

22. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands haldin í Stykkishólmi 29.-30. október 1992

Dagskrá

Fimmtudagur 29. október

- kl. 10:00 Setning: [Kristín Halldórsdóttir](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands
- kl. 10:10 Ávarp: [Hr. Halldór Blöndal](#), samgönguráðherra.
- kl. 10:20 Ávarp: [Ólafur Hilmar Sverrisson](#), bæjarstjóri Stykkishólmsbæjar.
- kl. 10:30 **Uppbygging og áhrif ferðaþjónustu í sveitarfélagi**
[Sturla Böðvarsson](#), alþingismaður.
- kl. 11:00 **Ferðaþjónusta og þjóðarbúskapur**
[Þórður Friðjónsson](#), forstjóri Þjóðhagsstofnunar.
[Umræður og fyrirspurnir.](#)
- kl. 12:30 **Hádegishlé.**
- kl. 14:00 **Kynning á stefnumörkun Ferðamálaráðs Íslands í ferðaþjónustu**
[Karl Sigurhjartarson](#), formaður landkynningarnefndar FMRÍ.
[Þóroddur F. Þóroddsson](#), formaður umhverfnisnefndar FMRÍ.
- kl. 14:30 Hópa vinna um stefnumörkun í ferðaþjónustu.
- kl. 16:30 **Funarhlé.**
- kl. 17:30 Uppákoma í boði heimamanna.
- kl. 20:30 Kvöldverður.

Föstudagur 30. október

- kl. 09:00 Hópa vinna um stefnumörkun í ferðaþjónustu.
- kl. 12:00 **Hádegishlé.**
- kl. 13:00 [Niðurstöður hópa](#), [almennar umræður](#) og [ályktanir.](#)
- kl. 17:00 Ráðstefnuslit.
- kl. 19:00 Móttaka í boði samgönguráðherra.
- kl. 20:00 Kvöldverður í boði heimamanna.

Ráðstefnustjórar:

Ágúst Hafberg og Magnús Alexandersdóttir.

Kristín Halldórsdóttir **Formaður Ferðamálaráðs Íslands**

"Það eru erfiðir tímar, það er atvinnupref", kvað Nóbelskálidið forðum daga og þau orð eiga svo sannarlega við einnig í dag. Ástandið í efnahags- og atvinnumálum er slæmt, tekjur ríkisins standa engan veginn undir útgjöldum, gjaldeyrstekjur duga ekki fyrir innflutningi og eyðslu, atvinnuleysi magnast óðfluga. Það eru því sannarlega erfiðir tímar og atvinnupref. Framhald Nóbelskálidsins á hinsvegar engan veginn við hér á þessum vettvangi, en eins og flestir muna sjálfsagt hljóða næstu tvær línur í þessu erindi Maístjórnunnar svo "ég hef ekkert að bjóða, ekki ögn sem ég gef". Slík orð hljóma sem argasta öfugmæli í upphafi ráðstefnu um ferðamál á Íslandi. Vegna þess að þrátt fyrir öra þróun og ótrúlega mikinn vöxt í ferðaþjónustu á Íslandi á undanförunum árum eru hvergi meiri vaxtarmöguleikar í atvinnumálum. Hér eru tækifærin til þess að skapa fleiri störf, auka gjaldeyrstekjur þjóðarinnar og beinar tekjur ríkissjóðs. Við höfum svo sannarlega ýmislegt að bjóða. Það er hinsvegar ekki nóg að við vitum það. Verkefni dagsins eru þau að fá aðra til þess að skilja það hvar sóknarfærin eru og hvað til þarf til þess að nýta þau. Það er dýrt að vera fátækur í þeim efnum.

Í skýrslu Ferðamálaráðs fyrir árið 1991, sem dreift er hér meðal ráðstefnugesta, fjallar ferðamálastjóri í inngangsorðum um þróun ferðaþjónustu og tínir í upphafi til ýmsar tölulegar staðreyndir. Síðan segir hann:

"Þær tölur, sem nefndar hafa verið hér að framan, segja meira en mörg orð um þýðingu ferðaþjónustunnar fyrir þjóðarbúskap okkar, svo og þá mörgu og arðbæru möguleika sem þar er að finna. En það nægir ekki til árangurs að möguleikarnir séu fyrir hendi. Vandinn er að nýta þá og það er ekki auðvelt verk að selja erlendum mönnum þá hugmynd að verja sumarleyfi sínu á Íslandi. Landið okkar er langt frá helstu markaðssvæðunum og ferðakostnaður því óhjákvæmilega mikill, þó svo hagstæð fargjöld séu í boði. Verðlag er almennt hærra en í samkeppnislöndunum hjá flestum þjónustugreinum, sem ferðamaðurinn þarf að eiga viðskipti við og afþreyingarþjónusta er af skornum skammti. Það eitt að kynna væntanlegum viðskiptavinum hvar Ísland sé staðsett, að hér búi venjulegt fólk, sem búi í húsakynnum svipuðum þeirra eigin, tekur oft langan tíma. Síðast en ekki síst er veðurfar rysjótt, jafnvel svo á stundum að við sjálfir teljum landið vart byggilegt vegna hinnar mislyndu veðráttu. Sú fullyrðing, að útlendingum þyki gaman að dvelja hér í ausandi rigningu og jafnvel snjókomu um hásumarið, stenst ekki að mínum dómi, þó svo þeir sætti sig ef til vill við það, enda ekki komnir til Íslands til að sleikja sólskinið. Veðráttan gerir einnig erfitt fyrir þegar unnið er að því að auka ferðalög Íslendinga um landið. Það verk verður ekki auðveldara þegar verðlag er hátt og lág fargjöld frá Íslandi til annarra landa. Baráttunni fyrir auknum ferðalögum um eigið land verður að halda áfram af meiri krafti".

Í þessum orðum Birgis Þorgilssonar, ferðamálastjóra, felst einmitt flest það sem við þurfum nú að glíma við. Við getum ekki vænst þess að innlendum og

erlendum ferðamönnum haldi áfram að fjölga, hér eftir sem hingað til, án þess að við vinnum að því með öllum ráðum. Og við þekkjum mörg þessi ráð, við vitum eftir hverju ferðamenn sækjast helst hér og við þurfum að kynna þá kosti fyrir fleirum, jafnframt því sem við þurfum að leggja meiri vinnu og meira fé í að tryggja þá ímynd sem við viljum að landið okkar hafi.

Ferðamálaráð hefur undanfarna mánuði unnið að stefnumótun í ferðamálum til aldamóta, bæði á sviði umhverfismála og landkynningarmála. Niðurstöður þeirrar vinnu verða kynntar hér á eftir, enda aðalefni þessarar ráðstefnu og við í Ferðamálaráði bíðum spennt eftir viðbrögðum ykkar ráðstefnugesta. Ég ætla ekki að hafa fleiri orð um þessa stefnumótun á þessari stundu en vil nota tækifærið og þakka umhverfisnefnd og landkynningarnefnd Ferðamálaráðs fyrir mikið og óeigingjarnt og metnaðarfullt starf sem ég trúi að muni skila okkur áfram veginn til betri árangurs í þessari atvinnugrein í ferðaþjónustunni.

Ég segi þessa ráðstefnu setta og óska okkur öllum góðra stunda. Ferðamálaráð hefur farið þess á leit við Ágúst Hafberg að hann stjórni ráðstefnunni með dyggri aðstoð Magnðísar Alexandersdóttur og í trausti þess að ráðstefnugestir hafi ekkert við þá ráðstöfun að athuga bið ég þau nú að taka við stjórnartaumunum. Góðar stundir.

Halldór Blöndal Samgönguráðherra.

Það er að sjálfsögðu mjög við hæfi að forystumenn í ferðamálum hittist hér í Stykkishólmi. Fyrir margra hluta sakir er þetta einhver ákjósanlegasti staður landsins einmitt til þess að halda slíkt þing, því að náttúra landsins heldur kannski meira upp á þennan stað en nokkurn annan hér á landi að maður horfir í kringum sig og er raunar sama út frá hvaða sjónarhóli það er gert, hvort maður veltir fyrir sér landslaginu, eyjunum hér um kring, fegurð þeirra, hugsum um söguna, hugsum um hið heilaga fjall sem hér er fyrir ofan, það prentverk sem hér var úti í eyjunum, jökullinn sem ekki er langt undan. Ég var hér fyrir skömmu á fundi með æðarbændum, við fórum þá með Eyjaferðum út á sundin og kynntumst því í þeirri ferð hvað hægt er að gera á sviði ferðamála fyrir lítið ef hugmyndin er rétt og þeir sem að henni standa fylgja henni fast eftir. Það hlýtur að vera höfuðmarkmið okkar allra Íslendinga nú að reyna að nýta þá fjármuni vel sem við innheimtum með sköttum og þegar við hugsum sérstaklega um Ferðamálaráð hljótum við að hugsa um það hvernig við getum varið þeim fjármunum sem til ferðaþjónustu fara með sem bestum og árangursríkustum hætti. Það er og hefur verið skoðun mín að nauðsynlegt sé að nokkur uppstokkun verði gerð á skipulagi ferðamála. Ekki endilega vegna þess að við höfum sannfæringu um það að illa hafi til tekist, ég er ekki að halda því fram. En á hinn bóginn hljótum við alltaf á hverjum áratug með nýjum tíma að brjóta upp á nýjum hugmyndum og athuga hvort við getum eitthvað hnikað til skipulaginu til þess líka að auka trú manna á því sem verið er að gera og til þess að skipuleggja okkur til nýrrar sóknar.

Ég er sérstaklega að hugsa um hvernig mér megi auðnast að ná meira

fjármagni til landkynningar og til þess að örva ferðamannastraum hingað til Íslands erlendis frá. Ég held að menn hafi meiri trú á samstilltu átaki á því sviði ef við látum þann þátt ferðamála sem að því snýr vera í hönum þeirra sem hafa atvinnu af ferðaþjónustu og reynum að byggja þann þátt ferðamála upp með svipuðum hætti og hugmyndin er nú á bak við Ráðstefnuskrifstofu Íslands. Þessi mál eru nú í athugun í Samgönguráðuneyti. Jafnframt hef ég kynnt þær hugmyndir mínar að Ferðamálaráð starfi norður á Akureyri, sá þátturinn sem yrði utan við slíkt félag. Ég hef kynnt þetta fyrir fulltrúum sveitarfélaga og því hefur verið vel tekið. Auðvitað kallar þetta á góða og mikla samvinnu milli Ferðamálaráðs á þeim stað, Reykjavíkurborgar og auðvitað hlýtur þetta líka að þýða endurmat á þeim þætti og hvernig ferðamálin víkja að Samgönguráðuneyti og stjórn ferðamála þar. Auðvitað væri þá nauðsynlegt að styrkja þann þátt mála.

Þegar ég tala um þessa hluti ber ekki að skilja það svo að ég hafi sofnað einhvern daginn og vaknað upp með fullmótaða hugmynd í kollinum, það er ekki þannig. Ég er að reyna að vinna út frá þessum hugmyndum og athuga hvað kemur út úr þeim og vonast til þess að þær geti reynst lífvænlegar og haldgóðar. Fyrir einu ári hafði ég annað boðskap og reyndi að vinna út frá þeim sjónarmiðum. Þær hugmyndir mínar fengu ekki fylgi, ég er bjartsýnni nú, en ég tek fram að með þessu er engan veginn verið að draga úr þeirri miklu þýðingu sem ferðamálin hafa.

Ég held ég verði líka að gera annað að umræðuefni. Ég var nú á þessu ári staddur úti í Berlín á ferðamálaráðstefnu þar og það sem vakti mesta athygli mína í málflutningi þeirra sem ég hlýddi á þar var að hver maðurinn á fætur öðrum, hver konan á fætur annarri, risu upp og sögðu að ef ferðamálaþjónusta ætti að vera rekin með góðum árangri, þá yrði að gera umhverfisþættinum væn og góð skil. Rök þessa fólks fyrir því að miðstýrð náttúruvernd þýddi ekki, engum væri betur trúandi til þess að bera virðingu fyrir umhverfi ferðamála en einmitt þeim sem hafa atvinnu sína af þeirri atvinnugrein voru mjög sterk og raunar sjáum við það þegar við lítum í kringum okkur hér og sjáum hvernig unnið er, að þessi þáttur í ferðaþjónustunni er að verða þýðingarmeiri og fyrirferðarmeiri en áður og auðvitað kjarni málsins í nútíma ferðaþjónustu að huga að þessu samtímis. Það er ekki hægt að hugsa sér ferðaþjónustu án umhverfisþáttarins, án umhverfisverndar, án virðingar fyrir náttúrunni.

Það er auðvitað líka rétt að smátt og smátt hljóta menn að reyna að átta sig á því hvernig hægt sé að fjölga þeim stöðum sem eftirsóttir eru af ferðamönnum. Það sem við leggjum ríkasta og mesta áherslu á í ferðaþjónustunni er einmitt að reyna að opna augu annarra þjóða fyrir sérkennum og sérlegheitum íslenskrar náttúru. Þessvegna vil ég og mun, meðan ég gegni því starfi sem ég er nú í, reyna að beita mér sérstaklega fyrir því að þetta tvennt tvinnist saman, verði að einu og eyða þeirri tortryggni sem ég, því miður, hef orðið var við einmitt á þessu sviði.

Nútíma þjóðfélag er ekki þannig að menn geti rakið í sundur einstaka þætti þess og haldið að það sé hægt að halda þeim aðskildum. Það er alls ekki hægt. Menn verða að vinna saman af einlægni. Hinn sanni maður ferðapjónustunnar er um leið maður umhverfisins og náttúrunnar. Þetta tvennt fer saman. Þetta er aðall íslenskrar ferðamannapjónustu. Ég þykist hafa orðið var við það, þann skamma tíma sem ég hef gegnt mínu embætti og það var mjög áberandi til dæmis á Vest Norden kaupstefnunni á Akureyri fyrir skömmu, hversu mikil virðing þar var borin fyrir umhverfinu.

Ég vil í þriðja lagi leggja áherslu á að um leið og við reynum að ná ferðamönnum hingað frá meginlandi Evrópu hef ég verið að reyna að beita mér fyrir því að lækka kostnað við bílaleigur. Þeir segja sumir að það sé ekki samgönguráðherrann heldur landbúnaðarráðherrann sem sé á ferðinni í þeirri viðleitni, því að fátt sé nauðsynlegra gistibændum heldur en einmitt ódýrir bílaleigubílar. Um leið og við erum að reyna að koma til móts við þá nýju tísku sem í ferðamálum er að menn vilja fara meira á eigin vegum, vil ég leggja áherslu á nauðsyn þess fyrir okkur Íslendinga að vanrækja ekki það hlutverk okkar að vera í forystu í Vest Norden ferðamálapjónustunni.

Ráðstefnan fyrir norðan var til fyrirmyndar og sýndi að hjá Ferðamálaráði eru starfsfúsar og góðar hendur og góðar hugmyndir. Þar er vel unnið og vel að verki staðið, sem við erum þakklát fyrir og ég álít að við eigum að fylgja eftir sýningunni núna mjög fast og sterkt, taka forystu á þessu sviði, opna nýjar víddir evrópskum ferðamönnum. Öllum þessum þremur löndum ríður mikið á að opna nýjar dyr í atvinnumálum. Ég óska ráðstefnunni alls hins besta. Ég vona að okkur takist það markmið að tvöfalda ferðamannastrauminn til Íslands á þessum síðasta áratug 20. Aldarinnar. Næsta öld byrjar á tveimur, þess vegna passar nú á þessari ráðstefnu og fram að aldamótum að margfalda með tveimur.

Ólafur Hilmar Sverrisson

Fyrir hönd bæjarstjórnar Stykkishólms bíð ég ykkur velkomin hingað til okkar í Stykkishólmi um leið og ég lýsi yfir ánægju með að þessi ráðstefna skuli vera haldin hér á Snæfellsnesi og vona að dvölin verði ánægjuleg og fundarstörfin árangursrík. Aðal atvinnugreinar hér á slóðum, eins og víðar um landið, hafa að sjálfsögðu verið landbúnaður og sjávarútvegur. Hin síðari ár hefur þáttur ferðapjónustunnar aukist, einkum hér í Stykkishólmi og kemur þar margt til, bæði landfræðilega, náttúran, eyjarnar og margt fleira. Fjölgun ferðamanna og mikilvægi ferðapjónustunnar hefur verið í beinum tengslum við markvisst uppbyggingarstarf undanfarinna ára. Í þessu sambandi hefur Hótel Stykkishólmur gegnt lykilhlutverki.

Með byggingu þessa húss varð til aðstaða og án hennar koma engir ferðamenn. Bygging hótelsins olli á sínum tíma verulegum umræðum og vangaveltum manna á meðal. Ég minnst þess sem ungur drengur í Reykjavík að umræðan um þessa byggingu var hjá sumum á þá lund að þetta væri annað af augljósum

merkjum þess að Hólmarar væru endanlega gengnir af vitinu. Ástæður þess voru einkum tvær.

Hin fyrri var að nefnt væri að hótelið var byggt svo stórt að það gat rúmað alla íbúa Stykkishólms að minnsta kosti tvisvar. En hitt var verra að það var staðsett langt utan við bæinn og tilheyrði eiginlega Helgafellssveit. Svona barst umræðan stílfærð og með viðaukum til Reykjavíkur fyrir rúmum tuttugu árum og margt hefur breyst síðan. Hótelið hefur örugglega flutt í bæinn eða bærinn að hótelinu. Margt annað hefur einnig breyst og vil ég þar fyrst nefna samgöngur okkar Snæfellinga við aðra landsmenn. Á síðustu misserum hefur orðið bylting í gerð varanlegra vega og hinir landfrægu snæfellsku vegir heyra vonandi brátt sögunni til, eins og þið hafið flest fengið að finna hér í morgun. Þetta atriði skiptir alla í ferðapjónustu hér verulegu máli. Því nú veigra menn sér ekki við að ferðast hingað til okkar vegna slæmra vega eins og mörg dæmi eru um frá fyrri tíð. Með tilkomu hinnar nýju ferju hefur umferð aukist verulega og með Baldri opnast möguleiki á öðruvísi hringferð en venjulega er farin um landið.

Nú má fara hring um annes Íslands, Snæfellsnes og Vestfirði, ferð sem að fjölmargir eiga eftir að fara. Forysta Stykkishólms sem ferðamannastaðar á Snæfellsnesi, stafar ekki hvað síst af því að hér hefur ekki einungis verið byggð upp aðstaða fyrir móttöku ferðamanna, heldur unnið að því að ferðamaðurinn hafi meira við að vera en skoða landið á eigin vegum. Við stofnun Eyjaferða og starfrækslu útsýnisbáts þeirra má segja að kaflaskipti verði á ferðapjónustu í Stykkishólmi. Þar með er ekki einungis verið að bjóða gistingu og annað sem henni fylgir, heldur á skipulegan hátt unnið að því að sem flestir geti kynnst sérstæðri náttúru Breiðafjarðar og eyjanna, veröld sem fæstir ættu annars kost á að kynnst.

Uppbyggingin hér var fyrst í stað að frumkvæði eða með tilstuðlan sveitarstjórnar. En nú hafa einstaklingar í raun tekið forystuna og er það vel. Ég tel að ýmsir möguleikar séu ónýttir hér á Snæfellsnesi og nefni þar meðal annars skíðasvæði á Snæfellsnesi, sem gæti orðið góð viðbót við það sem fyrir er og myndi styrkja ferðapjónustu á svæðinu öllu.

Eitt af meginmálum þessarar ráðstefnu mun vera stefnumörkun. Vissulega er mikilvægt að stefna sé öllum skýr eins og segir í ævintýrinu, "Ef þú veist ekki hvert þú vilt fara, þá skiptir ekki máli hvaða leið er farin". Mörg málefni ferðamála koma upp í hugann sem verða væntanlega rædd á þessari ráðstefnu. Á tímum erfiðleika og samdráttar á nánast öllum sviðum er mikilvægt að ef talið er að sóknarfæri leynist til atvinnuaukningar og nýsköpunar í atvinnugrein, eins og ferðapjónustunni, þá verði allir kostir kannaðir. Það er því mikils virði að þeir sem að ferðamálum vinna hittist, beri saman bækur sínar, miðli hver öðrum af reynslu sinni og marki þá stefnu sem fylgja ber. Það verður líka verkefni þeirra sem í greininni starfa að hrinda áformunum í framkvæmd.

Ég vil að lokum ítreka óskir mínar ykkur til handa um ánægjulega dvöl hér í Stykkishólmi og vona að þið fáið tækifæri til að njóta einhvers sem umhverfi og náttúra Breiðafjarðar bíður uppá, auk þess sem störf ykkar hér á þessum fundi munu skila okkur betur færum til að takast á við þau verkefni sem bíða þess að verða leyst.

Sturla Böðvarsson

Uppbygging og áhrif á ferðaþjónustu í sveitarfélagi.

Ég vil nú í upphafi lýsa yfir sérstakri ánægju með það að ferðamálaráðstefna skuli vera haldin hér og fagna því. Það munu vera 11 ár síðan að ferðamálaráðstefna var haldin hér síðast í Hólmunum, það hefur margt breyst síðan og meðal annars má geta þess af því að hér eru margir sem þekkja hóteltjórann hér, Sigurð Skúla, þá var hann fyrir 11 árum að byrja hér hjá okkur og hann er aftur að byrja eftir smá hlé. En það var óskað eftir því að ég flytti hér erindi um ferðamenskuna í Hólminum, uppbyggingu ferðaþjónustu hér á staðnum og áhrif hennar á bæjarlífið. Ég mun reyna að gera það og trufla ykkur aðeins frá því að hlusta á mig með því að sýna ykkur örfáar myndir hér af svæðinu, því að það þýðir nú lítið að tala um þjónustu við ferðafólk án þess að geta sýnt eitthvað sem augað gleður. Og ég hefði nú eiginlega viljað biðja hóteltjórann að spara nú örlítið fyrir hótelið og minnka ljósin ef að hann heyrir nú einhversstaðar í mér.

En eins og þið vitið þá er hefð fyrir þjónustu við ferðafólk hér í Stykkishólmi nokkru. Og allt frá því er verslun hófst í Stykkishólmi um 1596, þegar Brimaborgarar hófu umsvif sín í óþökk danskra kaupmanna, hefur hverskonar þjónusta við ferðamenn verið hluti af atvinnulífi bæjarins og í raun mikilvægur hluti menningarlífs í Stykkishólmi. Í svo litlu samfélagi hlýtur það að setja svip á bæinn að stór hópur ferðamanna dvelji þar að jafnaði.

Frá því byggð tók að myndast í Stykkishólmi hefur hóteltrekstur og ferjusiglingar um Breiðafjörð verið mikilvægasti hluti ferðaþjónustunnar. Hótel hafa verið reist og rekin, auk þess sem gistipjónusta hefur verið í heimahúsum. Sú uppbygging sem orðið hefur í ferðaþjónustu síðustu árin á sér því djúpar rætur í hefðinni og þeim náttúrulegu skilyrðum sem Breiðafjörðurinn býður uppá.

Um langan aldur hefur þjónusta við íbúa eyjanna á Breiðafirði verið nokkur frá Stykkishólmi. Um fjörðinn hefur legið siglingaleið ferjunnar Baldurs, auk þess sem póstbátar hafa gengið um fjörðinn. Með Breiðafjarðarferjunni Baldri, sem tekin var í notkun vorið 1990 var brotið blað í ferjusiglingum á firðinum. Flutningar hafa stóraukist frá því sem var með gamla Baldri, bæði farþega- og bílaflutningar.

Staðsetning ferjuhafnar skiptir miklu máli fyrir farþega og ekki síður skiptir hún máli fyrir alla þjónustu í höfninni. Einnig gagnvart öðrum þjónustuaðilum, svo sem veitinga- og verslunarrekstri. Frá fyrstu tíð siglinga frá Stykkishólmi hefur aðalaðstaðan fyrir skip verið í skjóli við Súgandisey. Eyjan skýlir höfninni fyrri

norðan- og norðaustanátt. Það var því úr vöndu að ráða hvar ferjan átti að fá viðlegu þegar nýi Baldur var byggður. Miklar deilur risu um staðsetninguna og þá ákvörðun að gera garð út í Súgandisey og koma ferjuhöfninni fyrir í eyjunni á nýjum stað. Staðsetning ferjuhafnarinnar sýnir glögg tversu mikla áherslu bæjaryfirvöld hafa lagt á þá þjónustu sem ferjan veitir.

Eyjaferðir hafa nú í nokkurn tíma siglt um eyjasundin við miklar vinsældir jafnt ferðamanna sem heimamanna. Margar af eyjum Breiðafjarðar eru hreinustu náttúruperlur, sem laða til sín ferðamenn. Ein þekktasta eyjan er Flatey, enda er saga hennar nátengd framfarasókn þjóðarinnar og sjálfstæðisbaráttunni. Flatey væri vel til þess fallin að verða þjóðgarður íslenskrar menningar, þar sem mætti koma upp safni um byggingarlist, íslenska atvinnuhætti og bókmenntaarf.

Um árabíl var heimavist Miðskólans nýtt sem sumarhótel. Með þeim rekstri var lagður grunnur að þjónustu við ferðamenn sem atvinnugrein. Samningur var gerður við þýskar og svissneskar ferðaskrifstofur sem allar götur síðan senda ferðahópa til náttúruskoðunar við Breiðafjörð. Skömmum fyrir 1970 var hafinn undirbúningur að byggingu hótels. Hafði þá einnig staðið yfir undirbúningur að byggingu Félagsheimilis og var ákveðið að slá þeim byggingum saman.

Framkvæmdir hófust við byggingu hótels og það steipt upp fyrir lán. Stofnað var félag um hótelbygginguna, Þór hf., en sérstakt félag átti að verða um Félagsheimilið. Framkvæmdir stöðvuðust vegna fjárskorts og mjög hafði dregið úr trú manna á að rekstur svo stórs hótels gæti átt möguleika, ekki síst þegar eigið fé varð jafn takmarkað og í upphafi var.

Árið 1975 varð stefnubreyting. Stykkishólmsbær tók við framkvæmdum og varð aðaleigandi hlutafélagsins um hótelið. Gerð var ný áætlun um að ljúka bæði hótelinu og félagsheimilinu og reka hvort tveggja. Á þessum tíma hafði bærinn undirbúið byggingu nýs skólahúss, sem var mjög stórt verkefni. Tekin var ákvörðun um að fresta þeim framkvæmdum og var gerður samningur við ríkið um að taka hluta af hótelinu á leigu fyrir skólann í 10 ár og var leigan greidd fyrirfram. Jafnframt var ákveðið að láta byggingu Félagsheimilis ganga fyrir til þess að bæta félagsaðstöðuna í bænum og koma þannig til móts við óskir bæjarbúa en koma strax upp aðstöðu fyrir skólann í hótelinu. Áætlun um verkið miðaði að því að koma skólanum í hótelið haustið 1975, Félagsheimilið væri tekið í notkun í ársbyrjun 1976 og hótelið gæti hafið rekstur vorið 1977.

Allar þessar áætlanir stóðust og var hótelið síðan rekið í sambandi við skólann allt til ársins 1985. Með því var lagður grunnur að rekstri hótels og tryggt að ekki væri eingöngu byggt fyrir lánsfé. Hlutur bæjarins var í fyrstu mjög stór og er nú um 70%. Með því að bærinn kom með þessum hætti inn í hlutafélagið var teningunum kastað. Hótelrekstur allt árið varð staðreynd og því urðu að fylgja aðrar ákvarðanir, sem lutu að því að styrkja ferðaþjónustuna á staðnum.

Stjórnendum bæjarins var ljóst að ef nýta ætti hótelið væri samræmdra aðgerða þörf á fjölmörgum sviðum. Var einkum litið til umhverfismála, bættrar aðstöðu í höfninni, til siglinga, bættra samgangna og fleiri þjónustufyrirtækja á sviði ferðamála og viðskipta. Á sama tíma og unnið var að uppbyggingu hótelsins var undirbúið nýtt aðalskipulag af bæjarlandinu, deiliskipulag einstakra bæjarhluta og hafið áttak á sviði umhverfismála. Forsendur þeirrar áætlunar voru ekki síst að tekið væri tillit til þjónustu við ferðamenn.

- Í fyrsta lagi má nefna húsakönnun sem gerð var á vegum bæjarins í samstarfi við Húsfriðunarnefnd og Skipulag ríkisins. Var lagður grunnur að endurbyggingu þeirra gömlu húsa sem nú setja svip á bæinn og bera vitni um uppbygginguna frá 1860-1920.

- Í öðru lagi má nefna skipulag hafnarsvæðisins í Stykkishöfn með ferjulagi og aðstöðu fyrir farþegaþáta og um það svæði fara nær allir ferðamenn sem til bæjarins koma.

- Í þriðja lagi má nefna skipulag þjónustusvæða sem markast af hótelinu, kirkjunni, skólanum, íþróttamannvirkjum, verslunum, Hólmgarði og tjaldsvæði.

- Í fjórða lagi má nefna skipulag golfvallar innan bæjarmarkanna í tengslum við lóð hótelsins við tjaldsvæðin og í nágrenni við skógræktina, sem er útivistarsvæði.

- Í fimmta lagi má nefna sérstaka samþykkt um áttak í umhverfismálum sem unnið var í áföngum. Fyrst með áttaki í gatnagerð og síðan frágangi á opnum svæðum við gróðursetningu víða í bæjarlandinu. Af því tilefni að Stykkishólmur fékk bæjarréttindi 1987 var einnig gert áttak í uppgræðslu á útivistarsvæði bæjarins í Vatnsdal í Helgafellssveit við Drápuhlíðarfjall. Þar er mjög fagurt útivistarsvæði og kjörið til gönguferða og berjatínslu.

- Í sjötta lagi má nefna skipulag gamla bæjarins og hafnarinnar sem miðar að því að tengja saman gamla miðbæinn með Norska húsið og Ráðhúsið sem miðpunkt og hafnarsvæði sem jafnan er iðandi af athafnalífi um ferðamannatímamann.

- Í sjöunda lagi skipulag og framkvæmdir við hesthúsin þar sem gert er ráð fyrir svæði fyrir hestaíþróttir.

- Að endingu má nefna byggingu íþróttahúss sem getur bætt allar aðstæður til samkomuhalds, sýninga og hverskonar keppni.

Allt skipulag Stykkishólms tekur mið af hæðunum sem bærinn er byggður á þar sem standa Hótel Stykkishólmur, Klaustur St. Franciskusystra og sjúkrahúsið, kirkjan, Amtsbókasafnið, gamli skólinn og íbúðir aldraðra. Unnið hefur verið markvisst að heildarskipulagi og framkvæmt eins og mögulegt hefur verið að byggja upp lítinn bæ sem stendur undir nafni sem ferðamannabær.

Skipuleg ferðaþjónusta á sér ekki langa sögu á Snæfellsnesi. Segja má að Hótel Búðir hafi verið fyrsta hótelið á svæðinu sem byggt var upp á sérkennum náttúrufegurðar Snæfellsness. Félag Snæfellinga og Hnappdæla hóf hótélrekstur í gamla íbúðarhúsinu á Búðum en þar voru fyrr á öldum, og einkanlega þá þeirri síðustu, mikil umsvif í verslun.

Frú Lóa Kristjánsson og fjölskylda hennar tóku við rekstri Búðahótelis á sjötta áratugnum og stækkuðu gistaðstöðuna. Lóa lagði mikið upp úr því að skapa Búðum sérstaka ímynd sem annarsvegjar var byggð á frábærri matargerð og þjónustu og hinsvegjar að höfða til söguslóða, náttúrufegurðar og þess næðis sem gestir nutu á þessum friðsæla stað. Galdurinn við mikla aðsókn að Búðahóteli hjá frú Lóu byggði Búðahrauns og kraftinum frá Snæfellsjökli.

Skipulagt átak í ferðapjónustu hófst síðan í Stykkishólmi á vegum Sumarhótelisins og síðar Hótel Stykkishólms þegar það hóf rekstur. Þar voru í boði, auk gistingar og veitinga, siglingar um eyjarnar, ferð með Baldri til Flateyjar og lúðuveiðar.

Um 1980 hófust umræður meðal sveitarstjórnarmanna á Vesturlandi um samstarf til þess að efla ferðapjónustu sem atvinnugrein. Árið 1982 beitti ég mér fyrir því sem formaður Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi, ásamt framkvæmdastjóranum Guðjóni Inga Stefánssyni, að stofnuð voru Ferðamálasamtök Vesturlands. Þau störfuðu um tíma af miklum þrótti og var unnið að markaðs- og kynningarmálum og fræðslu fyrir þá sem unnu við ferðapjónustu. Á vegum Ferðamálasamtakanna starfaði ferðamálafulltrúi um tíma og vann meðal annars að skýrslu um ferðapjónustu á Vesturlandi og einnig við gerð kynningarmyndar. Allt þetta hafði mikla þýðingu fyrir þróun ferðapjónustu í kjördæminu og þjappaði þeim saman sem hafa unið að ferðamálum og haft fyrir atvinnu. Síðan hefur þróunin orðið sú að Snæfellingar hafa stofnað Ferðamálasamtök Snæfellinga og leggja nú áherslu á sameiginlega kynningu og markaðsaðsókn. Samt sem áður býr þetta samstarf við nokkra óvissu og nýtur ekki þess stuðnings sem þyrfti af Ferðamálaráði og öðrum opinberum aðilum. En vafalaust rætist úr því.

Þegar litið er til síðustu 20 ára má sjá að ferðapjónusta hefur aukist mjög í Stykkishólmi. Bæjarsjóður, fyrirtæki og einstaklingar hafa lagt í miklar fjárfestingar og hefur þáttur ferðapjónustu í atvinnulífinu aukist hröðum skrefum. Helstu þættir þjónustunnar eru hótélrekstur, gistiheimili, farfuglaheimili, svefnpokapláss, tjaldstæði, siglingar Eyjaferða, matsala, bensínsala og önnur verslunarþjónusta, Breiðafjarðarferjan, flugvallarþjónusta, þjónusta áætlunarbíla, leiguakstur, safnapjónusta, heilsugæsla, golfvöllur og rekstur íþróttamannvirkja.

Það er ekki auðvelt að spá fyrir um þróun í ferðamálum, ekki síst þegar litið er til þess hversu breytingarnar í Evrópu eru stórstígar. Það má spyrja hvaða áhrif hefur opnari Austur-Evrópa á ferðamennsku hér á landi. Er þess að vænta að ferðamönnum fækki? Verði þróunin svipuð og verði hefur má ætla að með stórbættum samgöngum á landið um Vesturland og Vestfirði meig spá verulegri aukningu á ferðapjónustu hér í Stykkishólmi. Með því að jarðgöng komi undir Hvalfjörð, nýr vegur um Vatnsheiði í stað Kerlingarskarðs og endurbygging vegar frá Brjánslæk að Vestfjarðagöngunum opnast mikill samgangur milli

Stykkishólms og Vestfjarða. Einnig þarf að auka gistirými og bæta þjónustu á tjaldstæðum og fyrir húsbíla.

Samfara aukinni umferð um Breiðafjörðinn er brýnt að Flatey verði þjóðgarður með hæfilegri umferð. Einnig þarf að koma upp viðeigandi afþreyingu fyrir ferðamenn í Stykkishólmi. Ef marka má síaukna ásókn stéttarféлага í húseignir í bænum gæti verið grundvöllur fyrir sumarhúsabyggð innan bæjarmarkanna. Íbúar sumarhúsanna geta nýtt þjónustu í bænum allt árið.

Meginniðurstaða þessara hugleiðinga er þá þessi:

Fara verður varlega í uppbyggingu ferðaþjónustu í litlu bæjarsamfélagi eins og Stykkishólmi og gæta vandlega að því að offramboð verði ekki á þjónustu. Jafnframt má ekki ofmeta þann arð sem ferðaþjónustan skapar. En umfram allt þarf að skipuleggja byggðina og þjónustufyrirtækin og gera ráð fyrir rými fyrir þann rekstur sem gera má ráð fyrir að fylgi ferðaþjónustu. Ferðaþjónusta hefur þá sérstöðu umfram margar atvinnugreinar að snerta mjög marga íbúa landsins. Flest okkar eru ýmist gestir eða gestgjafar og við þekkjum það vel að glögg er gests augað.

Ef setja ætti upp módel til þess að nota við uppbyggingu ferðamannabæjar, þar sem ætti að þróa þjónustu á skömmum tíma mætti hafa eftirtalda þætti til viðmiðunar að fenginni reynslu í Stykkishólmi:

- Gerð skipulags af bæjarlandinu þar sem tekið er tillit til landkosta og aðliggjandi möguleika.
- Gera deiliskipulag af þeim bæjarhlutum sem þjóna eiga ferðamönnum og byggja á upp aðstöðu í.
- Leggja ríka áherslu á frágang umhverfis.
- Gera áætlun um hvað á að selja og hvað getur laðað ferðamann að staðnum. Ferjuleið, siglingar, fuglaskoðun, tónlistarstarfsemi, skemmtanir, jökull, sérstök náttúrufegurð eða söguslóðir?
- Hverjum á að selja? Útlendingum eða landanum?
- Hvaða fyrirtæki á að byggja upp? Hótel, veitingastaði, söfn og annað?
- Bæjarfélagið hafi forgöngu um að setja á laggirnar markaðsráð eða rekstrarráð sem samhæfi krafta þeirra sem selja þjónustuna.
- Efla samstarf á sviði markaðs- og kynningarmála innan héraðs og við næstu markaðssvæði. Dæmi: Snæfellsnes, Borgarfjarðarsvæðið og Vestfirðir.
- Styrkja ímynd tiltekinna staða í nágrenni, og auglýsa sérstaklega. Dæmi: Helgafell, Snæfellsjökull og Flatey.
- Leggja ber áherslu á gæði þjónustunnar, í hvaða flokki sem hún er. Hvor sem um er að ræða svefnpokapláss, tjaldstæði, hótलगistingu, pylsusölu eða góðan veitingastað með lifandi tónlist undir borðum.
- Ná samstarfi við trausta aðila innan lands og utan um markaðssetningu, kynningar og sölustörf.

Þrátt fyrir margar torfærur við uppbyggingu ferðapjónustu í Stykkishólmi get ég óhikað sagt að bærinn hefur notið þess ríkulega í fleiri og fjölbreyttari atvinnutækifærum og auknum samskiptum. Það er staðreynd að ferðapjónusta gefur bænum sérstakan brag. Og það hefur sýnt sig að Hólmarar hafa nýtt sér ferðapjónustuna sem atvinnugrein og kunna að meta kosti hennar.

Í Eyrbyggjasögu segir frá því að mjög var sótt til liðveislu Snorra goða á Helgafelli þegar í nauðirnar rak, eða ef leggja þurfti í miklar aðgerðir. Það er því við hæfi að þið sækid okkur heim hingað á slóðir Þórsnesþings hins forna og þiggið ráð okkar. En það hefur ekkert breyst frá því í tíð Snorra goða að þau eru dýr hin göðu ráð.

Þórður Friðjónsson **Ferðapjónusta og Þjóðarbúskapur**

Mér er það mikil ánægja að fá þetta tækifæri til að ræða um ferðapjónustuna hér á landi og þjóðarbúskapinn. Ekki spillir að koma til Stykkishólms í þessu skyni og eiga dagstund á þessum fallega stað þar sem ég hef átt margar ánægjustundir.

Í erindi mínu hér mun ég leggja áherslu á ferðapjónustu við erlenda ferðamenn og gjaldeyrstekjur þjóðarbúsins af henni. Með þessu er ekki verið að gera lítið úr ferðapjónustu við landsmenn, heldur að draga fram mikilvægi greinarinnar í öflun gjaldeyrstekna í ljósi áhrifa útflutningsgreina á hagvöxt í litlu hagkerfi. Þetta er mjög áhugavert efni um þessar mundir þegar kreppir að í þjóðarbúskapnum og menn leita ákaft sóknarfæra í útflutningi, enda fer ekki á milli mála að auknar útflutningstekjur eru forsenda þess að hagvöxtur glæðist að marki á ný.

Rétt er að hafa þann almenna fyrirvara á umfjöllun minni um ferðapjónustuna að ég kem að henni frá öðru sjónarhorni en flestir hér inni. Í stuttu máli þekki ég greinina lítið innan frá og dreg því ályktanir mínar fyrst og fremst af talnaefninu eins og það kemur fyrir. Að baki tölum liggja hinsvegar oft atburðir sem dyljast örðum en þeim sem voru á vettvangi eða best þekkja til. Ég bið því menn um að umbera ef mér yfirsést eitthvað sem augljóst er þeim sem hér eru og benda mér á það í umræðum á eftir.

Þá vil ég vekja athygli að talnaefni um ferðapjónustu sem hér er til dreifingar. Þetta efni var tekið saman í Þjóðhagsstofnun og vann Vilborg Júlíusdóttir viðskiptafræðingur verkið.

Hér í byrjun ætla ég að víkja nokkrum orðum að ferðapjónustu á alþjóðavettvangi. Í athugun "World Travel and Tourism Concil", sem gerð var snemma árs 1991 er dregin sú ályktun að ferðapjónusta sé líklega ein stærsta iðngreinin í heiminum og til hennar megi telja 5-6% af heimsframleiðslunni árið 1989. Jafnframt kemur fram í þessari athugun að 112 milljónir manna vinni við ferðapjónustu í heiminum, sem svarar til nálægt 7% starfandi manna, og

greinin fjárfestir árlega fyrir 350 milljarða Bandaríkjadollara sem jafngildir 7% af heildarfjárfestingum allra landa.

Af talnaefninu um þróun ferðaþjónustu í heiminum má ráða að ástand efnahagsmála hverju sinni hefur mikil áhrif á greinina. Þannig dafnaði greinin vel á sjöunda áratugnum og fram að olúkreppunni um miðjan áttunda áratuginn. Lagðist þar á sömu sveif vaxandi velmegun og farmfarir í samgöngutækni. Olúkreppan setti hinsvegar strik í reikninginn og í kjölfar hennar dró úr vexti ferðaþjónustunnar. Ný hrina olíuverðhækkana í lok áttunda áratugarins og efnahagslægd í heiminum í byrjun þess níunda setti á ný strik í reikninginn. Ferðaþjónustan náði sér þó fljótt aftur samfara því að hagsvöxtur glæddist og ör vöxtur einkenndi greinina frá því allar götur þar til seint á árinu 1990 þegar átökin við Persaflóa hófust.

Þannig jukust ferðalög milli landa inna aðildarríkja OECD til dæmis um 4% árið 1990 og 1,1% í fyrra, borið saman við 11,3% árið 1989 og 6,5% 1988. Hægari vöxtur ferðalaga í fyrra og hittiðfyrra en næstu árin þar á undan stafaði fyrst og fremst af átökunum við Persaflóa og lægd í efnahagsmálum í heiminum.

Það hefur ekki farið fram hjá neinum að blikur eru á lofti í efnahagsmálum á alþjóðavettvangi um þessar mundir. Skemmst er frá því að segja að alþjóðaefnahagsstofnanir hafa búist við bata frá því snemma á árinu 1991 en spár þeirra um að hagsvöxtur glæddist hafa ekki staðist. Batamerki hafa þó komið fram öðru hverju en þau hafa dofnað jafnharðan aftur. Þó telja flestir að nú séu örugg teikn á lofti um bata í Bandaríkjunum en víðast annars staðar er óvissan meiri. Alþjóðaefnahagsstofnanir gera ráð fyrir að hagsvöxtur í iðnríkjunum á þessu ári verði lítið meiri en í fyrra og að endurbatinn á næstu misserum verði hægur. Þó er reiknað með að hagsvöxturinn miðað við heilt ár nálgist 3% þegar líður á næsta ár.

Af þessu má líklega draga þá ályktun að vöxtur ferðaþjónustu í heiminum á næsta ári verði áfram hægur samanborið við fyrri ár. Hinsvegar ætti ferðaþjónustan að ná sér á strik með batnandi hag eftir tvö til þrjú misseri reynist spár alþjóðaefnahagsstofnana réttar.

Þessi þróun alþjóðlegrar ferðaþjónustu sem hér hefur verið rakinn endurspeglast nokkuð vel í tölum um komu erlendra ferðamanna til Íslands undanfarna áratugi. Þannig var mikill vöxtur í ferðaþjónustu á sjöunda áratugnum og fram á miðjan áttunda áratuginn en hægur og hikandi frá þeim tíma þar til í byrjun þess níunda þegar nýtt vaxtarskeið hófst.

Undantekningar frá þessu eru þó að finna. Sérstaka athygli vekur að það verður hlé á vestri ferðalaga útlendinga til Íslands á árunum 1987, 1988 og 1989. Ef til vill skýrir hátt raungengi krónunnar á þessum árum að hluta þetta hlé. Einnig má benda á að vöxtur ferðalaga næstu árin á undan var óvenju ör.

Þróun ferðalaga Íslendinga til annarra landa er þegar á allt er lítið sviplíkur straumi útlendinga hingað, þó að þar finnist frávik. Þau virðast þó að mestu skýranleg með mismun hagþróunar hér á landi og annarsstaðar. Þannig dragast ferðalög Íslendinga til annarra landa saman á kreppuárunum í lok sjöunda áratugarins. Hinsvegar vekur nokkra athygli að lítið hik kom á Íslendinga í olúkreppunni um miðjan áratuginn og árið 1978 verður fjöldi ferða Íslendinga til annarra landa í fyrsta skipti meiri en komur erlendra ferðamanna hingað.

Frá árinu 1978 til 1986 helst ferðafjöldi Íslendinga og útlendinga nokkurn veginn í hendur. Ferðalög Íslendinga aukast síðan mjög á árunum 1987 og 1988 á sama tíma og komur útlendinga standa í stað. Kann ég ekki aðrar skýringar á þessu en þær að kaupmáttur tekna landsmanna jókst gífurlega á árinu 1987 og jafnframt var raungengi krónunnar mjög hátt í sögulegu samhengi. Kyrrstaða og samdráttur í þjóðarbúskapnum setja síðan svip sinn á þróun ferðalaga Íslendinga frá þessum árum. Að öllu samanlögðu sýnir þetta að almenn efnahagsskilyrði hér á landi og annarsstaðar og samkeppnisstaða íslenskra atvinnuvega ráða miklu um vöxt og viðgang ferðapjónustu.

Gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum eru mikilvægur mælikvarði á gildi ferðapjónustu fyrir þjóðarbúskapinn. Hlutur ferðapjónustu í gjaldeyrstekjum þjóðarbúskapsins lækkaði lítillega á áttunda áratugnum en jókst síðan hröðum skrefum á þeim níunda. Þannig nam hlutur ferðapjónustunnar í fyrra tæplega 10% af gjaldeyrstekjunum og hafði þetta hlutfall ríflega tvöfaldast frá árinu 1980.

Í fjárhæðum talið námu gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum samtals 12,5 milljörðum króna. Þá er lagður saman ferða- og dvalarkostnaður erlendra ferðamanna á Íslandi og áætlaðar tekjur íslenskra flugfélaga frá erlendum farþegum til landsins. Þótt erfitt sé að gera nákvæman samanburð við aðrar greinar má til dæmis nefna að gjaldeyrstekjur af áli og kísiljárnri samtals námu tæplega 9 milljörðum króna í fyrra, saltfiskútflutningur skilaði um 13 milljörðum króna og allur útflutningur iðnaðarvara að stóriðju meðtalinni skilaði tæplega 16 milljörðum króna.

Í þessu sambandi er einnig áhugavert að skoða hvernig gjaldeyrstekjur af ferðapjónustu hafa þróast á föstu verði í samanburði við tekjur af útflutningi vöru og þjónustu í heild undanfarin tíu ár. Sjá má að heildartekjur af útflutningi vöru og þjónustu á föstu verði hafa aukist tiltölulega lítið undanfarin tíu ár. Í fyrra voru tekjur aðeins 18% hærrí en þær voru árið 1981. Gjaldyrstekjur af ferðapjónustu hinsvegar nær þrefölduðust á sama tímabili.

Samanburður ferðapjónustu við útlendinga hér á landi og annarsstaðar leiðir í ljós að hlutur greinarinnar í landsframléiðslu er tiltölulega mikill, miðað við margar þjóðir sem við berum okkur oft saman við.

Bein útgjöld erlendra ferðamanna hér á landi árið 1990 námu 2,1% í hlutfalli af landsframleiðslu borið saman við 0,9% í Finnlandi, 1,4% í Svíþjóð og 1,6% í Noregi. Hinsvegar er þetta hlutfall hærra í Danmörku, þar er það 2,8% og auðvitað mun hærra á Spáni, þar sem það var 3,8%.

Bein útgjöld erlendra ferðamanna hafa óvíða aukist meira en hér á landi síðustu tvo áratugi. Á Íslandi tvöfaldast útgjöldin að tiltölu við landsframleiðslu. Í öðrum löndum standa þær í stað eða minnka lítillega, nema í Svíþjóð þar sem þær hartnær þrefölduðust. Einnig er áhugavert að skoða á sama mælikvarða breytingu útgjalda íbúa nokkurra landa utan heimalandsins. Þar fer ekki á milli mála að Íslendingar slá öðrum við í aukningu útgjalda utanlands á síðustu tuttugu árum. Árið 1970 eyddu Íslendingar um 1% af landsframleiðslunni utanlands borið saman við 3,6% árið 1990. Aðrar þjóðir eru í besta falli hálfdrættingar í samanburði við Íslendinga á þennan mælikvarða.

Verðlag hér á landi er hátt miðað við verðlag í öðrum löndum. Þannig sýna samanburðarathuganir OECD að í aðeins tveimur aðildarríkjum OECD er verðlag einkaneyslu hærra en á Íslandi miðað við maí 1992. Aðeins Svíar og Norðmenn búa við hærra verðlag en við, Svíar 6% hærra og Norðmenn 4%. Danir og Finnar koma næstir á eftir okkur með 3% lægra verðlag en hér á landi. Þetta sýnir fyrst og fremst að það er dýrt að búa í litlu velferðarþjóðfélagi norðarlega á hnettinum, eða með orðum Nóbelskáldsins: "Það er dýrt að vera Íslendingur".

Í fljótu bragði virðist einfalt að skilgreina ferðapjónustu. Það er sú starfsemi sem tengist ferðalögum og þjónustu við ferðamenn. En þegar meta á greinina til talna, framlag hennar til þjóðarbúsins og svo framvegis vandast málið. Þetta stafar af því að greinin er í raun ekki afmörkuð atvinnugrein í hefðbundinni merkingu þess orðs, heldur felur hún í sér viðskipti ferðamanna við margar atvinnugreinar sem einnig sinna örðum verkefnum. Þess vegna er ómögulegt að skilgreina ferðapjónustu í þessu samhengi á vafalausan hátt.

Engu að síður er afar mikilvægt að sameinast um brúklegan mælikvarða á umfang ferðapjónustu, bæði til að geta metið hvernig greinin breytist frá einum tíma til annars og í því skyni að bera innlenda ferðapjónustu saman við ferðapjónustu í öðrum löndum. Að þessu verkefni viljum við á Þjóðhagsstofnun vinna í samráði við greinina og aðra aðila sem vit hafa á þessu máli. Að svo stöddu ætla ég ekki að dvelja lengi við þetta efni en óska eftir góðu samstarfi við greinina um þetta verkefni.

Með hliðsjón af reglum OECD um þjóðhagsreikningauppgjör ferðapjónustu hefur Þjóðhagsstofnun áætlað störf við ferðapjónustu á árabílinu 1973-1990. Samkvæmt þessari skilgreiningu unnu um 3.600 manns við ferðapjónustu árið 1990 og hafði störfum fækkað um tæplega 500 frá því þau voru flest árið 1987. Sé áætlaðri hlutdeild ferðamanna í verslun bætt við var starfsmannafjöldinn rúmlega 4.800 manns árið 1990 og hafði fækkað um tæplega 700 manns frá því hann var sem mestur árið 1987. Starfsmönnum í greininni hefur hinsvegar

fjölgað verulega sé lengra horft aftur í tímann og hefur greinin í aðalatriðum haldið sínu hlutfalli af heildarmannafla.

Eins og þróun landsframleiðslu og þjóðartekna sýna hafa þjóðhagsleg skilyrði um margt verið óhagstæð á undanförunum árum. Áætlaður samdráttur á þessu árið og því næsta kemur í kjölfarið á fjögurra ára kyrrstöðutímabili. Þannig er nú spáð að landsframleiðslan á næsta ári verði 3% minni en á árinu 1987 og þjóðartekjur rúmlega 5% minni. Samdrátturinn í þjóðarbúskapnum stafar ekki síst af því að útflutningur vöru og þjónustu hefur minnkað.

Talið er að útflutningur vöru og þjónustu verði 7,5% minni á næsta ári en hann var 1987. Að talsverðum hluta má rekja þennan samdrátt til minni fiskafla en við bætist hnignun í öðrum útflutningsgreinum, einkum síðastliðin tvö ár. Sem dæmi má nefna að talið er að útflutningsiðnaður, annar en ál- og kísiljárníðnaður, hafi minnkað um þriðjung á þessu ári og í fyrra. Þrálát óáran í efnahagsmálum í heiminum hefur hnykkt á þessari þróun eins og meðal annars má sjá af frestun álverksframkvæmda og almennt veikari mörkuðum fyrir útflutningsafurðir okkar. Ferðaþjónustan á þó hér engan hlut að máli heldur þvert á móti því gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum á föstu verði hafa aukist um 12% frá því á árinu 1987.

Fátt bendir til að útflutningur vöru og þjónustu aukist að marki á næstu misserum. Leggst þar margt á sömu sveif. Þyngst vegur að ástand fiskistofna, einkum þorskstofnsins gefur ekki tilefni til að ætla að umtalsverður vöxtur hlaupi í veiðar hér við land á næstu árum og reyndar hníga mörg rök í þá átt að skynsamlegt hefði verið að takmarka þorskveiðar meira en nú er gert með það fyrir augum að byggja stofninn hraðar upp. Aðrar útflutningsgreinar hafa flestar verið á undanhaldi og fátt bendir til að snögg umskipti verði til hins betra í þeim. Þá er líklegt að tekjur af varnarliðinu muni minnka á næstu árum.

Þótt þannig horfi þunglega í íslenskum efnahagsmálum á næstu misserum eru horfurnar betri þegar til lengri tíma er litið. Í þessu sambandi nægir að benda á að fiskistofnarnir geta gefið mun meira af sér en þeir gera um þessar mundir og orkubúskapurinn er í stakk búinn til að skila meiru í þjóðarbúið þegar hagvöxtur í heiminum glæðist á ný. Þá hefur ferðaþjónustan sýnt að í henni býr mikill kraftur.

Að öllu samanlögðu tel ég að hagvöxtur hér á landi á næstu árum og áratugum muni fyrst og fremst ráðast af því hvernig gengur í sjávarútvegi, orkubúskapnum og ferðaþjónustu. Það fer ekki á milli mála að útflutningsgreinar í litlu opnu hagkerfi bera uppi hagvöxtinn. Stóraukinn útflutningur á þessari öld fleytti Íslendingum í hóp þeirra þjóða sem góðra lífskjara njóta. Fiskur, orka og fagurt land er það sem öðrum þjóðum finnst eftirsóknarverðast á Íslandi. Ferðaþjónusta hefur því mikilvægu hlutverki að gegna í hagvaxtarþróun landsins í framtíðinni.

Fyrirspurnir og svör

Karl Sigurhjartarson, framkvæmdastjóri félags íslenskra ferðaskrifstofa.

Ég þakka Þórði Friðjónssyni fyrir greinargóða skýrslu og erindi. Það eru tvö til þrjú atriði sem ég vil fá nánari upplýsingar um og vekja athygli á. Við getum byrjað á töflu 1.2., "Gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum 1969-1991". Ég vil vekja athygli á þeirri aukningu, sem koma reyndar fram í máli Þórðar, sem hefur átt sér stað frá 1987 til 1991 að þar eru tekjur alls af erlendum ferðamönnum, ég vil undirstrika erlendum ferðamönnum, 12,4 milljarðar. Þetta sýnist mér vera um 130% aukning frá 1987 og hlýtur að þykja nokkuð gott. Ég vil líka vekja athygli á dálkinum sem er lengst til hægt í sömu töflu. Nú geri ég mér grein fyrri því að verkefni Þórðar fyrir þennan fund snéri væntanlega að gjaldeyrstekjum og það er ekki verið að gera tilraun til þess að meta hvaða vægi innlendir ferðamenn hafa í íslenskri ferðaþjónustu, hér er um ákaflega flókið og erfitt mál að ræða og tölur sem að liggja kannski hvergi fyrir í skýrslum. Ég vil nefna það sem að flestir hérna kannski vita, að Ferðamálaráð ásamt nokkrum aðilum, svo sem Flugleiðum og Félagi ferðaskrifstofa hefur kostað skoðanakönnun nú í sumar sem einmitt á að taka á þessu að hluta og reyna að meta það hversu miklar tekjur ferðaþjónustunnar liggja einmitt í þessum íslensku ferðamönnum, þ.e.a.s. íslenskri ferðamennsku.

Ég vil næst fletta upp á töflu 1.7., "Áætluð störf við ferðaþjónustu 1973-1990". Ég verð nú að segja að það kemur mér svolítið á óvart að sjá þær tölur sem hér eru. Ég heyrði Þórð lýsa því að um ákaflega erfitt og vandasamt mál væri að ræða þegar ætti að skilgreina fjölda ársverka og ég skil það. Ég skil hinsvegar ekki hvernig það getur átt sér stað að á sama tíma, frá 1987, og við höfum aukið rauntekjur okkar um 130%, því þar er um fast verðlag að ræða að mér skilst, að þá erum við að fækka ársverkum úr 5.500 í 4.800, það er að segja einhver 12-14%. Þetta gengur ekki upp í mínum huga.

Ég velti fyrir mér tölu hér um flugrekstur, 737 manns, af hverju eru bara 80% af þeim sem starfa við flugsamgöngur starfandi í ferðaþjónustu? Ef 737 manns eru 80% þá hlýtur 100% að vera einhvers staðar rúmlega 900, ég hef ekki þessar tölur í kollinum en ég hefði haldið að starfsmenn Flugleiða á Íslandi væru ekkert mikið færri en 900, hvað þá með önnur flugfélög, flugvallarstarfsmenn og flugumferðarstjórn og ég veit ekki hvað á að nefna. Þannig að ég skil ekki þessa tölu almennilega.

Ég hef hérna merkt við töflu 2.3., "Hlutfallslegt verðlag mat- og drykkjarvara milli helstu samkeppnislanda í ferðaþjónustu 1990". Ég held að Þórður hafi ekki vakið athygli á hlutfallslegu verðlagi á veitinga- og gistihúsum, það hefur kannski farið fram hjá mér, en ef við skoðum það þá sjáum við hvað við erum alvarlega stödd í verðlagi. Þetta er það verðlag sem skiptir máli þegar við erum að tala um ferðaþjónustu, að bjóða Ísland sem ferðamannaland á erlendum mörkuðum, það er verðlagið á veitinga- og gistihúsum. Og þar erum við í öruggu fremsta sæti og enginn sem ógnar okkur. Þegar við bætist fjarlægð

Íslands frá okkar helstu markaðssvæðum, þá sjáum við hvert vandamálið er, en það er líka mikill kostnaður.

Að lokum tafla 1.3., "Gjaldeyrstekjur og -útgjöld vegna ferðalaga 1960-1991". Það er í sjálfu sér ekkert við þetta að athuga að stilla þessum tveimur töflum upp á sama blaði, ferða- og dvalarkostnaður erlendra ferðamanna á Íslandi og ferða- og dvalarkostnaður Íslendinga í útlöndum, en ég vil nú samt halda því fram að þessar tölur séu ekki samanburðarhæfar og eigi ekkert að bera þær saman. En það er kannski ekki verið að reyna það, því í raun og veru hljóta okkar markmið um aukningu og fjölgun ferðamanna til Íslands að vera algjörlega óháð því hvað Íslendingar fara mikið til útlanda og það væri meira gaman að sjá á sama blaði, en ég koma að því áðan að þær tölur eru ekki til, um ferða- og dvalarkostnað Íslendinga innanlands, að sjá þróun þar, því að þar erum við náttúrulega að vinna á sama markaði, þ.e.a.s. ferðaþjónusta hér á Íslandi er náttúrulega að keppa við ferðaþjónustu erlendis um ferðir þessara Íslendinga. Þannig að samanburður á eyðslu og þróun ferða Íslendinga í eigin landi borið saman við ferðir þessara sömu Íslendinga í öðrum löndum og þróun þar á milli ára, það finnst mér vera mjög áhugavert, en þær tölur eru áreiðanlega hvergi til og þá kannski tómmt mál að tala um það.

Erna Hauksdóttir, framkvæmdastjóri sambands veitinga- og gistihúsa.

Ég þakka þóráði fyrir hans yfirlit. Við vorum nú rétt að fá í hendurnar talnaefni um ferðaþjónustu, ég vil nú byrja á því að lýsa því yfir að mér finnst hálf dapurlegt að við skulum sitja hér í október 1992 með tölur um gistináttatalningu frá Hagstofunni síðan 1989. Þetta í raun og veru nær ekki nokkurri átt. 1984 var Hagstofan við því, eða stjórnvöld, að gistináttatalning væri hafin og það er mjög nauðsynlegt fyrir ferðaþjónustuna að hafa þær upplýsingar. Ég veit að Ferðamálaráð er búið að ýta mjög mikið á það að þessar tölur komi og við höfum gert það líka og ég vil biðja þóráð um að hjálpa okkur í þessu máli, það er ekki lengur hægt að una því að vera með svona gamlar tölur.

En það sem að mig langaði til þess að spyrja þóráð, ég er nú rétt eins og ég segi að líta yfir þetta, hér er tafla um verðlag mat- og drykkjarvara, ekki á veitingahúsum, heldur hlýtur þetta að vera verðlag mat- og drykkjarvara út úr búð, eða innkaupsverð inn á veitingahúsin. Ég skil ekki alveg þá töflu, þóráður var með þessa töflu upp á glæru líka. Hér í talnaefninu stendur að ef að Ísland er 100 þá er Danmörk 121, hvað þýðir þetta? Þýðir það að matvara í Danmörku sé 21% hærra en á Íslandi? Ég skil ekki alveg þessa töflu.

Mig langar til þess að spyrja líka hvað er innifalið í þessu sem að heitir matur- og drykkjarvara? Við sem að vinnum í hótél- og veitingasambandi Norðurlandanna höfum gert kannanir á innkaupsverði mat- og drykkjarvara og þar er Ísland miklu, miklu hærra heldur en nokkurt land í flest öllu sem heita landbúnaðarvörur, áfengi og annað slíkt sem við þurfum helst að hafa áhyggjur af í sambandi við að selja ferðamönnum.

Nú í sambandi við ársverka skilgreininguna, þá sé ég hér að í sambandi við hótél og veitingahús, þá hefur ársverkum fækkað frá árinu, allavega frá 1988 til 1990, lengra ná ekki tölurnar. Þetta kemur kannski svolítið á óvart þrátt fyrir einhverjar breyttar skilgreiningar sem ég held að nái nú ekki mikið inn í þennan bransa. Þá langar mig að spyrja, eru ársverk talin með, t.d. ársverk bænda talin þarna með?

Síðan þarf nú kannski ekki að spyrja að öðru, heldur benda á það að t.d. einkagististöðum hefur fjölgað mjög mikið. Ég geri ekki ráð fyrir að slík ársverk séu talin. Nú árshátíðir og annað slíkt hefur í auknum mæli bæði með auknum samdrætti og auknum sköttum færst inn í félagsheimili út um allt land og þar eru náttúrulega hvorki gefin upp laun né talin saman störf, þannig að það er ýmislegt áreiðanlega við þessar tölur að athuga. Í sambandi við það sem við viljum kalla neðanjarðarhagkerfið, þá er það, þótt undarlegt sé, fátt sem vekur minni áhuga Fjármálaráðuneytisins. En hvort að aðilar í ferðaþjónustu ætla að taka á þessu eða ekki, það er kannski eitthvað sem við þurfum að tala um.

Birgir Þorgilsson, Ferðamálastjóri.

Ég vil byrja á því eins og aðrir að þakka Þórði Friðjónssyni kærlega fyrir hans ágæta innlegg og líka fyrir það að hann skyldi, frá miklum önnum, gefa sér tíma til að koma hingað. Hann á mjög illa heimagengt, en hann brást mjög vel við beiðni okkar um að koma hingað og flytja okkur þennan skemmtilega boðskap, þó sumt hafi nú kannski ekki verið jafn skemmtilegt og annað og ég vil í því tilliti taka undir með Karli Sigurhjartarsýni, að það er ekki nokkur maður hérna inni sem að trúir því að það séu ekki fleiri en 4.800 starfsgildi á ársgrundvelli í ferðaþjónustu. Það er enginn maður held ég sem trúir öðru en að það sé að minnsta kosti 6.000. Fyrir þessu þótti mönnum færð nokkuð góð rök í svokallaðri Hjörleifsnefnd, sem undirbjó lagafrumvarp um ný lög um ferðamál og það eru að minnsta kosti tveir eða þrír nefndarmanna staddir hér, en það er sérmál.

Það er eitt atriði sem mig langar til að benda á til skýringar og er eilíflega að koma upp, en það er samdráttur sem talað er um að verði í kringum 1980 í hingaðkomu erlendra ferðamanna. Það eru nokkrir hér inni sem muna þessa tíð varðandi flugstarfsemi Íslendinga. Á þessum tíma lá við að flug milli Bandaríkjanna um Ísland til Luxemborgar legðist af og farþegafjöldinn sem að hluta voru svokallaðir viðvalarfarþegar hrapaði úr um það bil 20.000 niður í um það bil 10.000. Þessi fjöldi farþega, erlendir ríkisborgarar, var mjög stór hluti heildarfjölda erlendra ferðamanna.

Þessi skýring þarf að fylgja með hverju sinni sem fjallað er um þetta árábil og er jafn eðlilegt og sjálfsagt og olúkureppuárin. En það er skemmtilegt að heyra hjá forstjóra Þjóðhagsstofnunar um þreföldun gjaldeyristekna vegna ferðaþjónustunnar á sama tíma sem aðrar útflutningsgreinar standa í stað. Þrátt fyrir að þessar staðreyndir blasi við þá erum við ennþá að basla við að reyna að

skilgreina atvinnugreinina og meðan okkur tekst ekki að skilgreina atvinnugreinina, þá fáum við aldrei þá viðurkenningu sem nauðsynleg er til að Alþingi og ríkisstjórnir, ég segi ríkisstjórnir, til að þessir aðilar veiti atvinnugreininni þann stuðning og skipi henni á þann bekk þar sem hún sannarlega á heima, ásamt öðrum þýðingarmestu atvinnugreinum landsmanna.

Fyrirspurnum svarað

Þórður Friðjónsson, Forstjóri Þjóðhagsstofnunar.

Ágætu fundarmenn, ég fagna auðvitað ágætum ábendingum sem að hér hafa komið fram og við erum eins og ég lýsti í erindi mínu sannarlega til þess reiðubúin á Þjóðhagsstofnun að taka öll rökstudd sjónarmið til greina og athugunar og leggjum einmitt áherslu á það að við viljum gjarnan vinna með greininni að þessu efni, þessum skilgreiningum og öðrum álitaeftum, einfaldlega vegna þess að talnaefni af þessu tagi gerir ekkert nema hálf gagn ef að það er ekki sæmileg sátt um að það gefi rétta mynd af viðfangsefninu.

Þess vegna er mjög mikilvægt að fá ábendingar og sjónarmið og jafnframt reyna að nálgast þetta verkefni eins vel og hægt er og ég held að það væri hyggilegt að settir væru einhverjir menn til þess verks á næstunni. Það eru nokkru efni sem eru sérstaklega viðkvæm og erfið og það kemur greinilega fram að það sem er erfiðast í þessu er að ná utanum fjölda starfsmanna. Eins og Birgir Þorgilsson nefndi hér áðan, þá sagði hann að hér væri ekki nokkur maður inni sem tryði því að það störfuðu aðeins 3.600 eða 4.800 manns í ferðaþjónustu, þessi tala væri miklu hærri, 6.000 og þar yfir.

Ég held að þetta fari hinsvegar algjörlega eftir því hvernig við teljum þetta saman, hvernig við færum þetta til bóka og ég held að það sé nauðsynlegt að nefna það að þegar við skiptum þessu niður eða finnum lykila að ákveðnum atvinnugreinum, hver er hlutur ferðaþjónustunnar í þeirri skörun sem á sér stað við aðrar atvinnugreinar, að þá eru yfirleitt ekki ýkja mikil vísindi á bak við það. Það verður að segja það alveg eins og það er. Það eru heldur ekki mikli vísindi á bak við það hjá öðrum þjóðum, en það sem við gerum í aðalatriðum er að reyna að nálgast þetta út frá lykllum sem aðrar þjóðir hafa notað og færa það yfir á Ísland vegna þess að það liggja fyrir fáar og litlar athuganir á þessu efni hér heima.

T.d., hver er hlutur ferðamanna í veitingahúsum hér á Íslandi? Inni í veitingahúsum er allt mögulegt, þar eru ekki bara matsölustaðir. Það eru líka skemmtistaðir, allir veitingastaðir Reykjavíkurborgar o.s.frv. Það er auðvitað erfitt að finna og ég veit ekki um nokkra athugun sem hefur verið gerð á þessu efni hér á landi, en talan sjálf eða sá lykilla sem við notum þarna sem er 30% skiptir í sjálfu sér ekki alveg öllu máli heldur að það séu notaðar samræmdar aðferðir milli ára, þannig að það fáist hver breytingin er á milli ára, jafnframt að við notum eins svipaðar skilgreiningar, eina og aðrar þjóðir, eins og við getum. Það er margoft bent á það í þessu sambandi að okkar "strúktúr"geti verið

annar, gerð efnahagslífs geti verið önnur. T.d. er það sjaldgæft að veitingastaðir séu reknir út um víðavang, eins og hér á landi, í tengslum við bensínstöðvar. Það fer auðvitað mikil velta fram á bensínstöðvum sem tilheyrir ferðaþjónustu, veitingastaðir þar eru ekki taldir inn í hér svo að dæmi séu nefnd. En þetta er efni sem ég held að sé gagnlegt að fara einfaldlega rækilega yfir. Þau atriði sem hér voru nefnd með ferðaþjónustu bænda, en hún er ekki hér inni í þessum tölum og ég held nú reyndar að Erna Hauksdóttir hafi vitað það, sömuleiðis held ég að ef ég man það rétt, Vilborg Júlíusdóttir verður þá að staðfesta það, hún er hérna inni líka, að einkagistingin er ekki í þessum tölum heldur.

Þannig að þetta hvoru tveggja var rétt til getið hjá þér, hvorugt er inni. Það eru ýmsir liðir þarna inni sem einnig má vekja upp spurningar um hversu stórir eru og inni á stofnun hjá mér voru mjög miklar efasemdir um 30% lykilinn á veitingastöðum. Þeir sem komu að þessu hjá mér töldu margir að þetta væri miklu lægra, aðrir að það væri á þessum slóðum, aðrir að þetta væri hærra. En ég býð sem sagt einfaldlega upp á samvinnu um þetta efni og vil ekki eyða miklum tíma í að karpa um þessa lykila á svona vettvangi, einfaldlega vegna þess að við getum tekið allan daginn í það án þess að vera nokkru nær í dagslok.

Þetta er einmitt dæmigert verkefni sem þarf að fela einhverjum fáum úr greininni, Þjóðhagsstofnun og víðar að taka að sér og reyna að komast að samkomulagi um og klára. Mig langar til þess að nefna hér varðandi atriði sem Karl Sigurhjartarson kom inn á, það er varðandi rauntekjur frá árinu 1987 og fækkun ársverka. Við komum aftur að þessari fækkun ársverka sem er helsta álitafni sem að skiptar skoðanir eru um, en rauntekjurnar af ferðaþjónustu við erlenda ferðamenn eru stærð sem við teljum að sé nokkuð góð tala og fækkun starfa er í sjálfu sér nokkuð góð tala, einfaldlega vegna þess að við notum sömu skilgreiningu 1987 og 1990. Þannig að ég held að þó þetta hljómi undarlega, að rauntekjurnar hafi aukist frá 1987, og athugið að rauntekjurnar hafa ekki aukist um 30% eins og talan bendir til því við verðum að draga frá verðbólgu í öðrum löndum, raunaukningin frá 1987 er rúmlega 10-12% ef ég man rétt, fækkun starfanna er á bilinu 500-700 manns eftir því við hvað við miðum.

Þetta held ég að sé nú einfaldlega mjög nærri lagi og ef við skoðun þetta þá er tiltölulega auðvelt að færa rök fyrir því að tölurnar um flugreksturinn eru tiltölulega góðar af því, að þessu leyttinu til, að þar er ein skilgreining 1987 og 1990. Ég held reyndar að þegar menn hafa kynnt sér þetta hlutfall sem við notum um flugrekstur, að það sé ekki óeðlilegt, það er einhversstaðar þarna á bilinu 80-90 ef menn eru að skoða þá skilgreiningu sem að flugrekstrareiningin er hér inni.

Og ég held einfaldlega að þessi fækkun hafi í raun og veru átt sér stað og hún einfaldlega á sér stað vegna þess að allur þjóðarbúskapurinn er að dragast saman, ferðalög Íslendinga hafa staðnað á þessu tímabili eins og við sýndum fram á í talnaefninu og ef við tökum hlutdeild í verslun þá er auðvitað alveg

augljóst að verslun hefur dregist mjög mikið saman frá 1987. Það eru bara staðreyndir sem liggja á borðinu. Ef við tökum fast hlutfall af versluninni og færum til ferðapjónustunnar eins og gert er hér þá að sjálfsgöðu fækkar í ferðapjónustu á sama tímabili. Og það stafar af því að það er lækkun ferðakostnaðar innlendar aðila en ekki erlendra, þannig að það þarf að spila þetta tvennt saman. Varðandi samanburðinn á eyðslu Íslendinga við önnur lönd sem er næstsíðasta atriðið sem ég ætla að nefna í þessu sambandi, þá eru þessar tölur sem hér eru dregnar upp einfaldlega tölur sem fengnar eru úr gögnum OECD, svokölluðum PPP athugunum, (purchasing power parity) athugunum og við höfum ekkert annað gert við þessar tölur heldur en að færa þær inn í þessar töflur.

Það eru alltaf vandamál við vísitölur af þessu tagi og vinnu af þessu tagi og það kunna að vera einstök frávik sem hljóma skringilega og reyndar þegar ég horfi á talnaefnið þá dettur maður svona um ýmislegt, en ég held að það sé í rauninni ekkert annað hægt að gera í því efni heldur en að fara bara yfir það og skoða nánar. Þetta er eins og talnaefnið kemur beint af þessari skepnu í París OECD.

Að lokum þá vil ég einfaldlega ítreka það sem ég nefndi í erindi mínu, að í ljósi hagvaxtar og hugsanlegrar hagvaxtarþróunar þá eru það auðvitað gjaldeyrstekjurnar af erlendri ferðapjónustu, þjónustu við erlenda ferðamenn sem að skiptir mestu máli þó að innlendi þátturinn við landsmenn skipti að sjálfsgöðu einnig máli. Og þessi þáttur, hefur aukist mjög mikið á undanförunum árum, og aukist hraðar heldur en aðrar útflutningsgreinar og þetta finnst mér einhvernvegin vera meginatriði í þessu efni sem ég hef verið að fara yfir, en hef lagt áherslu á ferðapjónustuna og hugsanlegt framlag hennar til hagvaxtar, bæði hvert það hefur verið og hvert það gæti hugsanlega orðið á næstu árum og að þessu leyti þá er ferðapjónusta núna um þessar mundir næst á eftir sjávarútvegi hvað mikilvægi um gjaldeyrisöflun varðar.

Karl Sigurhjartarson

Kynning á stefnumörkun Ferðamálaráðs Íslands í ferðapjónustu

Góðir fundarmenn, til að fjalla um landkynningarmál eða markaðsmál, þá hefur orðið úr að ég opni það aðeins. Þið hafið öll fengið í ykkar hendur nokkur meginatriði stefnumótunar Ferðamálaráðs í markaðsmálum. Staðreyndin er sú að það plagg sem var unnið í þessum efnum er töluvert miklu stærra, upp á einar 40-50 síður. Ef þið óskið eftir að fá það plagg, þá getið þið leitað til Ferðamálaráðs, til Sigrúnar eða Magnúsar og pantað það þar og þá verður því komið til skila.

Nú við erum að tala um stefnumótun kannski að mjög takmörkuðu leyti. Það liggur jú fyrir plagg sem heitir stefnumótun í markaðsmálum. Þetta hefur verið í umræðu núna í mjög langan tíma og fengið ítarlega umfjöllun í Ferðamálaráði og það liggur sem sagt fyrir nokkuð góð samstaða og kannski alger samstaða í Ferðamálaráði um að þetta séu þau höfuðmarkmið sem stefna beri að og vinnan hefur sem sagt legið í því að móta þau markmið. Hitt er síðan alveg óunnið og

Það er hvernig þeim markmiðum skuli náð. Það má segja að það sé sú vinna sem við ætlum að byrja hér á þessari ferðamálaráðstefnu.

Ég ætla nú samt sem áður að fara fyrst aðeins yfir þessi markmið og útskýra betur hvað liggur að baki þeim. Ef við byrjum á bls. 4 þar sem fjallað er um höfuðmarkmiðið, þá segir þar fyrst að eitt af höfuðmarkmiðum skuli vera að afmarka markaðssvæði og markhópa. Þetta hefur að vissu leyti alltaf verið gert, en við ætlumst til þess að það verði gert í ríkari mæli en áður, að skilgreina fyrirfram þau markaðssvæði og þá markhópa sem við teljum okkur eiga erindi til með ferðamannalandið Ísland og að koma markvissum skilaboðum til þessara hópa.

Í öðru lagi að framboðið til hvers markhóps sé markvisst, söluvaran sé gegnheil og sjálfri sér samkvæm frá upphafi til enda. Þetta er nú kannski svolítið óljóst eða getur vafist fyrir mönnum hvað þarna sé verið að tala um. Það er í rauninni talað um það að varan, Ísland sem ferðamannaland og ferðin til Íslands, sé í hæsta gæðaflokki og því sé komið til skila til viðskiptavinarins til væntanlegt ferðamanns, og að þau skilaboð séu skýr og standist þegar á áfangastað er komið.

Í þriðja lagi að sameina krafta allar þeirra sem vinna að landkynningu, en við teljum að í dag séu allmargir aðilar sem starfa að ferðaþjónustu sem ferðast frítt eins og má segja. Þ.e. þeir taka þekki þátt í herkostnaðinum við að koma ferðamönnum til landsins og við teljum að það sé ekki eðlilegt, það eigi allir að sameinast um að axla þann kostnað, ekki aðeins fyrirtæki í ferðaþjónustu heldur líka sveitarfélög og stjórnvöld. Við teljum líka að þetta starf sé oft ómarkvisst og að peningum sé á glæ kastað, þetta þarf að bæta.

Að gera Ísland að aðlaðandi ferðamannalandi fyrri æskilega markhópa, jafnt innlenda sem erlenda, og það ber að leggja áherslu á það að við erum ekki eingöngu að tala um erlenda markhópa. Því þó að umræðan í morgun hafi mest snúist um gjaldeyrstekjur af ferðamönnum, þá er ekki nokkur vafi á því að tekjur af íslenskum ferðamönnum um Ísland eru mjög miklar og ég vil leyfa mér að slá því fram að ef maður leggur saman tekjur af erlendum og íslenskum ferðamönnum um Ísland, þá séum við komnir í tuttugu milljarða nú þegar. En í þessu felst, þ.e. að gera Ísland að aðlaðandi ferðamannalandi, það þýðir náttúrulega að við verðum að gera kröfur um gæði í því sem við erum að framkvæma, gæðin verða að vera upp á það besta.

Ferðin til Íslands verður alltaf nokkuð dýr og þar af leiðandi gera menn kröfur um gæði, menn eru oft tilbúnir til að borga aðeins meira ef gæðin eru til staðar. Í öðru lagi felst í þessu að sinna afþreyingarmálum, það er ekki nóg að vera með samgöngurnar, gistinguna og matinn, það verður líka að vera nóg fyrir ferðamanninn að sýsla þegar hann er kominn hingað.

Tvö síðustu markmiðin eru kannski þau sem við höfum lagt hvað mesta áherslu á. Að ná heilbrigðari veltuaukningu í ferðapjónustu á Íslandi með fjölgun ferðamanna, sérstaklega með lengingu háannar, fjölgun utan háannar og með aukinni meðaleyðslu. Mér var bent á það áðan og tek undir það, reyndar hafði það átt að vera hér inni, að við ættum líka að vera að tala um þéttingu háannar, því að vissulega eru mörg svæði ennþá hér á landi sem ekki eru með fulla nýtingu þó að við séum stödd í júlí eða ágúst.

Að lokum, að auka framleiðni og arðsemi í ferðapjónustu, sérstaklega með betri nýtingu á fjárfestingu á heilsársgrunni, en þessi tvö síðustu markmið falla saman. Það sem við erum í raun og veru að segja fyrst og fremst og er innihaldið í þessu öllu, er að það sé kominn tími til þess að draga úr fjárfestingum, eða allavega að leggja minni áherslu á fjárfestingar í samgöngutæki og gistingu, en þess í stað að fjárfesta í afþreyingarþjónustu og markaðssetningu, hvort sem hún er á Íslandi eða erlendis.

Næst vildi ég aðeins taka nokkra punkta á blaði sem Ytri breytingar. Írar ákváðu 1989 að setja mikið fjármagn í markaðssetningarmál og tvöfalda ferðamannastrauminn á fjórum árum. Þetta gerðu þeir 1989 og eftir því sem ég best veit, þá er allt úrlit fyrir að þetta takist hjá þeim. Síðan vil ég vekja athygli á því sem segir um alþjóðlegar skýrslur frá OECD og WTO, talandi um magnaukningu 3-7% á árinu 2000. Þaðan má segja að sé fengin sú tala sem við erum með í okkar markmiðum, að vera með 7% heildarmeðalaukningu á ári fram til ársins 2000.

Í því samhengi vil ég þó benda á það, að þó að við höfum verið í forystusveit og kannski fremstar þjóða í því að fjölga ferðamönnum til okkar heimalands núna undanfarinn áratug eða áratugi, að þá munum við eiga undir högg að sækja með þetta núna á næstu árum og þar kemur ýmislegt til.

Við höfum vissulega áhyggjur af verðlagi á Íslandi, það er draugur sem við höfum glímt við í mörg ár og jafnan haft betur eins og Grettir og Glámur, en núna kemur meir til og fleiri ástæður til þess að hafa áhyggjur. Það hafa opnast nýir ferðamöguleikar til austurs í Evrópu og það á eftir að veita okkur samkeppni. Einnig vitum við það að innan EB eru áform um að veita stórum fjárhæðum til að efla ferðapjónustu í löndum innan EB. Allt þetta kemur til með að hafa áhrif á okkar árangur við að fjölga ferðamönnum til Íslands.

Þá ætla ég að fara örfáum orðum yfir þessi tölulegu markmið. Ég sagði 7% áðan, en við erum að tala um að fá 6% aukningu á ári, árin 1992-2000 og þetta eigi að ske þannig að aukningin verði minni á sumarmánuðum en meiri á vetrarmánuðum. Því er þetta svo að þarna getum við tekið verulega aukinn ferðamannafjölda án þess að auka fjárfestingar í húsnæði og slíku.

Við lítum svo á að það sé gisting sem er takmarkandi þáttur í fjölgun ferðamanna, það er ekki eins með flutninga til og frá landinu því að það má þá

kannski fjölga flugi og jafnvel flugvélum með stuttum fyrirvara, þannig að takmörkunin liggur við gistingu. Við eigum í raun og veru gífurlega mikið vannýtt og með mikilli einföldun þá teljum við að með því að fullnýta gistingu allt árið um kring þá liggi í því 11,3 milljarðar á ári sem hægt sé að auka tekjurnar. Nú er það náttúrulega óraunhæft að tala um að það sé hægt að ná 100% nýtingu en þessu er slegið svona upp til að menn átti sig á því hverslags gífurlegar stærðir hér er um að ræða. Ef við tökum janúar, þá erum við að fá 5.000 farþega inn í landið en gætum verið að fá 20.000. Og þar er gert ráð fyrir að meðal dvalartími séu sex dagar eins og fram kemur í könnun sem nýlega hefur verið gerð af Félagsvísindastofnun og þar er gert ráð fyrir að eyðslan sé um 8.000 krónur á dag fyrir utan fargjöld, það kemur líka fram í þessari sömu skýrslu. En þessir ónýttu eða vannýttu möguleikar eru alveg svakalegir.

Þessi áform okkar í markaðsmálum eru náttúrulega að stýra umferðinni, þannig að ef ekkert er að gert þá heldur umferðin í júlí og ágúst áfarm að aukast eins og við höfum séð í sumar og þá sjáum við að eftirspurnin sprengir af sér þennan ramma sem að framboðið er. Við getum ekki tekið alla þessa aukningu yfir háannatímamann nema byggja fleiri hótél og fleiri hótél þýða jú að þessi dalur stækkar aftur. Það eru sem sagt um 14 milljarðar á ári sem að möguleikarnir eru og við erum að tala um að auka umferðina um 10% á þessum lágannatíma. Ef við kíkjum á blað númer sex, framleiðsluaukningu og arðsemi, þá erum við hér að tala um svipaðan framreikning. Við höfum gengið út frá því að í dag séu ársverk í ferðaþjónustu um 6.000 og ég tel mig ekki hafa heyrt neitt hér í morgun sem sannfærir mig um að það sé rangt, að þetta sé sem sagt hægt. Með þessum markmiðum þá fjölgi ársverkum um 2.200 fram til næstu aldamóta og það ætti ekki að vera lítið innlegg inn í þá atvinnumálaumræðu sem að nú á sér stað í þjóðfélaginu, að vita af þessum atvinnumöguleikum, að fjórða hvert atvinnutækifæri sem að skapast í þessu landi verði til í ferðaþjónustu. Ég held að við séum alls ekkert að ofmeta þessa möguleika.

Við höfum fjallað hérna svolítið um hlutina á landsvísu. En við tókum saman nýtingu og framboð hér á Stykkishólmi og fengum aðstoð heimamanna til þess, Hótél Stykkishólm, Hótél Eyjafjörð, Egilshús og heimagistingu. Við erum að tala um 5% nýtingu í janúar og febrúar og við náum aldrei meira en svona 60% yfir háannatímamann, þannig að hér þarf greinilega ekki að fjárfesta í gistingu, hérna þarf að fjárfesta í markaðssetningu og hér hefur verið unnið alveg gífurlega gott starf í afþreyingarmálum.

Það má gjarna eflaust ennþá meira ef maður tekur þessa sömu margföldunaraðferð eins og ég gerði á landsvísu og reyndi að reikna út hvað þetta þýddi mikið í aukinni neyslu hérna á svæðinu, þá reiknast mér til að í janúarmánuði þá yrði 32 milljónir króna eftir til viðbótar miðað við 8.000 krónur á dag í eyðslu sem gæti verið hærrí yfir vetrarmánuðina. Þetta eru sláandi tölur og alls ekki settar fram til þess að gera lítið úr því sem hér er verið að vinna, því Snæfellsnesið er jú einn af þeim landshlutum þar sem hefur verið unnið hvað

best starf á undanförunum árum og sýnd mikil hugvitssemi í því að efla afþreyingar þjónustuna.

Þetta undirstrikar bara hvað er gífurlega mikið verk óunnið og hvers vegna við teljum að þetta sé forgangsverkefni í landkynningarmálum og markaðssetningarmálum ferðaþjónustu, það er að nýta fjárfestingar sem þegar hefur verið lagt út í og að fjárfesta frekar í markaðssetningu og afþreyingarþjónustu.

Nú hvaðan á þetta fjármagn að koma? Það hlýtur að vera eðlilegast að fjármagnið komi frá þeim sem njóta þar hagsmuna og það eru fyrirtæki í ferðaþjónustu, það eru sveitarfélög og það er ríkissjóður. Ég reiknaði út mér til gamans og naut þar að vissu leyti skýrslu Ferðamálaráðs, mér skils að beinar tekjur ríkissjóðs, virðisaukaskattur, flugvallargjöld, þungaskattur ásamt tekjuskatti séu rúmir 2 milljarðar á ári og með þessum aðgerðum sem við erum að tala um hér sé hægt að ná 6% meðalaukningu til aldamóta og yrðu þá tekjur ríkissjóðs komnar í 3,2 milljarða. Jæja, ég ætla ekki að þreyta þetta lengur, en við erum að tala um það að ef við fengjum óskertan tekjustofn, þ.e.a.s. fullar 180 milljónir af fríhafnarpeningum í staðinn fyrir 85 milljónir og setjum þá á móti beinni tekjuaukningu ríkissjóðs, þá er þar um tekjuaukningu ríkissjóðs að ræða en ekki kostnað.

Þessi orð hafa sem sagt verið um þessi markmið og hvers vegna við teljum að þau séu rétt. Það sem við ætlum að biðja ykkur um að gera svo hér á eftir er að fara yfir þær leiðir sem þið teljið líklegar til þess að ná þessum markmiðum, þar vegur þyngst eða það sem þið þurfið örugglega að skoða mjög ofan í kjölinn, það er hvernig við getum tryggt það að þjónusta hér við ferðamanninn verði af sem hæstum staðli, eða með sem mest gæði, hvernig við getum aukið afþreyingarþjónustu og í hvaða formi hún ætti að vera, hvernig við ættum að tryggja fjármagn til þessara starfa og hvernig við ættum að nálgast okkar viðskiptavinum á mörkuðum okkar hér á Íslandi og erlendis. Takk fyrir.

Þóroddur F. Þóroddsson

Formaður umhverfisnefndar FMR.

Ráðstefnustjóri og góðir ráðstefnugestir. Í beinu framhaldi af því sem að Karl var að kynna hér áðan þá má náttúrulega undirstrika það að umhverfið er það sem að ferðaþjónustan byggir á hér á landi og að markaðssetningin þarf að byggja á þeim forsendum sem að umhverfið býður upp á. Eitt af því sem kemur fram í stefnumótun í markaðsmálum er áherslan á ímynd landsins, breyttar áherslur og þetta er eitt af því mikilvægasta sem við þurfum að huga að. Við höfum unnið allt of mikið hér á landi þannig að hver og einn hefur hugsað bara um sinn bíl og sína köku, ekið gestum sínum á einhvern tiltekinn stað, en ekki þurft að hafa áhyggjur af því hvernig staðurinn var undir það búin að taka við gestunum. Reyndar á þetta ekki við um hótél og veitingahús, heldur frekar úti í náttúrunni.

Það er orðið alllangt síðan hafist var handa á tillögum um stefnu í umhverfismálum, vel á annað ár. Nokkur tími fór í það hjá okkur í umhverfisnefndinni að velta fyrir okkur í samráði við starfsmenn skrifstofu Ferðamálaráðs hvernig við ættum að standa að þessari vinnu, hvort við ættum að leita hugmynda í byrjun hjá aðilum í ferðaþjónustunni eða vinna þetta í okkar þrönga hópi, kynna það og fá síðan álit hópsins sem varð nú niðurstaðan.

Tillaga sú sem hér liggur fyrir var reyndar lögð fram á vordögum og náði nú ekki að komast á dagskrá fundu ráðsins til umfjöllunar fyrr en nú í lok september. Það er því töluverð umræða eftir í Ferðamálaráði um þetta plagg og hugmyndin hér að verði farið í gegnum það og við fáum viðbrögð við því sem síðan verða notuð í endanlegri mótun þessara tillagna og þar með í stefnu Ferðamálaráðs á sviði umhverfismála.

Þetta er nú ekki langt plagg og var ekki lengra, því er kaflaskipt og meginefni þess byggir á núgildandi lögum um ferðamál, sem gefur augaleið að það er það sem við vinnum út frá og markmiðið eða yfirskriftin er á forsíðu plaggisins sem segir: "Við allt skipulag ferðamála og rekstur ferðaþjónustu verði litið á það sem grundvallar atriði að íslensk náttúra og umhverfi bíði ekki tjón af". Síðan er í rauninni verið að leita leiða til þess að ná þessu marmiði í plagginu.

Svo ég skýri nú frá því hverjir sitja í umhverfisnefndinni, þá eru það auk mín, Birna G. Bjarnleifsdóttir, forstöðumaður fyrir leiðsögumannaskólann, Jón Gauti Jónsson, sem starfar fyrri atvinnumálanefnd Akureyrarbæjar og síðan starfsmaður Ferðamálaráðs, Jóhanna B. Magnúsdóttir, sem hefur verið okkar stoð og stytta í þessu verki, auk þess hafa þeir Magnús Oddsson og Birgir Þorgilsson setið flesta fundi nefndarinnar.

Róttækar breytingar eða tillögur eru fyrst og fremst í kafla 5, sem fjalla um framtíðina. Það er mál sem þarf að ræða mjög ítarlega og menn þurfa að velta vel fyrir sér og átta sig á því hvað hann þýðir. Síðan er kafli 4 sem fjallar um fjármál, en það gefur augaleið að til þess að ná þessum markmiðum fram þurfa að koma peningar inn í þennan þátt, eins og inn í markaðssetninguna og ég á von á því að það verði töluverð umræða um það hvaðan þessir peningar eigi að koma, hvernig þeir eigi að fást, hvernig mönnum líst á aðgangseyri á stöðum úti í náttúrunni o.s.frv. Hvernig við náum meiru af opinberu fé, hvort við þurfum að vera að sníkja og snapa eða getum litið á þetta sem mikilvægan lið í þessari atvinnustarfsemi sem að ferðaþjónustan er.

Ég ætla nú ekki að lengja þetta mikið, sé ekki ástæðu til þess að fara í þennan texta neitt frekar. Það stóð til að það yrðu þrjár vinnuhópar sem fjölluðu um umhverfismálin hér á eftir, en þar sem að liðsafnaður var ansi misjafn á milli umhverfismálanna og markaðsmálanna þá varð úr að fækka um einn hóp í umhverfismálunum og við urðum að gefa Áslaugu Alfreðsdóttur eftir yfir til markaðsmálanna, mér var það reyndar sárt, því að hún var búin að undirbúa sig vel undir að það takast á við umhverfismálin, en ég vona að hún líti nú til okkar

og eins vona ég það að menn fari á milli vinnuhópa, eða ég vona að ýmsir sem eru í markaðshópnum líti yfir til umhverfishópanna og láti þar ljós sitt skína og komi þar með ábendingar sem að ég efast ekki um að menn hafa. Svo þakka ég fyrir.

**Niðurstöður hópinnu
Hópvinna um stefnumörkun í ferðaþjónustu.**

Hópstjórar í markaðsmálum:

Jóhann D. Jónsson

Skúli Alexandersson

Þorleifur Þór Jónsson

Áslaug Alfreðsdóttir

Hópstjórar í umhverfismálum:

Karen Erla Erlingsdóttir

Valgeir Ingi Ólafsson

Niðurstöður hópa

Karen Erla Erlingsdóttir, Framsögumaður vinnuhópa um umhverfismál.

Fundarstjóri, ágætu ráðstefnugestir. Tillögur umhverfisnefndar voru ræddar í tveimur hópum í gær og það voru mjög líflegar og skemmtilegar umræður og oft erfitt að hafa hemil á einstökum hópmönnum. Hóparnir voru síðan sameinaðir í einn í morgun af óviðráðanlegum orsökum. Ég ætla að greina hér frá sameiginlegum niðurstöðum hópanna tveggja.

Í stórum dráttum voru menn ánægðir með tillögur umhverfisnefndar og lítið var rætt um grundvallarbreytingar á þeim, nema að hópurinn er andvígur því sem kemur fram í tillögum um skiptingu verkefna á milli ráðuneyta. Hópurinn lítur svo á að allir þættir atvinnugreinarinnar eigi að vera undir sama ráðuneyti, þ.e.a.s. Samgönguráðuneytinu. Ekki er talið hægt að skila að þætti svo sem landkynningarmál og umhverfismál þar sem þau eru greinar á sama meiði. Einnig telur hópurinn að það samstarf sem verið hefur milli Náttúruverndarráðs og Ferðamálaráðs sé mjög gott og það beri fremur af efla.

Í öðru lagi leggur hópurinn áherslu á að aukið fjármagn til umhverfismála fáist. Í stefnumörkun Ferðamálaráðs er það markmið sett fram að fjölga ferðamönnum um helming til ársins 2000, þar af leiðandi telur hópurinn nauðsyn á því að verulega aukið fjármagn komi til umhverfismála. Í könnun Félagsvísindastofnunar sem gerð var á síðasta ári meðal erlendra ferðamanna voru þeir spurðir hvað áhugaverðast væri á Íslandi. Fyrir utan nokkra ástsjúka Ítali sem töldu að það væri íslenskt kvenfólk, enda þar um ákveðið náttúrufrýrbrigði að ræða, svöruðu flestir að það væri náttúra landsins.

Náttúra landsins er sú auðlind sem við byggjum afkomu okkar á og hana verðum við að varðveita og til þess þurfum við aukið fjármagn. Við tökum til heima hjá okkur áður en við bjóðum gestum heim.

Í þriðja og síðasta lagi, er hópurinn mjög sammála flestum atriðum skýrslunnar og þótti hún bara nokkuð góð. Þó telur hann að sumsstaðar þurfi ýmsar orðalagsbreytingar til að innihald hennar verði augljósara en nú er og þeim atriðum sem hópurinn benti á og rætt var um verður skilað til Ferðamálaráðs, en ég tel ekki ástæðu til þess að fara að tíunda það hér nú, takk fyrir.

Þorleifur Þór Jónsson, Framsögumaður vinnuhópa um markaðsmál.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn. Mér var falið sem einum af fjórum hópstjórum að reyna að gera grein fyrir þeim umræðum sem fóru fram í hópunum, þeim fjórum hópum sem fjölluðu um þá stefnumótun í markaðsmálum sem samþykkt hefur verið til ársins 2000. Það hagaði þannig til að hóparnir voru mjög mismunandi saman settir, þannig að niðurstöður hvers hóps fyrir sig eða þær umræður sem fóru fram í hverjum hópi voru frá mjög mismunandi sjónarhornum.

Það er því næsta ógjörningur að draga það saman á einhverja eina síðu eins og tekist hefur með umhverfismálin. Heldur mun ég reyna hér að stikla á þeim punktum sem að komu fram í hópunum og tek ég þá af niðurstöðunum nokkuð vítt og breytt þannig að hér er ekki um að ræða samfellt frá einhverjum einum hópnum, heldur þau áhersluatriði sem fram komu og er hér varpað upp til frekari umræðu á eftir.

Við gengum held ég flest út frá því að þessi stefnumótun sem hér liggur fyrir sé af hinum góða og því voru menn að reyna að sjá hvaða leiðir væri hægt að nota til þess að koma henni áfram. Í fyrsta lagi þá ræddu menn um markaðssetninguna, markaðssvæðin og markhópana, og var talið, svo að ég grípi hér niður í einn hópinn, að það ætti að skýra og skipuleggja betur markaðssetninguna, þ.e. vita hvað við ætlum að selja, hvernig og hvar við ætlum að koma því á framfæri og hverjum við ætlum að selja það. Það þurfi að auka ásókn í markhópa sem að hafa frjálslægri vinnufrí. Ímynd Íslands verði hnitmiðuð með fjölbreytta markhópa í huga, það verði breytt og eflað útgáfa kynningarefnis og dreifing.

Landshlutasamtökin verði virkjuð í uppbyggingu ferðaþjónustunnar og eflingu hennar um landið. Það verði aukið samband Ferðamálaráðs við ferðaþjónustu fyrir Íslendinga um Ísland, ásamt öflugara samstarfi landshlutasamtakanna sem leiðandi aðila. Það er lögð áhersla á að breyta þurfi smátt og smátt myndavali í landkynningu, þannig að það sé ekki alltaf Gullfoss, Geysir og Mývatn heldur reynt að koma að öðrum svæðum. Það sé reynt að kynna fjölbreyttari ímynd landsins, t.d. að hálendið sé ekki bara Sprengisandur.

En það hefur viljað vera svolítið í þeirri kynningu sem hefur orðið á hálendinu að þeir hópar sem ætla sér að ferðast eitthvað um óbyggðir Íslands, líti á þetta sem eina atriðið og láti, liggur við, dagsetningar Vegagerðarinnar um það hvenær Sprengisandsleið opni, ráða ferðum sínum, þó svo að við eigum mikið af ósnortinni náttúru á hálendi í raun og veru mjög stutt frá þéttbýlisstöðum.

Það þarf ekki alltaf að flengjast upp á Sprengisand til þess að komast á hálendið. Það verði lögð áhersla á að keyra markaðssetninguna inn á ákveðin markaðssvæði og tekin fyrir afmörkuð, þröng markaðssvæði. Menn komu með tillögur að stöðum eins og norður-Ítalíu, Flórída og/eða Kanada. Að markaðsátakið verði látið þröngja sér inná mjög afmörkuð svæði.

Í öðru lagi þýði ekki annað en að leggja upp áætlun miðað við að láta hana standast í það minnsta 4-5 ár, vegna þess að fyrr fer ekki að sjást neinn árangur af starfinu. Það var einnig tekið fyrir í einum hópnum að það þyrfti að leggja áherslu á það að líta á mismunandi tegundir ferðamanna, að greina þá upp í klára markhópa, þannig að menn blandi ekki saman þeirri markaðssetningu sem er ætluð fyrir þá sem koma yfir háannatímamann og svo hina sem er ætlað að fá til þess að fylla jaðar og vetrartímamann.

Það var farið inn á það að ræða um aukna starfsemi Ferðamálaráðs erlendis og styrkja hana, fjölga skrifstofunum og auka samstarfið um markaðssókn og kynningarstarf með ferðabjónustuaðilum. Það þarf samvinnu og samræmingu á kröftum þeirra sem eru í ferðabjónustunni, bæði innanlands og/eða innan atvinnugreinarinnar í heild. Einn hópurinn tæpti á og reyndar dæmigert að aðeins einn hópurinn kemur örlítið inn á fjármögnunina sem menn töldu fyrst og fremst að ætti að koma úr ríkissjóði og frá ferðabjónustuaðilunum, auk þess þyrfti að auka skilning ríkisvaldsins og almennings á mikilvægi markaðs- og kynningar málanna, það þyrfti að halda því vel til streitu og keyra mjög á langtímaáráðri, þannig að sú umræða skilaði sér til stjórnvalda.

Í þriðja lagi ræddu menn talsvert um þessa gegnheilu vöru, þ.e.a.s. að það yrði að standa við gæðin og viðhalda þeim, þannig að hún sé ekki svikul og það þurfi að vera mjög vel staðið að þeim þáttum sem lúta að menntun og fræðslu, þannig að þeir aðilar sem koma að ferðabjónustunni kunni sitt starf, það séu til aðilar í starfseminni sem eru fagfólk og kunni sitt starf og hafi góðan búnað til að vinna með. Það kom fram í umræðu hjá þeim hópi að það væri sérstaklega mikilvægt ef menn ætluðu að fara að sigta inn á aukna áherslu á ráðstefnu og sérhópa markaðinn, þá væri það frumskilyrði að til staðar væri gott fólk með góð tæki, annars næðist ekki nein uppbygging í þessum ráðstefnumarkaði, sem menn horfa á sem mjög stóran þátt í því að fylla þennan jaðartíma.

Eitt af þeim góðu tækjum sem að var talið mjög mikilvægt að hafa þar inni væri fullkomin ráðstefnuaðstaða í þar til gerðu ráðstefnuhúsi eða ráðstefnuhöll ef menn vilja hafa það stórt, sem þarf að vera til staðar, vegna þess að ef það er ekki þá þýðir voðalega lítið að vera að bröлта við ráðstefnuþjónustu. Ef menn

ætla ekki að leggja í grunnvinnuna, hafa grunninn sem þarf til að byggja allt hitt á.

Að endingu var rætt töluvert um að hægt væri að auka fjölbreytni í afþreyingu með, svo að ég grípi hér í nokkra punkta í viðbót, að auka sérstakar upptökur. Við getum náð ákveðinni sérstöðu, með t.d. eins og síldarhátíðum og einhverskonar vetrarhátíðum. Það verði unnið að því að skilgreina ferðaþjónustuna sem atvinnugrein. Eins og er í dag fellur hún undir nokkrar atvinnugreinar, sumt undir samgöngur, sumt undir veitingaþjónustu, sumt undir hótél, það verður að skilgreina og koma ferðaþjónustunni á framfæri sem heilsteyptri atvinnugrein þannig að mikilvægi hennar komi skýrar fram hjá þjóðinni.

Þetta eru svona helstu punkturnir, ég þykist vita að einhverjir eða flestir sakni einhvers sem þeir lögðu til málanna í umræðunum og þá er það upplagt að þeir komi hér upp með þá áherslupunkta sem menn vildu koma að. Ég vildi kannski koma hér að einum mjög góðum punkti sem kom fram í þeim hóp sem ég var með, vegna þess að hann er það auðfrákvæmanlegur. Þar koma fram að það er mikill fjöldi eins og við öll vitum farþega sem fer í gegnum Leifsstöð án þess að hafa nein frekari viðdöl á Íslandi. Við höfum flest öll farið þar í gegn og hvaða kynning fer fram í Leifsstöð? Þar er auglýst Coca Cola.

Það þyrfti einhvern veginn að koma því til Utanríkisráðuneytisins að það væri nú mjög æskilegt að það færi fram landkynning í Leifsstöð til handa öllum þessum tugþúsundum ferðamanna sem þar fara í gegn. Þeir hafa ekkert að gera þarna í þrjú korter til klukkutíma, hvað betra en að horfa á fallegar myndir af Íslandi eða að horfa á gott myndband þar sem að vakin væri forvitni þeirra og áhugi á því að koma og eyða meiri tíma á landinu. Þetta eru svona grunnpunktarnir. Ég vil taka það skýrt fram að ég get engan veginn svarað fyrir alla hópana eða allar þær fyrirspurnir sem að koma upp, þannig að menn í salnum verða að vera líflegir með í umræðunum. Takk fyrir.

Ályktanir og tillögur

Niðurstöður vinnuhóps um tillögur umhverfisnefndar að markmiðum Ferðamálaráðs í umhverfismálum.

Flutningsmaður: Karen Erla Erlingsdóttir

Hópurinn fjallaði um tillögur umhverfisnefndar um markmið Ferðamálaráðs í umhverfismálum.

1. Hópurinn er andvígur því sem fram kemur í tillögum um skiptingu verkefna á milli ráðuneyta. Hópurinn lítur svo á að allir þættir atvinnugreinarinnar eigi að vera undir sama ráðuneyti þ.e. Samgönguráðuneyti. Ekki er talið hægt að skilja að þætti landkynningarmála og umhverfismála þar sem þau eru greinar á sama meiði. Einnig telur hópurinn að það samstarf sem verið hefur milli Náttúruverndarráðs og Ferðamálaráðs sé mjög gott og það veri fremur að efla.

2. Hópurinn leggur áherslu á að aukið fjármagn til umhverfismála fáist. Í stefnumörkun Ferðamálaráðs er það markmið sett fram að fjölga ferðamönnum um helming til ársins 2000. Þar af leiðandi telur hópurinn nauðsyn á því að verulega aukið fjármagn komi til umhverfismála. Í könnun Félagsvísindastofnunar sem gerð var á síðasta ári meðal erlendra ferðamanna voru þeir spurðir hvað áhugaverðast væri á Íslandi, svöruðu flestir að það væri náttúra landsins. Náttúra landsins er sú auðlind sem við byggjum afkomu okkar á og hana verðum við að varðveita og til þess þarf aukið fjármagn. "Við tökum til heima hjá okkur áður en við bjóðum gestum heim".

3. Hópurinn er mjög sammála flestum atriðum skýrslunnar. Þó telur hann að sumsstaðar þurfi ýmsar orðalagsbreytingar til að innihald hennar verði augljósara en nú er. Þeim atriðum sem hópurinn benti á og rætt var um verður skilað til Ferðamálaráðs.

Nokkrar athugasemdir hópvinnu sem fjallaði um "Tillögu umhverfisnefnda að markmiði Ferðamálaráðs Íslands í umhverfismálum.

Varðandi lið 3.1.

Við mörkun stefnu í ferðamálum á Íslandi ætti að hafa það að markmiði að vernda og viðhalda náttúrulegu umhverfi áfangastaða, auk þess sem íbúar og gestir viðkomandi svæða bera gagnkvæma virðingu hver fyrir öðrum.

Varðandi lið 3.2.1.

Hvað varðar landkynningu skal velja markhópa með tilliti til umhverfis, þá sem hafa jákvæðust áhrif í landinu.

Varðandi lið 3.3.1.

Ferðamálaráð hvetji til skipulagninga á viðkomu- og dvalarstöðum ferðafólks og taki mið af því hvað landið þolir á hverjum stað og tíma hverju sinni.

Varðandi lið 3.3.2.

Í fyrstu málsgrein þurfi að bæta Vegagerð ríkisins í nefndina.

Önnur málsgrein verði: Ferðamálaráð stuðli að mannvirkjagerð á ferðamannastöðum og aðstoði með fjárstyrkjum og ráðgjöf svo að nauðsynleg aðstaða skapist til að taka við áætluðum ferðamannastraum. - Heimamenn -

Þriðja málsgrein verði: Ferðamálaráð beitir sér fyrir því að þeir sem standa að mannvirkjagerð fái viðeigandi upplýsingar um þær reglur sem fylgja skal um hönnun, skipulag og búnað mannvirkisins svo og til hverra skuli leita um álit á áhrifum þess á umhverfi.

Fjórtða málsgrein: Upphaf hennar þarf umorðun, með tilliti til "mismunandi aðstæðna"

Varðandi lið 3.3.3.

Í þriðju málsgrein. "Afla skal upplýsinga frá....." Þar vantar Vegagerð ríkisins í upptalninguna.

Samþykkt samhljóða.

Samandregnar ályktanir hópa sem fjölluðu um stefnumótun Ferðamálaráðs í markaðsmálum. Flutningsmaður: Þorleifur Þór Jónsson.

- Auka ásókn á markhópa sem hafa frjálslægri vinnufrí.
- Breytileg verð (tilboð) á ferðaþjónustu á hliðartímabilum eftir árstíma.
- Auka starfsemi FMR erlendis og styrkja. Fjölga skrifstofum og auka samstarf í markaðssókn og kynningarstarf með ferðaþjónustuaðilum.
- Ímynd Íslands verði hnitmiðuð með fjölbreytta markhópa í huga. Breytt og eflað útgáfa kynningarefnis og dreifing.
- Virkjun landshlutasamtaka við að byggja upp og efla ferðaþjónustuna um landið. Auk samvinnu FMR við ferðamálasamtök í þróunarverkefnum í ferðaþjónustu. FMR á að auka áherslu á ferðalög Íslendinga um eigið land.
- Samvinna og samræming á kröftum þeirra sem eru í ferðaþjónustu bæði innan landssvæða og innan greinarinnar.
- Skýra og skipuleggja betur markaðssetninguna
- Vita hvað við ætlum að selja
- Vita hvernig og hvar við ætlum að selja
- Vita hverjum við ætlum að selja
- Hvenær á að markaðssetja
- Gæði: Viðhalda gæðum og standa við það sem við auglýsum.
- Skilgreina ferðaþjónustuna sem atvinnugrein.
- Áhersla verði lögð á ákveðin markaðssvæði, t.d. N-Ítalíu, Flórída og Kanada.
- Samstarf aðila þarf að vera til langs tíma, verður að hafa úthald.
- Áhersla á að líta á ferðamenn sem a.m.k. þrjá mismunandi hópa. Þeir sem koma á háönn, vor og haust og vetur.
- Til að ráðstefnur gangi upp þurfa að vera til staðar aðilar sem kunna sitt starf og hafa til þess góðan búnað. Ráðstefnuhöl er nauðsynleg til að ná árangri í að vinna að uppbyggingu á ráðstefnum utan háannatíma.
- Koma þarf á sérstökum viðburðum eins og síldarhátíð og fiskimánuði.
- Við þurfum að leggja áherslu á að breyta smátt og smátt myndavali í landkynningu, ekki alltaf Gullfoss - Geysi - Mývatn.
- Kynning á ímyndinni - Hálendið/óbyggðir oft skammt undan. - Innan/utan háannatíma.
- Fjármögnun
- Ríkissjóður (fyrst og fremst) - Allir aðilar sem tengjast greininni.
- Auka skilning ríkisvaldsins og almennings á mikilvægi greinarinnar.
- Verðlagning
- Verð lægra utan háannatíma og því komið til skila til markhópa
- Takmarkaðri þjónusta utan háannar verði upplýst til kynningaraðila.

- Gisting - afþreying - samgöngur, þetta verður að haldast í hendur til að hægt sé að bjóða upp á ferðir og aðra þjónustu utan háannatíma.

Samþykkt samhljóða.

**Tillaga frá vinnuhópi um stefnumótun í umhverfismálum.
Flutningsmaður: Jóna Gróa Sigurðardóttir.**

Ferðamálaráðstefnan í Stykkishólmi, haldin dagana 29. - 30. október 1992, beinir þeim eindregnu tilmælum til ríkisstjórnarinnar og Samtaka Íslenskra sveitarfélaga að þær 500 milljónir króna sem samkomulag er um að leggja til atvinnuaukningar í landinu, verði varið til úrbóta í umhverfismálum í sveitarfélögum landsins. Samkvæmt upplýsingum Þjóðhagsstofnunar hafa gjaldeyrstekjur af ferðaþjónustu nær þrefaldast á síðasta áratug, á meðan heildartekjur af útflutningi vöru og þjónustu hafa aukist innan við 20% á sama tíma. Stefnt er að sérstöku markaðsátaki til að kynna Ísland erlendis sem ferðamannaland. Megináherslan í slíku átaki hlýtur að tengjast hreinu og lítt menguðu umhverfi. Því er nauðsynlegt að vinna markvisst að útbótum í umhverfismálum, en verkefnin blasa allsstaðar við. Um allt land bíður fólk eftir atvinnu, fé sem lagt er á þennan hátt til atvinnuaukningar er góð fjárfesting fyrir íslensku þjóðina.

Samþykkt. Fjórir á móti.

**Landkynning í Flugstöð Leifs Eiríkssonar.
Flutningsmaður: Þorleifur Þór Jónsson.**

Ráðstefna FMR haldin í Stykkishólmi 30. október 1992 beinir því til Utanríkisráðuneytisins að gert verði átak í að nýta möguleika Leifsstöðvar til landkynningar með því að þar verði komið upp myndum af landinu og/eða myndbandssýningar, þannig að fjöldi ferðamanna sem fer um stöðina eigi þess kost að sjá meira af Íslandi en nú er.

Samþykkt samhljóða.

**Tilfærsla frídaga í skólum landsins.
Flutningsmaður: Helgi Jóhannsson.**

Ferðamálaráðstefna haldin í Stykkishólmi, 30. október 1992 skorar á skólayfirvöld í landinu að færa saman einstaka frídaga nemenda í grunn- og framhaldsskólum landsins þannig að samfelld frívika myndist í skólahaldi. Með þessum hætti skapaðist tækifæri fyrir fjölskyldur til þess að nýta enn betur þennan frítíma til samverustunda og ferðalaga.

Skrifstofu Ferðamálaráðs er falið að semja greinargerð um nánari útfærslu.

Samþykkt samhljóða.

**Fræðslufundur um EES
Flutningsmaður: Hildur Jónsdóttir**

Ferðamálaráðstefna haldin í Stykkishólmi, dagana 29. - 30. október 1992 skorar á Ferðamálaráð Íslands að koma á upplýsinga og fræðslufundi um EES og áhrif þeirra samninga á ferðaþjónustuna, og verði hann haldinn ekki síðar en 15. nóvember 1992.

Samþykkt samhljóða.

**Lausagangur kyrrstæðra bifreiða.
Flutningsmaður: Hildur Jónsdóttir.**

Ferðamálaráðstefna haldin í Stykkishólmi, dagana 29. - 30. október 1992 skorar á Alþingi Íslendinga að setja lög um lausagang kyrrstæðra bifreiða. Í lögunum verði kveðið á um að öikumönnum sé skylt að stöðva vél þar sem því verður sannanlega við komið ef bifreið er kyrrstæð.

Samþykkt. Tveir á móti.

**Varað við auknum álögum á ferðaþjónustu.
Flutningsmenn: Ingi Tryggvason, Karl Sigurhjartarson og Júlíus Hafstein.**

Ferðamálaráðstefna haldin í Stykkishólmi, 29. - 30. október 1992 skorar á ríkisstjórn Íslands að sjá til þess að lögfestur tekjustofn Ferðamálaráðs verði ekki skertur á komandi árum, eins og gert hefur verið undanfarin ár. Óhætt er að fullyrða að það fé sem þannig fæst til kynningar á Íslandi sem ferðamannalandi skilar sér margfalt aftur til ríkissjóðs í formi opinberra gjalda.

*Breytingatillaga við tillögu Karls Sigurhjartarsonar um lögfestan tekjustofn FMR.
Flutningsmaður: Kristín Halldórsdóttir.*

Í stað setningarinnar "Óhætt er að fullyrða, að það fé sem þannig fæst til kynningar á Íslandi sem ferðamannalandi skilar sér margfalt aftur til ríkissjóðs í formi opinberra gjalda" komi "Óhætt er að fullyrða, að það viðbótarfé sem þannig fæst til nauðsynlegra verkefna í ferðamálum mun skila sér margfalt aftur til ríkissjóðs í formi opinberra gjalda af atvinnugreininni".

Breytingatillagan samþykkt samhljóða.

Persónulegri ferðapjónusta **Flutningsmaður: Rögnvaldur Guðmundsson.**

Stefna ber að því að þróa persónulegri ferðamennsku á Íslandi bæði fyrir Íslendinga á ferð um eigið land sem og erlenda gesti.

Samþykkt samhljóða.

Jón Illugason

Boðið til 23. Ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands.

Ráðstefnustjórari, formaður FMR, góðir ráðstefnugestir. Mér er það ánægjuefni að skýra hér frá því fyrir hönd Mývetninga, Skútustaðahrepps og Ferðamálafélags Mývatnssveitar að við ætlum að bjóða til næstu ferðamálaráðstefnu í Mývatnssveit að ári. Við teljum okkur hafa mjög frambærilega aðstöðu að bjóða upp á til að halda ráðstefnu sem þessa og það má kannski nefna í því sambandi að í ágúst á næsta ári, þá er áætlað að taka í notkun nýja og stóra grunnskólabyggingu sem á að bæta aðstöðuna til ráðstefnuhalds. Verið velkomin í Mývatnssveit næsta haust, ég vonast til að sjá flest ykkar sem eru hér núna.

Magnús Oddsson

Ferðamálaráð Íslands. Stefnumótun í markaðsmálum til ársins 2000 **Nokkur meginatriði.**

Höfuðmarkmið

- Að afmarka markaðssvæði og markhópa.
- Að framboðið til hvers markhóps sé markvisst, að söluvaran sé gegnheil og sjálfri sér samkvæm frá upphafi til enda.
- Að sameina krafta allra þeirra sem vinna að landkynningu.
- Að gera Ísland aðlaðandi ferðamannaland fyrir æskilega markhópa jafnt innlenda sem erlenda.
- Að ná heilbrigðri veltuaukningu í ferðapjónustu á Íslandi með fjölgun ferðamanna. Sérstaklega með lengingu háannar, fjölgun utan háannar og með aukinni meðalneyslu.
- Að auka framleiðni og arðsemi í ferðapjónustu, sérstaklega með betri nýtingu fjárfestinga á heilsársgrunni.

Töluleg markmið

- Fjölgun erlendra ferðamanna verði 6% á ári 1992-2000.
- Gjaldeyrstekjur aukist um 6% á ári til aldamóta.
- Fjölgun starfa í ferðapjónustu til aldamóta verði 2.200. Í ferðapjónustu verði því um 8.200 ársverk árið 2000.
- Ferðapjónustan skapaði þá um 25% áætlaðra nauðsynlegra nýrra

atvinnutækifæra til aldamóta, þannig að fjórði hver nýr aðili á vinnumarkaði fengi vinnu við ferðapjónustu.

- Heildargjaldeyriskjör af ferðapjónustu á næstu 8 árum verði um 130 milljarðar króna á núvirði, þar af um 90 milljarðar vegna eyðslu í landinu. Við þetta bætist að sjálfsögðu innlend verðmætasköpun.

- Með breyttum áherslum skal stefnt að þessari gjaldeyrisaukningu án stórfjárfestinga.

Forsendur

Fjöldi erlendra ferðamanna verði 150.000 árið 1992 og aukning verði 6% á ári 1992-2000, 3% mánuðina maí til ágúst en 10% aukning aðra mánuði ársins.

Þessi aukning væri möguleg án nýrra stórfjárfestinga í ferðapjónustu, en eðlilega þyrfti fjárfestingar vegna endurnýjunar og minniháttar viðbótarfjárfestingar.

Þessi aukning skilaði því fyrst og fremst viðbótarnýtingu.

Gjaldeyriskjör aukist um 6% á ári.

Ástæður þess að ekki er gert ráð fyrir raunaukningu af hverjum ferðamanni eru helstar: Hlutfallslega meiri aukning á lágönn, þegar verð eru lægri. Styttri dvalartími á lágönn. Meðalfargjöld munu lækka v/lægri fargjalda á lágönn og lækkun fargjalda almennt. Á móti vegur meiri eyðsla per dag hjá ráðstefnu- og fundargestum.

Framleiðniaukning og arðsemi

8.200 ársverk árið 2000.

Ef gert er ráð fyrir 20% framleiðniaukningu, sem þýðir að miðað við hliðstæða aukningu í ferðum Íslendinga um eigið land og hjá erlendum ferðamönnum er gert ráð fyrir að um 8.200 ársverk verið í ferðapjónustu árið 200 miðað við framangreind markmið.

Ársverk í ferðapjónustu eru í dag um 6.000 eða um 4,8% af vinnuaflinu, en yrðu samkvæmt þessari spá um 5,9% vinnuaflsins árið 2000.

Ferðapjónustan skapaði þá um 25% áætlaðra nauðsynlegra nýrra atvinnutækifæra til aldamóta, þannig að fjórði hver nýr aðili á vinnumarkaðinum fengi vinnu við ferðapjónustu.

Hér er gert ráð fyrir að nauðsynleg fjölgun atvinnutækifæra sé 1% á ári.

Til fróðleiks eru settar hér upplýsingar um áhrifin, ef aukningin yrði meiri en gert er ráð fyrir í tillögunum.

Árleg aukning Fjöldi erl. ferðamanna árið 2000 Heildar gjaldeyristekjur Ársverk

6%	238.2000	19.900	8.200
8%	277.600	22.600	9.200
10%	321.500	26.200	9.700
12%	371.400	30.200	10.600

Hér verður að geta þess að verulegar fjárfestingar þyrfti ef stefnt yrði að aukningu 8-12% á ári til aldamóta, en engin úttekt hefur farið fram á hve miklar þær væru enda færðu þær eftir því hvenær ársins fjölgunin yrði og einnig hverskonar aukningu yrði um að ræða.

Ytri breytingar

Fullyrða má að stuðningur hinna ýmsu sjóða EB við löndin innan EB mun hafa mikil áhrif á vöruþróun og framboð í ferðaþjónustu. Þetta mun auka fram boð innan Evrópu, auka samkeppni og hugsanlega er hér hægt að tala um niðurgreiðslu í atvinnugreininni. Samkeppnin gæti því orðið þeim erfið, sem ekki hafa aðgang að þessum styrkjum innan eða utan við EB.

Sú umræða, sem hefur verið undanfarið um að hugsanlega væri að slitna upp úr norrænu samstarfi veldur einnig áhyggjum. Verulegur hluti þeirra sem hingað koma frá Norðurlöndum kemur vegna þátttöku í einhverskonar norrænu samstarfi. Allar breytingar á slíku samstarfi gætu haft víðtækar afleiðingar á tekjur okkar af þessu markaðssvæði.

Ísland mun mæta aukinni samkeppni á næstu árum sem ferðamannaland. Nokkur af helstu samkeppnislöndum okkar hafa nú þegar farið af stað með, eða eru að hefja, mikið landkynningarátak. Nægir þar að nefna Írland, Finnland og Noreg. Írar settu sér það markmið 1989 að tvöfalda ferðamannastrauminn á næstu 4 árum til 1992.

Alþjóðlegar skýrslu, m.a. frá OECD og WTO gera ráð fyrir að magnaukningin í ferðaþjónustu verði 3-7% á ári til ársins 2000.

Forsenda fyrir að þetta náist er að almennur hagvöxtur verði samkvæmt spám OECD.

Samkvæmt sömu spám er gert ráð fyrir að þau markaðssvæði sem verði í mestum vexti til ársins 2000 verði: Þýskaland, Japan, Bandaríkin, Bretland og Frakkland.

Breyttar áherslur.

Það er skoðun Ferðamálaráðs að breyta verði áherslum í markaðssetningunni. Verði ekki unnið eftir breyttum áherslum muni ferðamönnum halda áfram að fjölga mun meira á 10 vikna tímabili yfir sumarið en aðrar 42 vikur ársins. Þetta mun leiða af sér frekari fjárfestingar í ferðaþjónustu til að mæta aukningu 10 viknanna. Það leiðir aftur af sér enn verri nýtingu á heilsársgrundvelli og minni arðsemi í atvinnugreininni.

Þessar breyttu áherslur falla einnig vel að þeim markmiðum sem eru sett. Sérstaklega á það við um betri dreifingu ferðamanna yfir árið og þar með hlutfallslega minna álagi á viðkvæma ferðamannastaði.

Ferðaþjónustan á Íslandi þarf að breyta áherslum í vörubrúun og gæðastjórnun og hafa þessa þætti að leiðarljósi í markaðssetningu, enda eru þeir forsenda þess að sameiginlegur árangur náist og atvinnugreinin verði samkeppnisfær.

Sú meginímynd Íslands sem Ferðamálaráð telur æskilegt að reyna að skapa á helstu markaðssvæðum okkar eru:

- Hreint og ómengað land
- Menntuð þjóð
- Áhugavert fólk
- Saga og menning

Landkynningarnefnd Ferðamálaráðs
Úrvinnsla og samantekt
M.O. 1992

Markmið í umhverfismálum Tillögur umhverfisnefnda um Markmið Ferðamálaráðs Íslands Í umhverfismálum

Markmið: Við allt skipulag ferðamála og rekstur ferðaþjónustu verði litið á það sem grundvallaratriði að íslensk náttúra og umhverfi bíði ekki tjón af.

Efnisyfirlit

- 1.** Inngangur
- 2.** Lög um skipulag ferðamála (no. 79/1985)
- 3.** Markmið og leiðir
 - 3.1.** Stefnumörkun
 - 3.2.** Markaðssetning
 - 3.2.1** Landkynning
 - 3.2.2** Fræðsla og þjónusta
 - 3.3.** Móttaka

- 3.3.1.** Skipulag
- 3.3.2.** Mannvirkjagerð á ferðamannastöðum
- 3.3.3.** Söfnun upplýsinga um ástand á ferðamannastöðum
- 4.** Fjárförf
- 5.** Framtíðin
- 6.** Heimildarskrá
- 7.** Fylgiskjal

1. Inngangur.

Samkvæmt núgildandi lögum ber Ferðamálaráði að sinna umhverfismálum á ýmsan hátt. Hér á eftir er gerð grein fyrir því í hverju það felst og auk þess gerð tillaga að framtíðarskipan þessara mála. Lagt er til að undir umhverfisráðuneytið eða stofnun á vegum þess falli í megin dráttum það er lýtur að móttöku ferðamanna úti í náttúrunni, en Ferðamálaráð sinni eftir sem áður heildarstefnumörkun og umhverfismálum sem lúta að markaðssetningu.

Mikið er talað um hreint og ómengað land sem hluta af ímynd Íslands. Til þess að sú ímynd geti verið gegnheil þarf að gera verulegt átak því reyndin er sú að traðk og slæm umgengni einkennir allt of marga ferðamannastaði, að ekki sé talað um mengun við strendur landsins og loftmengun.

Náttúra Íslands er sú auðlind sem ferðaþjónustan byggir á. Þessi auðlind er viðkvæm og auðvelt að valda á henni skaða ef ekki er farið að með fullri gát.

Helstu einkenni íslenskrar náttúru sem valda því hve viðkvæm hún er eru:

- Veðurfar er svalt, vaxtartími plantna stuttur og rotnun lífrænna efna hæg, eyðing skólps og sorps getur því verið vandamál.
- Gróðurlendi hálendisins einkennist víða af mosaríkum sverði með gisnum háplöntugróðri. Slík gróðurlendi eru ákaflega viðkvæm. Þau eru fljót að láta á sjá og lengi að gróa upp.
- Í jarðvegi landsins er mikið af áfoksefnum s.s. ösku og vikri. Hann er því laus í sér og auðrofinn.
- Gosefni á eldfjallasvæðum eru létt og laus í sér og þola mjög illa alla umferð (samanber gjallgíga).
- Mannvirki eru mjög áberandi í íslenskri náttúru vegna þess hve gróður er lágvaxinn, hversu strjálbýlt landið er og hversu víðsýnt er.

Ef koma á í veg fyrir fleiri alvarleg eða jafnvel óbætanleg spjöll á náttúru landsins er nauðsynlegt að huga að þessum áttum við skipulag og uppbyggingu ferðamála landsins. Spáð er sífellt auknum ferðamannastraumi og þó að aukningin verði væntanlega hlutfallslega meiri utan háannatímans þá verður líka aukning yfir sumarið.

Vegna þessa er nauðsynlegt að gera stóráttak á næstu árum í því að undirbúa ferðamannastaðina fyrir aukið álag. Forsenda þessa verks er að tryggja sé fjármagn til þess að hafa starfskrafta sem sinna umhverfismálunum og til að aðstoða með fjárstyrk og ráðgjöf þá aðila sem tilbúnir eru til að vinna að úrbótum á þessum stöðum.

2. Lög um skipulag ferðamála (no. 79/1985)

Í 7.gr. laga um skipulag ferðamála (no. 79/1985) eru talin upp verkefni Ferðamálaráðs. Helstu liðir sem fela í sér umhverfismál eru þessir:

Liður 1: "Skipulagning og áætlanagerð um íslensk ferðamál."

Liður 2: "Landkynning og markaðsmál."

Liður 3: "Þátttaka í fjölþjóðlegu samstarfi um ferðamál."

Liður 4: "Ráðgjöf og aðstoð við aðila ferðaþjónustunnar og samræming á starfsemi þeirra."

Liður 5: "Skipulagning náms og þjálfun fyrir leiðsögumenn skv. sérstakri reglugerð þar að lútandi."

Liður 9: "Samstarf við Náttúruverndarráð og aðra hlutaðeigandi aðila um að umhverfi, náttúru- og menningarverðmæti spillist ekki af starfsemi þeirri sem lög þessi taka til."

Liður 10: "Frumkvæði að fegrun umhverfis og góðri umgengni á viðkomu- og dvalarstöðum ferðafólks. Samstarf við einkaaðila og opinbera aðila um snyrtilega umgengni lands í byggðum sem óbyggðum."

Liður 12: "Undirbúningur og stjórn almennra ráðstefna um ferðamál."

3. Markmið og leiðir

Markmið þessarar stefnumörkunar Ferðamálaráðs í umhverfismálum er:

Að við allt skipulag ferðamála og rekstur ferðaþjónustu verið litið á það sem grundvallaratriði að íslensk náttúra og umhverfi bíði ekki tjón af.

Leiðum til að ná þessum markmiðum er hér skipt í þrjú efnisflokk.

- Stefnumörkun
- Markaðssetning
- Móttaka

3.1. Stefnumörkun.

(Hér er vísað til liðs 1 í 7.gr. laga um ferðamál)

- Ferðamálaráð fylgist með hvað er að gerast í umhverfismálum tengdum ferðaþjónustu á alþjóðavettvangi og taki þátt í samstarfi á því sviði.
- Við markaðssetningu þarf að höfða til þess hóps ferðamanna sem vill njóta landsins á sem jákvæðastan hátt og í landkynningu skal taka mið af því að náttúra landsins bíði ekki tjón af.
- Við mörkun stefnu í ferðamálum á Íslandi ætti að hafa það að markmiði að vernda og viðhalda náttúrulegu umhverfi áfangastaða, að íbúar beri virðingu fyrir gestum svæðisins og gestir endurgjaldi virðinguna. Mikilvægt er að tengsl ferðamanns og umhverfis séu skipulögð þannig að umhverfið beri ekki skaða af samskiptunum og að ferðamaðurinn geti notið ferðar sinnar á sem jákvæðastan hátt. Þá er einnig nauðsynlegt að líta á ferðamennsku sem jákvæðan þátt í athafnalífi hvers svæðis.
- Aðilar í ferðaþjónustu verði hvattir til og aðstoðaðir við að sveigja rekstur sinn til umhverfisvænni vegar.

Þetta eru markmið svokallaðrar grænnar eða sjálfbærrar ferðamennsku. Lagt er til að þau verði höfð að leiðarljósi við alla stefnumörkun Ferðamálaráðs. (sjá fylgiskjal 1 á bls. 8)

3.2. Markaðssetning.

(Hér er vísað til liða 1, 2, 3, og 4 í 7.gr. laga um ferðamál)

3.2.1. Landkynning.

- Við gerð landkynningarefnis og upplýsinga hverskonar, svo og við markaðssetningu ferðaþjónustu skal hafa í huga að það efli skilning og umhyggju einstaklingsins fyrir umhverfi sínu.
- Hvað varðar landkynningu erlendis skal velja markhópa sem hafa sem jákvæðust áhrif í landinu.
- Landkynning og markaðssetning takið mið af því hvað landið þolir á áningarstöðum og umferðarleiðum á hverjum tíma.

3.2.2. Fræðsla og þjónusta.

- Ferðamálaráð beiti sér fyrir því að ferðaþjónustuaðilar gæti jafnan umhverfismála við skipulagningu ferða.
- Haldið verði uppi fræðslu um umhverfismál tengd ferðaþjónustu.

3.3. Móttaka.

(Hér er vísað til liða 1,4,9 og 10 í 7.gr. laga um ferðamál)

3.3.1. Skipulag.

- Ferðamálaráð hvetji til skipulagningar á viðkomu- og dvalarstöðum ferðafólks.
- Ferðamálaráð stuðli að gerð heildarskipulags um ferðamennsku á hálendi landsins.
- Gjald verði ekki tekið fyrir að njóta náttúru landsins, en eðlilegt er að greitt sé fyrir þjónustu sem getur verið fólgin í leiðsögn, hreinlætisaðstöðu, tjaldsvæðum og annarri viðlíka aðstöðu á viðkomustöðum ferðafólks.

3.3.2. Mannvirkjagerð á ferðamannastöðum.

- Ferðamálaráð beiti sér fyrir því að stofnuð verði samstarfsnefnd vegna umhverfismála á ferðamannastöðum. Fulltrúa í þeirri nefnd ættu eftirtaldar stofnanir og samtök: Ferðamálaráð, Náttúruverndarráð, Hollustuvernd ríkisins, Skipulag ríkisins, Samband sveitarfélaga og Ferðamálasamtök Íslands, Verkefni þeirrar nefndar væri að ræða framtíðarskipulag varðandi umhverfismál á ferðamannastöðum. Einkum með tilliti til ábyrgðar á einstökum svæðum og hinum einstöku málaflokkum.
- Ferðamálaráð stuðli að því að heimamenn vinni að mannvirkjagerð á ferðamannastöðum með því að aðstoða þá með fjárstyrkjum og ráðgjöf.
- Ferðamálaráð beiti sér fyrir því að þeir sem standa að mannvirkjagerð fari að skipulags- og byggingarlögum og hafi Náttúruverndarráð með í ráðum um framkvæmdir.
- Ferðamálaráð stuðli að útgáfum leiðbeininga um gerð göngustíga við mismunandi aðstæður, gerð trappa, stiga, brúa og þess háttar mannvirkja á ferðamannastöðum. Í þeim leiðbeiningum verði listi yfir heppilegt efni til að nota við slíka mannvirkjagerð, verkfæri og annað sem að gagni má koma. Einnig aðferðir við að koma leiðbeiningum og upplýsingum á framfæri við ferðamenn, s.s. með upplýsingaskiltum, vegvísingum, stikun leiða og fleira.
- Taka skal mið af landslagi og náttúrufari við skipulag, hönnun og staðsetningu mannvirkja sem byggð eru til að bæta ferðamannaástöðu.
- Ferðamálaráð taki saman upplýsingar um búnað á tjaldsvæðum, reglur um skipulag og rekstur og það sem æskilegt er að hafa í huga þegar þeim er valinn staður og komi þeim upplýsingum til sveitarfélaga og annarra viðkomandi aðila.

3.3.3. Söfnun upplýsinga um ástand á ferðamannastöðum.

- Safna skal upplýsingum og hugmyndum um lausn ýmiskonar umhverfisvandamála sem ferðamennskan leiðir af sér og miðla þeim.
- Á hverju sumri skal safna upplýsingum um ástand á ferðamannastöðum, einkum með tilliti til náttúruverndar, leggja fram tillögur til úrbóta og setja farmkvæmdir í forgangsröð.
- Afla skal upplýsinga frá ýmsum aðilum, svo sem:

Landeigendum

Sveitarfélögum

Ferðamálasamtökum Íslands.

Rekstraraðilum úr ferðaþjónustu.

Ferðaþjónustu bænda.

Félögum leiðsögumanna og landvarða.

Ýmsum öðrum félögum (Ferðafélagi Íslands, Ferðafélaginu Útivist,

Ferðaklúbbnum 4x4, Sjálfböðaliðasamtökum um náttúruvernd, Landssambandi íslenskra vélsleðamanna o.fl.)

- Samkvæmt þessum upplýsingum skal raða framkvæmdum í forgangsröð og gera framkvæmdaáætlun sem m.a. sé notuð við fjárlagabeiðni.

- Á hverjum tíma séu til aðgengilegar upplýsingar um náttúrufar, öryggismál og akstur og umgengni við landið. Þessar upplýsingar taki Ferðamálaráð saman í samvinnu við aðra opinbera aðila og komi þeim á framfæri til ferðamanna.

4. Fjárförf.

Eins og talað er um í inngangi er nauðsynlegt að gera stóráttak á næstu árum í því að undirbúa ferðamannastaði undir aukið álag. Gera verður framkvæmdaáætlun um úrbætur í samráði við hagsmunaaðila til að minnsta kosti þriggja ára og fjárhagsáætlun byggða á henni.

5. Framtíðin.

Nefndin telur að stefnt skuli að endurskoðun þess fyrirkomulags sem er í dag og telur að sameina beri á einn stað yfirumsjón með úrbótum á áningarstöðum ferðamanna að undanskyldum þjóðgörðum og fólkvöngum.

Verksvið þetta verði undir umhverfisráðuneytinu en til ráðgjafar verði samráðsnefnd eftirtalinna aðila:

- Ferðamálaráðs
- Náttúruverndarráðs
- Hollustuverndar ríkisins
- Skipulagsstjórnar ríkisins
- Vegagerðar ríkisins
- Ferðamálasamtaka Íslands
- Samband sveitarfélaga

Verkefni í umhverfismálum skiptast í þrjá efnisflokkka; stefnumörkun, markaðssetningu og móttöku. Við endurskoðun þess fyrirkomulags sem nú er fæst sá flokkur sem nefndur er móttaka(3.3.) undir umhverfisráðuneytið en hinir flokkarnir tveir (3.1. og 3.2.) væru áfram verkefni samgönguráðuneytisins (Ferðamálaráðs).

Heimildaskrá

Lög um skipulag ferðamála nr. 79/1985
Ferðamál á Íslandi, fjölrit nr. 24 útg. Náttúruverndarráð 1990
Frumvarp til laga um ferðaþjónustu (Lagt fyrir Alþingi á 113. Löggjafarþingi 1990)

Fylgiskjal 1.

Skilgreining á grænni ferðamennsku:

Til þess að hægt sé að flokka ferðamennsku græna/sjálfbæra þarf hún að:

- Vera smá í sniðum og þróast hægt og með fullri virðingu fyrir náttúru og íbúum svæðisins.
- Stuðla að umhverfisvernd samhliða aukinni ánægju af útivist.
- Leggja áherslu á og draga fram sérkenni svæðisins, náttúrufar og landslag, sögu og menningu.
- Vinna með viðkomandi héraðsstjórn og stuðla að efnahags- og atvinnuuppbyggingu svæðisins.
- Byggja upp og styrkja samfélagið á svæðinu. Til dæmis komi stjórn, fjármögnun og vinnuafli frá heimamönnum.
- Taka mið af kostnaði en hafa gæði ávallt í fyrirrúmi.
- Stuðla að notkun bygginga sem eru til staðar og landsvæða sem hefur verið umbylt.
- Stuðla að notkun almenningsgangna.

Í þessari skilgreiningu er lögð áhersla á samspil og samband á milli þriggja hópa:

Ferðamaður - svæði(landsvæði og heimafólk) - ferðaþjónusta.