

Könnun meðal farþega skemmtiferðaskipa

Reykjavík sumar 2023

Rannsóknamiðstöð ferðamála fyrir Faxaflóahafnir

Þórný Barðadóttir 2023



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA
ICELANDIC TOURISM
RESEARCH CENTRE



© Rannsóknamiðstöð ferðamála 2023

Útgefandi: Rannsóknamiðstöð ferðamála, Borgum v/ Norðurslóð, IS-600 Akureyri

Netfang: rmf@rmf.is

Veffang: www.rmf.is

Titill: Könnun meðal farþega skemmtiferðaskipa. Reykjavík sumar 2023

Höfundur: Þórný Barðadóttir

Unnið fyrir Faxaflóahafnir í samvinnu við Ferðamálastofu. Úrvinnsla unnin í samvinnu við Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri

Númer: RMF-S-02-2019

ISBN: 978-9935-437-15-6

ISSN: 1670-8857

Forsíðumynd: Skemmtiferðaskip við Reykjavíkurbær © Anna Karlsdóttir 2023

Öll réttindi áskilin. Samantekt 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

Efnisyfirlit

Inngangur	1
Aðferð og gögn	3
Myndaskrá	4
Niðurstöður	5
Upplýsingar um svarendur	6
Ferðamáti og dvöl í landi	7
Ferðafélagar	8
Val á viðkomandi siglingu	9
Afbreying í landi	10
Kaup á afbreytingu í landi	11
Útgjöld	12
Útgjöld í samanburði	13
Fyrri heimsóknir	14
Áætlanir um endurkomu	15
Ánægja með heimsókn	16
Meðmæli og meðmælaskor	16
Hápunktur heimsóknar	17
Opnar athugasemdir	18
Umræður	19
Lokaorð	21
Heimildir	22



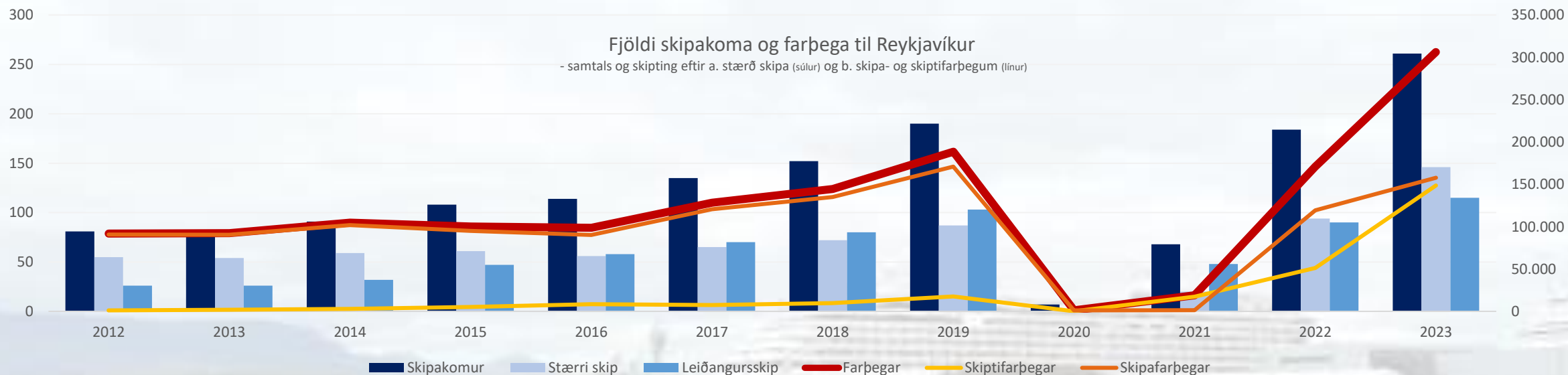
Mynd 1. Farþegar skemmtiferðaskipa á leið frá borði í Reykjavík ©Anna Karlsdóttir 2023

Inngangur

Samantekt þessi sýnir niðurstöður spurningakönnunar sem gerð var meðal farþega skemmtiferðaskipa í Reykjavík sumarið 2023. Könnunin var unnin fyrir Faxaflóahafnir að frumkvæði Ferðamálastofu með það að markmiði að auka þekkingu á ferðahegðun og útgjöldum farþeganna. Mikill vöxtur hefur verið í komum skemmtiferðaskipa á síðustu árum, aukning sem hefur orðið jafnt hérlendis og á heimsvísu. Það er þróun sem spár gera ráð fyrir að haldist áfram næstu ár (CLIA, 2023). Hér á landi sem annars staðar á norðurslóðum hefur aukningin mest orðið vegna hringferða smærri skipa um norðurslóðasvæðið (James, Olsen & Karlsdóttir, 2020) þar sem íslenskar hafnir eru gjarnan meðal viðkomustaða.

Skip sem fara í slíkar norðurslóðaferðir hafa á allra síðustu árum orðið bæði fleiri og stærri (Têgu, Dawson & Lasserre, 2020). Það endurspeglast í því að vöxtur greinarinnar við Ísland hefur aðalleg verið vegna endurtekinna koma sömu skipa og viðkomu þeirra í fleiri höfnum hérlendis, meðan minni vöxtur hefur verið í fjölda einstakra skipa.

Hérlendis hefur áhrifa aukinna hringsiglinga um norðurslóðasvæðið ekki síst orðið vart í Reykjavík. Mynd 1 sýnir aukningu í komum leiðangursskipa (sæblá súla) og var hlutfall þeirra orðið herra en stærri skipa á árunum fyrir Covid-19 faraldurinn. Á síðustu tveimur árum hefur fjöldi þeirra hins vegar staðið nokkuð í stað meðan orðið hefur mikil aukning í komum stærri skipa (ljósblá súla). Fjöldi farþega (rauð lína) sem koma til Faxaflóahafna hefur riflega fjórfaldast á undanförmum áratug. Fjöldi skiptifarþega (gul lína) jókst litillega fram að Covid-faraldri þegar fjöldi þeirra tók mikinn kipp og hefur nú nær jafnað fjölda almennra skipafarþega (appelsínugul lína). Þessi þróun sýnir að skiptifarþegar eru ekki lengur einvörðungu þeir sem ferðast á minni leiðangursskipum heldur hefur orðið aukning í farþegaskiptum á stærri skipum. Það á við um norðurslóðasvæðið allt en þó sérstaklega Reykjavík þar sem hnattræn lega, flugtengingar og þjónustugeta hafnarinnar gera hana að ákjósanlegum þjónustustað norðurslóðasiglinga (Têgu, Dawson & Lasserre, 2020). Reykjavík hefur því, ásamt Longyearbyen á Svalbarða, öðlast vægi aðalhafnar í farþegaskiptum og skemmtiskipaþjónustu á norðurslóðasvæðinu (Long, Ren & Li, 2023).



Mynd 2. Samanteknar tölur um fjölda skemmtiferðaskipa og farþega og hvernig tölurnar skiptast eftir annars vegar tegund skipa og hins vegar ferðamáta farþega. Heimild: Faxaflóahafnir, 2023

Aðferð og gögn

Aðferð, útfærsla og framkvæmd farþegakönnunar í Reykjavík sumarið 2023 byggir á framkvæmd kannana sem Rannsóknamiðstöð ferðamála hefur áður staðið fyrir á Akureyri (Þórný Barðadóttir, 2018) og á Siglufirði og Húsavík (Þórný Barðadóttir, 2019). Í aðdraganda könnunar nú var spurningalisti sem notaður var í fyrri könnunum endurskoðaður og uppfærður í samvinnu við verkkaupa og Ferðamálastofu. Könnunin í Reykjavík var framkvæmd á tímabilinu 11. júní til 9. september 2023. Könnunin tók til ferðahegðunar, ákvarðana og útgjalda farþega. Hún var framkvæmd þannig að spurningalistar voru lagðir fyrir farþega við Miðbakka og Faxagarð við Gömlu höfn og Korngarð og Skarfabakka 312 og 315 við Sundahöfn. Spurningalistarnir voru á pappír og hafðir í enskri og þýskri útgáfu. Svör útfylltra lista voru því næst slegin inn í rafrænt kannakerfi og niðurstöður unnar í reikniforritunum Excel og SPSS.

Útgjaldahluti könnunar tók til þess sem farþegar greiða beint í heimsókn sinni. Það er þó ljóst að slík könnun sýnir einungis brot af efnahagslegum áhrifum af komum skemmtiferðaskipa til landsins. Fyrri rannsóknir hafa sýnt að mikill hluti viðskipta fer fram með fyrirfram bókuðum þjónustueiningum við annars vegar skip og hins vegar farþega (Þórný Barðadóttir, 2017).

Það er ekki á færi hvers og eins að farþega þekkja í þaula til þeirra viðskipta og skila þær upphæðir sér því sjaldan í útgjaldakönnun sem þessari.

Við afstemmingu útgjalda var haft samband við ferðaþjónustuaðila sem bjóða upp á dagsferðir fyrir farþega í Reykjavík til að fá betri innsýn í verðlagningu slíkra ferða þannig að hægt væri að leiðrétta fyrir augljóslega röngum upphæðum.

Að beiðni verkkaupa og Ferðamálastofu var lögð áhersla á að ná svörum sem gætu leyft samanburð á ferðahegðun og útgjöldum farþega sem koma og fara með skipum annars vegar og hins vegar þeirra sem koma og/eða fara með flugi í tengslum við siglinguna. Í niðurstöðum er gerð grein fyrir þessum hópum sem skipafarþegum annars vegar og skiptifarþegum hins vegar. Í sumarbyrjun gerðu áætlanir ráð fyrir því að rúmur fjórðungur farþega kæmi og/eða færi með flugi í tengslum við siglingu. Þar varð þó aukning á og við lok sumars var ljóst að skiptifarþegar væru hátt í helmingur farþega. Í könnun voru skiptifarþegar rétt um þriðjungur svarenda.

Heildarfjöldi farþega skemmtiferðaskipa í Reykjavík sumarið 2023 var samkvæmt tölum Faxaflóahafna 306.311. Við fyrirlögn fengust alls 857 svör en 277 báðust undan að svara sem gefur svarhlutfall upp á 68%. Þegar svör áhafnar meðlima höfðu verið undanskilin stóðu eftir svör 806 farþega og eru það þau sem eru til kynningar í þessari samantekt.

Könnunin var framkvæmd af Rannsóknamiðstöð ferðamála fyrir Faxaflóahafnir, auk þess sem Ferðamálastofa kom að undirbúningi og útfærslu könnunar. Úrvinnsla á niðurstöðum var unnin af Rannsóknamiðstöð ferðamála í samvinnu við Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.



Mynd 3. Farþegar skemmtiferðaskipa svara spurningalistum frá spyrli RMF í brottfararsal þjónustumiðstöðvar skemmtiskipa við Sundahöfn ©Vera Vilhjálmstöttir 2023

Myndaskrá

Mynd 1. Farþegar skemmtiferðaskipa á leið frá borði í Reykjavík	1
Mynd 2. Fjöldi skipakoma og farþega til Reykjavíkur	2
Mynd 3. Farþegar skemmtiferðaskipa svara spurningalistum frá spyrli RMF	3
Mynd 4. Skemmtiferðaskip við höfn og þjónustuaðilar biða átekta	4
Mynd 5. Samanteknar upplýsingar um farþega sem svöruðu könnun	6
Mynd 6. Ferðamáti og dvöl í landi	7
Mynd 7. Ferðafélagar farþega	8
Mynd 8. Val á viðkomandi siglingu	9
Mynd 9. Afþreying farþega í heimsókn til Reykjavíkur	10
Mynd 10. Opin svör um athafnir aðrar en gefna valkosti (orðaský)	10
Mynd 11. Kaup á afþreyingu í landi	11
Mynd 12. Opin svör um ástæðu þess að afþreying var ekki keypt (orðaský)	11
Mynd 13. Niðurstöður útgjaldahluta	12
Mynd 14. Útgjöld í Reykjavík samanborið við aðrar hafnir	13
Mynd 15. Fyrri heimsóknir og ferðamáti þá	14
Mynd 16. Líklegasti ferðamáti ef Ísland verður heimsótt á ný	15
Mynd 17. Ánægja farþega með heimsókn til Reykjavíkur	16
Mynd 18. Líkindi þess að farþegar mæli með Reykjavík sem áfangastað	16
Mynd 19. Hápunktur heimsóknar (orðaský)	17
Mynd 20. Opnar athugasemdir (orðaský)	18

Mynd 21. Verðandi skipafarþegar biða eftir vegabréfsskoðun við Reykjavíkuhöfn	19
Mynd 22. Farþegar ganga um borð eftir heimsókn til Reykjavíkur	21
Mynd 23. Skemmtiferðaskip við höfn í Reykjavík	22



Mynd 4. Skemmtiferðaskip við höfn og þjónustuaðilar biða átekta við Reykjavíkurhöfn © Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2023

Niðurstöður

Upplýsingar um svarendur

Heildarfjöldi svara í könnun: 806

Konur voru 60% svarenda á móti 40% karla en enginn merkti við svarmöguleikann „annað“.

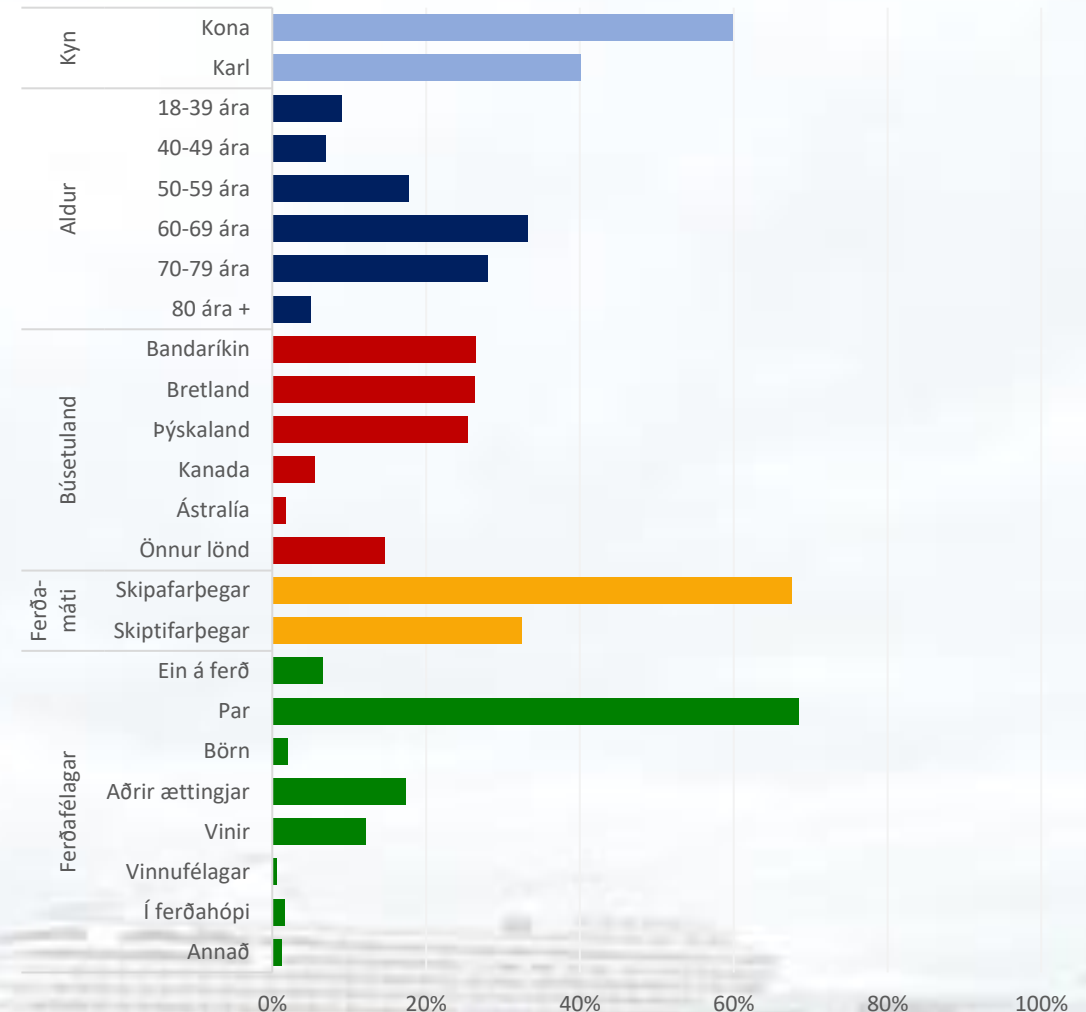
Meðalaldur svarenda var nokkuð hár eða 60,5 ár. Einungis 9% svarenda var á aldursbilinu 18-39 ára, 7% voru 40-49 ára og 17% 50-59 ára. Þá voru 28% 70-79 ára en 5% 80 ára og eldri. Rétt um þriðjungur svarenda var hins vegar á aldursbilinu 60-69 ára.

Svarendur voru frá alls 36 þjóðlöndum en langflestir voru búsettir í Bandaríkjunum (26%), Bretlandi (26%) og Þýskalandi (25%). Hlutfall íbúa annarra landa var umtalsvert lægra því næstir komu íbúar Kanada (5%), Ástralíu (3%) og Hollands (2%) meðan hlutfall íbúa annarra landa (alls 15%) var umtalsvert lægra.

Skiptifarþegar, það er þeir sem koma og/eða fara með flugi til landsins í tengslum við siglingu, voru um þriðjungur svarenda á móti tveimur þriðju hlutum þeirra sem komu og fóru með skemmtiskipi. Af skiptifarþegum voru Bandaríkjamenn í yfirgnæfandi meirihluta eða 73% á móti 10% Breta og 3% Þjóðverja. Íbúar annarra landa töldu hins vegar 28% þar sem hlutur Kanadamanna (3%) var hæstur.

Langflestir reyndust ferðast sem hluti af pari (69%). Önnur 17% voru á ferð með ættingjum en einungis 2% ferðuðust með börnum yngri en 18 ára. 12% voru á ferð með vinum en sárafair með ferðahópum (2%) eða vinnufélögum (1%).

Upplýsingar um svarendur



Mynd 5. Samanteknar upplýsingar um farþega sem svöruðu könnun

Ferðamáti og dvöl í landi

Spurning a: Ferðaðist þú til landsins með skemmtiferðaskipi eða flugi? Fjöldi svara: 802. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99,5%

Spurning b: Ferðast þú frá landinu með skemmtiferðaskipi eða flugi? Fjöldi svara: 786. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 98%

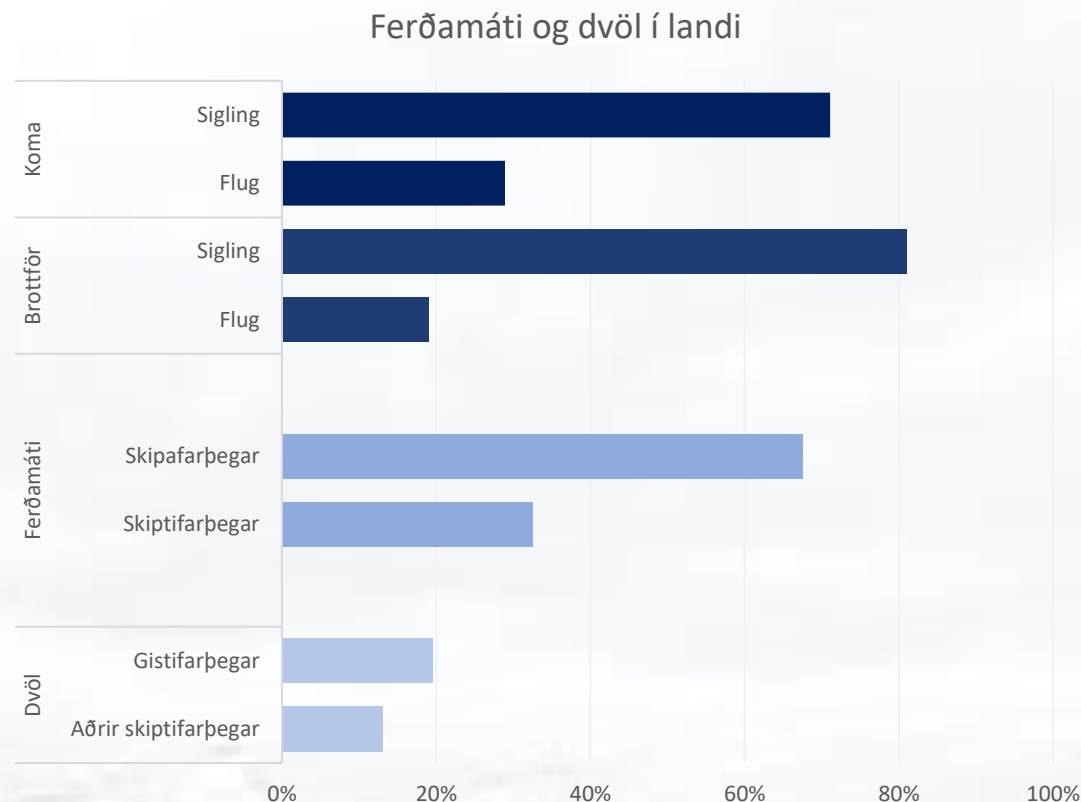
Spurning c: Gistir þú á Íslandi fyrir eða eftir siglinguna? Fjöldi svara: 801. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

Réttur þriðjungur farþega sem svöruðu könnun reyndust vera skiptifarþegar, það eru þau sem ferðast til og/eða frá landinu með flugi. Hlutfall þeirra sem komu með flugi (29%) var þónokkuð hærra en þeirra sem flugu frá landinu (19%) meðan færri (14%) höfðu bæði komið og farið með flugi.

Svörin voru umreiknuð í eina breytu, skiptifarþega, sem eru þau sem komu og/eða fóru frá landinu með flugi. Þegar þau svör voru skoðuð út frá bakgrunnsbreytum kom fram að hlutfallið var næsta jafnt meðal karla og kvenna. Ekki kom heldur fram breytileiki út frá aldri þar sem hlutfall skiptifarþega var hæst meðal farþega 70 ára og eldri (37%) en lægst í aldursflokknum 60-69 ára (29%).

Umtalsverður munur kom hins vegar fram þegar ferðamátiinn var skoðaður út frá þjóðernum. Meðan 73% Bandaríkjamanna höfðu komið og/eða farið með flugi höfðu 97% Þjóðverja og 87% Bretar komið og farið með skemmtiskipi. Bandaríkjamenn eru því langfjölmennastir skiptifarþega.

Réttur fjórðungur allra farþega reyndist gista á Íslandi fyrir eða eftir siglingu en reiknað sem hlutfall skiptifarþega verður niðurstaðan 60% þeirra sem gista en 40% sem gista ekki heldur ferðast beint að og frá skipi.



Mynd 6. Ferðamáti farþega a. til landsins og b. frá landinu - c. Skipting skiptifarþega og skipafarþega - d. Skipting skiptifarþega eftir því hvort gista er í landi eður ei í tengslum við siglinguna, sýnt sem hlutfall af heildarsvörum

Ferðafélagar

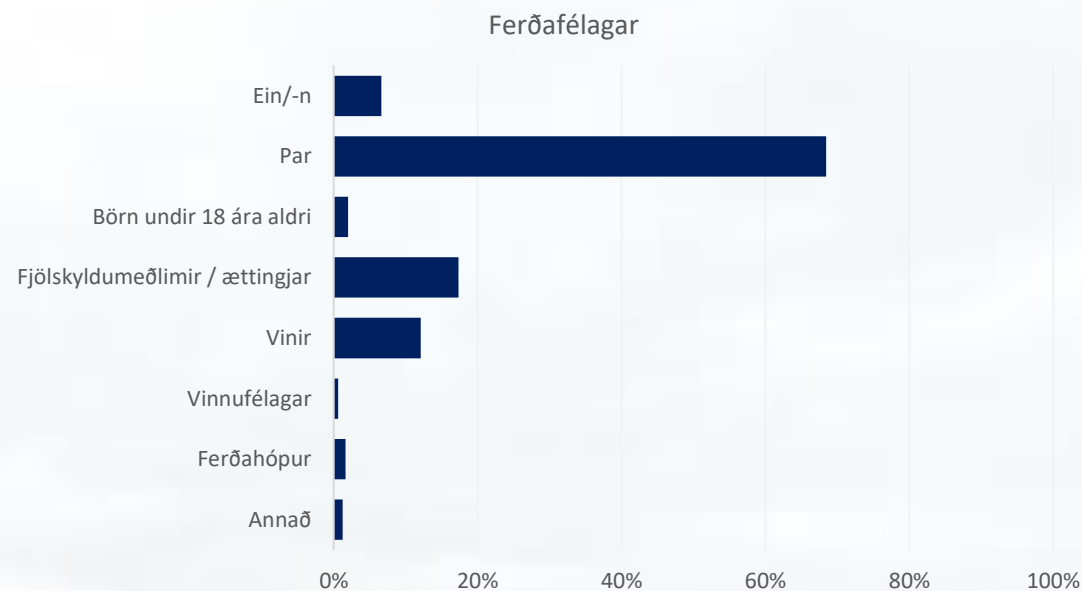
Spurning: Með hverjum ferðast þú? Fjöldi svara: 802. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99,5%

Langflestir farþega reyndust ferðast sem hluti af pari (69%). Önnur 17% voru á ferð með ættingjum en einungis 2% ferðuðust með börnum yngri en 18 ára. Þá voru 12% á ferð með vinum en sárafáir með ferðahópum (2%) eða vinnufélögum (1%).

Lítill breytileiki kom fram í svörum út frá bakgrunnsbreytum. Þannig var hlutfall Þjóðverja sem ferðast í pörum 72%, Breta 70% og Bandaríkjamanna 69% meðan hlutfall para meðal annarra þjóða var lítið eitt lægra eða 62%.

Hlutfall kvenna sem ferðast sem hluti af pari (65%) var lægra en karla (74%) en hærra hlutfall kvenna (21%) en karla (12%) ferðaðist með ættingjum.

Þá var hlutfall para lítið eitt hærra meðal skipafarþega (71%) en skiptifarþega (63%). Breytingin skýrist af mestu á því að nokkuð hærra hlutfall skiptifarþega (23%) en skipafarþega (15%) ferðast með ættingjum. Annars var lítill munur á hópunum varðandi ferðafélaga, nema hvað hlutfall skiptifarþega sem ferðast með vinum (16%) er eilítið hærra en skipafarþega (10%).



Mynd 7. Ferðafélagar farþega

Val á viðkomandi siglingu

Spurning: Hvers vegna valdir þú þessa siglingu? Fjöldi svara: 800. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

Spurning: Eru að ferðast með skemmtiferðaskipi í fyrsta sinn? Fjöldi svara: 799. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

Spurð um helstu ástæðu þess að viðkomandi sigling varð fyrir valinu merktu 72% að ferðaáætlun viðkomandi skips hefði ráðið þar mestu og viðkoma á Íslandi var meginástæða 38% farþega. Aðrir þættir svo sem tímasetning ferðar (20%), viðkomandi skip (17%), verð (15%) og viðkoma í öðrum löndum (12%) reyndust minna ráðandi. Áberandi fáir tilgreindu endurtekinn ferðamáta (3%) og ótilgreindar aðrar ástæður (5%).

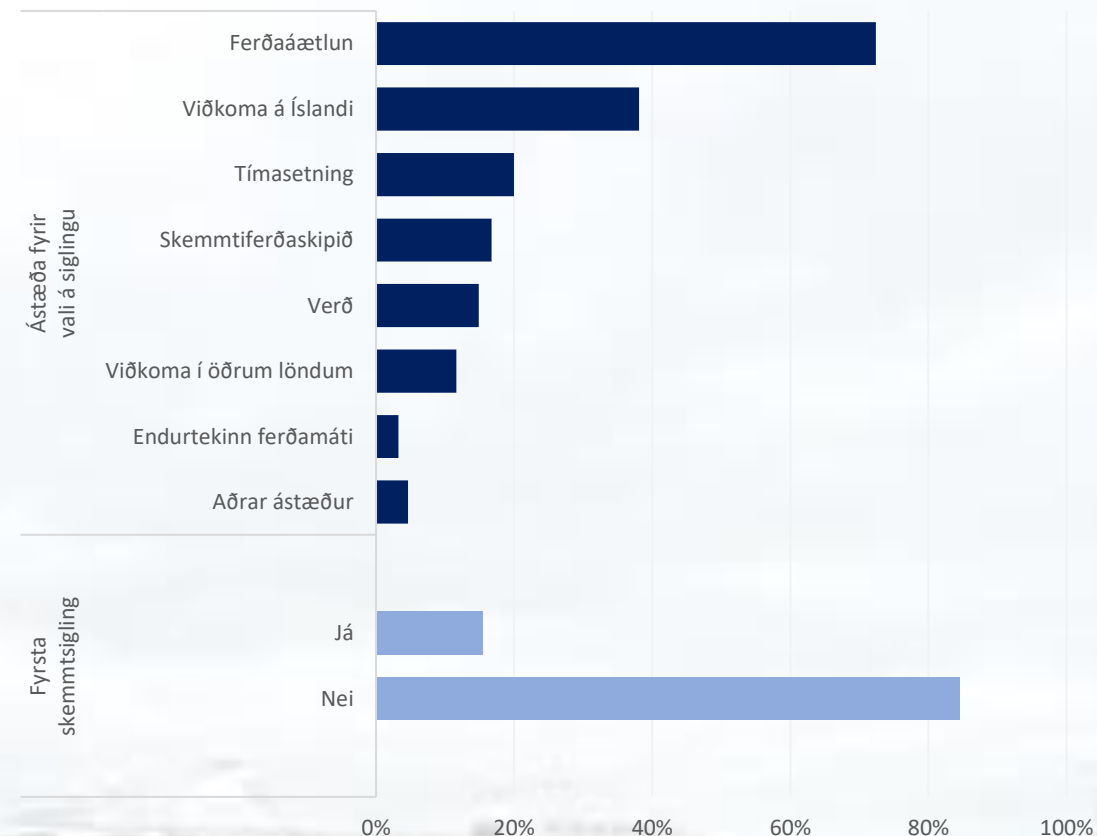
Við nánari athugun kemur í ljós nokkur munur á svörum eftir þjóðernum. Meðan 80% Bandaríkjamanna, 74% Þjóðverja og 72% Breta tilgreina ferðaáætlun sem helstu ástæðu fyrir vali er hlutfallið 63% meðal íbúa annarra landa.

Tímasetning siglingar var Bretum (27%) og Bandaríkjamönnum (21%) mikilvægari en Þjóðverjum (11%) en minni munur var í samanburði við íbúa annarra landa (19%).

Mestur er munurinn þó hvað varðar vægi verðs í vali á siglingu. Sú ástæða er Bretum (26%) umtalsvert mikilvægari en Bandaríkjamönnum (14%), Þjóðverjum (10%) og íbúum annarra landa (8%).

Í könnun var einnig spurt um hvort þetta væri fyrsta ferð farþega með skemmtiferðaskipi. Mikill meirihluti farþega eða 85% reyndist svara þeirri spurningu neitandi sem þýðir að einungis 15% farþega voru í sinni fyrstu siglingu.

Val á viðkomandi siglingu



Mynd 8. Ástæða fyrir vali farþega á viðkomandi siglingu og svör um hvort siglt sé á skemmtiskipi í fyrsta sinn

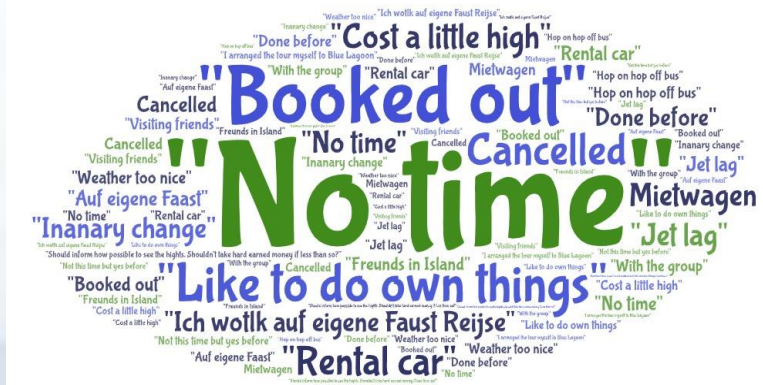
Kaup á afþreyingu í landi

Spurning a: Nýttir þú skipulagða afþreyingu í heimsókninni til Reykjavíkur? Fjöldi svara: 795. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%%
- ef já: Hvar var sú afþreying keypt? Fjöldi svara: 537 Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 67%
- ef nei: Hver var ástæðan? Fjöldi svara: 219 Heildarfjöldi í könnun: 27%

Riflega tveir þriðju hlutar farþega hafði keypt skipulagða afþreyingu í heimsókninni til Reykjavíkur. Sama og enginn munur var á kaupum eftir kyni eða aldri en nokkuð fleiri skipafarþegar (77%) en skiptifarþegar (55%) höfðu nýtt sér skipulagða afþreyingu. Þegar kom að búsetulöndum hafði hæst hlutfall Þjóðverja (84%) keypt afþreyingu á móti 72% Bandaríkjamanna og 68% Breti. Hins vegar hafði einungis rúmur helmingur (54%) íbúa annarra landa nýtt skipulagða afþreyingu í heimsókninni til Reykjavíkur.

Flestir höfðu keypt afþreyingu af viðkomandi skipafélagi eða 43% meðan 14% sögðu afþreyingu innifalda á siglingaleið. Rúmur þriðjungur hafði hins vegar keypt ferðir beint af þjónustuaðilum héraendis áður en komið var til landsins meðan mun færri (4%) höfðu keypt sér ferð eftir komu.

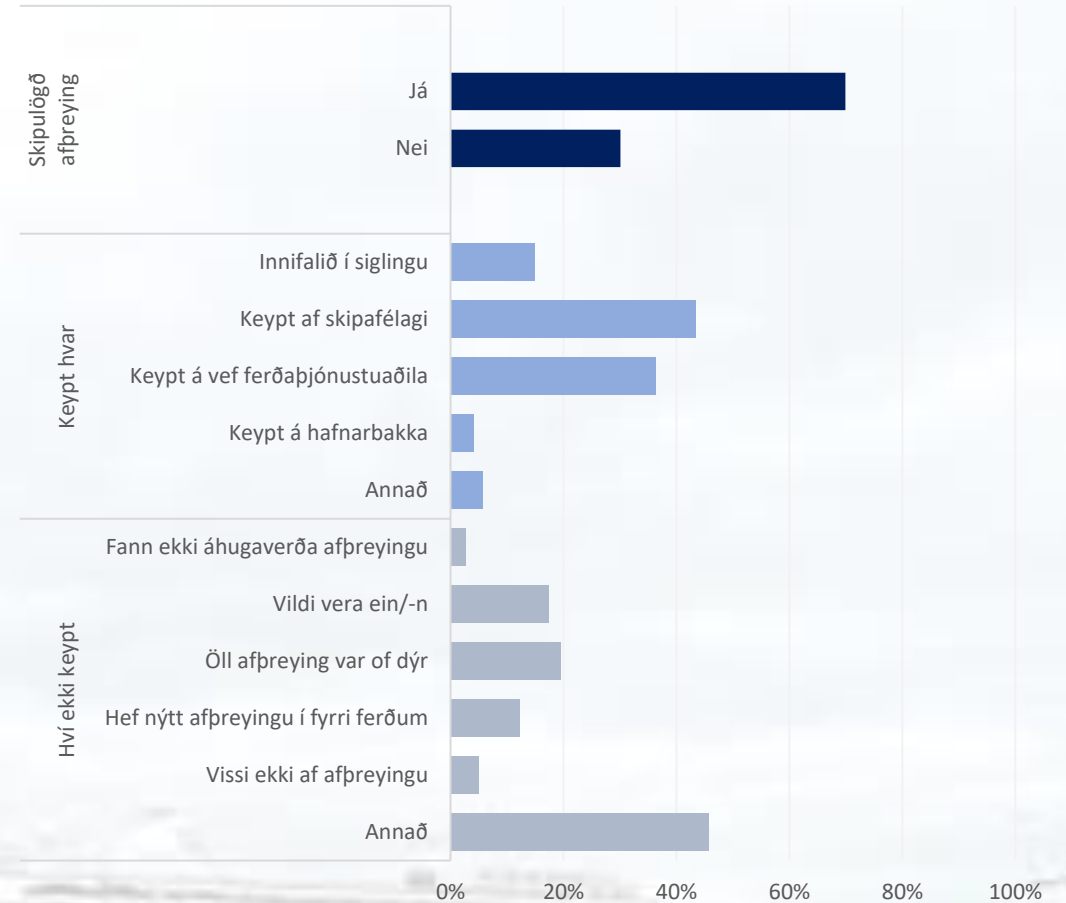
Þegar kom að ástæðu þess að ekki var keypt skipulögð afþreying náði enginn hinna gefnu valkosta meira en fjórðungssvörin. Helst var að afþreying hefði þótt of dýr (20%), farþegar vildu njóta einveru (17%) eða að þeir hefðu áður nýtt þá afþreyingu sem áhugi var á (12%). Hins vegar var nær helmingur sem sagði ástæðu aðra en gefna valkosti.



Mynd 12. Orðaský sem sýnir opin svör um ástæðu þess að afþreying var ekki keypt

Opin svör þeirra sem ekki keyptu skipulagða afþreyingu í landi sýna að tímaskortur og uppbókanir voru þar helstu ástæðurnar. Aðrir þættir sem komu fram voru hátt verðlag, afbókanir ferðaþjóna auk breytinga á ferðalagi skips. Svo voru nokkuð margir sem nefndu löngun til að stýra eigin ferðalagi, þá óháð því hvort þeir farþegar merktu við að þeir vildu njóta einveru.

Kaup á afþreyingu



Mynd 11. Hlutfall farþega sem nýtti sér skipulagða afþreyingu í landi, hvar afþreying var keypt og helstu ástæðu ef afþreying hafði ekki verið keypt

Útgjöld

Myndin sýnir meðalútgjöld farþega sem svöruðu útgjaldakönnun. Niðurstöður byggja 380 gildum svörum* sem þýðir 48% svörun útgjaldahluta könnunar.

Myndin sýnir meðalútgjöld allra farþega í heild og eins hvernig þau skiptast í útgjaldaflokkana gisting, veitingar, skipulögð afþreying, samgöngur og bílaleiga, söfn og menning, minjagripir, verslun og annað.

Þá má á myndinni sjá hvernig útgjöld skiptust annars vegar milli þeirra 256 almennu skipafarþega og hins vegar 124 skiptifarþega sem svöruðu útgjaldahluta könnunar. Loks sýnir myndin skiptingu útgjalda skiptifarþega sem gistu (gistifarþegar) og þeirra sem gistu ekki á landinu í tengslum við siglingu.

Langhæst voru útgjöld skiptifarþega sem gista (97.626 kr.) meðan útgjöld voru lægst meðal almennra skipafarþega (27.912 kr.) þó ekki muni miklu á þeim og skiptifarþegum sem gistu ekki (29.010 kr.).

Athyglisvert er að skoða í hverju munur útgjalda liggur og þar með lesa í ferðahegðun farþega í landi. Ekki kemur fram allur munur á útgjöldum skipafarþega og skiptifarþega sem ekki gista nema það að skipafarþegar verja heldur hærra upphæð í skipulagða afþreyingu meðan útgjöld annarra flokka er eilítið lægri en meðal skiptifarþega sem ekki gista.

Skiptifarþegar sem gista sýna hins vegar nokkuð annað mynstur. Hærra meðalútgjöld þeirra skýrast að miklu leyti af gistingu og veitingum þær 2.15 nætur sem þeir verja að meðaltali á landinu í tengslum við siglingu. Útgjöld þeirra sýna þó einnig aðra athyglisverða þætti. Meðan að meðalútgjöld þeirra fyrir skipulagða afþreyingu eru söm og skiptifarþega sem ekki gista, þá eru útgjöld gistifarþega fyrir bílaleigu, menningu, minjagripir og verslun í öllum tilfellum umtalsvert hærra en annarra farþega. Þetta bendir til þess að athafnasemi þeirra í landi sé fjölbreytileg og umfangsmikil.

Í heildina eru útgjöld skiptifarþega 2,8 sinnum hærra en skipafarþega og séu skiptifarþegar sem gista bornir saman við skipafarþega verður munurinn 3,5.

	Heildarútgjöld	Gisting	Veitingar	Afþreying	Samgöngur	Menning	Minjagripir	Verslun	Annað
Heildarsvörun	44.717	10.575	5.097	19.293	3.219	979	2.530	2.587	437
Skipafarþegar	27.912	0	1.887	20.171	728	554	2.051	2.047	474
Skiptifarþegar	78.462	30.958	11.754	17.952	8.361	1.855	3.520	3.701	361
Gistifarþegar	97.626	41.271	15.143	17.971	11.762	2.474	4.221	4.364	417
Aðrir skiptifarþegar	29.010	0	4.720	17.914	1.218	556	2.046	2.311	245

Mynd 13. Niðurstöður útgjaldahluta. Sýnd eru meðalútgjöld allra farþega eftir útgjaldaflokkum og meðalútgjöld í heild. Eins sýnir myndin skiptingu útgjalda annars vegar eftir skipa- og skiptifarþegum og hins vegar samanburð á útgjöldum skiptifarþega sem gista og þeirra sem ekki gista

* Gild svör þýða að svarendur veittu upplýsingar um útgjöld í viðkomandi flokkum, tilgreindu hve marga útgjöldin átta við um og skráðu í hvaða gjaldmiðli útgjöld voru gerð. Við útreikning á meðalútgjöldum þeirra sem keypt höfðu skipulagða afþreyingu var auk forsendna um gild svör, tekið mið af spurningu í öðrum hluta könnunar sem tók til kaupa á afþreyingu í landi. Þar merkti nokkur hluti farþega við kaup á skipulagðri afþreyingu en tiltók engu að síður að engin útgjöld ættu við í þeim lið útgjaldahluta. Leiðrétt var fyrir þessum svörum í úrvinnslu. Útreikningar svara gistifarþega byggja auk fyrrgreindra afmarkana á því að farþegar hafi í könnun merkt við spurningu um gistingu í landi í tengslum við siglinguna. Við útreikning útgjalda var reiknað meðaltal á hvern svaranda útgjaldahluta, hvort sem viðkomandi skráði útgjöld í viðkomandi lið eður ei. Þetta er gert þar sem markmið könnunarinnar er að skoða hve miklum tekjum hver farþegi skilar að meðaltali með heimsókn sinni. Upphæðir voru umreiknaðar í íslenskar krónur miðað við miðgengi Seðlabanka Íslands 15. júlí 2023 (Seðlabanki Íslands, e.d.).

Útgjöld í samanburði við aðrar hafnir

Spurning: a. Vinsamlega áætlaðu útgjöld þín í Reykjavík nú í samanburði við útgjöld í öðrum íslenskum höfnum? Fjöldi svara: 422. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 52,4%%

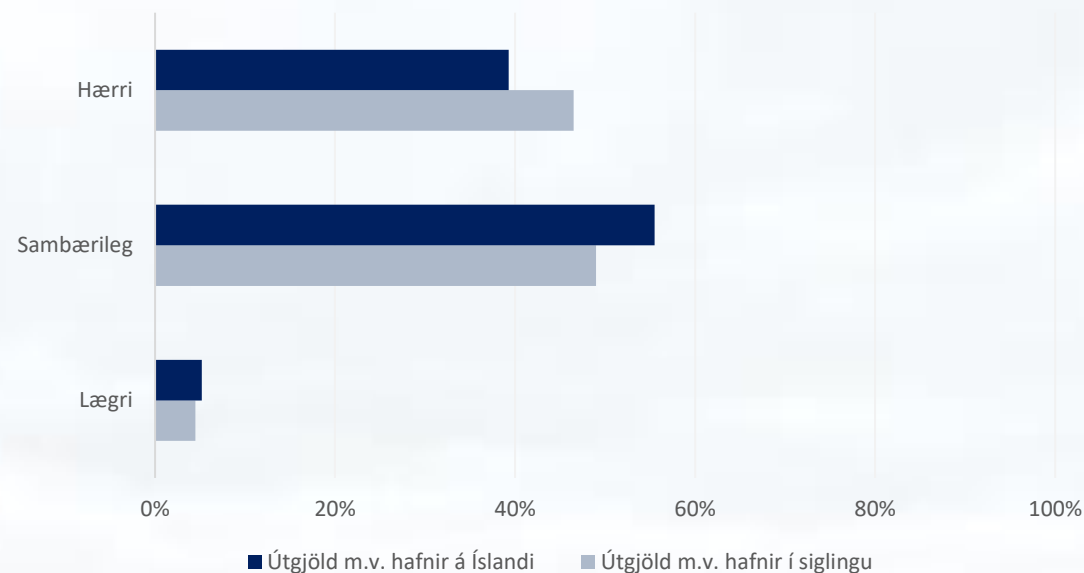
Spurning: b. Vinsamlega áætlaðu útgjöld þín í Reykjavík nú í samanburði við útgjöld í öðrum höfnum á siglingarleið? Fjöldi svara: 467. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 58%%

Farþegar voru beðnir um að meta útgjöld í heimsókninni til Reykjavíkur í samanburði við útgjöld í öðrum íslenskum höfnum annars vegar og öðrum höfnum á siglingarleið hins vegar.

Samanburður við aðrar hafnir á Íslandi sýndi að í heildina taldi ríflega helmingur (56%) útgjöldin sambærileg í Reykjavík og í öðrum höfnum. Um helmingur Bandaríkjamanna og Þjóðverja taldi útgjöld í Reykjavík sambærileg og í öðrum íslenskum höfnum á móti 63% Breta meðan 10% Bandaríkjamanna og 7% Breta taldi útgjöldin í Reykjavík lægri en í öðrum íslenskum höfnum. Það hlutfall var 2% meðal Þjóðverja.

Þegar kom að samanburði á útgjöldum í Reykjavík samanborið við aðrar hafnir á siglingarleið skemmtiferðaskips töldu flestir (49%) þau vera sambærileg en 47% að þau væru hærri meðan 5% töldu útgjöld í Reykjavík lægri en í öðrum höfnum á siglingarleið. Það voru helst Þjóðverjar (57%) sem töldu útgjöldin hærri í Reykjavík en síst Bretar (37%) meðan 42% Bandaríkjamanna taldi að sú hefði verið raunin. Helst var að Bandaríkjamenn (10%) álitu útgjöldin lægri í Reykjavík en öðrum höfnum meðan 4% Breta og 2% Þjóðverja var þeirrar skoðunar.

Útgjöld í Reykjavík samanborið við aðrar hafnir



Mynd 14. Útgjöld í Reykjavík í samanburði við aðrar hafnir á Íslandi og aðrar hafnir á siglingaleið

Fyrri heimsóknir

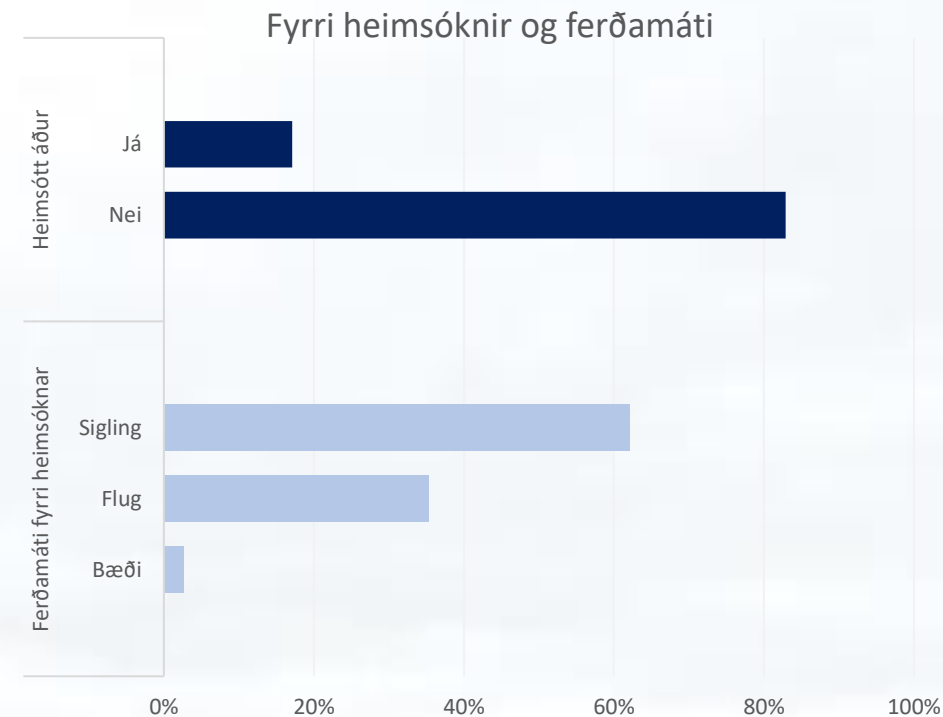
Spurning: Hversu ánægjuleg var heimsóknin til Reykjavíkur? Fjöldi svara: 794. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

Farþegar voru spurðir um hvort þetta væri þeirra fyrsta heimsókn til Íslands og reyndust 17% farþega hafa komið áður til landsins. Þar var hlutfallið hæst meðal Breta (22%), því næst Þjóðverja (18%) en lægst meðal Bandaríkjamanna (12%) meðan hlutfallið var 17% meðal annarra þjóðerna.

Þegar kom að aldri var hlutfall þeirra sem komið höfðu áður lægst í yngsta aldurshópnum eða 10% á móti 19% 70 ára og eldri og 23% farþega 60-69 ára.

Þegar kom að spurningu um hvernig ferðast hefði verið til landsins við fyrri heimsókn reyndust 62% hafa komið með skipi, 35% með flugi en 3% með samtvinnun ferðamatanna.

Af þeim sem komið höfðu með flugi í fyrri heimsókn var hlutfall yngsta aldurshópsins (55%) og Bandaríkjamanna (50%) áberandi hærra en annarra farþega. Þá var áberandi samsvörun í hlutfalli skiptifarþega nú og í fyrri heimsókn með flugi (70%).



Mynd 15. Fyrri heimsóknir og ferðamáti þá

Fyrri heimsóknir

Spurning: Hversu ánægjuleg var heimsóknin til Reykjavíkur? Fjöldi svara: 794. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

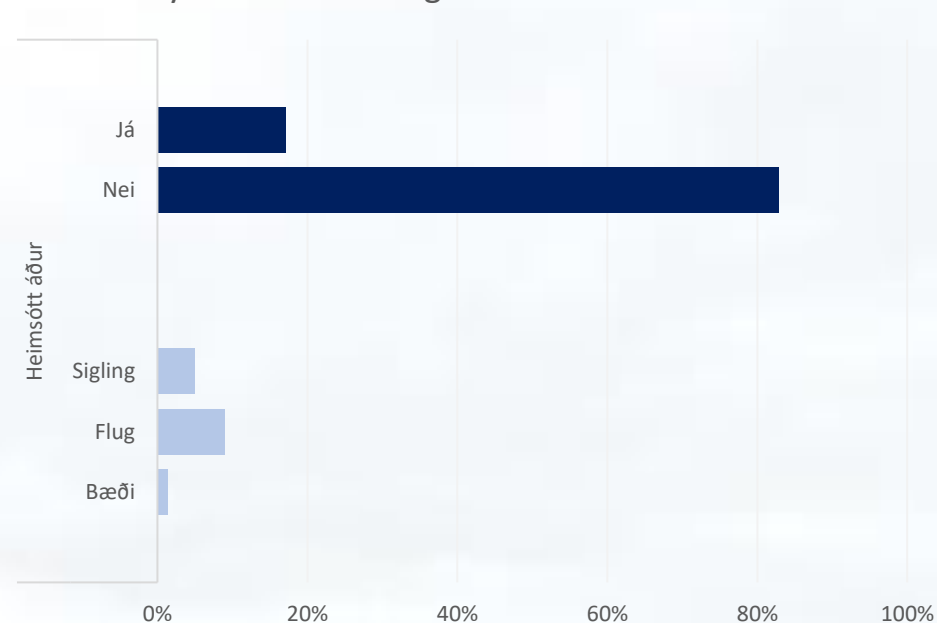
Farþegar voru spurðir um hvort þetta væri þeirra fyrsta heimsókn til Íslands og reyndust 17% farþega hafa komið áður til landsins. Þar var hlutfallið hæst meðal Breta (22%), því næst Þjóðverja (18%) en lægst meðal Bandaríkjamanna (12%) meðan hlutfallið var 17% meðal annarra þjóðerna.

Þegar kom að aldri var hlutfall þeirra sem komið höfðu áður lægst í yngsta aldurshópnum eða 10% á móti 19% 70 ára og eldri og 23% farþega 60-69 ára.

Þegar kom að spurningu um hvernig ferðast hefði verið til landsins við fyrri heimsókn reyndust 62% hafa komið með skipi, 35% með flugi en 3% með samtvinnun ferðamatanna.

Af þeim sem komið höfðu með flugi í fyrri heimsókn var hlutfall yngsta aldurshópsins (55%) og Bandaríkjamanna (50%) áberandi hærra en annarra farþega. Þá var áberandi samsvörun í hlutfalli skiptifarþega nú og í fyrri heimsókn með flugi (70%).

Fyrri heimsóknir og ferðamáti ef endurkoma



Mynd 15. Fyrri heimsóknir og ferðamáti þá

Áætlanir um endurkomu

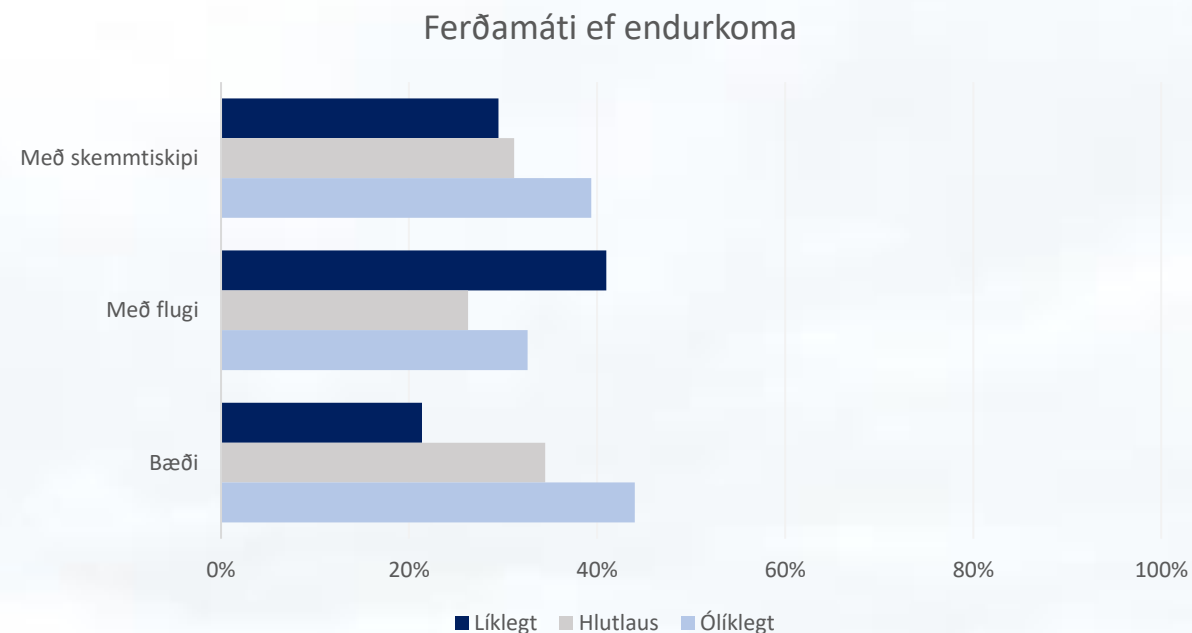
Spurning: Er líklegt að þú heimsækir Ísland á ný og þá með hvaða ferðamáta? Þríkosta spurning. Svarhlutfall sigling 76%: - flug 69% - samtvinnun 59%

Í könnun var spurt um fyrirætlanir farþega um endurkomu til landsins.

Þar skiptust svör nokkuð jafnt í þriðjunga þar sem einn hópur taldi endurkomu líklega eða mjög líklega, þriðjungur taldi hana ólíklega eða mjög ólíklega og þriðjungur var hlutlaus.

Af þeim sem töldu líklegt að þeir heimsæki Ísland á ný voru umtalsvert fleiri sem töldu líklegast að næst kæmu þeir með flugi (41%) en með skipi (29%) eða með samtvinnun ferðamatanna (21%).

Ekki kom fram munur á þeim svörum út frá því hvernig fólk hafði ferðast til landsins í þessari ferð, þ.e. á milli skipafarþega og skiptifarþega.



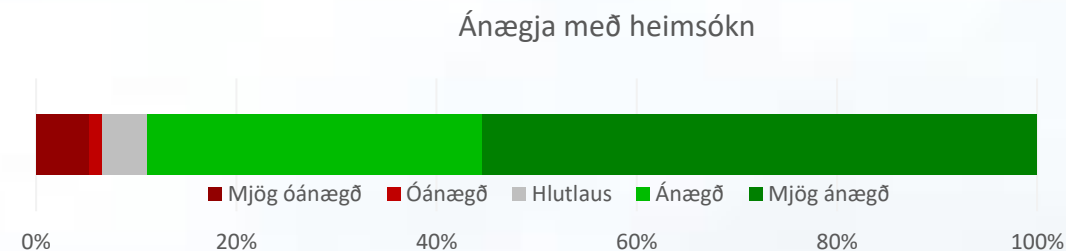
Mynd 16. Líklegasti ferðamáti ef farþegar heimsækja Ísland á ný

Ánægja með heimsókn

Spurning: Hversu ánægjuleg var heimsóknin til Reykjavíkur? Fjöldi svara: 794. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 99%

Mikil ánægja var meðal farþega með heimsóknina til Reykjavíkur. Ríflega helmingur sagðist mjög ánægður og þriðjungur ánægður. Hlutfall hlutlausra og mjög óánægðra var það sama eða 5% meðan einungis 1% reyndist óánægð með heimsóknina.

Sáralítil breytileiki kom fram í svörum eftir bakgrunnsbreytum.



Mynd 17. Ánægja farþega með heimsókn til Reykjavíkur

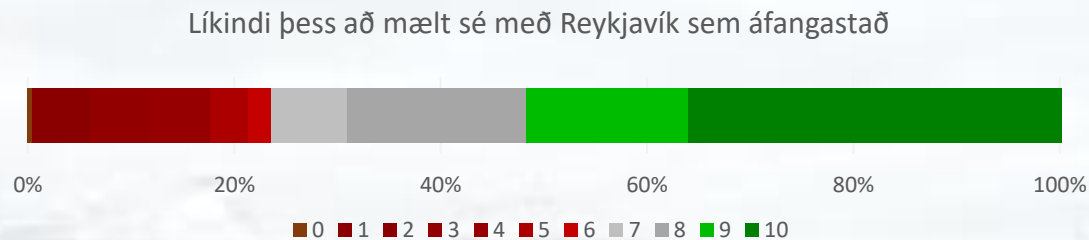
Meðmæli og meðmælaskor (NPS skor)*

Spurning: Á kvarða 0-10, hversu líklegt er að þú mæli með Reykjavík sem áfangastað? Fjöldi svara: 792. Heildarfjöldi í könnun: 806. Svarhlutfall 98%

Tveir þriðjuhlutar farþega töldu líklegt að þeir mæli með Reykjavík sem áfangastað en tveir af hverjum tíu töldu það ólíklegt.

Myndin sýnir að meðan flestir gáfu gildið 10 (51%) voru 17% sem gáfu gildið 8 sem telst til hlutlausra svarenda meðan 16% gáfu gildið 9 sem telst til meðmælenda.

Bandaríkjamenn sýndu hæst hlutfall hvetjenda eða 75% en Bretar lægst (62%) meðan hlutfall Þjóðverja var 66%. Hlutfall Þjóðverja (12%) og Breta (11%) var hins vegar umtalsvert hærra meðal letjenda en Bandaríkjamanna (3%). Niðurstöðurnar gefa svokallað NPS skor upp á +45*.



Mynd 18. Líkindi þess að farþegar mæli með Reykjavík sem áfangastað

*NPS er alþjóðlegur mælikvarði á viðskiptatryggð sem segir meðal annars til um líkindi þess að viðskiptavinir mæli með tiltekinni vöru, þjónustu, fyrirtæki eða í þessu tilviki, áfangastað. Við mælingu á NPS eru líkindi meðmæla gefin á 10 punkta kvarða. Svör á bilinu 9-10 teljast til meðmæla, 7-8 hlutlaus og 0-6 ekki til meðmæla. Skorið reiknast með því að draga hlutfall þeirra sem ekki mæla með frá hlutfalli meðmælenda. Það þýðir að NPS skor getur lægst orðið -100 og hæst +100 (Íslandsstofa, e.d.).

Umræður

Hér hefur verið gerð grein fyrir niðurstöðum spurningakönnunar sem framkvæmd var meðal farþega skemmtiferðaskipa í Reykjavík sumarið 2023. Mikill vöxtur greinarinnar hérlendis sýnir augljósa þörf fyrir öflun upplýsinga um þennan anga ferðabjónustunnar og þá ferðamenn sem koma til landsins með skemmtiferðaskipum og í tengslum við þau.

Að beiðni Faxaflóahafna og Ferðamálastofu var lögð áhersla á að fanga hvort og þá hver munur væri á útgjöldum og ferðahegðun farþega sem ferðast til og/eða frá landinu með flugi í tengslum við siglingu. Líkt og sjá mátti á mynd 2 í inngangskafli, hefur orðið gríðarleg aukning á því að farþegar nýti sér slíkan ferðamáta. Við upphaf sumars gerðu þjónustuaðilar skipa ráð fyrir að rúmur fjórðungur farþega kæmu og/eða færu með flugi í tengslum við ferð. Þar varð þó aukning á og við lok tímabilsins ljóst að hlutfallið var nær helming. Í könnuninni telja svör skiptifarþega rétt um þriðjung. Af af þeim reyndist um 60% dvelja á Íslandi í tengslum við siglinguna og var dvöl þeirra í landi að meðaltali 2,15 nætur.

Útgjöld gistifarþega, það er skiptifarþega sem gista í tengslum við siglinguna, reyndust umtalsvert hærri en útgjöld annarra skemmtiskipafarþega. Almennir skipafarþegar sýndu hæst útgjöld skipulagðrar afþreyingar meðan útgjöld annarra flokka reyndust lægri en skiptifarþega. Útgjöldum skiptifarþega sem ekki gista svipaði þó mikið til útgjalda almennra skipafarþega nema hvað þau voru lítið eitt hærri í flokkum öðrum en afþreyingu. Töluverður breytileiki kom fram í útgjöldum gistifarþega og annarra skiptifarþega sem ekki skýrist einvörðungu af gistingu og veitingum. Gistifarþegar sýndu umtalsvert hæst útgjöld þegar kom að bílaleigu, þeir vörðu hæstum upphæðum í flesta aðra útgjaldaflokkka auk þess að nýta sér skipulagða afþreyingu til jafns við skiptifarþega sem ekki gista.

Eins og fram kom að framan sýnir könnunin meðalútgjöld almennra skipafarþega upp 27.912 kr., skiptifarþega sem ekki gista upp á 29.010 kr. meðan meðalútgjöld gistifarþega voru 97.626 kr. í dvöl þeirra sem að jafnaði varði 2,15 nætur. Þegar þessar niðurstöður eru bornar saman við niðurstöður fyrri farþegakannana RMF á Norðurlandi kemur í ljós að meðalútgjöld í Reykjavík nú voru umtalsvert hærri en sáust í fyrri könnunum RMF. Á Akureyri voru meðalútgjöld



Mynd 21. Verðandi skipafarþegar bíða eftir vegabréfsskoðun áður en gengið er um borð í skemmtiferðaskip við Skarfabakka 312 í Reykjavík © Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2023

farþega 10.249 kr. sem framreiknað miðað við verðlag í júlí 2023 (Hagstofa Íslands, n.d.) gera 14.082 kr. Á Húsavík voru meðalútgjöld farþega 12.292 kr. framreiknað 15.624 kr. en á Siglufirði voru þau umtalsvert lægst eða 3.312 kr. sem framreiknað eru 4.210 kr. Í öllum tilfellum var skipulögð afþreying helsti útgjaldaliður farþega á Norðurlandi og endurspegluðust verð helstu afþreyingar þar með í meðalútgjöldum á hverjum stað (Þórný Barðadóttir, 2019).

Niðurstöður könnunar í Reykjavík sýna að gestir voru mjög ánægðir með heimsóknina. Þegar kemur að NPS gildi sem notað er til að meta viðskiptatryggð neytenda, reiknast það í könnun vera upp á +45. Það er nokkru lægra en viðmið íslenskrar ferðaþjónustu sem er +75 (Íslandsstofa, e.d.). Til samanburðar voru niðurstöður fyrri kannana RMF þær að meðmælaskor á Akureyri reiknaðist +50, á Húsavík +43 en +27 á Siglufirði (Þórný Barðadóttir, 2019).

Gaman getur verið að rýna í niðurstöður spurningakannana sem þessarar. Sem dæmi má nefna að athyglisvert er að skoða saman svör farþega um fyrri heimsóknir, fyrri siglingar, fyrirætlun um endurkomu og ferðamáta þá. Í könnun nú höfðu 71% komið og 81% farið með skipi og einungis 15% voru í sinni fyrstu siglingu. Einungis 17 % höfðu komið áður til Íslands og af þeim höfðu ríflega 60% ferðast með skipi. Þetta gefur vísbendingu um að margir svarenda séu svokallaðir "endurteknir skipaferðalangar" (e. *repeat cruisers*), sem eru ferðamenn sem helst velja lengri ferðalög með skemmtiferðaskipum og taka þannig gistiþingingu og þjónustu með sér. Í því ljósi verður sérlega athyglisvert að við svörin á spurningu um mögulega endurkomu til Íslands töldu fleiri líklegast að næst kæmu þeir með flugi (41%) en með skipi (30%) og lægst var svarhlutfallið við samtvinnum ferðamátanna eða 21%.

Annað athyglisvert dæmi er að í könnuninni reyndust það helst vera Bretar sem höfðu valið siglingu út frá verði. Þegar það er skoðað í ljósi þess að þeir sýndu einnig hæsta svörin þess að afþreyingu hefði verið sleppt þar sem hún þótti of dýr, vekur það upp spurningu um hvort könnunin endurspeglir mögulega efnahagsástand í heimalöndum farþega, þó hæpið sé að leggjast í nokkrar fullyrðingar um það.

Ýmislegt má þó læra af framkvæmd könnunarinnar. Í Reykjavík reyndist aðstaða til fyrirlagnar spurningalista góð við Sundahöfn þar sem þjónustumiðstöð skipafarþega gerði mögulegt að leggja listana fyrir innandyra. Það á hins vegar ekki við um Miðbakka sem þýðir að þar var fyrirlögn mjög háð veðri og vindum líkt og fyrri kannanir RMF hafa sýnt að geta verið sterkir áhrifaþættir (Þórný Barðadóttir, 2018, 2019).

Fleiri konur en karlar veittu svör sem er til samræmis við fjölmargar fyrri spurningakannanir RMF sem og ýmsar aðrar rannsóknir sem sýna konur almennt viljugri til að svara könnunum en karla (sjá t.d. (Wu, Zhao & Fils-Aime, 2022). Hér var hlutfall kynjanna þó ekki þekkt í þýðinu, það er að ekki liggja fyrir aðgengilegar upplýsingar um hlutföll kynjanna meðal farþega sem heimsóttu Reykjavík

sumarið 2023. Það á einnig við um aðra bakgrunnspætti svo sem aldur og búsetuland allra skemmtiskipafarþega sem heimsækja Reykjavík. Ekki kom fram mikill breytileiki hvað varðar bakgrunn svaranda þar sem þriðjungur farþega reyndist vera 60-69 ára og íbúar þriggja landa, Bandaríkjanna, Bretlands og Þýskalands töldu þrjá fjórðu hluta allra svarenda. Þó að ekki sé unnt að leggja mat á gæði úrtaks út frá þekktu þýði má sjá að bakgrunnur svaranda könnunarinnar eru vel sambærilegur við jafnt niðurstöður fyrri kannana RMF meðal farþega skemmtiferðaskipa á Norðurlandi sem og kannanir sem gerðar hafa verið meðal skipafarþega í nágrannalöndunum (t.d. Stokholms Hamnar, 2018; Innovasjon Norge, 2019).

Líkt og nefnt var í kafla um aðferð og gögn voru tekin viðtöl við ferðaþjónustuaðila sem bjóða upp á skipulagða afþreyingu fyrir farþega skemmtiskipa í Reykjavík. Þó að megintilgangur viðtalanna væri sá að afstemma verðlag afþreyingar og gefinna upphæða útgjalda, þá veittu viðtölin jafnframt ágæta innsýn í þjónustu við skipafarþega í landi. Fram kom að þjónusta við skipafarþega sé að mörgu leiti frábrugðin þjónustu við landferðamenn. Í tilfelli farþega skemmtiskipa felist augljós áskorun í tímatakmörkunum og miklum fjölda fólks sem þjónusta þurfi á sama tíma. Tími hafi einnig áhrif þegar kemur að afþreyingu. Þannig sé mikil áskorun að fara út úr borginni með farþega mismunandi skipa í sömu ferð. Munað geti hálfri til einni klukkustund á auglýstum brottfarartíma sem skili sér í að á meðan einhverjir farþegar vilji gefa sér tíma til að njóta og skoða sig um, séu aðrir farnir að ókyrrast vegna ótta um að missa af skipum. Önnur áskorun varði utanumhald og skipulag þar sem tímasetning skipakoma geti auðveldlega færst til um hálfu til tvær klukkustundir vegna veðurs og annarra utanaðkomandi þátta. Þá sé það viðkomandi ferðaþjónustuaðila að fylgjast með komum skipa og upplýsa alla sína virðisdeðju og heimsóknaraðila um stöðuna.

Loks má nefna að fram kom að vegna mikils fjölda og fjölbreytilegrar flóru ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu séu farþegar skemmtiferðaskipa hrein viðbót við annan rekstur meðan að á mörgum heimsóknarsvæðum út um landið skipti heimsóknir skipa sköpum varðandi rekstur ferðaþjónustu á svæðunum. Í því sambandi má nefna að þegar niðurstöður útgjaldahluta eru skoðaðar í ljósi meðaldvalartíma gistifarþega sem eru 2,15 nætur, má draga þá ályktun að aukin efnahagsleg áhrif, og þá möguleg ruðningsáhrif af fjölda skiptifarþega, verði mest í Reykjavík og næsta nágrenni en síður í öðrum höfnum landsins

Lokaorð

Einn megintilgangur könnunar meðal farþega skemmtiferðaskipa í Reykjavík var að ná samanburði á ferðahegðun og útgjöldum almennra skipafarþega og skiptifarþega. Sagan hefur sýnt að umræða um fjárhagslegan ávinning af komum skemmtiferðaskipa á það til að verða mjög skautuð með einsleitum áherslum á ýmist jákvæða eða neikvæða þætti greinarinnar, þá ekki hvað sist fjárhagslegan ávinning á heimsóknarsvæðum (t.d. Papathanassis, 2023).

Þessi könnun er unnin til afla upplýsinga sem geti verið upplýst innlegg í umræðu um greinina hérlandis. Í því ljósi er mikilvægt að áréttu að bein útgjöld farþega í heimsóknum sýna einungis hluta af efnahagslegum áhrifum koma skemmtiferðaskipa (Edward H. Huijbens, 2015).

Niðurstöður könnunar og opin ummæli gesta gefa einnig verðmætar upplýsingar um hvað vel er gert og hvað má betur fara. Þannig er augljóslega mikil ánægja og mikil nýting á ferðum sem boðið er upp á í tengslum við komur þessara gesta. Þá er einnig vert að taka til skoðunar ummæli þeirra um skort á upplýsingum, skiltum og salernum auk þess sem koma mætti á framfæri athugasemdum og umkvörtunum til Hop on / Hop off sem gætu nýst fyrirtækinu til úrbóta.

Könnunin er í grunninn unnin sem brottfararkönnun út frá ferðamáta skipafarþega, það er farþega sem koma, dvelja og fara á tilteknum tímum. Þá má tímasetja fyrirlögn skömmu fyrir brottfarartíma skipanna þegar flestir farþegar eru að koma til skips úr heimsóknum. Þetta verklag hentaði einnig vel nú til að ná svörum skipafarþega í Reykjavík. Dvöl skiptifarþega er hins vegar ýmist fyrir eða eftir dvöl sem gerir flóknara að reikna út bestan tíma til að ná til þeirra. Það væri því verðugt næsta skref að útfæra könnun sem betur næði til skiptifarþeganna. Með sívaxandi fjölda þeirra væri einnig ástæða til að hvetja til þess að gert verði ráð fyrir þessum farþegum í brottfararkönnunum Ferðamálastofu á Keflavíkurlflugvelli til að fanga betur fyrirætlanir þeirra, athafnir og útgjöld í landi. Með því mætti einnig ná samanburði við ferðahegðun og útgjöld annarra landferðamanna.



Mynd 22. Farþegar skemmtiferðaskipa bíða þess að ganga um borð eftir heimsókn til Reykjavíkur ©Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2023

Heimildir

CLIA Cruise Lines International Association. (2023). State of the Cruise Industry 2023 . Sótt 20. október 2023 af https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx

Edward H. Huijbens (2015). Cruise Tourism in Iceland and the North Atlantic: Gateways to the Arctic and the Challenges to Port Readiness Programs. *Tourism in marine environments* 10(3-4), 241-254. <https://doi.org/10.3727/154427315X14181438892928>

Hagstofa Íslands. (e.d.) Verðlagsreiknivél. Skoðað á <https://hagstofa.is/verdlagsreiknival>

Innovasjon Norge. (2019). Cruiseturismen I Norge 2019. Cruiseundersøkelsen – Sommeren 2019. Sótt af <https://business.visitnorway.com/no/nyheter/2019/ny-rapport-cruisebeskende-i-norge/>

Íslandsstofa (e.d.) Vitund og viðhorf markhóps. Ferðapjónusta Sótt af <https://www.islandsstofa.is/medmaelastig-gesta-e%C3%B0a-nps-verdi-75-stig-e%C3%B0a-haerra>

James, L. Olsen, L. S. & Karlsdóttir, A. (2020) Sustainability and cruise tourism in the arctic: stakeholder perspectives from Ísafjörður, Iceland and Qaqortoq, Greenland, *Journal of Sustainable Tourism*, 28(9), 1425-1441, <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1745213>

Long, Z., Ren, X., & Li, X. (2023) Arctic adventure cruise shipping network: Itinerary characteristics and spatial structure. *Polar Record* 59(e27), 1–11, <https://doi.org/10.1017/S0032247423000153>

Papathanassis, A (2023). A decade of 'blue tourism' sustainability research: Exploring the impact of cruise tourism on coastal areas. *Cambridge Prisms: Coastal Futures* 1(12), 1–11, <https://doi.org/10.1017/cft.2023.2>

Sedlabanki Íslands. (e.d.) Gengi. Sótt af <https://www.sedlabanki.is/hagtolar/opinber-gengisskraning/>

Stockholms Hamnar. (2018). The importance of international cruise passengers for the Stockholm region. Sótt af https://www.portsofstockholm.com/siteassets/trycksaker/cruise_passengers_2018.pdf

Têgu, P-L., Dawson, J. & Lasserre, F. (2020). The evaluation and relative competitiveness of global Arctic cruise tourism destinations. Í F. Lasserre & O. Faury (ritstj.) *Arctic Shipping: Climate Change, Commercial Traffic and Port Development*. Routledge. , <https://doi.org/10.4324/9781351037464-7>

Wu M-J, Zhao K, Fils-Aime F. (2022). Response rates of online surveys in published research: a meta-analysis. *Computers in Human Behavior Reports* 7, 100206. <https://doi.org/10.1016/j.chbr.2022.100206>

Pórný Barðadóttir. (2017). „... það er bara, hver á að taka af skarið?“ Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland: niðurstöður viðtalsrannsóknar. Rannsóknamiðstöð ferðamála. Sótt af <http://www.rmfi.is/moya/research/index/skyrslur-reports/thad-er-barahver-a-ad-taka-af-skarid-mottaka-skemmtiferdaskipa-vid-nordurlandnidurstodur-vidtalsrannsoknar>

Pórný Barðadóttir. (2018). Skemmtiferðaskip á Akureyri. Könnun meðal farþega. Rannsóknamiðstöð ferðamála. Sótt af <https://www.rmfi.is/static/research/files/02-2019-farthegekonnun-akureyri-2018pdf>

Pórný Barðadóttir. (2019). Skemmtiferðaskip á Norðurlandi. Könnun meðal farþega á Húsavík og Siglufirði 2019. Rannsóknamiðstöð ferðamála. Sótt af <https://www.rmfi.is/static/research/files/farthegekonnun-hus-sigl-2019pdf>



Mynd 23. Skemmtiferðaskip við höfn í Reykjavík © Vera Vilhjámsdóttir 2023



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM
RESEARCH CENTRE



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

2023