október). Skemmtiferðaskipum í Íshafi ekki bjargað. Skoðað 12. ágúst 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=359556&pageId=5777954&lang=is&q=skemmtifer%F0askip.

Gabe, T.M., Lynch, C.P. og McConnon, J.C. (2006). Likelihood of cruise ship passenger return to a visited port: the case of Bar Harbor, Maine. *Journal of Travel Research*, 44(3), 281-287.

Gibson, P. (2008). Cruising in the 21st century: Who works while others play? *International Journal of Hospitality Management*, 27(1), 42-52.

Gísli Gíslason, Gunnar Rafn Birgisson, Helga Haraldsdóttir, Hörður Blöndal, Sigríður Finsen og Rúnar Guðjónsson (2007). *Skýrsla nefndar um móttöku skemmtiferðaskipa*. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.

Godfrey, K. og Clarke, J. (2000). *The Tourism Development Handbook: A Practical Approach to Planning and Marketing*. London: Continuum.

Greiningardeild Arion banka (2013). Ferðapjónustan – atvinnugrein á unglingsaldri. Skoðað 25. nóvember 2013 á: [https://www.arionbanki.is/library/Skrar/Greiningar/Markadspunktur-/Ferðapjónusta Atvinnugrein á unglingsaldri Copy \(2\).pdf](https://www.arionbanki.is/library/Skrar/Greiningar/Markadspunktur-/Ferðapjónusta%20Atvinnugrein%20á%20unglingsaldri%20Copy%20(2).pdf)

Guðjón Friðriksson (2013). *Hér heilsast skipin: saga Faxaflóahafna : eldri hafnir, Reykjavík, Akranes, Borgarnes, Hvalfjörður og Grundartangi*. Reykjavík: Uppheimar.

Gulliksen, V. (2008). The cruise industry. *Society*, 45(4), 342-344.

Gössling, S., Scott, D. og Hall, C.M. (2013). Challenges of tourism in a low-carbon economy. *WIREs Climate Change*, 4(6), 525-538.

Hagstofa Íslands (2011). *Ferðapjónustureikningar 2009–2011*. Reykjavík: Hagstofa Íslands.

Hagstofa Íslands (2014). Vöru- og þjónustuviðskipti – helstu liðir útflutnings vöru og þjónustu 2009-2012. Skoðað 13. nóvember 2014 á: <http://hagstofa.is/pages/2271>

Hall, C.M. og Baird, T. (2013). Ecotourism, biological invasions and biosecurity. Í R. Ballantyne og J. Packer (ritstj.). *The International Handbook of Ecotourism* (bls. 66-77). Aldershot: Ashgate.

Hall, C.M., James, M. og Wilson, S. (2010). Biodiversity, biosecurity, and cruising in the Arctic and sub-Arctic. *Journal of Heritage Tourism*, 5, 351–364.

Hapag-Lloyd Cruises (2013). *MS Hanseatic – MS Bremen Expedition Cruises*. Skoðað 12. desember 2013 á: <http://www.hl-cruises.com/finder/bre1314/itineraries/>

Hoogkamer, L.P. (2013). *Assessing and Managing Cruise Ship Tourism in Historic Port Cities: Case Study Charleston, South Carolina* (doktorsritgerð, Columbia University)

Hosany, S. og Witham, M. (2010). Dimensions of cruisers' experiences, satisfaction, and intention to recommend. *Journal of Travel Research*, 49(3), 351-364.

Howitt, O.J.A., Revol, V.G.N., Smith, I.J. og Rodger, C.J. (2010). Carbon emissions from international cruise ship passengers' travel to and from New Zealand. *Energy Policy*, 38(5), 2552-2560.

Hung, K. og Petrick, J.F. (2010). Developing a measurement scale for constraints to cruising. *Annals of Tourism Research*, 37(1), 206-228.

Hung, K. og Petrick, J. F. (2011). Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale. *Tourism Management*, 32(2), 386-393.

IMO (2013). *Sulphur oxides (SOx) – Regulation 14*. Skoðað 17. september 2013 á: <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-%28SOx%29-%E2%80%93-Regulation-14.aspx>

Innovasjon Norge (2014). Cruiseturister - ikke gratispassasjerer viser undersøkelse. Skoðað 13. október 2014 á: <http://www.innovasjon norge.no/no/Reiseliv/Nyheter/cruiseturister---ikke-gratispassasjerer-viser-ny-undersokelse-/#.VDuQSxbGg5j>

Jaakson, R. (2004). Beyond the tourist bubble?: cruise ship passengers in port. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 44-60.

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

Johnson, L.S. (2008). *Cruise Ship Discharge Assessment Report*. Washington: United States Environmental Protection Agency.

Klein, R.A. (2010). Cruises and bruises: safety, security and social issues on polar cruises. Í M. Lück, P.T. Maher og E.J. Stewart (ritstj.). *Cruise Tourism in Polar Regions: Promoting Environmental and Social Sustainability?* (bls. 57-74). London: Routledge.

Kwortnik, R.J. (2008). Shipscape Influence on the Leisure Cruise Experience. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 2(4), 289-311.

Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E. og Øgaard, T. (2013). Belly full, purse closed. Cruise line passengers' expenditures. *Tourism Management Perspectives*, 6, 142–148.

Laursen, W. 2014: Experts Voice Concerns Over New Arctic Cruise. Maritime Executive. Skoðað 8. september 2014 á: <http://www.maritime-executive.com/article/Experts-Voice-Concerns-Over-New-Arctic-Cruise-2014-07-26>.

Lee, S. og Ramdeen, C. (2013). Cruise ship itineraries and occupancy rates. *Tourism Management*, 34, 236-237.

Lemelin, R. H.; Dawson, J.; og Stewart, E. (2011). *Last chance tourism*. Wallingford: CABI.

Loehr, L.C., Beegle-Krause, C.J., George, K., McGee, C.D., Mearns, A.J. og Atkinson, M.J. (2006). The significance of dilution in evaluating possible impacts of wastewater discharges from large cruise ships. *Marine pollution bulletin*, 52(6), 681-688.

Lloyd's Register (2013). *Future IMO legislation. January 2013*. London: Lloyd's Register.

Lück, M., Maher, P.T. og Stewart, E.J. (2010). *Cruise Tourism in Polar Regions: Promoting Environmental and Social Sustainability?* London: Routledge.

Mak, J., Sheehey, C. og Toriki, S. (2010). The passenger vessel services act and America's cruise tourism industry. *Research in Transportation Economics*, 26(1), 18-26.

Markaðs og miðlarannsóknir (MMR) (2013). *Ferðalög Íslendinga (ferðalög Íslendinga 2012 og ferðaáform þeirra 2013)*. Reykjavík: Ferðamálastofa.

Mbl.is (2013, 8. ágúst). Rútufarmar af fólki við Goðafoss. Skoðað 14. ágúst 2014 á: http://www.mbl.is/frettir/innlent/2013/08/08/rutufarmar_af_folki_vid_godafoss/

McCarthy, J. (2003). The cruise industry and port city regeneration: The case of Valletta. *European Planning Studies*, 11(3), 341-350.

Mentzer, M.S. (1989). Factors affecting cruise ship fares. *Transportation Journal*, 29(1), 38-43.

MMR (2012). *Könnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi sumarið 2011*. Reykjavík: MMR fyrir Ferðamálastofu.

Montferrat, G. (2014). Dario Franceschini, Ministre Italien de la Culture: Interdiction définitive des navires de croisière dans les eaux de Venise. Skoðað 3. apríl 2014 á: https://secure.avaaz.org/fr/petition/Dario_Franceschini_Ministre_Italien_de_la_Culture_Interdiction_definitive_des_navires_de_croisiere_dans_les_eaux_de_Venis/?sZRbnfb

Morgunblaðið (2001, 1. mars). Fleiri skipa að vænta en nokkru sinni fyrr. Skoðað 8. apríl 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=249007&pageId=3389456&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

Morgunblaðið (2003, 5. febrúar). Áætlað að fjöldi farþega tvöfaldist á næstu árum. Skoðað 8. apríl 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=251212&pageId=3463264&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

Morgunblaðið (2006, 15. ágúst). Þolmörk ferðamanna og samfélagsins. Skoðað 18. apríl 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=284694&pageId=4138050&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

Morgunblaðið (2008, 23. september). Válynd veður hrekja risaskip frá landinu. Skoðað 18. apríl 2014 á: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=278413&pageId=4007500&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

- O'Brien, M.A. (2014). *Sustainable Cruise Ship Tourism: A Carrying Capacity Study for Ísafjörður, Iceland*. Ísafjörður: University of Akureyri Faculty of Business and Science University Centre of the Westfjords.
- Papathanassis, A. og Beckmann, I. (2011). Assessing the 'poverty of cruise theory' hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 38(1): 153-174.
- Pashkevich, A. og Stjernström, O. (2014). Making Russian Arctic accesible for tourists: analysis of the institutional barriers. *Polar Geography*, 37(2): 137-156.
- Pavlič, I. (2013). Cruise tourism demand forecasting-the case of Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management*, 19(1), 125-142.
- Peck, R. og Devore, J.L. (2012). *Statistics. The Exploration and Analysis of Data*. Boston: Brooks/Cole.
- Petrick, J.F. (2004). The roles of quality, value, and satisfaction in predicting cruise passengers' behavioral intentions. *Journal of travel research*, 42(4), 397-407.
- Petrick, J.F., Tonner, C. og Quinn, C. (2006). The utilization of critical incident technique to examine cruise passengers' repurchase intentions. *Journal of Travel Research*, 44(3), 273-280.
- PKF (2013). *Promote Iceland. Long-term strategy for the Icelandic tourism industry*. Atlanta: PKF consulting.
- Polykalas, S.E. og Troumpetas, S. (2013). Economic Evaluation of a Cruise Ship Dock Marine. *Journal of Finance and Investment Analysis*, 2(1), 23-39.
- Poplawski, K., Setton, E., McEwen, B., Hrebnyk, D., Graham, M. og Keller, P. (2011). Impact of cruise ship emissions in Victoria, BC, Canada. *Atmospheric Environment*, 45(4), 824-833.
- Qu, H. og Ping, E.W.Y. (1999). A service performance model of Hong Kong cruise travelers' motivation factors and satisfaction. *Tourism Management*, 20(2), 237-244.
- Raub, S. og Streit, E.M. (2006). Realistic recruitment: an empirical study of the cruise industry. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 18(4), 278-289.
- Ríkisendurskoðun (2014). *Alþjóðlegir samningar um varnir gegn mengun sjávar frá skipum*. Reykjavík: Ríkisendurskoðun.
- Rodrigue, J.P. og Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42.
- Saxe, H. og Larsen, T. (2004). Air pollution from ships in three Danish ports. *Atmospheric Environment*, 38(24), 4057-4067.

Schulkin, A. (2002). Safe Harbors: Crafting an International Solution to Cruise Ship Pollution. *Geo. Int'l Env'tl. L. Rev.*, 15(105), 106-132.

Skipulagsstofnun (2014). *Um skipulag haf- og strandsvæða. Löggjöf, lykilhugtök og stjórnæki*. Reykjavík: Skipulagsstofnun.

Snyder, J.M. (2007). The Polar Tourism Markets. Í J.M. Snyder og B. Stonehouse (ritstj.) *Prospects for Polar Tourism*. (bls. 51-70). Wallingford: CABi.

Stern, S.B. (2012). *Stern's Guide to the Cruise Vacation. Descriptions of every major cruise ship and port of call worldwide*. Xlibris: Bloomington.

Stewart, E., Howell, S.E.L., Draper, D. Yackel, J. og Tivy, A. (2010). Cruise Tourism in Arctic Canada. Í C.M. Hall og J. Saarinen (ritstj.) *Tourism and Change in Polar Regions* (bls. 71-88). London: Routledge.

Sunna Þórðardóttir (2008). „Þá tölum við um góða skipadaga“ *Samskipti skemmtiskipafarþega og heimamanna á Akureyri*. Reykjavík: Meistarprófsritgerð frá land- og ferðamálafræðiskor Háskóla Íslands.

Sveitarstjórnarmál (2014). Þurfum stefnumótun í hafnarmálum til lengri tíma. *Sveitarstjórnarmál*, 74(5), 14-18.

Testa, M.R. (2002). Leadership dyads in the cruise industry: the impact of cultural congruency. *International Journal of Hospitality Management*, 21(4), 425-441.

Toh, R.S., Rivers, M.J. og Ling, T.W. (2005). Room occupancies: cruise lines out-do the hotels. *International Journal of Hospitality Management*, 24(1), 121-135.

Valur Rafn Halldórsson (2014). Efnahagsleg áhrif íslenskra hafna. Meistararitgerð í stjórnun og stefnumótun. Reykjavík: Háskóli Íslands.

Venkatraman, N. og Ramanujam, V. (1987). Measurement of business economic performance: An examination of method convergence. *Journal of Management*, 13(1), 109-122.

Vikudagur (2013, 21. júlí). Leigubílstjórar fúlir. Skoðað 22. Apríl 2014 á: <http://vikudagur.is/vikudagur/nor%C3%B0lenskar-fr%C3%A9ttir/2013/07/21/leigub%C3%ADlstj%C3%B3rar-f%C3%BAlir>

Visir.is (2014). Skemmtiferðaskip forðast gjalddöku í Reykjahlíð. Skoðað 14. ágúst 2014 á: <http://www.visir.is/skemmtiferdaskip-fordast-gjaldtoku-i-reykjahlid/article/2014707179929>

Vogel, M.P. og Oschmann, C. (2013). Cruising through liquid modernity. *Tourist Studies*, 13(1), 62-80.

Vutukuru, S. og Dabdub, D. (2008). Modeling the effects of ship emissions on coastal air quality: A case study of southern California. *Atmospheric Environment*, 42(16), 3751-3764.

Walnum, H.J. (2011). Energy use and CO₂ emissions from cruise ships. A discussion of methodological issues. Sogndal: Vestlandsforskning.

Ward, D. (2013). *Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2013*. Princeton: Berlitz.

Weaver, A. (2005). Interactive service work and performative metaphors. The case of the cruise industry. *Tourist Studies*, 5(1), 5-27.

Weaver, A. (2005a). The McDonaldization thesis and cruise tourism. *Annals of tourism research*, 32(2), 346-366.

Wie, B.-W. (2005). A dynamic game model of strategic capacity investment in the cruise line industry. *Tourism Management*, 26(2), 203-217.

Wild, G.P. (2013). Cruise Market Overview and Economic Impacts. Kynning á ráðstefnunni *Cruise North Atlantic Symposium*, haldin 9. maí í Hörpu, Reykjavík.

Wilson, R.H. (2012). The Legal Strategy of the Cruise Line Industry An Effective Use of Terms and Conditions to Manage Disputes. *Cornell Hospitality Quarterly*, 53(4), 347-356.

Wood, R.E. (2000). Caribbean cruise tourism: globalization at sea. *Annals of Tourism Research*, 27(2), 345-370.

Wood, R.E. (2004). Cruise ships: deterritorialized destinations. *Tourism and Transport: Issues and Agendas for the New Millennium*. Í L. Lumsdon og S.J. Page (ritstj.) *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium* (bls. 133-145). London: Elsevier.

World Bank (2013). International tourism, number of arrivals. Skoðað 20. ágúst 2013 á:
<http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL>

Þjóðólfur (1906). Skipaferðir. Skoðað 11. ágúst 2014 á:
http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=137827&pageId=2033304&lang=is&q=skemmtifer%F0askip

Viðauki 1

Einkennandi ferðapjónustu atvinnugreinar	Fylgni	r²
1. Veitingapjónusta		
Fyrirtæki 1	0,035	0,001
Fyrirtæki 2	-0,034	0,001
Fyrirtæki 3	0,194	0,038
Fyrirtæki 4	-0,049	0,002
Fyrirtæki 5	0,184	0,033
Fyrirtæki 6	-0,014	0,000
Fyrirtæki 7	-0,047	0,002
Fyrirtæki 8	0,086	0,007
2. Samgöngur		
Fyrirtæki 1	0,849	0,721
Fyrirtæki 2	0,141	0,02
Fyrirtæki 3	0,468	0,219
Fyrirtæki 4	0,525	0,275
Fyrirtæki 5	0,633	0,401
Fyrirtæki 6	0,136	0,018
Fyrirtæki 7	0,418	0,174
3. Ferðaskrifstofur		
Fyrirtæki 1	-0,072	0,005
Fyrirtæki 2	0,692	0,478
Fyrirtæki 3	0,073	0,005
Fyrirtæki 4	0,627	0,394
Ferðapjónustutengdar atvinnugreinar		
4. Menning og afþreying		
Fyrirtæki 1	0,084	0,007
Fyrirtæki 2	-0,009	0,000
Fyrirtæki 3	0,009	0,000
Fyrirtæki 4	0,009	0,000
Fyrirtæki 5	0,107	0,011
Fyrirtæki 6	0,634	0,402
Fyrirtæki 7	0,290	0,084
Fyrirtæki 8	0,080	0,006
Fyrirtæki 9	0,180	0,033
5. Ýmis verslun tengd ferðapjónustu		
Fyrirtæki 1	-0,039	0,002
Fyrirtæki 2	-0,022	0,000
Fyrirtæki 3	0,196	0,038
Fyrirtæki 4	-0,021	0,000
Fyrirtæki 5	-0,071	0,005
Fyrirtæki 6	-0,207	0,043
Fyrirtæki 7	-0,141	0,02

Fyrirtæki 8	0,333	0,111
Fyrirtæki 9	0,544	0,296
Fyrirtæki 10	0,852	0,726
Fyrirtæki 11	-0,079	0,006
Fyrirtæki 12	0,224	0,05
Fyrirtæki 13	0,061	0,004
Fyrirtæki 14	-0,019	0,000

Viðauki 2

Þau gögn sem þyrfti að afla um skipakomur og hver ætti að bera ábyrgð á þeim.

- Upplýsingar um skip, brúttótonn, nettótonn, fjölda í áhöfn og þjóðerni, fjölda farþega og þjóðerni, komutími, viðdvöl í klst. og hve oft sama skip kemur í viðkomandi höfn.
 - Ábyrgð: Hafnarstjórar, skila til Hagstofu Íslands
- Upplýsingar um magn á kaupum á olíu og vatni.
 - Ábyrgð: Hafnarstjórar, skila til Hagstofu Íslands
- Upplýsingar um sorp og úrgang sem látinn er í land frá skipum.
 - Ábyrgð: Hafnarstjórar, skila til Hagstofu Íslands

Viðauki 3

Hér að neðan eru talin þau skipafélög sem tilheyra AECO og var síðast uppfærður 17. september 2014.

Full aðild	Bráðabirgðaaðild	Samstarfsaðilar	Tengdir aðilar
69 Nord	Blue Planet	Heritage Expeditions	Arctia
Abercrombie & Kent	Expeditions		Arctic Bound
Albatros Travel	Eyos Expeditions		Beluga Expeditions
Aurora Expeditions	Noble Caledonia		and Adventures
G-Adventures	Poseidon Expeditions		Delver Agents
Grand Espaces	Seabourn		FleetPro Ocean Inc
Hanse Explorer	Zegrahm Expeditions		Grand Nord Grand
Hurtigruten	Zeilen mit Mae West		Large
Lindblad Expeditions			Kontiki Reisen
Oceanwide			OSK ShipTech
Expeditions			Polar News
One Ocean			Polaris Expeditions
Expeditions			Pole Position
Origo Expeditions			Russian Arctic
Polar Quest			Salén Ship
Expeditions			Management
Quark Expeditions			Scandinavian
Silversea Cruises			Bunkering
Spitsbergen Travel			Ship to Shore
Tallship Company			V-Ships
			Vestland Marine
			Äventyrsresor



**RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA**

Desember 2014