

Greinargerð Cruise Iceland vegna vinnu starfshópa í drögum að aðgerðum í aðgerðaráætlun ferðamálastefnu 2030

Cruise Iceland vill koma á framfæri sjónarmiðum sínum með eftirfarandi greinargerð til að bregðast við vinnu sjö starfshópa sem fjallað hafa um sjálfbærni og orkuskipti, samkeppnishæfni og verðmætasköpun, rannsóknir og nýsköpun, uppbyggingu áfangastaða, hæfni og gæði, heilsu-, veitinga- og hvataferðaþjónustu og svo menningartengda ferðaþjónustu eins og kostur er gefinn á í samráðsgátt stjórnvalda.

Þau atriði sem Cruise Iceland fjallar helst um hér varða helst útfærslu fyrirhugaðrar álagsstýringar á fjölsóttum áfangastöðum og innviðaupbyggingu (innviðagjalds). Þá er einnig fjallað um gistináttaskatt sem hefði átt að koma til skoðunar hjá starfshópunum og frumvarp þar að lútandi sem þegar hefur verið lagt fram. Má benda á að áætlaðar tekjur gistináttaskatts muni ekki rætast ef fyrirhugaðar breytingar sem hér eru nefndar ná fram að ganga.

Meginrök Cruise Iceland varðandi hagsmuni skemmtiferðaskipa byggja á því að engar ákvarðanir um hagsmuni skemmtiferðaskipa verði teknar án þátttöku hagaðilans í nefndum eða starfshópum en starfshópur sá sem leiddur er af Sigríður Dögg Guðmundsdóttir er skipaður fjöldi hagaðila úr ferðaþjónustu en þó situr þar enginn fulltrúi skemmtiferðaskipa.

Það er áhyggjuefni að ekki hafi verið hugað að aðkomu Cruise Iceland í starfshóp sem virðist hafa umboð til að koma með tillögur sem geta verið íþyngjandi fyrir félaga samtakanna. Við slíkar aðstæður er hætt við að tillögur starfshópsins séu ekki byggðar á réttum forsendum enda sjá Cruise Iceland í drögunum fjölda staðhæfinga sem eru efnislega rangar sem auðvelt hefði verið að leiðrétta ef samtökin hefðu setið við borðið með starfshópnum. Þó ber að þakka að fulltrúar Cruise Iceland fengu fund með tveimur nefndum og fengu tækifæri á að sitja vinnustofu starfshóps hagaðila úr ferðaþjónustu.

Þá vilja Cruise Iceland einnig benda á að þrátt fyrir að stjórnvöld hafi ekki markað langtíma stefnu fyrir ferðaþjónustuna hefur verið starfað um margra ára skeið eftir þeirri stefnu að „dreifa“ beri ferðamönnum um landið. Ef við lítum fram hjá því að almennt er illmögulegt að dreifa ferðamönnum, þar sem einungis er hægt að laða ferðamenn sem víðast um landið, þá er hægt að staðhæfa að enginn geiri ferðaþjónustunnar „dreifi“ sannanlega ferðamönnum um landið betur en skemmtiferðaskipin. Til að mynda er engin vissa fyrir því að flugfarþegar sem lenda við Leifsstöð fari annað en á suðvesturhornið og það er heldur engin vissa fyrir því að ferðamenn sem leigja bílaleigubíla ferðist um landið vítt og breytt. Þegar kemur að skemmtiferðaskipum þá það hins vegar tryggt að allir farþegar skipanna koma við í höfnum víða um landið og oft er komið við á stöðum sem ekki eru eins þaulsetnir og aðrir, eins og t.d. í Hrísey og á Vestfjörðum. Þess má geta að alls tók 31 höfn á móti skemmtiferðaskipum síðastliðið sumar og fæstar þeirra eru á suðvesturhorninu. Ábyrgðaraðilar stefnumótunar til 2030 eru því sérstaklega hvattir til þess að taka tillit til þess að enginn geiri ferðaþjónustunnar er eins vel til þess fallinn að „dreifa“ ferðamönnum eins og skemmtiferðaskipin.

Í þessu sambandi má einnig hugleiða hverjar afleiðingar stefnu sem vinnur að hagsmunum suðvesturhornsins á kostnað landsbyggðarinnar verða og skal hér staðhæft að það er andstætt hagsmunum fólksins á landinu að þrengja sérstaklega að ferðaþjónustu skemmtiferðaskipa. Sé

pólítískur vilji til þess að beita álagsstýringu á ferðamannastöðum hljóti slíkt alltaf að verða gert á almennum forsendum og með hliðsjón af reglum um meðalhóf og jafnræði. Cruise Iceland er jafnframt á þeirri skoðun að almennar aðgangstýringar henti útgerðum skemmtiferðaskipa almennt vel enda er öll þjónusta og afþreying þeim tengd skipulögð með allt að tveggja ára fyrirvara. Það er ljóst með góðum fyrirvara hvenær skipin eru í höfn, hve margir farþegar eru í þeim og hvaða þjónustu þeir munu nýta í landi á hverjum stað.

Cruise Iceland geldur hins vegar varhug við því ef ætlunin er sú að draga úr álagi með takmörkunum á þeim u.þ.b. 14% ferðamanna sem koma til landsins fimm mánuði ársins. Í drögum starfshópsins er ekkert talað um álagsstýringu til dæmis á gönguleiðum á hálendinu en ljóst má vera að álagið þar stafar ekki af farþegum af skemmtiferðaskipum.

Einnig má benda á að tekjur hvers samfélags liggja einnig fyrir með góðum fyrirvara eins og kom fram í viðtali *Bæjarins besta* við Hilmar Lyngmó, hafnarstjóra á Ísafirði, en hann sagði hafnarsjóð hafa orðið af 154 milljónum króna vegna afbókana skemmtiferðaskipa í sumar vegna tafa á framkvæmdum við höfnina. Til samanburðar má nefna að tekjur hafnarsjóðsins af Arnarlaxi síðastliðin þrjú ár eru samkvæmt upplýsingum laxeldisins sjálfs 357 milljónir króna á meðan tekjur af skipakomum 2023 eru liðlega 400 milljónir samkvæmt frétt *Bæjarins besta*. Augljóslega eru tekjur af skemmtiferðaskipum stærsti hluti tekna hafna Ísafjarðarbæjar sem gerir hafnarsjóðnum kleift að ráðast í stækkun hafnarbakka sem og að sinna nauðsynlegu viðhaldi hafnarmannvirkja án verulegra styrkja hins opinbera sem annars þyrftu að koma til.

A.2 Þróun á álagsstýringarkerfi

Í drögum aðgerðaráætlunarinnar kemur fram í ofan nefndum lið sú staðhæfing að „*Farþegar stórra skemmtiferðaskipa skapa oft á tíðum álagstoppa á vinsælum ferðamannastöðum enda eru komur slíkra skipa á þeim tíma árs sem álag er mikið fyrir.*“ Því er harðlega mótmælt af hálfu Cruise Iceland að koma þurfi á álagsstýringu af hálfu hins opinbera á komur skemmtiferðaskipa sérstaklega til að hámarka upplifun gesta í heild sinni, eins og talað er um í drögunum. Því er enn fremur hafnað að nokkur fótur sé fyrir þeirri staðhæfingu að farþegar á skemmtiferðaskipum skapi álagstoppa. Með innleiðingu DOKK kerfisins eru hafnir sjálfar að minnka álagstoppa með því að dreifa skipakomum. Það hefur m.a. þau áhrif að upplifun gesta verður betri. Mörk þessi eru sett af höfnunum í samstarfi við skipafélögin sem óska eftir mörkum sem þau geta starfað eftir. Þá hlýtur eðli máls samkvæmt álagið frekar að stafa af þeim u.þ.b. 86% ferðamanna sem koma landsins með flugi fremur en þeim 14% sem koma með skemmtiferðaskipi í skipulagðar ferðir.

Cruise Iceland eru ekki á móti álagsstýringarkerfi svo lengi sem það er almenns eðlis og taki til allra ferðamanna, alls landsins, alls ársins og allra þátta ferðaþjónustunnar en sé ekki sérstaklega beint gegn hagsmunum félaga innan samtakanna.

Þá kemur fram í umræddum drögum starfshópsins að: „*Sett verði lög um tilkynningarskyldu um fyrirhugaðar siglingaleiðir við strönd landsins, takmarkanir á siglingum yfir eða inn á afmörkuð svæði, á siglingar kafbáta frá farþegaskipum neðansjávar til náttúruskoðunar, um þyrluflug út frá farþegaskipum og siglingar í nágrenni við fuglabjörg.*“ Í þessu samhengi vill Cruise Iceland benda á að skoðað verði hvort hægt er að nýta og þróa kerfi sem þegar eru í notkun í þessu skyni og ekki er þörf á að búa til nýtt skrifræði til að ná utan um þennan lið.

Vert er að benda á að stór hluti ferðamanna með skemmtiferðaskipum eru efnaðir eftirlaunaþegar sem velja þennan ferðamáta vegna þæginda og eiga jafnvel ekki kost á að koma til landsins með öðrum hætti. Koma þeirra á ferðamannastaði á Íslandi er með öðrum orðum háð þessum ferðamáta.

A.4 Orkuskipti og orkunotkun

Varðandi *Orkuskipti á hafi* vilja Cruise Iceland að þess verði gætt að lög um hámarkslosun gróðurhúsalofttegunda (GHL) verði ekki sett án aðkomu hagaðilans. Eins og kemur fram í drögum starfshópsins eru orkuskipti sjósamgangna komin vel á veg, miðað við aðra aðila ferðaþjónustunnar, til að mynda flugsamgangna. Haustið 2023 var vígð landtenging rafmagns í Reykjavík en áður hafði slíkri tengingu verið komið á í Hafnarfirði. Skemmtiferðaskipageirinn hefur þegar lýst yfir að stefnt sé að 40% samdrætti í útblæstri fyrir árið 2030. Geirinn er jafnframt sá eini innan ferðaþjónustunnar sem hefur tekist að draga úr kolefnisfótspori sínu síðastliðin ár, þrátt fyrir auknar vinsældir skemmtiferðaskipa á meðal ferðamanna. Færri viðkomur, eins og virðist stefnt að, myndu einnig skaða fámennari byggðalög sérstaklega og getur það varla talist í samræmi við áður nefnd markmið um „dreifingu“ ferðamanna.

Frá 2019 hefur skemmtiferðaskipageirinn á heimsvísu lagt 62 milljarða dollara í fjárfestingu í sjálfbærni. Innan aðeins fimm ára verða 70% skipa innan raða Cruise Lines International Association (CLIA) með möguleika á landtengingu við rafmagn.

Í dag eru þegar til 24 skip sem nýta lífeldsneyti og 48% af þeim skipum sem byggð eru í dag geta nýtt fljótandi jarðgas (LNG) sem minnkar losun NOx um 85% og gróðurhúsalofttegundir um 20%.

Hér má bæta við að öll skip taka upp ETS, evrópska losunarheilmilda kerfið um áramótin. Þrjár hafnir hafa tekið upp EPI og landtengingar hjá Faxaflóahöfnum, Seyðisfirði og Vestmannaeyjum verða að vera komnar í gagnið 2030 þar sem þær hafnir eru skilgreindar sem Trans-European Transport Network (TEN-T) hafnir í evrópska flutningsnetinu.

Af framansögðu má vera ljóst að í náninni framtíð verður möguleikinn á að minnka losun verulega í virðisdeðju ferðamannsins hvergi betri en einmitt hjá skemmtiferðaskipum, t.d. með tvíorkuskipum sem þegar eru komin á markaðinn. Ekki er enn hægt að bjóða tvíorkuflug, og ólíklega verður það í fyrirsjáanlegri framtíð. Það er með öðrum orðum raunverulega mögulegt að ferðamaður komist til Íslands án losunar koldíoxíðs innan fárra ára með því að ferðast með skipi.

B.2.2 Innviðagjald á skemmtiferðaskip

Cruise Iceland gerir alvarlegar athugasemdir við eftirfarandi staðhæfingar, sumar gildishlaðnar, sem koma fram í stuttri lýsingu á rökum fyrir innviðagjaldi á skemmtiferðaskip. „*Komum ferðamanna með skemmtiferðaskipum til landsins hefur fjölgað umtalsvert á undanförunum árum. Innlend verk í vinnslu ferðaþjónustufyrirtæki búa við verulega skerta samkeppnisstöðu gagnvart erlendum skemmtiferðaskipum. Erlend skemmtiferðaskip eru undanþegin greiðslu opinberra gjalda hérlendis í allt að fjóra mánuði á ári. Þau greiða enga skatta til íslenska ríkisins á meðan dvölinni stendur, einungis hafnargjöld til hafnarsjóðs viðkomandi sveitarfélags fyrir að fá að leggja að bryggju og lágt farþegagjald fyrir hvern farþega. Í þessu felst verulegt samkeppnisforskot á innlenda ferðaþjónustu og mismunun sem er ekki hægt að réttlæta. Farþegar skipanna njóta með líkum hætti íslenskrar náttúru og innviða og aðrir ferðamenn sem eru hér á landi. Gera má ráð fyrir að farþegar skemmtiferðaskipa kunni vel að meta lægra verð um borð í skemmtiferðaskipum sem sigla hingað eða það verðlag sem fylgir undanþágu greiðslu virðisaukaskatts, tolla eða annarra gjalda þegar ferðast er um landið. Jafnframt heyra áhafnir erlendra skemmtiferðaskipa ekki undir íslenska vinnulöggjöf eða kjarasamninga og greiða ekki hefðbundna skatta til hins opinbera líkt og starfsmenn innlendra ferðaþjónustufyrirtækja.“*

Staðhæft er í drögum að skemmtiferðaskip séu í samkeppni við innlenda ferðaþjónustu. Þetta er rangt. Farþegar skemmtiferðaskipa hafa valið sér að ferðast með skemmtiferðaskipi. Ferðamennirnir

koma hins vegar iðulega í lengri dvöl á landi eftir að hafa kannað áfangastað með siglingu. Þessir farþegar myndu einfaldlega fara á aðra áfangastaði með skemmtiferðaskipi ef Ísland væri ekki lengur ákjósanlegur áfangastaður. Þá má einnig benda á að það er illmögulegt að fá hótélherbergi á Íslandi á þeim tíma sem vertíð skemmtiferðaskipa stendur yfir. Hótel taka þegar á móti skiptifarþegum skemmtiferðaskipa en boginn er hátt spenntur hjá þeim og í raun vel þekkt að sumarið er full bókað hjá hótélum. Lauslega má áætla að hótelnætur skiptifarþega skemmtiferðaskipa 2023 hafi verið 200-230 þúsund nætur. Hér er líka vert að taka fram að helmingur skemmtiferðaskipafarþega eru skiptifarþegar sem fljúga og gista í landi, sbr. áætlaðar gistinætur hér að ofan. Þeir farþegar eru því bæði skemmtiferðaskipafarþegar og landfarþegar.

Sú staðhæfing að skemmtiferðaskip greiði enga skatta til ríkisins er röng. Skemmtiferðaskip greiddu um hálfan milljarða til ríkisins í formi vitagjalds 2023.

Þá er nauðsynlegt að taka tillit til eðlis skemmtiferðaskipa samanborið við hótél en ljóst má vera að skipin bjóða sveigjanleika, til dæmis til að mæta sveiflum í ferðþjónustu á borð við þá sveiflu sem sást vegna heimsfaraldurs COVID, sem hótélin geta ekki boðið. Komi sú staða upp að varanlegur samdráttur verði í ferðþjónustu á Íslandi, til dæmis vegna orðsporsáhættu eða ótta við náttúruhamfarir, þá virka skemmtiferðaskipin sem sveiflujafnari í þeim skilningi að eftirspurn þeirra gæti dregist saman sem skilur þá eftir aukið svigrúm fyrir hefðbundna gistingu. Þá er ótalin sú staðreynd að reynist samdráttur varanlegur og mikill situr þjóðin uppi með hótélbyggingar sem engin not er fyrir og erfitt og dýrt er að breyta fyrir annars konar notkun. Innviðagjald á ferðþjónustu yrði að taka tillit til raunverulegs og heildstæðs álags ferðþjónustu á samfélagið en ekki taka eingöngu til minnst íþyngjandi ferðþjónustunnar – skemmtiferðaskipanna.

Áhafnir erlendra skemmtiferðaskipa heyra að sjálfsögðu ekkert frekar undir íslenska vinnulöggjöf eða kjarasamninga frekar en áhafnir erlendra flugfélaga, sem þó starfa hér líka en virðist ekki horft sérstaklega til í drögum starfshópsins.

Liður 3.6. í frumvarpi til laga (gistináttaskattur)

Cruise Iceland telur nauðsynlegt að endurskoða hugmyndir um að fella brott ákvæði 2. máls. b-liðar 1. tölul. 1. mgr. 6. gr. tollalaga, nr. 88/2005, sem kveður á um tollfrelsi til handa skemmtiferðaskipum sem skráð eru erlendis en eru notuð í innanlandssiglingum í allt að fjóra mánuði á hverju tólf mánaða tímabili. Með skemmtiferðaskipi í innanlandssiglingum er átt við skemmtiferðaskip sem tekur farþega um borð hér á landi, siglir með þá á milli hafna hér á landi (venjulega í kringum landið) og skilar þeim síðan aftur í land hér á landi. Farþegarnir fara ekki með skipinu til útlanda. Ljóst er að umrædd þjónusta hefur verið Samtökum fyrirtækja í hótél- og gistiþjónustu, sem eiga aðild að starfshópnum, mikill þyrnir í augum en þar virðist gagnrýnin fyrst og fremst beinast að svokölluðum hótelskipum sem eru nánast óþekkt fyrirbæri á Íslandi. Hagsmunir hótélgeirans af farþegaskiptum skemmtiferðaskipa eru umtalsverðir, líklega um 9 milljarðar miðað við áætlaðan fjölda gistinátta. Það verður að telja að útfærsla afnáms sé ill framkvæmanleg vegna flækjustigs, hagsmunirnir séu óverulegir í ljósi þess að aðeins er um að ræða 16.600 ferðamenn af um það bil tveimur milljónum og núverandi tollfrelsi gerir þrátt fyrir allt þessum 16.600 ferðamönnum kleift að komast um landið þótt þeir kunni að koma til landsins með flugi og fara héðan með flugi.

AECO – Samtök leiðangursskipa á norðurslóðum hafa þegar komið á framfæri andmælum við fjármála- og efnahagsráðuneytið vegna afnáms tollfrelsis skemmtiferðaskipa en breyting á tollfrelsi mun vafalaust fæla frá minni skemmtiferðaskip, til dæmis leiðangursskip, með tilheyrandi skaða á uppbyggingarstarfi síðustu ára.

Stór hluti farþega skemmtiferðaskipa eru skiptifarþegar og á það sérstaklega við um leiðangursskipin . Það þýðir að farþegar fljúga inn í gegn um Keflavíkurflugvöll, gista oft eina til tvær nætur á hóteli fyrir og eftir siglingu og nýta því einnig umtalsverða þjónustu í landi. Þá kaupa þessi skip ýmis aðföng, svo sem eldsneyti, matvöru og varahluti svo fátt eitt sé nefnt. Efnahagsleg áhrif farþegaskipta hafa ekki verið rannsökuð, en miðað við svipaðar rannsóknir á öðrum svæðum, má reikna með að í skiptistoppi (farþegaskipti) skilji farþegi allt að fimm sinnum meira eftir sig í hagkerfinu þar sem skiptin fara fram heldur en farþegi í hefðbundnu stoppi (skipakomu), þar sem siglingin hefst og endar utan Íslands. Þar að auki eru hagræn áhrif í hverri skipakomu í hringsiglingunni, þar sem farþegar kaupa upplifanir, þjónustu og vörur. Margföldunaráhrifin út í samfélagið eru því töluverð af leiðangursskipum.

Fyrirspurn AECO til sinna meðlima, leiddi í ljós að afnám tollfrelsis, með svo stuttum fyrirvara, myndi hafa verulega alvarlegar afleiðingar. Ferðirnar frá 2024 til 2026 hafa þegar verið seldar og því er ekki mögulegt að bæta aukakostnaði inn í miðaverð. Fyrir iðnað sem enn er í endurreisnarfasa eftir heimsfaraldurinn, þar sem margir þurftu að tæma alla varasjóði, getur þetta haft grafalvarlegar afleiðingar.

Einnig má nefna að afnám tollfrelsis getur haft áhrif á ákvarðanatöku varðandi olúkaup sem getur skaðað fleiri hagaðila á Íslandi.

Þá vill Cruise Iceland koma eftirfarandi á framfæri varðandi fyrirhugað gistináttagjald. Illmögulegt er að miða við 12 mílna landhelgi við ákvörðum á gistináttagjaldi. Eðlilegast er að miða við komuhöfn og brottfararhöfn enda liggja þær upplýsingar fyrir. Samtökin setja sig ekki á móti gjaldtökunni sem er almenn en benda á að nauðsynlegt er að gefa útgerðum nægan fyrirvara á lagabreytingunni svo hægt sé að innleiða gjaldið. Þar sem ferðir eru seldar með allt að tveggja ára fyrirvara er um beint tjón að ræða fyrir útgerðirnar ef gjaldið kemur til framkvæmdar innan þess tímaramma sem nefndur hefur verið.

Gistináttagjaldið er ekki slæm viðbót að mati Cruise Iceland, svo lengi sem því er varið til innviðauppbýggingar á ferðamannastöðum. Það er hins vegar nauðsynlegt að það sé skýrt hvernig þessu verður háttað gagnvart skemmtiferðaskipum - hver er til dæmis rekstraraðilinn sem vitnað er í í drögum? Stendur til að Skatturinn innheimti gjaldið samkvæmt skilagrein útgerðar?

Afnám tollfrelsis getur líka haft ófyrirséðar afleiðingar í för með sér á borð við flutning viðskipta til Færeyja, til dæmis vegna olúkaupa eða vegna farþegaskipta. Spyrja má að því hvort farþegaskip ættu rétt á tollkvóta á kjöti og kjúklingi ef tollfrelsi yrði afnumið. Þá myndi það orka tvímælis ef ferðamenn og áhafnir gætu ekki verslað tollfrjálst vörur eins og aðrir ferðamenn sem koma til Íslands. Cruise Iceland telur að ósanngjarnt sé að ýta þessum breytingum úr vör á þessum tímamarki enda útgerðir búnar að selja ferðir fyrir 2024 eins og áður var getið og geta þær ekki innheimt ný gjöld af farþegum með svo stuttum fyrirvara.

D.1 Áfangastaðastofur og stoðkerfi ferðapjónustunnar

Því er harðlega mótmælt að sérstaklega þurfi að skoða áhrif af komum skemmtiferðaskipafarþega á áfangastaði vegna álagsstýringar. Allar takmarkanir á áfangastaði verða að vera í samræmi við meðalhóf og jafnræðisreglu og því ber að skoða þær almennt og óháð ferðamáta. Ferðamenn af skemmtiferðaskipum eru einungis um u.þ.b. 14% allra ferðamanna sem koma til landsins. Það orkar mjög tvímælis, að því gefnu að um álag sé að ræða, að aðeins sé ætlunin að stemma stigu við 14% ferðamanna fremur en hinna 86% sem koma til landsins með flugi. Þá má einnig benda á að ólíkt þeim 86% sem koma með flugi þá eru komur farþega af skemmtiferðaskipum bókaðar með löngum fyrirvara og því er algjörlega fyrirsjáanlegt hvert þeir fara og hvenær, sem er einstakt í ferðapjónustu.

Ljóst er að ef um kvóta á hverjum ferðamannastað væri að ræða myndu bókanir frá farþegum skemmtiferðaskipa berast snemma og skipulega.

Staðhæfing um að farþegar skemmtiferðaskipa, sem heimsækja skilgreinda áfangastaði í stærri hópum og í þröngum tímaramma með tilheyrandi álagi á áfangastaði, náttúru og upplifun annarra gesta og samfélagsins, er úr lausu lofti gripin og án raka. Ef starfshópurinn telur að af hópferðabifreiðum stafi ami þá stafar sá ami ólíklega af því hvaðan ferðamennirnir í hópferðabifreiðinni koma en sé svo verður að færa sérstaklega rök fyrir því af hverju farþegar skemmtiferðaskipa, sem koma með hópferðabifreiðum, eru verri hvað álag varðar en aðrir ferðamenn sem koma með hópferðabifreiðum á sömu staði.

Skemmtiferðaskip eru eina stöðuga samgönguleiðin á milli umheimsins og landsbyggðar Íslands. Skemmtiferðaskip koma við á fjölda áfangastaða hringinn í kringum landið, utan hins hefðbundna Gullna hrings þar sem ferðabjónustan er jafnan öflugust. Skemmtiferðaskip eru létt hvað álag á innviði varðar, farþegar þeirra nýta hringveginn ekki með sama hætti og aðrir ferðamenn og koma þeirra er bókuð á áfangastaði með mjög löngum fyrirvara þannig að auðvelt er að skipuleggja og undirbúa komu þeirra. Jafnframt má halda til haga að í flestum tilvikum er verið að nýta innviði í höfnum sem voru þegar til staðar og jafnvel illa nýttir. Samanber bryggjur um allt land.

Beinar tekjur landsbyggðarinnar af komum skemmtiferðaskipa eru verulegar. Áætlað er að tekjur Akureyrar og nágrennis af komu skemmtiferðaskipa í sumar séu um 10 milljarðar í allt. Heildartekjur samfélagsins eru áætlaðar allt að 55 milljarðar í ár sem dreifast 60% á landsbyggðina og 40% á höfuðborgarsvæðið.

Tekjur hafnanna eru sömuleiðis verulegar en í ár eru þær áætlaðar 4 milljarðar af komum skemmtiferðaskipa og eru tekjurnar nýttar í uppbyggingu innviða sem gagnast allri sjótengdri atvinnustarfsemi á viðkomandi landsvæði. Án skemmtiferðaskipanna stæðu hafnir landsins tæpast undir sér og þyrfti þá að koma auka fjármagn úr ríkissjóði til rekstar þeirra. Rekstrarumhverfi hafnasjóða víða um land, sem áður voru í erfiðri fjárhagslegri stöðu, hefur því lagast og er útlitið orðið bjartara. Þetta hefur jafnframt þýtt það að sveitasjóðir þurfa vonandi að hafa minni áhyggjur af rekstri þeirra.

Nýlegt innslag í Landanum sýnir vel jákvæð áhrif, og áskoranir, á landsbyggðinni af komu skemmtiferðaskipa: <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2023-10-02-skemmtiferdaskipin-audlind-lik-og-sildin-392906>

Í samtölum Cruise Iceland við rekstraraðila víðsvegar um landið hefur komið í ljós hve margir lögaðilar reiða sig á innkomu frá ferðamönnum af skemmtiferðaskipum. Hér er um að ræða söfn, sýningar, kaffistaði, leiðsögumenn, veitingastaði og verslanir sem þó hafa aðeins haft árið til að læra á hvernig þessi hópur ferðamanna sé best þjónustaður. Án nokkurs vafa munu Íslendingar læra að þjónusta þennan hóp á komandi árum.

Hafa skal hugfast að höfuðborgarsvæðið hefur fjölmarga tekjupósta sem landsbyggðin nýtur ekki. Huga verður einnig að því að ákvarðanir séu ekki skaðlegar fyrir það mikla og faglega starf sem lagt hefur verið í að markaðssetja Ísland.

Virðingarfyllst, fh. Cruise Iceland

Pétur Ólafsson formaður og hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands
petur@port.is 861-2884

Sigurður Jökull Ólafsson varaformaður og markaðsstjóri
Faxaflóahafna sigurdur@faxafloahafnir.is 788-7185