



Fréttbréf Cruise Iceland – desember 2024

Ágætu félagar í Cruise Iceland,

Nú þegar styttest í lokin á viðburðarári og við lítum yfir líflegt tímabil skemmtiferðaskipa á Íslandi sjáum við enn og aftur að umhverfið hefur verið okkur að mestu hagfelld orðsporslega og einkennst af áberandi aukningu í skipakomum. Fáar neikvæðar fréttir hafa verið til umfjöllunar miðað við sama tíma í fyrra og fjöldi jákvæðra fréttanna hefur birst. Þá hefur verið mjög mikil umræða um afnám tollfrelsis frá haustinu og með tilkomu starfsstjórnar bættist einnig við mikil umræða um innviðagjald á skemmtiferðaskip. Saman hafa þessir tveir málaflokkar þétt raðirnar hjá þeim sem hafa hagsmuni af skipakomum og við höfum nýtt tækifærið vel til að benda á hve mikilvæg skemmtiferðaskipin eru fyrir fjölda áfangastaða á landsbyggðinni, sem og fyrir hagkerfið sjálft.

Fyrir næsta ár má vera ljóst að nokkurt högg verður í skipakomum til Íslands. Sem dæmi ná nefna að í nýlegri bókun (fundur 293) Hafnarsamlags Norðurlands eru nú þegar 42 færri komur árið 2025 en bókaðar eru 2024. Sem sjálfstæður geiri innan ferðabjónustunnar verðum við þó í allt annarri stöðu á næsta ári en árinu sem er að líða gagnvart hagaðilum. Á nýju ári munu tekjur af skipum verða hlutfallslega háar, þótt komum þeirra kunni að fækka og mikilvægi geirans fyrir íslenska ferðabjónnustu og efnahagslíf er því fest í sessi. Mikilvægt verður að nýta það vogarafl sem tekjur af skemmtiferðaskipum skila til að tryggja hagaðilum geirans sæti við ákvarðanatöku innan ferðabjónustunnar sem óhætt er að segja í dag að sé leidd af ábyrgri samfélagsþátttöku skemmtiferðaskipa. Fráfarandi ríkisstjórn hafði því miður tekið vonda ákvarðanir um skemmtiferðaskip, án aðkomu hagaðilanna.

Í ár hafa flestar hafnir landsins verið í töluverðum framkvæmdum, þjónusta við skip hefur verið góð í sumar, aðstaðan hefur haldið vel utan um straum ferðamanna og stuðlað að jákvæðri upplifun fyrir gesti sem upplifa Ísland í gegnum aðkomugátt skemmtiferðaskipanna. Þótt við höfum mótmælt harðlega afturvirkri gjaldtöku innviðagjalds munum við leggja hart að okkur til að tryggja sem best að innviðagjaldið fari til áfangastaða skipanna, til uppbyggingar sem tryggir geiranum verðugan sess til framtíðar í íslenskrri ferðabjónustu.

Umfjöllun sumarsins, og reyndar fram á haust hefur verið okkur gríðarlega hagfelld. Margar forvitnilegar fréttir hafa birst, yfirgnæfandi jákvæð umfjöllum, oftast til marks um hve dýrmætir farþegar skemmtiferðaskipanna eru. Á meðal forvitnilegra fréttanna mátti lesa um uakna umferð á Sauðfjársetrið fyrir vestan, samstarf Landhelgisgæslunnar og Le Commandant Charcot þar sem gæslan æfði tog. Þá hefur verið fjallað um metaðsókni á Minjasafn austurlands, vel heppnaða skipadaga á Ísafirði, fullan bæ af ferðamönnum á Reykjanesi, Litla bæ í Skötufirði sem fái rúman þriðjung sinna gesta af skemmtiferðaskipum, að 85% viðskiptavina í hvalaskoðun hjá Vesturferðum komi frá skemmtiferðaskipum og svona mætti lengi telja. Áhugavert er að sjá að það ríkir bjartsýni og jákvæðni gagnvart ferðamönnum skemmtiferðaskipanna á þeim stöðum sem heimsóttir eru. Slík jákvæðni er sjaldséð í garð hefðbundinna ferðamanna. Lítið hefur borið á neikvæðum fréttum og eiginlega ekkert af útblástursfréttum eins og sumarið 2023. Helstu neikvæðu fréttir ársins lutu að þeirri hættu sem stafaði af



vondum veðrum á höfuðborgarsvæðinu en rannsóknarnefnd samgönguslysa rannsakaði þau mál. Í meðfylgjandi tengli má sjá yfirlit fréttar ársins og þar sést einnig hve mikill skriðþungi var í starfi okkar seinni hluta ársins vegna baráttu okkar við hið opinbera.

Á árinu birtust tæplega 500 fréttir sem vörðuðu skemmtiferðaskip á Íslandi. Af þeim voru 194 metnar jákvæðar fyrir okkar skilaboð og aðeins örfáar neikvæðar (flestar hlutlausar). Þá var fjölmörgum fréttum mjög mikið deilt sem er venjulega til marks um áhuga á málaflokknum:

- 246 deildu frétt um að áhöfnin á Baldri hafi unnið við að loka sjókortum Íslands
- 148 deildu frétt um velgengni Ísafjarðarhafnar þar sem 642 m. kr. voru í tekjur af skemmtiferðaskipunum
- 135 deildu viðtali við Frigg Jørgensen framkvæmdastjóra AECO um mögulegan skaða af afnámi tollfrelsis
- 127 deildu frétt um að Swan Hellenic hefði afboðað ferðir
- 63 deildu frétt um þrjá dæmigerða daga skemmtiferðaskipafarþega í júlí

Minnst var á Cruise Iceland 46 sinnum, AECO 18 sinnum og CLIA 14 sinnum. Það leitarviðfang sem oftast var notað í ár var „tekjur“ en leitarviðfangið „mengun“ birtist 21 sinnum og í öllum tilfellum var um hlutlausu umfjöllun að ræða, eða jákvæða svo sem um hraðminnkandi mengun frá skemmtiferðaskipum.

Samtals var fréttum um málefni Cruise Iceland deild 2500 sinnum sem er mjög gott. Sem dæmi má nefna að fréttir af verkfalli kennara sem hafa verið stórt hita mál hafa ekki náð þeim deilingarfjölda þrátt fyrir að vera eitt aðal fréttamál vetrarins. Hér er [tengill](#) á umfjöllunina.

Hér á eftir fara helstu málin sem við viljum upplýsa ykkur um.

Ferðabjónustuaðilar ánægðir með komu skemmtiferðaskipa til Íslands og áhrif þeirra

Sumarið reyndist ferðabjónustuaðilum á Íslandi misvel. Jákvæðar fréttir bárust frá mörgum vegna aukningar í komum skemmtiferðaskipa en að sama skapi olli verulega aukin og skyndileg gjaldtaka stjórnvalda valdið miklum áhyggjum. Aðilar í greininni hafa sérstaklega lagt áherslu á að þjónusta við ferðamenn af skipum hafi gengið vel og að straumurinn af skemmtiferðaskipum hafi stuðlað að góðum árangri fyrir atvinnugreinina. Ferðamenn sem koma með skipunum hafa einnig lýst ánægju sinni með dvöl sína á Íslandi, sem er mikilvægur þáttur í því að styrkja orðspor landsins sem áfangastaðar.

Múlaping og AECO leiðarvísir fyrir farþega skemmtiferðaskipa

Múlaping í samvinnu við Samtök leiðangursskipa á Norðurslóðum (AECO), vann að staðbundnum leiðarvísi fyrir ferðafólk sem heimsækir Borgarfjörð. Leiðarvísunum sem þessum er ætlað að stuðla að góðum samskiptum og samstarfi heimafólks og gesta og hefur þeim verið mjög vel tekið.

Leiðréttingar um mengun fóru víða



Frétt um útblástur tengdum skemmtiferðaskipum sem leggjast við bryggju á Akureyri vakti mikla og jákvæða athygli í haust. Innan fréttar var talað um að umræða bæjarbúa hafi verið verið áberandi á samfélagsmiðlum þegar fólk er að birta myndir af mengun frá skipunum vegna þess að hvít slikja hefur oft legið yfir pollinum. Bæjarbúar standa í þeirri trú að um mengun frá skipunum sé að ræða.

Guðmundur Guðmundsson, hafnarvörður á Akureyri segir í fréttinni að skemmtiferðaskip mengi miklu minna en þau gerðu áður vegna betri vélbúnaðar og mengunarvarnabúnaðar í skipunum, sem á sérstaklega við um skip sem koma við á Akureyri. Ummæli Guðmundar renna stoðum undir það sem við hjá Cruise Iceland höfum lagt áherslu á í skilaboðum til samfélagsins þar sem við leiðréttum frétttaflutning eða rangfærslur.

Miklar deilingar voru á fréttinni á samfélagsmiðlum sem er jákvætt fyrir samfélagsumræðu um sjálfbærni og umhverfisáhrif skemmtiferðaskipa. Jákvæðast er þó að þetta upplýsir nærsamfélagið á Akureyri og tekur á gagnrýni sem oftast hefur byggt á misskilningi.

Bókunarhugbúnaðurinn DOKK

Bókunarhugbúnaðurinn DOKK er frekar nýr af nálinni og því eru ýmsir þættir sem þarf að bæta við notkun hans. Helsta verkefnið í DOKK innan Faxaflóahafna er að uppfæra hugbúnaðinn með hliðsjón af þjónustu við hafnir og umboðsmenn á Íslandi.

Einnig eru hafnir og umboðsmenn í Færeyjum að innleiða hugbúnaðinn og þar með eru allar cruise hafnir á Íslandi og Færeyjum hluti af kerfinu. Einnig er stefnt að því að fá Grænland inn í kerfið í vetur.

Með innleiðingu hugbúnaðarins er betri dreifing álags á hafnir og bæjarfélög tryggð sem gerir tímabil skemmtiferðaskipanna fyrir sjáanlega. Hugbúnaðurinn skapar tækifæri til aukinnar skilvirkni í skemmtiferðaskipageiranum þar sem hann veitir einnig miðlæg gögn í rauntíma sem straumlínulaga og auðvelda alla umsýslu. DOKK eykur gagnsæi til hagsbóta fyrir almenning og atvinnulíf í kringum hverja höfn ásamt því að auðvelda álagsdreifingu og stýringu fólksfjölda, sem stuðlar að betri nýtingu innviða. Stærsti kosturinn er svo möguleg gjaldtaka á grundvelli umhverfisstiga sem EPI gefur, en þannig er visthæfari skipum gert hærra undir höfði með lægri gjaldtöku.

Vefsíða Cruise Iceland

Uppfærsla og mótun á vefsíðu Cruise Iceland sem Cohn & Wolfe hefur séð um hefur gengið vel en enn er verið að vinna í henni þar sem að hún er komin nokkuð til ára sinna. Með nýrri og endurbættri vefsíðu er stefnt að því að styrkja ímynd Cruise Iceland enn frekar á alþjóðavettvangi og auðvelda einnig upplýsingagjöf til samstarfsaðila, viðskiptavina og hagaðila á Íslandi. Við erum sannfærð um að hún muni nýtast vel í áframhaldandi markaðsstarfi eftir frekari breytingar sem við munum vonandi sjá í vor. Því miður urðum við hins vegar fyrir því óláni að tölvupóstur Cruise Iceland hefur verið í lamasessi en einnig er unnið í því að leysa þau mál með sómasamlegum hætti nú í desember.

Nýtt kynningarefni



Cruise Iceland ásamt Cohn & Wolfe eru einnig að vinna að nýju og uppfærðu kynningarefni um starfsemi Cruise Iceland sem tekur við af því eldra. Kynningarefnið endurspeglar fjölbreytni og sérstöðu Íslands sem áfangastaðar fyrir skemmtiferðaskip. Markmiðið er að veita ítarlegar upplýsingar um þjónustu, innviði og aðdráttarafl landsins, sem gerir efnið að öflugum tæki fyrir markaðssetningu á alþjóðavettvangi. Kynningarefnið mun innihalda nýtt myndefni og uppfærðar upplýsingar sem eiga að höfða til skipafélaga, ferðabjónustuaðila og ferðamanna. Við hlökkum til að deila nýja efninu með ykkur og vonum að það muni stuðla að frekari vexti og árangri í starfsemi Cruise Iceland. Efnið er aðgengilegt á vef Cruise Iceland og skorum við á ykkur að skoða undirflokkana vel þar sem mikið af uppfærðu og nýju efni hefur verið sett inn á vefinn. Endilega hafið samband ef þið hafið frekari ábendingar.

Framvinda hafna

Flestar hafnir landsins hafa átt gott sumar með tilliti til komu skemmtiferðaskipa og vinnan við að bæta aðstöðu og þjónustu hefur gengið vel. Þó hefur veðrið hafi haft áhrif á komu skemmtiferðaskipa hjá sumum höfnum. Fjölmargar hafnir hafa tekið á móti fleiri skipum en áður og hafa unnið að því að uppfæra og bæta innviði til að mæta vaxandi eftirspurn, ásamt því að setja hámark á farþegafjölda. Við viljum veita ykkur innsýn hjá nokkrum höfnum sem við höfum náð að ræða við varðandi sumarvertíðina.

Grundarfjarðarhöfn

Sumarið í Grundarfjarðarhöfn var veðurfarslega breytilegt þegar kom að móttöku skemmtiferðaskipa. Það má segja að veðrið hafi verið eins og vor og haust, en lítið sem minnti á sumar. Af 77 bókuðum komum voru 13 afbókaðar, sem er óvenjulega hátt hlutfall sem hefur ekki sést áður. Afbókanirnar voru níu vegna veðurs og fjórar af öðrum ástæðum eins og töfum við Grænland. Höfnin tók einnig á móti fjórum skipum í september. Annars gengu móttökur vel og má þakka það framkvæmdum eins og lengingu Norðurgarðs og uppsetningu á nýrri, breiðari og lengri flotbryggju.

Ein af helstu áskorunum hafnarinnar var að bæta salernisaðstöðu á hafnarsvæðinu. Höfnin hefur notað lausa salernisgáma til bráðabirgða, en það hefur ekki reynst fullnægjandi þegar stærstu skipin eru í höfn. Einnig telja forsvaraðilar nauðsynlegt að bæta við bílastæðum fyrir hópferðabíla, en það er í skipulagsferli.

Innleiðing á EPI (Environmental Port Index) er nú til umræðu hjá hafnarstjórn og bókanir fyrir næstu ár voru á uppleið, sem lofar góðu fyrir framtíðina þótt ennþá eigi eftir að koma í ljós hvort skyndileg hækkun innviðagjalds og afnám tollfrelsis muni hafa neikvæð áhrif.

Hafnir Múlaþings

Almennt gekk mjög vel í höfnum Múlaþings í sumar, þótt að nokkur áhyggjuefni hafi komið upp, sérstaklega á Seyðisfirði þar sem skortur á rútum og leiðsögumönnum reyndist áskorun. Tollamál Djúpavogshafnar eru nú til skoðunar og unnið er að lausnum í samvinnu við tollayfirvöld.



Varðandi EPI kerfið hefur Seyðisfjarðarhöfn ekki heimild til að innheimta gjald, en hefur þrátt fyrir það safnað góðum upplýsingum. Hingað til hafa borist 60–70 skýrslur (samanborið við 13 í fyrra).

CAP (Capacity Adjustment Program) var tekið vel og með umburðarlyndi, bæði af skipafélögum og íbúum. Þá var kallað eftir því að þak yrði sett á fjölda gesta, sem virkaði vel og dró úr áhyggjum um átroðning. Á Seyðisfirði þurfti þrisvar til fjórum sinnum að hafna bókunum sem fara yfir sett þak, en skipin hafa þá einfaldlega fært sig til. Þakið fyrir farþegafjölda á Borgarfirði er 500 á dag, 2500 á Djúpavogi, og 3500 á Seyðisfirði og hafa mörkin verið virt.

Leiðangursskip hafa á síðustu árum tekið ástfóstri við Borgarfjörð eystri. Í ár var tekið á móti um 20 skipum, en árið 2025 er fjöldinn áætlaður enn meiri. National Geographic hefur til dæmis tvöfaldað komur sínar.

Á Djúpavogi hefur aðgengi að salernum verið bætt, þar sem fjölgun skemmtiferðaskipa og aukinn fjöldi ferðamanna hafa skapað aukna þörf. Hönnun á nýjum viðlegukanti við Gleðivík er á frumstigi og mun bæta aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip og þjónustu við fiskeldið. Lítið þjónustuhús fyrir móttöku skemmtiferðaskipa verður sett upp í haust eða næsta vor ásamt nýjum merkingum og göngustíg að listaverkinu „Eggin í Gleðivík,“ sem verður klárað á næstu mánuðum.

Á Seyðisfirði er stækkun Strandarbakka komin inn á samgönguáætlun með von um samþykkt í haust. Stækkunin fer úr 170 metrum í 370 metra og mun gera höfninni kleift að taka á móti stærri skipum. Einnig var ný Angróbryggja í smíðum í sumar sem er 50 metra löng og 9 metra djúp úr sjálfbærum viði, en hún hefur þegar verið notuð af minni skipum.

Miklar framkvæmdir eru í gangi á Seyðisfirði, sérstaklega við byggingu snjóvarnargarða undir Bjólfi, sem munu ekki aðeins auka öryggi heldur bjóða upp á áhugaverðar gönguleiðir og aðgang að fornleifauppgreftri. Áætlað er að framkvæmdir við útsýnispall í Bjólfi ljúki árið 2025.

Til hafna Múlþings eru nú bókaðar um 200 komur skemmtiferðaskipa og 50 komur Norrænu fyrir árið 2025 en áhugavert verður að sjá hvort afturvirk gjaldtaka stjórnvalda muni valda skaða.

Þorlákshöfn

Síðustu tvö ár hefur verið ráðist í umfangsmiklar framkvæmdir við höfnina. Ein bryggja var rifin niður og ný 170 metra löng bryggja var byggð. Skipt var út út stálþili á annarri bryggju og grjótnargarðurinn stytur um 80 metra til að auka snúningsrými fyrir stærri skip. Á næstunni verður farið í það að dýpka höfnina enn frekar. Vegna þessara framkvæmda hefur ekki verið lögð sérstök áhersla á fjölgum skipakoma, en það mun breytast þegar framkvæmdum lýkur sem verður vonandi í byrjun næsta árs.

Skemmtiferðaskipið Silver Wind átti tvær bókanir í sumar, en vegna aðstæðna í höfninni (þar sem snúningsrýmið hafði ekki verið stækkað) þurfti skipið að hætta við fyrri ferðina vegna veðurs. Í seinni ferðinni lagðist það við



akkeri, sem gekk mjög vel. Þegar svona stór verkefni eru í gangi við höfnina breytast tímasetningar hratt og hefur því verið farið varlega í markaðssetningu.

Núna þegar framkvæmdirnar eru að klárast, mun allt fara að horfa til betri vegar og höfnin verður því tilbúin fyrir meiri umsvif næsta vor.

Akureyrarhöfn

Á liðnu sumri unnu starfsmenn hafnarinnar að því að gera hafnarsvæðið öruggara fyrir bæði starfsmenn og farþega. Ný og endurbætt skilti voru sett upp, hlið voru færð til og vakthúsi var bætt við fyrir öryggisgæslu.

Framkvæmdir við Torfunef ganga vel. Eins og búist var við hefur verið töluvert sig á svæðinu, en því er nú að mestu lokið og bryggjukanturinn hefur verið steyptur. Áætlað er að útboð fyrir byggingu veitingahúss fari fram á næstu vikum og lóðir á svæðinu verða jafnframt auglýstar. Áætlað er að skútur og minni skemmtiferðaskip geti lagst að bryggju við Torfunef árið 2025 og landtenging fyrir lágspennutengingu tilbúin árið 2026.

Á Torfunefi er einnig gert ráð fyrir stúku til notkunar fyrir viðburði auk verslunar- og veitingasölu. Vonast er til að Torfunef verði skemmtileg viðbót við miðbæinn og styrki tenginguna milli bryggjunnar og Ráðhústorgs.

Farþegafjöldinn hjá höfninni í sumar er áætlaður 254.000 og fjölmennustu þjóðernin voru Bandaríkjamenn, Þjóðverjar, Bretar og Kanadamenn.

Það er verið að safna gögnum með EPI kerfinu en vegna hafnalaganna er ekki enn hægt að rukka mismunandi gjöld út frá kerfinu.

Hafnarfjörður

Sumarið gekk vel í Hafnarfjarðarhöfn. Höfnin tók einungis á móti minni og millistórum skipum og flest þeirra eru frá Ponant, sem hefur heimahöfn fyrir sínar hringsiglingar í Hafnarfirði. Skipakomur voru á bilinu 20 til 30 sem er svipað og síðustu ár.

Landtenging í háspennu hefur verið til staðar síðan sumarið 2022 en hingað til hafa einungis Ponant-skipin verið útbúin til að nýta sér þá tengingu.

Að því sem viðkemur EPI kerfið þá er staðan sú að það er fast í ferli hjá innviðaráðuneytinu þar sem stjórnvöld hafa enn ekki samþykkt að kerfið taki til annarra hafna en þeirra sem eru í hlutafélagiformi, sem er einungis Faxaflóahöfn hérlendis.

Reykjaneshöfn

Ferðamannaíðnaðurinn á Reykjanesi hefur öðlast nýjan og spennandi vinkil með komu skemmtiferðaskipa til Keflavíkurhafnar. Fyrsta skipið, Azamara Quest, kom til hafnar í sumar og þótti mikill lærdómur fólgin í þeirri heimsókn. Ferlið hófst árið 2019 þegar Reykjaneshöfn hóf að sækja ráðstefnur í gegnum Cruise Iceland til að



kynna höfnina og vekja athygli á henni. Covid-19 seinkaði áætlunum en nú er kominn meiri þungi í verkefnið og niðurstöðurnar eru jákvæðar.

Reykjaneshöfn hefur nokkrar hafnir undir sínum væng, þar á meðal Hafnarhöfnin í Höfn, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn, smábátahöfnina í Gróf og Helguvíkurhöfn. Í framtíðinni er gert ráð fyrir að Keflavíkurhöfn verði „mannlífshöfn“ svæðisins og muni taka á móti skemmtiferðaskipum, sérstaklega þeim sem eru minni að stærð með farþegafjölda á bilinu 50–500.

Smærri bátar hafa hingað til landað í Keflavíkurhöfn, en nú eru breytingar á döfinni þar sem þessi starfsemi verður færð yfir í Njarðvíkurhöfn. Hafnarframkvæmdir eru þar í gangi, meðal annars við stálþil og verndun mannvirkja sem stuðlar að bættu aðgengi.

Áherslan á Keflavíkurhöfn er skýr; hún á að þjónusta minni skemmtiferðaskip og skapa einstaka upplifun fyrir farþega. Akkerislag er til staðar fyrir utan höfnina og hefur verið sett upp flotbryggja með góðum rampi til að taka á móti Tender-bátum. Sérstaklega var hugsað fyrir því að aðgengi væri gott fyrir farþega með gönguerfiðleika og er aðstaðan klár fyrir komandi tímabil á næsta ári.

Azamara Quest var fyrsta skemmtiferðaskipið sem kom til Keflavíkurhafnar í sumar, þó svo að skipið hafi verið of stórt til að leggja að bryggju. Skipið kom með 600 farþega og heimsóknin vakti mikla athygli meðal íbúa. Ferðabjónustuaðilar á svæðinu sáu tækifæri í þessari komu og gerðu sig tilbúna til að taka á móti farþegunum. Það var augljóst að þetta opnaði nýjan glugga fyrir ferðabjónustuna á Reykjanesi. Með þessari fyrstu heimsókn sáu starfsmenn Reykjanesahafnar hvað mætti bæta fyrir framtíðina. Einn helsti lærdómurinn var að upplýsingagjöf til farþega þyrfti að vera betri. Um þriðjungur farþega var í skipulögðum ferðum, en hinir þurftu að fá betri upplýsingar um hvað væri hægt að gera í stoppinu. Þetta hefur verið tekið til greina og nú er markmiðið að vera með betri leiðbeiningar fyrir farþega í framtíðinni.

Ein bókun er þegar komin fyrir næsta sumar og vonir standa til að fleiri fylgi í kjölfarið. Farþegarnir sem komu í sumar voru fjölbreyttur hópur, og upplifun þeirra af bænum var jákvæð. Mikilvægt er að halda áfram að bæta upplýsingagjöf, til dæmis með QR kóða sem leiðbeinir farþegum um áhugaverða staði og þjónustu í bænum.

Keflavíkurhöfn er vel staðsett, nálægt bæði flugvöllinum og eldgosum, sem gerir hana að hagkvæmum áfangastað fyrir skemmtiferðaskip. Þrátt fyrir að Helguvíkurhöfn hafi möguleika til að taka á móti stærri skipum, er hún aðallega notuð sem frakthöfn og umhverfið þar er því ekki hentugt fyrir farþegaskip.

Markmiðið fyrir Keflavíkurhöfn er að þróa hana áfram sem áfangastað fyrir minni skemmtiferðaskip og nýta þau tækifæri sem nálægðin við flugvöllinn og náttúruperlur svæðisins bjóða upp á. Með aukinni markaðssetningu og bættu skipulagi er von á spennandi framtíð fyrir ferðabjónustuna á Reykjanesi.

Faxaflóahafnir



Sumarið hefur gengið vel hjá Faxaflóahöfnum þrátt fyrir að nokkrar áskoranir hafi komið upp. Framkvæmdir hafa gengið vel eftir góðan undirbúning sem tryggði að þau stóru verkefni sem eru í gangi á hafnarsvæðinu hafa haldið áfram af festu.

Landtenging við Miðbakka var tekin í notkun í maí og hefur það gengið mjög vel. Faxaflóahafnir horfa einnig til framtíðar með stórar framkvæmdir við Skarfabakka, þar sem áætlað er að taka stóra landtengingu í notkun árið 2027. Þessar framkvæmdir munu bæta þjónustuna enn frekar og auðvelda móttöku stórra skipa. Einnig er stefnt að því að opna farþegamiðstöð árið 2026 sem mun auka enn frekar á gæði og aðgengi fyrir farþega og þjónustuaðila.

Vindasamt veður í sumar hafði einnig áhrif, þar sem skip þurftu að sleppa höfnum út á landi og koma fyrir til Reykjavíkur. Þetta er áskorun sem þarf að vinna með, sérstaklega þegar veðrið verður ófyrirsjáanlegt.

Ákveðnar flækjur komu þó upp í byrjun sumars, einkum varðandi umferð og bílastæði. Það þurfti að færa "drop-off" svæðið á bílastæðunum til að bæta aðgengi sem var til mikilla bóta. Það hefur einnig verið mikil aukning í leigubílum á hafnarsvæðinu í sumar, sem leiddi til ákveðinna áskorana. Á síðasta ári var skortur á leigubílum, en nú er fjöldinn orðin meiri en þörf krefur, sem hefur skapað umferðarvanda. Þetta verður tekið til skoðunar og leiðir fundnar til að jafna eftirspurnina betur næsta sumar.

Vestmannaeyjahöfn

Vestmannaeyjahöfn átti ekki jafn gott sumar og í fyrra þar sem veðurfarið setti strik í reikninginn. Alls voru bókaðar 110 komur skemmtiferðaskipa fyrir sumarið, en vegna óhagstæðs veðurs náðu aðeins 86 skip að leggja að bryggju með um þrjátíu þúsund farþega. Það voru færri færri farþegar sem komu í land í samanburði við síðasta ár, og í byrjun september höfðu 15.159 farþegar siglt framhjá vegna veðurskilyrða.

Vestmannaeyjahöfn hefur unnið hörðum höndum að því að undirbúa sig fyrir móttöku skemmtiferðaskipa. Áhersla hefur verið lögð á öryggi farþega með því að tryggja að aðgengi sé gott og hefur það verið gert með því að bæta gönguleiðir fyrir farþega. Einnig hefur verið farið í að gera sögu eyjanna hærra undir höfði á svæðinu sem og að endurhanna torgið á hafnarsvæðinu. Með þessu er verið að bæta upplifun þeirra ferðamanna sem koma til Eyja, sem gerir Vestmannaeyjar að enn eftirsóknarverðari áfangastað fyrir skemmtiferðaskip.

Eitt af mikilvægustu verkefnum framtíðarinnar er vinna með Vegagerðinni að hönnun á stórskipakanti en ekki hefur enn verið ákveðið hvar þeim kanti verður best fyrir komið. Auk þess er stefnt á að fara í styttingu á Hörgaeyrargarði fyrir næsta sumar en með styttingunni verður aðgengi að höfninni fyrir stærri skip betri. Þessum framkvæmdum er ætlað að minnka frátafir vegna veðurs í móttöku skemmtiferðaskipa.

Vestmannaeyjahöfn er ein af fimm höfnum í grunnneti hafna á Íslandi (TEN-T) og samkvæmt því ætti að vera komið á rafmagn til að tengja öll stærri skip árið 2030. Sú vinna er ekki hafin en hún er töluvert flókin þar sem ekki er til rafmagn í verkefnið en einnig er þetta kostnaðarsöm framkvæmd sem nýtist eins og staðan er í dag illa



þar sem stærri skip stoppa í Vestmannaeyjum líklega að meðaltali í um fimm tíma. En landtenging er verkefni sem verður farið í samhliða framkvæmda við stórskipakant.

Vestmannaeyjahöfn hefur ekki enn innleitt CAP en sú vinna er í athugun og verður nánar skoðuð í takt við DOKK-kerfið. Þegar stórskipakanturinn er tilbúinn mun verða nauðsynlegt til að stýra farþegafjölda í höfninni og tryggja jafnvægi á milli farþegakoma og innviða bæjarins en þetta er nú þannig að þau sem stýra höfninni stjórna komum skipanna.

Með þessum framkvæmdum og áætlunum fyrir framtíðina, er Vestmannaeyjahöfn í betri aðstöðu til að taka á móti skemmtiferðaskipum og bjóða farþegum upp á einstaka upplifun á Eyjum.

Ísafjarðarhöfn

Komur skemmtiferðaskipa voru tíðar á Ísafirði í sumar og tímabilið gekk vel, bæði hvað varðar skipulag og þjónustu. Reynsla síðasta sumars var nýtt til að bæta úr hnökrum eins og sambúð hjá ferðapjónustuaðilum á bryggjunni sem komst í fínar skorður og hélst ljómandi góð í sumar.

Um 10 komur var aflýst vegna veðurs sem eru ekki mikil afföll hlutfallslega miðað við að það áttu að vera rúmlega 170 komur en voru rúmlega 160. Yfir allt tímabilið, frá 21. apríl til 27. september voru áætlaðar 196 komur með 71 skipi.

Einhverjar áhyggjur voru uppi af stærri dögnum yfir sumarið í fjölmiðlum varðandi svokallaðan „troðningstúrisma“, en fyrir vestan voru þær óþarfar. Þá spiluðu lægðir auðvitað inn í fyrrnefndar afbókanir og stærsti dagurinn þar sem áttu að vera 9000 manns í bænum endaði í 4000 manns. Á stærstu tveimur dögnum voru þó yfir 7000 manns á svæðinu en gott skipulag gegndi lykilhlutverki í að allt gengi smurt fyrir sig. Meðal annars voru fleiri verslanir með opið á sunnudögum vegna skipakomanna. Þótt helgarnar séu oft yfirsetnar yfir sumarið eru fáir skipalausir dagar í bænum og þeir ná yfirleitt ekki nema kannski fjórum á mánuði þegar tímabilið stendur sem hæst. Í bæði júlí og ágúst eru yfir 50 komur yfir mánuðinn, eða 56 í ágúst og svipað í júlí. Einn daginn fór tala skipa meira að segja upp í fimm yfir einn dag. Reyndar var um minni skip að ræða og einungis rúmlega 3000 manns, en það náðist að koma alveg fjórum að bryggju sem er gott afrek. Stefnan er sú að halda fjölda skipagesta í skefjum og að næsta sumar fari þeir ekki yfir sjö þúsund þegar mest er, en æskilegur fjöldi þó kannski nær fimm þúsund. Tölurnar [CAP] verða svo endurskoðaðar árið 2027 og geta til að taka á móti stórum hópum vex í sífellu þannig að bæjaryfirvöld halda því opnu og breyta tölunum ef það þróast þannig.

Hvað loftmengun varðar er oftast ekki um gufu að ræða, sem er hvít á litinn þó það séu vissulega einhver skip sem koma sem eru ekki nægjanlega hrein. Ísafjarðarhöfn er með samning við EPI og fær skýrslu mánaðarlega og er höfnin vel undir öllum mörkum á mengunarmælum.

Framkvæmdir hafa verið miklar í sumar, en meðal annars verið að lengja viðlegukant á bryggjunni sem nú er búið að klára yfirborðið á, ásamt því að klára girðinguna eins og hún á að vera í samræmi við Hafnverndarstefnuna. Það á svo eftir að setja rafmagn og vatn. Verið er að leggja rör og stefnan er sett á að klára þá framkvæmd og



taka svo stöðuna fyrir landtengingu. Einnig hefur verið ráðist í dýpkun hafnarinnar svo að unnt yrði að taka djúpristari skip að bryggju. Áður þurftu þessi skip að leggjast við akkeri og ferja farþegana í land á léttabátum. Það að geta lagst við bryggju munar mjög miklu í þægindum fyrir farþegana auk þess sem tekjur hafnarinnar eru meiri ef lagst er að hafnarbakkannum. Á síðasta ári töpuðust um 154 milljónir vegna þess að vegna þess að dýpkunin var ekki nógu langt komin. Vegagerðin borgar 60% af framkvæmdinni og útboðið á dýpkuninni sínum tíma var í kringum 400 milljónir, en framkvæmdum átti að ljúka árið 2022. Til samanburðar er kostnaðurinn við stækkun Sundabakka um 1.400.000.000 kr. Meðal annars er um að ræða nýtt, malbikað bílaplan í framkvæmd fyrir rútur og bíla við hafnarkantinn sem áætlað er að verði tilbúið næsta sumar. Á döfinni er einnig að byrja að byggja móttökuhús á næsta ári, sem mun vera við nýju bílastæðin. Þar verður búið til torg þar sem hægt verður að vera með sölubása og vonandi verða einnig byggð salerni í stað gámanna sem nú eru til staðar.

Tollfrelsi skipa í hringsiglingum

Tollfrelsi var upphaflega innleitt til að laða skemmtiferðaskip til landsins og skapa samkeppnisforskot. Hvorki á Grænlandi né á Svalbarða er virðisaukaskattur innheimtur en í Noregi og Danmörku eru notaðar siglingareglur, þar sem skip verða að sigla reglulega úr landhelgi til að njóta tollfrelsis. Öðrum kosti njóta þau ekki tollfrelsis enda ferðast innlendir ferðamenn einnig með skipunum í strandsiglingum við Noreg. Noregur er á meðal helstu keppinautar okkar á sviði ferðapjónustu. Tollfrelsi hefur stuðlað að aukningu farþegaskipta og verið lykilþáttur í stefnu stjórnvalda um að dreifa ferðamönnum víðar um landið. Því er erfitt að fallast á rök fjármálaráðuneytisins um að Ísland þurfi að samræma virðisaukaumhverfi sitt við nágrannalöndin og hefur verðu lögð mikil vinna í að fá frest og reyna að viðhalda tollfrelsinu.

Alþingi samþykkti að framlengja tollfrelsið til 1. janúar 2025 (í stað 1. janúar 2024) til að gefa tíma til að meta áhrif afnámsins á skemmtiferðaskip og ferðapjónustu. Hins vegar hefur slíkt mat ekki verið hafið. Í frétt á bb.is er nefnt að rekstrarniðurstaða Ísafjarðarbæjar verði jákvæð um 680 m.kr. sem er 201 m.kr. betri afkoma en samvæmt fjárhagsáætlun og skýrist afkomubattinn einvörðungu af auknum tekjum af komu skemmtiferðaskipa upp á 241 milljón kr. (tekjur af skemmtiferðaskipunum voru 641 milljón kr.) Á stöðum eins og Borgarfirði-Eystri, Húsavík og Djúpvogi er ferðapjónustan nánast alfarið byggð á farþegum skemmtiferðaskipa, þar sem hefðbundnir ferðamenn koma sjaldan.

Frá sjónarhóli hagaðila eins og útgerða skemmtiferðaskipa, Cruise Iceland, AECO og CLIA, ætti afnám tollfrelsisins að falla innan ramma ferðamálastefnu til 2030. Skipafélögin eru reiðubúin að greiða meira til samfélagsins, en óhófleg skrifinnaska gæti leitt til þess að skipin velji aðra áfangastaði sem myndi minnka tekjur ríkissjóðs og sveitarfélaga. Afnám tollfrelsis með þeim hætti sem fyrirhugað er gæti haft alvarlegar afleiðingar og brýtur í bága við markmið ferðamálastefnunnar.

Með því að afnema tollfrelsið mun það fyrst og fremst hafa áhrif á minni lúxusskip sem sigla í kringum Ísland. Stærri skemmtiferðaskip munu áfram njóta tollfrelsis, en þessi breyting gæti valdið því að skip bætist við í Færeyjum, eldsneyti verði keypt þar, og að fjarlægari svæði eins og Borgarfjörður-Eystri, Djúpvogur, Grímsey,



Patreksfjörður, Hrísey og Húsavík missi skipakomur. Þessi svæði fá almennt ekki mikið af hefðbundnum ferðamönnum. Með afnámi tollfrelsis verður rekstrarumhverfi hafna og ferðaþjónustu á landsbyggðinni fyrir verulegu áfalli.

Innviðagjald lagt á afturvirk

Yfir 30 hafnir tóku á móti skemmtiferðaskipum síðasta sumar, sem undirstrikar mikilvægi þeirra fyrir landsbyggðina. Af nám tollfrelsis eitt og sér eykur áhættu í viðskiptum við Ísland þar sem ferðir til 2026 hafa þegar verið seldar. Með skyndilegri álagningu afturvirks innviðagjalds á farþega skemmtiferðaskipa, sem lagt var á af starfsstjórn Sjálfsstæðisflokks og Framsóknarflokks, var stigið afdrifarikt skref sem þegar hefur leitt til töluverðra afbókana fyrir sumarið 2025. Útgerðir skipanna hafa þó fyrst og fremst lagst gegn því að gjaldtakan sé ekki fyrirsjáanleg þótt upphæðin sé vissulega mjög há, margfaldur gistináttaskattur til að mynda. Íþyngjandi breytingar með svo skömmum fyrirvara hafa mjög fælandi áhrif á erlenda aðila, þar sem þeir geta ekki velt auknum kostnaði yfir á farþega sem hafa þegar greitt fyrir ferðir sínar og ekki síður vegna þess að svona slæm stjórnsýsla vekur umtal víða um heim sem er skaðlegt Íslandi.

Það sem gerir málið hins vegar enn verra er að ekki var haft samráð við helstu hagaðila og ekki hefur verið lagt mat á efnahagslegar afleiðingar innviðagjaldsins fyrir ferðaþjónustuna. Um hreinræktaðan landsbyggðarskatt er að ræða þótt skatturinn sé kallaður gjald. Frá sjónarhóli Cruise Iceland er ljóst að ef gjaldið á að renna í sameiginlega hýt ríkissjóðs þá sé í raun um skatt að ræða og hann má því ekki vera afturvirkur. Ef hins vegar raunverulega er um að gjaldtöku að ræða eigi hún að renna til styrkingar þjónustu við skipin í þeim höfnum sem þau heimsækja, sveitarfélögum og íbúum þeirra sem ferðamenn vilja heimsækja til góða.

###