

**25. FERÐAMÁLARÁÐSTEFNA FERÐAMÁLARÁÐS ÍSLANDS
HALDIN Í VESTMANNAEYJUM 5. OG 6. OKTÓBER 1995.**

**Ferðamálaráð Íslands
Lækjargata 3
101 Reykjavík
s: 552 7488
f: 562 4749**

**25. FERÐAMÁLARÁÐSTEFNA FERÐAMÁLARÁÐS ÍSLANDS
HALDIN Í VESTMANNAEYJUM 5. OG 6. OKTÓBER 1995.**

DAGSKRÁ

Fimmtudagur 5. október:

- Kl. 10:00 SETNING **Birgir Þorgilsson**, formaður Ferðamálaráðs Íslands
- Kl. 10:10 ÁVARP **Guðjón Hjörleifsson**, bæjarstjóri Vestmannaeyjum
- Kl. 10:25 FRAMSÖGUERINDI UM FJÁRFESTINGAR
 Stefán Halldórsson, framkvæmdastjóri Verðbréfafings Íslands
- Kl. 10:55 FYRIRSPURNIR TIL FRUMMÆLANDA
- Kl. 11:15 FRAMSÖGUERINDI UM UMHVERFISMÁL
 Ólafur Örn Haraldsson, formaður umhverfisnefndar Alþingis
- Kl. 11:45 FYRIRSPURNIR TIL FRUMMÆLANDA
- Kl. 12:15 HÁDEGISVERÐUR
- Kl. 13:45 HÓPAVINNA
 UPPLÝSINGAMIDLUN Í FERÐAÞJÓNUSTU Í NÚTÍÐ OG FRAMTÍÐ
 Hópstjórar: **Ásgeir Friðgeirsson og Vilborg Guðnadóttir**
 UMHVERFISMÁL
 Hópstjórar: **Gunnar Rafn Birgisson og Þórður Höskuldsson**
 FJÁRFESTINGAR Í FERÐAÞJÓNUSTU
 Hópstjórar: **Kristófer Ragnarsson og Margrét Jóhannsdóttir**
 FLOKKUN GISTISTAÐA Á ÍSLANDI
 Hópstjórar: **Haukur Birgisson og Jónas Hvannberg**
- Kl. 17:00 FUNDARLOK FYRRI DAGS
- Kl. 17:30 "UPPÁKOMA Í BOÐI HEIMAMANNA"

Föstudagur 6. október:

- Kl. 9:00 LOKAVINNA HÓPA
- Kl. 10:00 NIÐURSTÖÐUR HÓPA KYNNTAR
- Kl. 11:15 RÆÐA **Halldór Blöndal**, samgönguráðherra
- Kl. 11:45 AFHENDING UMHVERFISVERÐLAUNA
- Kl. 12:00 HÁDEGISVERÐUR
- Kl. 13:30 ALMENNAR UMRÆÐUR OG ÁLYKTANIR
- Kl. 17:15 RÁÐSTEFNUSLIT **Birgir Þorgilsson**, formaður Ferðamálaráðs Íslands
- Kl. 20:00 KVÖLDVERÐUR Í BOÐI HEIMAMANNA

RÁÐSTEFNUSTAÐUR: HVÍTASUNNUKIRKJAN
RÁÐSTEFNUSTJÓRAR: JÓNA HRÖNN BOLLADÓTTIR OG BJARNI KARLSSON

SETNINGARÁVARP **BIRGIR ÞORGILSSON, FORMAÐUR FERÐAMÁLARÁÐS**

Hr. bæjarstjóri, Guðjón Hjörleifsson, ágætu ráðstefnugestir.

Það er vel við hæfi að halda 25. Ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands hér í Vestmannaeyjum. Enginn einn landshluti á Íslandi hefur vakið eins mikla alheimsathygli á landinu okkar eins og Vestmannaeyjar, og á ég þá við eldgosin tvö þ.e.a.s. Surtsey og á Heimaey. Þessa athygli notfærðu Eyjamenn sér til að byggja upp myndarlega og framsækna ferðaþjónustu, sem hefur orðið mörgum öðrum byggðarlögum til fyrirmyndar. Í þessu tilliti hygg ég að á engan sé hallað þó ég nefni Pál Helgason og fjölskyldu hans sérstaklega til sögunnar.

Fyrsta Ferðamálaráðstefnan var haldin á Þingvöllum vorið 1965. Það er fróðleg lesning að glugga í fundargerð þeirrar ráðstefnu og annarra, sem síðan hafa verið haldnar, svo og fundargerðir frá fundum ráðsins, framkvæmdastjórna og nefnda. Í upphafi var mest fjallað um nauðsyn þess að efla landkynningu erlendis og sameina kraftana, en þeir voru bæði litlir og ósamstilltir. Samgöngumál, bæði á landi og í lofti voru einnig oft til umfjöllunar, svo og málefni hótela og veitingahúsa. Ekki gefst tími til að rifja upp einstök atriði úr máli manna við þetta tækifæri, þó svo vissulega væri hægt að hafa af því mikla skemmtan, en nauðsynlegt er að hafist verið handa hið fyrsta við að rita sögu ferðaþjónustunnar, áður en ýmsir atburðir frá fyrstu árum atvinnugreinarinnar falla í gleysku. Samband veitinga- og gistihúsa hefur nýverið gefið út afmælisrit sambandsins í tilefni 50 ára afmælis þess. Það rit er góð fyrirmynd. Mér finnst við hæfi að 25. Ferðamálaráðstefnan sendi SVG hamingjuóskir og þakkir fyrir ómetanlegt starf í þágu íslenskrar ferðaþjónustu. Enginn einn Íslendingur hefur þó unnið íslenskri ferðaþjónustu eins vel og Forseti Íslands, frú Vigdís Finnbogadóttir, sem hefur með framkomu sinni erlendis vakið aðdáun og virðingu. Hún hefur nú ákveðið að láta af embætti á næsta ári og mér finnst eðlilegt og sjálfsagt, að 25. Ferðamálaráðstefnan sendi Frú Vigdís bestu þakkir og óskir um hamingjuríka framtíð.

Eins og ég sagði fyrr, snérust umræður á fyrstu árum Ferðamálaráðs mest um nauðsyn þess að auka og bæta starfsemina á sviði landkynningar, en undanfarin 10 ár hefur umfjöllun og umræða um nauðsyn þess að vernda náttúru landsins verið mjög áberandi og aukist með hverju ári. Orðið náttúruvernd er reyndar ekki eins mikið notað í dag, en í þess stað er rætt um umhverfisvernd og er það nokkuð víðtækara hugtak. Flestum er ljóst að nú þegar verður að grípa til kostnaðarsamra aðgerða og breyta vörn í sókn á vettvangi umhverfismála. Bæta þarf alla aðstöðu á þeim stöðum, sem flestir ferðamenn heimsækja í dag, og opna nýja, ef við ætlum að halda okkar hlut og helst auka hann, í stöðugt harðnandi samkeppni á hinu alþjóðlega markaðstorgi ferðaþjónustunnar. Auk þess þarf að stórauka fjárframlög til uppgræðslu og verndunar lands á vegum Landgræðslu ríkisins. Atvinnugreinin ferðaþjónusta, sem í dag er sú þýðingarmesta, að sjávarútvegi undanskildum, verður að öðrum kosti að horfast í augu við þá staðreynd, að um stöðnun, eða jafnvel samdrátt getur orðið að ræða. Aukin ferðalög okkar sjálfra um Ísland munu einnig framvegis sem hingað til byggjast fremur öðru á verndun og viðhaldi þeirra fjölmörgu viðkomustaða vítt og breitt um

landið, sem okkur öllum þykir svo vænt um, og viljum í raun og veru fórna miklu til að ekki spillist. Þar sem ítarlegar tillögur Verkefnisstjórnar Samgönguráðuneytisins liggja nú fyrir, þar sem meðal annars er gert ráð fyrir náinni samvinnu við önnur ráðuneyti um þennan málaflokk, mun ég ekki fara nánar út í einstök atriði tillagnanna að þessu sinni. Umhverfismálin verða mikið til umfjöllunar á þessari ráðstefnu og ég heiti á alla ráðstefnugesti, að beita sér af alefli fyrir því að nú verði hrundið í framkvæmd raunhæfum aðgerðum til úrbóta.

Ég hefi áður haft á orði, að mér þætti yngri kynslóðin í hópi þeirra sem starfa að íslenskum ferðamálum, ekki nógu dugleg við að koma skoðunum sínum á framfæri og hafa þannig áhrif á mótun ferðamálastefnu í bráð og lengd. Mörg ykkar hafa hlotið ágæta menntun og sérhæft ykkur á ýmsum sviðum atvinnugreinarinnar og ber skylda til að gjalda landi ykkar og þjóð nokkurn arð af þeirri menntun. Ég vil því ennþá einu sinni brýna ykkur til dáða í þessu tilliti með orðum gömlu ungmennafélaganna "ÍSLANDI ALLT".

Með þessum orðum óska ég þess einnig að umræður og ákvarðanir á þessari ráðstefnu í Vestmannaeyjum verði ferðapjónustunni til framdráttar og lýsi því yfir að 25. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs er sett.

ÁVARP **GUÐJÓN HJÖRLEIFSSON, BÆJARSTJÓRI**

Formaður Ferðamálaráðs, ferðamálastjóri og aðrir ráðstefnugestir.

Í nafni bæjarstjórnar Vestmannaeyja og Vestmannaeyinga allra býð ég ykkur velkomin á Ferðamálaráðstefnu 1995 en þetta er í annð sinn sem hún er haldin í Eyjum síðastliðin 10 ár. Er okkur mikil ánægja að þessi ráðstefna skuli haldin hér og vonandi að hún skili þeim árangri sem að er stefnt.

Það er ekki ofsögum sagt að ferðamannþjónustan er einn helsti vaxtarbroddur í atvinnulífi landsmanna. Hér í Vestmannaeyjum sjáum við einmitt merki þess að kynning og markaðssetning ferðamála ætli að skila sér í fjölgun starfa og auknum umsvifum. Bæjarstjórn Vestmannaeyja hefur unnið markvisst að þessum málum í nokkur ár. Má nefna að mótframlag fékkst frá Byggðastofnun til þess að gera úttekt og stefnumörkun í ferðaðjónustu í Vestmannaeyjum, en Viðskiptafræðistofnun Háskóla Íslands sá um úttektina. Í framhaldi af þessu var ráðinn hingað atvinnu- og ferðamálafulltrúi í fyrra, og væntum við mikils af hans störfum. Er það m.a. hans hlutverk að framfylgja stefnumörkuninni í samvinnu við hagsmunaaðila í ferðaðjónustu og vera tengiliður bæjarstjórnar við þá. Einnig hefur Vestmannaeyjabær gert samning við heimaaðila um rekstur upplýsingamiðstöðvar í Vestmannaeyjum, samhliða sinni starfsemi.

Það sem háir okkur í Vestmannaeyjum, sem og flestum öðrum, er hinn skammti ferðamannatími sem fram til þessa hefur aðallega verið frá maímánuði til ágústloka. Það er mikilvægt markmið að reyna að dreifa komu ferðamanna jafnar á árið. Það verður að vera hægt að nýta betur þá aðstöðu sem byggð hefur verið upp og þann mannafla sem fyrir hendi er. Tel ég mikið óunnið í þessum efnum, að kynna landið sem vetrarparadís, því öll uppbygging og þjónusta er til staðar til þess að taka á móti aukningu ferðamanna yfir vetrartímann. Sem dæmi vil ég nefna samgöngumálin og gístiaðstöðuna: Samgöngur milli lands og Eyja hafa verið í góðu lagi. Þjóðvegur okkar, ferjan Herjólfur, heldur uppi reglubundnum siglingum og er algjör undantekning ef ferð fellur niður. Flugsamgöngur eru með besta móti, sumar og vetur. Tvö flugfélög sjá um áætlunarflug frá Reykjavík og heimaaðili annast flug á Suðurlandið, en það tekur t.d. ekki nema 5 mínútur að fljúga milli Vestmannaeyja og Bakka.

Gístiaðstaða í Eyjum er góð og fjölbreytt. Hefur ekki verið óalgengt að komið hafi allt að 1200 manns samtímis í gistingu svo sem á Shell- og Pæjumótum, og hefur þá íbúafjöldinn í Vestmannaeyjum aukist um 25%. Hafa verið í huga að í þeim tilfellum hafa báðir grunnskólarnir verið nýttir til hins ýtrasta eins og gert er víða um land yfir sumartímann. En hin eiginlega gístiaðstaða hefur síðan verið vannýtt yfir vetrartímann. Af þessu tvennu má ráða að við þurfum að taka okkur tak og nýta þá möguleika sem fyrir hendi eru til að dreifa ferðamannastraumnum yfir árið.

Ef við víkjum lítið eitt að fjölda ferðamanna, er talið að á árinu 1994 hafi um 40.000 ferðamenn sótt Eyjarnar heim og af þessum mikla fjölda erum við Eyjamenn stoltir. Má ætla að flestir sem hingað koma geri það vegna fallegrar og stórbrotinnar náttúru Eyjanna. Það er vandséður sá staður sem hefur upp á jafn mikið að bjóða í þessum efnum og Vestmannaeyjar. Hér má á litlum bletti sjá blómlega byggð, hrjóstrugt hraunlandslag og eldfjöll, mikla gróðursæld, fjölbreytt fuglalíf og gjöfult hafið. Andstæðurnar eru miklar hvert sem lítið er.

Fallegt og viðkvæmt landslag kallar á markvissa umhverfisvernd. Tel ég okkur hafa sinnt því svo sem kostur er. Má nefna að algjör bylting varð í umhverfismálum Eyjanna þegar tekin var í notkun ný og fullkomin sorpeyðingarstöð, en sorpmál höfðu verið í ólestri fram að þeim tíma. Einnig hefur mikið verið unnið við uppgræðslu í Eldfelli og víðar. Má segja að fólk sé betur meðvitað í dag um miklivægi umhverfisverndar en áður var og eru þessi mál í sífellri mótun innan bæjarstjórnar og bæjarfélagsins.

Fjölmiðlar hafa gert Vestmannaeyjum góð skil. Við Eyjamenn höfum verið einstaklega heppnir með mikla og jákvæða umfjöllun í blöðum, útvarpi og sjónvarpi þegar háttsettir ráðamenn hafa lagt leið sína í opinberar heimsóknir til Eyja í áranna rás. Og ekki spillir fyrir að taka myndarinnar Sigla himinfley fór fram hér í bæ en sýning myndarinnar í sjónvarpi hefur án efa kveikt löngun hjá landsmönnum til að virða fyrir sér sögusvið myndarinnar.

En ferðamál snúast ekki eingöngu um náttúruskoðun. Ýmis konar dægradvöl verður æ ríkari þáttur en áður. Aðstaða í Eyjum til skemmtanahalds er mjög góð í gistingu og veitingahaldi. Reglulega eru kvikmynda- og leiksýningar. Hér er náttúrugripasafn sem ekki á sinn líka, byggðasafn og bókasafn. Ípróttaaðstaða er frábær. Svona mætti lengi telja. Þessa þætti viljum við kynna betur þannig að ferðamenn staldri lengur við og njóti alls þess sem á boðstólum er.

Aðilar í ferðapjónustu eru oft ekki öfundsverðir af sínu hlutskipti. Ferðapjónusta er áhættuatvinnugrein og sveiflur geta verið miklar milli ára. Það gengur því kraftaverki næst að menn skuli yfir höfuð sinna þessu og það af jafn miklum myndarskap og raun ber vitni. Vil ég sérstaklega þakka þeim aðilum í Vestmannaeyjum sem lagt hafa ómældan tíma og fjármuni í að byggja upp skilvirka ferðamannapjónustu. Án þessarar ofurhuga hér og annars staðar á landinu hefðum við lítið til að ræða á ráðstefnu sem þessari.

Vil ég beina því til Ferðamálaráðs að halda áfam að standa fyrir öflugum markaðsstarfi og styðja vel við bakið á þeim aðilum sem vinna við ferðamannapjónustu. Sérstaklega er þetta mikilvægt þar sem ferðapjónustan er sá vaxtarbroddur sem við þurfum að hlúa að á tímum samdráttar í öðrum atvinnugreinum.

Að lokum vil ég þakka þeim sem unnið hafa að undirbúningi þesarar ferðamálaráðstefnu, ber ég fram þá einlægu ósk að ráðstefnugestir megi njóta Eyjanna og þess sem þær hafa upp á að bjóða.

FRAMSÖGUERINDI UM FJÁRFESTINGAR Í
FERÐAÞJÓNUSTU
STEFÁN HALLDÓRSSON, FRAMKVÆMDASTJÓRI
VERÐBRÉFAPINGS ÍSLANDS

Ég mun í þessu erindi fara yfir hvernig menn horfa á fjárfestingar á verðbréfamarkaði, ég mun skoða fyrirtæki í ferðaþjónustu á Íslandi og velta fyrir mér hvort þau eigi erindi inn á þennan markað og þá hvernig, og að lokum mun ég svara þessari spurningu: **Hvað þarf til að vekja áhuga fjárfesta á ferðaþjónustu?**

Ferðaþjónustufyrirtæki eiga erindi á verðbréfamarkað. Þau eiga þangað erindi í fyrsta lagi vegna þess að þau eru ein af undirstöðugreinum í íslensku atvinnulífi og því eðlilegt að þau noti sér verðbréfamarkað til fjármögnunar, rétt eins og aðrar greinar. Í öðru lagi þá er ferðaþjónustan mikil vaxtargrein með miklum möguleikum og fjárfestar eru einmitt að leita eftir tækifærum til að láta peningana sína vaxa og skila arði. Það kemur líka í ljós, þegar tölur frá ferðaþjónustunni eru skoðaðar, að greinin sjálf hefur mikla þörf fyrir aukið eigiðfé. Síðan má segja að markaðurinn þurfi á fjölbreytni að halda, hann þarfnast áhættudreifingar.

Fjárfestar byggja ákvarðanir á opinberum upplýsingum. Þessar upplýsingar eru t.d. ársreikningar, milliuppgjör, rekstraráætlanir og framtíðarsýn stjórnenda sem kemur gjarnan fram í útboðslýsingum, ræðum á aðalfundum og á fleiri stöðum. Fréttir af starfsemi nýtast fjárfestum og þeir nýta sér líka samanburð sérfræðinga á lykiltölum.

Fjárfestir sem ekki hefur sérþekkingu á fjármálasviði myndi leita til verðbréfafyrirtækjanna sem gefa út greiningu á hlutabréfamarkaði til að afla sér upplýsinga um ferðaþjónustufyrirtæki. Í dag er sennilega aðeins eitt ferðaþjónustufyrirtæki að finna á skrá hjá verðbréfafyrirtækjunum, þ.e. Flugleiðir. Hægt er að leita upplýsinga um fyrirtæki í handbókinni Íslenskt atvinnulíf sem birtir greiningu á ársreikningum fyrirtækja, en þar er líka aðeins að finna eitt ferðaþjónustufyrirtæki, Flugleiðir.

Ferðaþjónustufyrirtæki veita flest mjög litlar upplýsingar. Fjárfestar í ferðaþjónustu hafa lítið af upplýsingum til að byggja útreikninga sína á. Flugleiðir bera þar af og eru raunar í fremstu röð á hlutabréfamarkaði. Annað fyrirtæki í ferðaþjónustu er á Opna tilboðsmarkaðnum, Samvinnuferðir-Landsýn. Reglur sem um þessa markaði gilda kveða á um að birta þurfi ársreikninga og niðurstöðutölur. Ársreikningar annarra fyrirtækja í ferðaþjónustu eru lítt aðgengilegir fyrir hinn almenna fjárfesti og hagsmunasamtök birta heldur ekki mikið af hagtölum. SVG stendur fyrir hagkönnunum en niðurstöður þeirra eru ekki birtar mikið í fréttum eða annars staðar þar sem auðvelt er að nálgast þær. Aðrar atvinnugreinar eru mun duglegri að koma sínum hagtölum á framfæri, Samtök fiskvinnslustöðva reikna reglulega út afkomu greinarinnar og Bændasamtökin reikna út vísitölubúin o.s.frv.. Skýringar á þessu eru e.t.v. einkum tvær, annarsvegar eignarhald fyrirtækjanna og hins vegar döpur afkoma þeirra.

Eignarhald og döpur afkoma fyrirtækjanna líklegar orsakir. Í skattalögum er skilgreiningin á almenningshlutafélögum að hluthafar séu minnst 25 og ekki séu lagðar hömlur á viðskipti með hlutabréfin. En í hlutafélagalögum er miðað við 200 hluthafa og þegar þeim fjölda er náð er beinlínis bannað að hafa hömlur á viðskiptum. Á verðbréfamarkaðnum er frekar miðað við 200 hluthafa þegar talað er um almenningshlutafélag því það er eitt af skilyrðum fyrir skráningu á Verðbréfaþingi að hluthafar séu a.m.k. 200. Í raun eru fá ferðapjónustufyrirtæki sem eru almenningshlutafélög skv. þessari skilgreiningu. Algengast virðist að ferðapjónustufyrirtæki séu í eigu fjölskyldna, það eru heimamenn á ákveðnum svæðum sem eiga fyrirtækin eða það eru aðrir aðilar sem hafa atvinnuhagsmuna að gæta. Það er algengt að fólk sé að skapa sér atvinnu með því að eiga hlut í fyrirtækjum. Þetta er vandamál þegar kemur að almennum fjárfestum því þeir þurfa að sjá að þeir eigi samleið með öðrum fjárfestum. Það er ekki heppilegt að vera fjárfestir í fyrirtæki þar sem sumir eigendurnir eru í vinnu hjá félaginu og fá sinn ávinning í gegnum vinnu eða viðskipti meðan óbreyttur fjárfestir fær helst engan arð greiddan.

Þess ber líka að gæta að tölur Þjóðhagsstofnunar bera vitni um lítinn hagnað og lágt eiginfjárhlutfall.

Rýr arðsemi fællir fjárfesta frá. Tölur Þjóðhagsstofnunar sýna í raun slaka afkomu flestra annarra ferðapjónustufyrirtækja en Flugleiða. Skýrslur Gunnars Karlssonar sýna að það er offjárfesting í gistirými eða það má segja að of lágar tekjur séu af framboðnu á gistirými. Þessar skýrslur eru lofsverðar því þær sýna tilraun til þess að greina afkomu greinarinnar. En það virðist furðulítill áhugi á hagnaði og arðsemi í talnagögnum ferðapjónustunnar. Það nægir að vitna í nýtt rit sem kom út í ágúst og unnið var af Félagsvísindastofnun fyrir hagsmunaaðila í ferðapjónustunni. Þetta eru talnagögn um ferðamál á Íslandi og þarfagreining. Í fljótu bragði finnst orðið hagnaður innan við fimm sinnum í ritinu og sama er að segja um orðið afkoma. Í ritinu kemur fram að sárafaár skýrslur eru til þar sem hægt er að átta sig á afkomu greinarinnar. Þegar aðilar í ferðapjónustunni voru spurðir hverskonar upplýsingar þeir teldu sig vanta kom í ljós að sárafaír sögðu sig vanta upplýsingar um rekstur, fjárfestingar og þessháttar eða svokallaðar hagstærðir. Samtals báðu um það bil 15% um slíkar upplýsingar en 85% töldu sig vanta upplýsingar um viðskiptavinina, sem er út af fyrir sig gott. En fjárfestar hljóta að spyrja sig hvort enginn áhugi sé á hagnaði af greininni.

Tölur Þjóðhagsstofnunar 1994. Þessar tölur birtast í riti sem kemur að jafnaði út undir áramót. Þessar tölur eru unnar að mestu upp úr skattframtölum þannig að menn eru raunverulega nýlega búnir að fá þessar tölur út úr kerfinu. Það þarf að hafa ýmsa fyrirvara á þessum tölum, úrtakið er t.d. lítið. Það er gert m.a. vegna þess að menn vilja geta borið fyrirtæki saman milli ára. Svo má velta fyrir sér hvort allir veitingastaðir í úrtakinu séu partur af ferðapjónustu. Sérstaklega verður að hafa í huga að meðaltal getur auðvitað verið mjög misvísandi.

Þessum tölum er skipt eins og gert er í tölum Þjóðhagsstofnunar að öðru leyti en því að hér er búið að taka Flugleiðir út úr. Þeir eru það stór liður að þeir skekkja allar stærðir. Hagnaður eins fyrirtækis, **Flugleiða**, var 624 milljónir króna á árinu 1994. **Önnur flugfélög** í úrtakinu eru fjögur, heildarhagnaður þeirra er 101 milljón króna en meðalhagnaður er 25 milljónir króna. Það eru fimm **ferðaskrifstofur** í úrtakinu, heildarhagnaður greinarinnar er 88 milljónir

króna, en það skal haft í huga að skv. gögnum Þjóðhagsstofnunar greiða þessi fyrirtæki enga skatta af hagnaði síðasta árs vegna taprekstrar fyrri ára, af því leiðir að hagnaður eftir skatta er kannski meiri en ætla mætti í venjulegu ári. Raunveruleg tala væri kannski nær því að vera 60 -65 milljónir króna í hagnað af ferðaskrifstofum eftir skatta. En meðalhagnaður þessara ferðaskrifstofa er 18 milljónir króna. **Gististaðir** eru ellefu í úrtakinu og þarna erum við farin að sjá harla dapprar tölur. Hagnaður þessara ellefu gististaða er samtals 29 milljónir króna. Það kann vel að vera að einhver hafi hagnast vel og aðrir illa en meðalhagnaður er 2,6 milljónir króna. **Veitingastaðir** eru tólf í úrtakinu og hagnaður af þeim er 18 milljónir króna eða 1,5 milljón króna á hvert fyrirtæki.

Smæð fyrirtækjanna hindrar aðgengi að verðbréfamarkaði. Smæð fyrirtækjanna er ákveðið vandamál, hún hindrar aðgengi þeirra að verðbréfamarkaði. Til að vera skráður á Verðbréfaþing þarf markaðsvirði eða lágmark eiginfjár að vera 85 milljónir króna. Það eru mjög fá fyrirtæki í ferðapjónustu sem ná því lágmarki skv. þessari greiningu sem ég vinn út úr tölum Þjóðhagsstofnunar. Tölur Þjóðhagsstofnunar sýna reyndar að eiginfé margra fyrirtækja er hættulega lítið.

Tölur Þjóðhagsstofnunar 1994. Sé lítið á eigiðfé fyrirtækja í ferðapjónustu þá kemur í ljós að **Flugleiðir** gnæfa yfir með eigiðfé upp á 4,6 milljarða króna. **Annar flugrekstur** er með neikvætt eigiðfé samtals. Reyndar getur meðaltalið verið villandi þannig að það sé bara eitt þeirra sem er með virkilega neikvætt eigiðfé. Samt bendir þetta til þess að flugfélögin standi ekki of vel að vígi. Meðal eigiðfé flugfélaganna er neikvætt um 14 milljónir króna. **Ferðaskrifstofurnar** fimm eru með meðal eigiðfé upp á 50 milljónir króna eða samtals 249 milljónir króna. **Gististaðirnir** ellefu eru með eigiðfé upp á 169 milljónir króna samtals eða meðaleigiðfé upp á 15 milljónir króna. Þegar lítið er á **Veitingastaðina** þá erum við nánast komin niður í aukastafatölur. Tólf veitingastaðir eru með eigiðfé samtals upp á 15 milljónir króna eða 1 milljón króna á hvern veitingastað.

Af þessu sjáum við að ef miðað er við Verðbréfaþingið og lágmarksstærð fyrirtækja til að komast á skrá þar kæmst varla nema eitt eða tvö fyrirtæki úr þessu úrtaki inn á Verðbréfaþingið. Markaðsvirði gæti að vísu verið hærra: Ef markaðurinn hefur mjög miklar væntingar til fyrirtækis þá er hann kannski tilbúinn til að borga meira en fyrir eigiðfé.

Smæð fyrirtækja dregur úr hreyfanleika verðbréfa. Reynslan sýnir að eftir því sem að fyrirtækin eru smærri þá er hreyfanleiki verðbréfanna minni og verðmyndun þannig stopull. Erfiðara verður að fá virkan markað. Þetta sést betur á glærum sem sýndar verða hér á eftir. Þær sýna að tengsl milli rekstrartekna og markaðsvirðis eru nokkuð skýr þ.e. velta fyrirtækis gefur ákveðna vísbendingu um það hversu stórt það getur verið að markaðsvirði. Lágt markaðsvirði dregur úr hreyfanleika verðbréfa og stærð hluthafahóps ræður líka miklu um tíðni viðskipta.

Tengsl markaðsvirðis við tekjur. Ef horft er á ímyndaða línu í gegnum punktana sem glæran sýnir má ætla að hlutfallið sé u.þ.b. einn á móti tveimur. Markaðsvirði fyrirtækis nálgast það að vera helmingur af ársveltu þess. En auðvitað er þetta misvísandi, fyrirtæki geta verið með mikla veltu og lágt

markaðsvirði vegna þess að þau eru illa fjármögnuð, menn hafa litla trú á þeim eða afkoman er slæm.

Ég tók ekki meðalveltu fyrirtækja í ferðapjónustu sérstaklega saman því að í sjálfu sér er verðbréfamarkaðurinn ekki að horfa á veltu, heldur fyrst og fremst arðsemi og að vissu marki eigiðfé. Það má þó nefna það hér að velta þessara fjögurra flugfélaga var samtals 4,7 milljarðar króna eða meðalvelta upp á 1200 milljónir króna. Líklegast er þarna eitt nokkuð stórt fyrirtæki og svo nokkur smá, það stóra er sennilega Atlanta sem er með verulega umfangsmikinn rekstur þó það sé ekki mjög áberandi á innanlandsmarkaði. Meðalvelta þessara fimm ferðaskrifstofa var 472 milljónir króna, meðalvelta þessara ellefu gististaða var 142 milljónir króna og meðalvelta veitingahúsanna var 107 milljónir króna. Ef við segjum að hlutfallið gildi, að u.þ.b. helmingur af veltu sé vísbending um markaðsvirði, þá gætu ferðaskrifstofurnar verið með markaðsvirði upp á 200 -300 milljónir króna, gistihúsin innan við 100 milljónir króna og veitingahúsin 50 milljónir króna.

Viðskiptatíðni fylgir markaðsvirði. Markaðsvirðið skiptir máli því að það sýnir sig að eftir því sem markaðsvirðið er hærra þeim mun oftast verða viðskipti með bréfin. Í því liggur að meiri dreifing verður á bréfunum því hluthafarnir eru þá væntanlega fleiri og það gefst oftast tilefni til þess að kaupa og selja. Bréfin eru þá líka aðgengilegri, það eru fleiri sem eiga bréf og þar með fleiri sem eru tilbúnir til að kaupa og selja. Þetta sýnir að það er mikilvægt að markaðsvirðið sé sæmilega hátt.

Tíðni viðskipta og hluthafafjöldi. Við gerð þessarar glæru varð að beita lógaritma framsetningu til þess að fá punktana skýra, annars voru þeir allir í hrúgu neðst í horninu. Ef aftur er dregið strik í gegnum punktana sést að eftir því sem hluthafarnir eru fleiri þeim mun oftast verða viðskipti. Þetta eru kannski ekki djúp sannindi en þau snerta það sem sagt var áður, að það eru mjög fá almenningshlutafélög í ferðapjónustugreininni og þau eru þar af leiðandi ekkert spennandi inn á markaðinn á meðan hluthafarnir eru svona fáir. Markaðurinn getur ósköp lítið hreyft þessi bréf.

Hvað væru fjárfestar tilbúnir að greiða fyrir hlutabréfin? Ef hlutabréf ferðapjónustufyrirtækja væru á markaði, hvað væru þá fjárfestar tilbúnir að greiða fyrir þau? Þá kemur að því sem er kallað margfeldisstuðull markaðarins. Þær tölur sem markaðurinn horfir fyrst og fremst á eru annars vegar hagnaður og hins vegar eigiðfé. Á Íslandi hafa menn horft mikið á eigiðfé, hlutfallslega meira en tíðkast erlendis og minna horft á hagnað. Þetta er hins vegar að breytast og við sjáum það áberandi á verðbréfamarkaðnum að gengi hlutabréfa hreyfist upp og niður eftir fréttum af væntanlegri afkomu fyrirtækja. Það er ekki eigiðfé fyrirtækjanna sem er að þenjast út eða skreppa saman svo hratt að það hreyfi gengið, heldur eru það fréttir um afkomu.

Til að átta sig á margfeldisstuðlinum má segja að að meðaltali hafi íslenskur markaður að undanfögnu verið að borga tólffaldan árshagnað fyrir bréfin - þá er miðað við heildar markaðsverð fyrirtækis. Ef fyrirtæki er með hagnað upp á 100 milljónir króna þá ætti markaðsverð allra hlutabréfanna að vera 1200 milljónir króna. Þetta er meðaltal markaðarins, þetta getur verið breytilegt eftir greinum og fyrirtækjum. Þessi stuðull er mjög nálægur því sem hefur tíðkast í Evrópu, þar hefur tíðkast á milli 10 falt og 15 falt. Bandaríkin hafa gjarnan verið á

bilinu 14 falt til 17 falt en eru reyndar talsvert fyrir ofan 20 falt í augnablikinu. Svo er það markaður eins og í Japan þar sem þetta margfeldi er 60 eða 70 falt. Sá markaður er reyndar svolítið skrýttinn, þar sem menn geta þá vonast til að fá fjárfestingar sínar til baka á 60 -70 árum!

Margfeldi eiginfjár á íslenskum markaði er svokallað "q"gildi. Þegar það er reiknað er borið saman bókfært verð hlutafélagsins og markaðsverð. Þetta margfeldi á íslenskum markaði hefur gjarnan verið í kringum 1,25 sem táknar að fjárfestar hafa verið tilbúnir að greiða um 25% hærra verð en sem nemur bókfærðu eiginfé. Í útlöndum eru fjárfestar bjartsýnni á greinina. Hið þekktu verðbréfa fyrirtæki Morgan Stanley reiknar út og birtir margs konar tölur yfir heimsmeðaltöl. Þar á meðal er grein sem er kölluð Ferðapjónustan og skemmtiðnaður. Þar kemur í ljós að margfeldið er u.þ.b. tvöfalt miðað við Ísland. Það segir manni að það væri kannski eftir einhverju að slægjast að fá erlenda fjárfesta til að koma til landsins, þeir væru þá ef til vill tilbúnir að borga hærra fyrir hlutabréf heldur en íslensku fjárfestarnir ef þessar tölur eru rétt vísandi.

Íslensk hlutföll notuð á tölur Þjóðhagsstofnunar 1994. Ef notaðir eru þessir íslensku marföldunarstuðlar, 12x og 1,25x, þá myndum við segja um **önnur flugfélög** heldur en Flugleiðir að hagnaður þeirra hefði verið ágætur á síðasta ári. Því gæti flugfélag verið með markaðsvirði upp á 300 milljónir króna og þar af leiðandi alveg átt erindi inn á markaðinn. Hér er auðvitað verið að leika sér með meðaltölur, og sennilega er aðeins eitt af þessum flugfélögum nógu stórt til að standa undir þessu. Eigiðfé flugfélaganna var hins vegar neikvætt þannig að á þeim grundvelli myndi markaðurinn ekki samþykkja öll félögin, þau fengjust ekki skráð og erfitt að margfalda neikvætt eigiðfé með einhverjum stuðlum. **Ferðaskrifstofur**, meðal ferðaskrifstofa gæti samkvæmt þessum stuðlum haft markaðsvirði 216 milljónir króna, byggt á hagnaði ársins 1994 en fyrirtækin nutu reyndar það ár skattahagræðis. Því er hér e.t.v. um svolítið ofmat að ræða. En samkvæmt þessu gætu einhverjar af þessum fimm ferðaskrifstofum átt erindi inn á þennan markað. Hvað varðar eigiðfé þá væri meðal ferðaskrifstofan alveg í tæpasta lagi með að ná inn á Verðbréfaþing, þar sem krafan er 85 milljónir króna en meðalvirði ferðaskrifstofa er 63 milljónir króna. Hins vegar ættu **gististaðir og veitingastaðir**, eins og þeir koma fram í þessu úrtaki, ekkert erindi inn á markaðinn, hvorki á grundvelli hagnaðar né eiginfjár.

Ef fjárfestar horfa á þessar tölur sem ég hef verið að vinna með, menn geta að sjálfsögðu gert athugasemdir við það hvort þetta sé sanngjarnt eða ekki, þá segjast þeir sennilega ekki líta á þessi fyrirtæki fyrr en þau eru búin að bæta eiginfjárstöðu sína. Því verða einhverjir aðilar að koma að þessum fyrirtækjum og bæta peningum við þau áður en þau verða gjaldgeng á Verðbréfaþingi. Hins vegar geta menn sagt sem svo að horfurnar í greininni séu þannig að áhugavert gæti verið að koma að þessum fyrirtækjum ef eigiðfé væri ekki svona skelfilega lágt.

Hvað þarf til að vekja áhuga fjárfesta á ferðapjónustu? Það þarf í fyrsta lagi gjörbreytta afstöðu greinarinnar og fyrirtækjanna til upplýsingamiðlunar. Án upplýsinga fást engir fjárfestar, þeir vilja svör varðandi afkomu en ekki bara höfðatölu ferðamanna.

Það þurfa að koma til breytingar á eignarhaldi og stjórnun til að almennir fjárfestar geti átt samleið með hagsmunafjárfestum. Fáir hafa áhuga á að eiga í fyrirtæki þar sem einn hluthafi og fjölskylda hans vinna í fyrirtækinu og annar

hluthafinn selur þeim allt hráefnið sem notað er. Þeir geta náð sínum ávinningi út úr rekstrinum í gegnum laun eða viðskipti en hinn almenni fjárfestir fær bara það sem hinum tveimur þóknast að skilja eftir handa honum.

Það þurfa að vera horfur á að fjárfestingar skili arði. Sem dæmi má nefna að Eimskip lét gera fyrir sig arðsemiskönnun á því hvort borgaði sig fyrir þá að byggja stórt hótél í Reykjavík. Áhugavert er að velta því fyrir sér að á sama tíma og Eimskip ákvað að fara ekki út í þessa hótélbyggingu þá voru að rísa þrjú til fimm nokkuð stór hótél á Reykjavíkursvæðinu og landsbyggðinni. Þannig að ýmsir aðrir hafa komist að þeirri niðurstöðu að hótélbygging væri vænleg fjárfesting.

Samruni fyrirtækja eða klasamyndun. Í ferðaþjónustunni eru fyrirtækin svo lítil að í raun og veru þyrftu þau að renna saman eða mynda klasa til að þau gætu náð þeirri stærð sem markaðurinn vill sjá. Sem dæmi má nefna fyrirtæki eins og Granda sem er í sjálfu sér útgerðarfyrirtæki en á auk þess hlut hér og þar. Grandi á hlut í Árnesi sem er í flatfiskvinnslu og humarvinnslu, þeir eiga hlut í Þormóði ramma og þeir eiga hlut í fyrirtæki í Chile. Það er klasi fyrirtækja sem nýtir sér sérþekkingu Granda, fjárhagslegan styrk og traust sem menn bera til stjórnenda fyrirtækisins. Þannig gætu menn líka séð fyrir sér ferðaþjónustuna, ef myndaðist klasi eða einhver samruni yrði, þannig að stærðin næðist.

Það kann að vera að ykkur hafi fundist ég draga upp svarta mynd af horfunum en þetta er nú bara eins og þetta horfir við mér sem fulltrúa almennra fjárfesta. Ég vil þó vekja athygli á því að þið sjálf í ferðaþjónustunni getið breytt talsverðu af þessum atriðum. Þið getið sjálf breytt afstöðunni til upplýsingamiðlunar, þið getið sjálf farið og unnið að því að gera fyrirtækin að almennings hlutafélögum og breyta eignarhaldi þannig að það sé ljóst að það séu ekki hagsmunaaðrekstrar á milli ólíkra hópa fjárfesta. Þið getið líka unnið að því að steypa fyrirtækjum saman eða mynda klasa. Þetta er allt í ykkar valdi. Það að fjárfestingarnar skili arði það er kannski þyngra og lengra mál en það er þá eitt af því sem þið ræðið hér á ráðstefnunni hér á eftir. Ég vil að lokum þakka fyrir gott hljóð og lýsi jafnframt yfir áhuga mínum sem framkvæmdastjóri Verðbréfaþingsins á því að sjá fleiri fyrirtæki í ferðaþjónustu koma inn á verðbréfamarkaðinn, hvort sem er inn á Verðbréfaþingið eða Opna tilboðsmarkaðinn. Ég held að það sé gott fyrir greinina að nýta sér þennan markað til að afla sér fjár, til þess eru menn með bréf á markaði að þeir geti haldið áfram að afla fjár með því að selja fleiri hlutabréf á þessum markaði en ekki til að einhver geti leikið sér með þau í einhverju Matadori.

Hvað þarf til að vekja áhuga fjárfesta á ferðapjónustu?

Stefán Halldórsson, framkvæmdastjóri Verðbréfabings Íslands

Ferðapjónustufyrirtæki eiga erindi á verðbréfamarkað

- Ein af undirstöðugreinum íslensks atvinnulífs
- Miklir vaxtarmöguleikar
- Þörf á auknu eigin fé
- Aukin fjölbreytni og áhættudreifing fyrir fjárfesta

Fjárfestar byggja ákvarðanir á opinberum upplýsingum

- Ársreikningum og milliuppgjörum
- Rekstraráætlunum og framtíðarsýn stjórnenda
- Fréttum af starfseminni
- Samanburði sérfræðinga á lykiltölum

Ferðapjónustufyrirtæki veita flest mjög litlar upplýsingar

- Flugleiðir bera af og eru raunar í fremstu röð á hlutabréfamarkaði
- Samvinnuferðir/Landsýn á Opna tilboðsmarkaðnum
- Ársreikningar annarra lítt aðgengilegir
- Hagsmunasamtök í greininni birta lítið af hagtölum

Eignarhald og döpur afkoma fyrirtækjanna líklegar orsakir

- Fá raunveruleg almenningshlutafélög
- Algengast að fyrirtæki séu í eigu fjölskyldna, heimamanna eða annarra aðila með atvinnuhagsmuni
- Útreikningar Þjóðhagsstofnunar sýna lítinn hagnað og lágt eiginfjárhlutfall

Rýr arðsemi fækir fjárfesta frá

- Tölur Þjóðhagsstofnunar sýna slaka afkomu annarra en Flugleiða
- Skýrslur Gunnars Karlssonar sýna offjárfestingu í gistirými
- Undarlega lítill áhugi á hagnaði eða arðsemi í talnagögnum ferðapjónustu

Tölur Þjóðhagsstofnunar 1994

Atvinnugrein	Fjöldi fyrirtækja	Meðal hagnaður	Hagnaður samtals
Flugleiðir	1	624	624
Annar flugrekstur	4	25	101
Ferðaskrifstofur	5	18	88
Gististaðir	11	2,6	29
Veitingastaðir	12	1,5	18

Smæð fyrirtækjanna hindrar aðgengi að verðbréfamarkaði

- Lágmark eigin fjár um 85 mkr. á Verðbréfaþingi
- Mjög fá fyrirtæki í ferðaþjónustu ná því lágmarki
- Tölur Þjóðhagsstofnunar sýna að eigið fé margra fyrirtækja er hættulega lítið

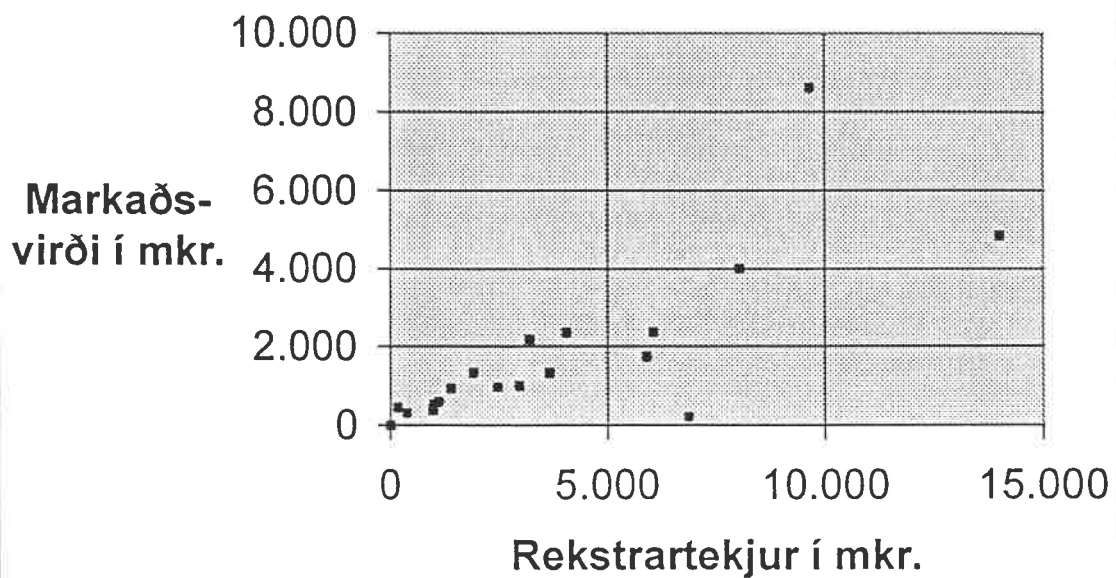
Tölur Þjóðhagsstofnunar 1994

Atvinnugrein	Fjöldi fyrirtækja	Meðal eigið fé	Eigið fé samtals
Flugleiðir	1	4628	4628
Annar flugrekstur	4	-14	-57
Ferðaskrifstofur	5	50	249
Gististaðir	11	15	169
Veitingastaðir	12	1	15

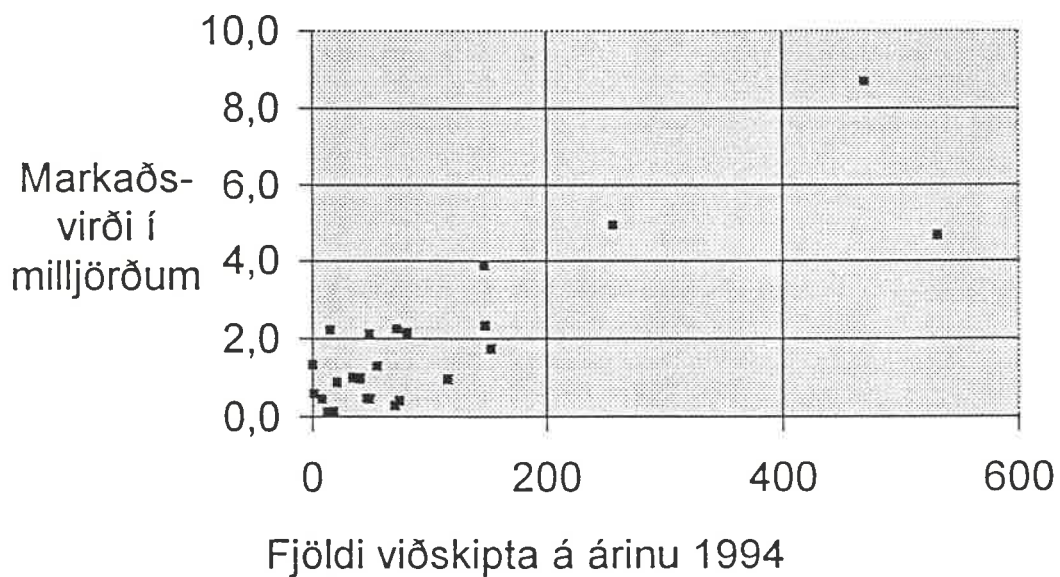
Smæð fyrirtækja dregur úr hreyfanleika verðbréfa

- Tengsl milli rekstrartekna og markaðsvirðis eru skýr
- Lág markaðsvirði dregur úr hreyfanleika verðbréfa
- Stærð hluthafahóps ræður miklu um tíðni viðskipta

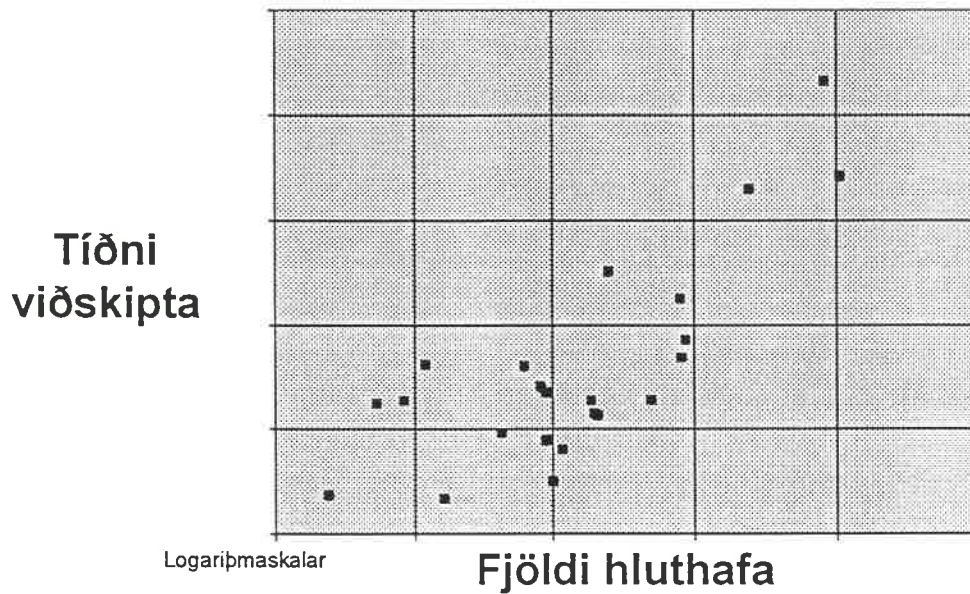
Tengsl markaðsvirðis við tekjur



Viðskiptatíðni fylgir markaðsvirði



Tíðni viðskipta og hluthafafjöldi



Hvað væru fjárfestar tilbúnir að greiða fyrir hlutabréfin?

MARGFELDISSTUÐLAR hagnaðar eigin fjár

Íslenskur

hlutabréfamarkaður

12x

1,25x

Heimsvísitölur

Morgan Stanley

(leisure & tourism)

23x

2,7x

Íslensk hlutföll notuð á tölur Þjóðhagsstofnunar 1994

Atvinnugrein	Meðalvirði byggt á hagnaði	Meðalvirði byggt á eigin fé
<i>Flugleiðir (m.v. nýjasta gengi)</i>	4936	4936
Annað flugfélag	300	(neikvætt)
Ferðaskrifstofa	216	63
Gististaður	31	19
Veitingastaður	18	1,3

Hvað þarf til að vekja áhuga fjárfesta á ferðapjónustu?

- Gjörbreytta afstöðu til upplýsingamiðlunar
- Breytingar á eignarhaldi og stjórnun til að almennir fjárfestar geti átt samleið með hagsmunafjárfestum
- Horfur á að fjárfestingar skili arði
- Samruna fyrirtækja eða klasamyndun

FYRIRSPURNIR TIL STEFÁNS HALLDÓRSSONAR

Porleifur Þór Jónsson, Hópfærðamiðstöðinni, þakkaði gott erindi og lagði fram þá spurningu hvort Stefán þekkti nokkurn þann sem hefði áhuga á að leggja fé í fyrirtæki sem hefði rekstrarafkomu eins og Hópfærðamiðstöðin. Sjálfur sagðist hann ekki sjá að nokkur sá sem ekki hefði beinna hagsmuna að gæta hefði áhuga á slíkum fjárfestingum.

Stefán Halldórsson svaraði þessu á þá leið að almennir fjárfestar hefðu ekki áhuga á þessari grein því þeir sæu ekki fram á nokkurn arð. Það væri aftur ekki útilokað að sérhæfðir fjárfestar gætu haft áhuga, annað hvort þeir sem eru snjallir í því að taka við fyrirtækjum og snúa óheillaþróun við og rífa upp, eða fjárfestar sem lítið hefur borið á hér á landi ennþá, það eru fjárfestar sem myndu kaupa bréf á undirverði og síðan mundu þeir að sjálfsgöðu loka öllu strax, selja rúturnar úr landi og ná þannig inn þeim peningum sem hægt er að ná út úr dæminu.

Ágúst Hafberg, Ferðamálasjóði, spurði hvort einhver von væri til að fleiri valkostir kæmu fram á hinum frjálsa verðbréfamarkaði á næstunni, markaðir sem hin mörgu smáu fyrirtæki í ferðapjónustunni gætu nýtt sér.

Stefán Halldórsson sagði að almennt væri það smæð fyrirtækjanna sem stæði þeim fyrir þrifum á verðbréfamarkaðnum. Það leiddi af sjálfu sér að mörg fyrirtækjanna gætu aldrei orðið mjög stór því að markaðurinn þeirra væri ekki mjög stór. Viðmiðunin sem Verðbréfaþingið setti sér um lágmarks eigiðfé væri tilkomin vegna Evróputilskipana. Hann sagði að vinna þyrfti í því að skapa vettvang fyrir áhættufjárfestingar, eins og hlutafé væri, fyrir smá fyrirtæki, ný fyrirtæki og vaxtarfyrirtæki. Opni tilboðsmarkaðurinn væri veikburða tilraun í þessa átt þó mikið þyrfti að styrkja hann og efla til að hann þjónaði þessum tilgangi. Hér vantaði líka inn á markað áhættufjárfestingarsjóð sem myndi vinna með nýjum og vaxandi fyrirtækjum. Tilraunir sem hafa verið gerðar með slíkum sjóði hafi því miður ekki tekist vel, Þróunarfélag Íslands væri dæmi um slíkan sjóð sem síðan lenti í ógöngum. Annað dæmi væri Aflvaki Reykjavíkur sem vonir væru bundnar við. Þessir sjóðir þyrftu líka að gera miklar kröfur og enginn mætti líta á þá sem einhverja ölmusu eða greiðastarfssemi. Stefán benti á að hlutverk Iðnþróunarsjóðs væri að breytast frá því að vera almennur fjárfestingalánasjóður yfir í það að vera þróunar- og örvunarsjóður. Hann ætti því að geta veitt styrki, með þeim skilyrðum að ef fyrirtækið gengi vel þá breyttist framlagið í hlutafé.

Stefán varaði við því að of miklum peningum væri varið til styrkja til fyrirtækja án þess að fagleg vinna hefði farið fram og væri í gangi í viðkomandi fyrirtækjum. Hann sagði að fyrirtæki í ferðapjónustu þyrftu að vera stærri, ekki bara vegna hlutafjármarkaðarins heldur líka vegna hæfni þeirra til að stunda alþjóðlega samkeppni.

Tómas Tómasson, Hótel Borg og veitingahúsinu Hard Rock Cafe, spurði hver og hvernig væri hægt að meta söluverðmæti fyrirtækis þegar seljandi væri sannfærður um að fyrirtækið væri miklu meira virði heldur en eigiðfé segði til um og bankamenn héldu fram.

Þessu svaraði **Stefán** á þá leið að ekkert fyrirtæki væri meira virði en kaupandi væri tilbúinn að borga fyrir það. Hann sagði að fram hefði komið í tölum að almennt væri markaðurinn tilbúinn að borga 25% hærra verð heldur en bókfærða verðið sýni. Því mætti segja að íslenski markaðurinn væri að meðaltali að borga 25% fyrir duldar eignir eins og viðskiptavild. Erlendis hafa menn verið að borga meira, eða margfaldað bókfært verð með 2,7. Það þarf að hafa í huga að þar nota menn ekki verðbólgu-reiknisskil, uppfæra ekki eignir með sama hætti og hér, því er ekkert óeðlilegt að þar sé talsvert hærra margfeldi borgað, engu að síður er talsvert umtalsverður þáttur í þessu álagi hjá útlendingunum byggður á væntingum um framtíðarhagnað. Það er alls ekki þar með sagt að fyrirtæki sem er með lágt eigiðfé sé dauðadæmt, því það eru fyrst og fremst hagnaðarmöguleikarnir sem notaðir eru þegar reiknað er út raunverulegt virði. En auðvitað verður að taka tillit til þess að ef eigið fé er mjög lágt þá fer eiginlega öll framlegðin í að borga vexti.

Sigurborg Kr. Hannesdóttir, Menntaskólanum á Egilsstöðum, spurði hvort eiga mætti von á því að einhverjir utanaðkomandi þættir neyddu aðila í ferðaþjónustu til breyttra starfshátta, t.d. að slæm rekstrarafkoma muni neyða menn til að sameinast, tilskipanir frá EB eða EES muni gera kröfur til að menn breyti rekstrarfyrirkomulagi, bankarnir breyti forsendum fyrir lánveitingum eða eitthvað annað sem gæti neytt menn til breyttra starfshátta.

Stefán sagðist ekki geta svarað til um hvort tilskipanir Evrópska efnahagssvæðisins og Evrópusambandsins komi til með að hafa áhrif á faglegar kröfur sem gerðar verða til ferðaþjónustuaðila.

Í fjármálaheiminum sagði Stefán að verið væri að stórauka kröfur til fyrirtækjanna. Nú væru komin lög um lágmarks eigiðfé, menn verði að geta reiknað upp eigiðfé sitt á hverjum degi. Af hagfræðilegum ástæðum taldi hann allt benda til að smá fyrirtæki muni leiðast út í samruna.

Stefán sagðist ekki þekkja of vel til innan bankanna en taldi að lánastofnanir muni eflaust fara að auka kröfur sínar til fyrirtækja. Lánastofnanir væru farnar í auknum mæli að leita ráðlegginga hjá verðbréfafyrirtækjunum. Peningar væru til en lánastofnanir vanti góða lántakendur. Því taldi Stefán að ef menn væru með góð mál í höndum þá væri tiltölulega auðvelt að fá lán.

Að lokum sagði Stefán að hvort heldur sem mönnum líkaði betur eða verr þá gæti hann ekki séð annað en þróunin leiddi í átt til samruna fyrirtækjanna.

FRAMSÖGUERINDI UM UMHVERFISMÁL ÓLAFUR ÖRN HARALDSSON

Íslensk náttúra er ein dýrmætasta eign okkar. Hún er auðlind í öllum beinum og óbeinum skilningi þess orðs. Verndun hennar og umbætur í umhverfismálum eru heildarmarkmið sem allir hljóta að geta sameinast um jafnframt því að nýta hana sem best með skynsamlegum hætti. Okkur er skylt að auka og bæta þessa auðlind, gera hana sjálfbæra og skila henni betri til næstu kynslóðar. Ferðamennska er aðeins einn af þeim þáttum sem umhverfisvernd þarf að taka tillit til. Þess vegna er nauðsynlegt að horfa til heildarmyndar náttúruverndar þegar þáttur ferðamála er skoðaður.

Ferðaþjónustan er sú atvinnugrein sem lofar hvað mestu í atvinnu- og tekjuöflun þjóðarinnar. Fátt virðist geta skilað eins öruggum ávinningi og uppbygging ferðaþjónustunnar. Það er því nauðsynlegt að gefa ferðaþjónustunni allt það svigrúm sem mögulegt er til þess að eflast. Hagsmunir ferðaþjónustunnar eiga að vera í fyrirrúmi. Slíkt er hægt án þess að ganga of nærri fjöreggi hennar, íslenskri náttúru.

Hagsmunir ferðaþjónustu og landverndar fara miklu oft saman en hið gagnstæða. Almenn má segja að ferðaþjónustan hafi hag af verndun íslenskrar náttúru og það verður að teljast hagkvæmt frá sjónarhóli umhverfis- og náttúruverndar að fólk ferðist um landið, læri að njóta náttúrunnar og skilji að hana þarf að vernda. Auk þess bendir flest til þess að ferðaþjónusta nái að afla meiri tekna án umhverfisspjalla en flestar aðrar atvinnugreinar.

Umhverfismál og verndun náttúru á ferðamannastöðum eru miklu fremur sameiginlegt baráttumál náttúruverndar og ferðaþjónustu heldur en ósættanlegar andstæður.

Óhjákvæmilega hljóta þó að verða einhverjir hagsmunaárekstrar. Skoðanir eru skiptar um stefnu og yfirráð og deilt er um hvernig á að ráðstafa takmörkuðu fjármagni. Það ýtir undir ágreining hversu ótrúlegar breytingar hafa orðið á öllum sviðum umhverfismála og ferðamála. Ekki er hægt að ætlast til að aðilar er starfa í þessum greinum eða almenningur geti fylgst með, svo hröð er þróunin. Hagsmunir hafa gjörbreyst. Það sem áður var verðlaust er nú verðmætt. Það sem áður var sjálfgefin malarnáma er nú einstök náttúrusmíð. Lög um eignarétt, sögulegan rétt og almannarétt verða úrelt. Búseta og atvinnulíf, sérstaklega í dreifbýli, hefur gjörbreyst og nýjar kynslóðir alast upp í þéttbýli og dreifbýli án þess að tengjast þeim böndum og gagnkvæmum skilningi sem áður var.

Skilningur og mat á arðsemi og hagnaði, þjólegra og menningarlegra verðmæta hefur breyst. Viðhorf til útlandinga hefur breyst.

Ýmsir hópar landsmanna og kynslóðir hafa ekki orðið samferða í viðhorfsbreytingum. Hefðir og mælikvarða skortir til þess að takast á við þessar hröðu breytingar í umhverfismálum og ferðamálum.

Á meðan við erum að finna okkur vinnuaðferðir og samskiptaleiðir hljóta að verða allmargir núningsfletir á þessum sviðum í náninni framtíð. Þetta mun gera ykkur erfitt fyrir og leggur mikla kvaðir á okkur öll að finna leiðir til samstarfs og úrlausna. Um leið er það heillandi verkefni að móta framtíðarskipan á sviði umhverfismála og ferðaþjónustu en þetta eru sennilega óskabörn þjóðarinnar.

HUGMYNDIR UM NOKKRA ÞÆTTI UMhverfismála Á FERÐAMANNASTÖÐUM

Lagasetning og framkvæmd á sviði umhverfismála.

Lagasetningarvald um umhverfismál, náttúruvernd og nýtingu náttúru Íslands er hjá Alþingi. Lög á þessum sviðum byggja á þeim grundvallarviðhorfum og stefnu sem mótuð er af aðilum er starfa á þessu sviði þ.e. bæði opinberum aðilum, rekstraraðilum, áhugafólki, félagasamtökum o.s.frv. Framkvæmd laganna er hins vegar í höndum hins opinbera og stofnanna þess, er þessir málaflokkar heyra undir.

Forgangsverkefni á þessu sviði er að móta langtíma stefnu og framkvæmdaáætlun um umhverfismál á ferðamannastöðum. Ennfremur að tryggja fé til framkvæmda. Ríkisvaldið á að hafa frumkvæði að því í samráði við alla viðkomandi aðila.

Þáttur ríkis og sveitarfélaga.

Hið opinbera, þ.e. ríki og sveitarfélög og stofnanir er undir þau heyra hljóta að fara með eftirfarandi tvo meginþætti í umhverfismálum á ferðamannastöðum: Annars vegar rannsóknir og umhverfismat, skilgreiningu heildarmarkmiða um verndun og nýtingu, hvað eigi að vernda og hvers vegna, mat á hversu mikla vernd mismunandi svæði þurfi, áætlanir og skipulag um uppbyggingu, mótun útilífsstefnu o.fl.. Hins vegar eftirlit með að þessum markmiðum verði náð og lögum framfylgt.

Þessi rammi laga og stefnumótunar verður að vera eins rúmur og hægt er og þarf að veita almenningi, ferðamönnum og ferðaþjónustu eins mikið svigrúm og frekast er unnt án þess að tefla umhverfismarkmiðum í tvísýnu.

Fjármögnun.

Á næstu fimm til sex árum þyrfti hið opinbera að leggja fram næga fjármuni eða stofnfé til þess að vernda og bæta umhverfi og aðkomu á fjölsóttustu ferðamannastöðum landsins. Að auki ætti að leita eftir kostnaðarþátttöku félagasamtaka, kostunaraðila o.fl. Setja þarf á fót vinnuhóp til þessa verks og leggja fram fé á fjárlögum. Ekki er í sjónmáli að annar aðili en hið opinbera taki að sér þetta verkefni.

Stefnumótun.

Stefna á að því í meginatriðum að gera valinn hóp vinsælustu ferðamannastaða (sbr. 3.) þannig úr garði að þeir geti tekið við miklu álagi í stað þess að stefna að því að dreifa ferðamönnum sem allra víðast. Með þessu fæst rekstrargrundvöllur á fjölsóttustu stöðunum og fé fæst til viðhalds. Ef ferðamönnum og fé til endurbóta og viðhalds er öllu dreift verður rekstrargrundvöllur þjónustu ekki nægur og allt viðhald fjársvelt.

Að sjálfsgöðu er hér verið að tala um að jafnframt sé lagt eitthvert fé til fáfarnari staða en að megin krafturinn fari í fjölsóttustu staðina og þeir verði gerðir eftirsóknarverðir bæði fyrir ferðamennina og rekstraraðila í ferðaþjónustu.

Þegar grundvallaratriðum um þrjúþætt meginhlutverk hins opinbera sleppir, þ.e. :

a) lagasetning, gerð umhverfismats, setningu markmiða, skipulags o.s.frv.
b) eftirlit með að lögum og reglugerðum sé framfylgt á ferðamannastöðum
c) fjármögnun og framkvæmd endurbóta á ferðamannastöðum,
er heppilegt að sleppa miðstýringu sem mest. Þess í stað þarf að skoða hvert svæði eða ferðamannastað sérstaklega bæði hvað varðar uppbyggingu og rekstrarfyrirkomulag.

Ferðamannastaðir eru afar mismunandi að öllu leyti. Ástand náttúru og aðgengi er ólíkt, eignaraðild og umráðarétti er misjafnt farið, sögulegar hefðir og venjur um umferð eru ólíkar og rekstur á þjónustu er mismunandi.

Skoða þarf hvert svæði fyrir sig. Allir aðilar verða þó á einhverju stigi að koma sér saman um grundvallaratriði um náttúruvernd, áætlanir um uppbyggingu og nýtingu náttúruauðlinda. Að öðru leyti myndi hið opinbera draga sig sem mest út úr rekstri þjónustu og fela hana einkaaðilum í auknum mæli. Þjóðgarðar yrðu þó í rekstri hins opinbera þó að vel megi hugsa sé aukna þátttöku einkaaðila.

Viðhald og verndun náttúru yrði falin rekstraraðilum samkvæmt samningum og eftirliti.

Samningar um afnot og rekstur þjónustu yrðu gerðir til ákveðins árafjölda þar sem tekið yrði tillit til tekna, gjalda, eignamyndunar, viðskilnaðar o.s.frv..

Landvarsla.

Landvarsla yrði sett í hendur rekstraraðila þjónustunnar á staðnum þar sem því verður við komið. Rekstraraðilinn yrði þannig ábyrgur fyrir náttúruvernd (samkvæmt fyrirliggjandi markmiðum og samningi) jafnframt því sem hann hefði tekjur af þjónustunni. Staðirnir eru hins vegar svo mismunandi að víða þarf hið opinbera að leggja fé til þjónustuaðilans til þess að hann geti sinnt landvörslunni. Á öðrum stöðum eru tekjur það miklar að rekstraraðilinn gæti greitt kostnað af innkomnum tekjum. Vísir að þessu fyrirkomulagi er kominn á sums staðar og væri hægt að slíka á á fleiri svæðum í tilraunaskyni.

Með þessu er ábyrgðin og áhuginn fyrir náttúruverndinni í hendi þjónustuaðilans á svæðinu og eftirlitið hjá öðrum , þ.e. stofnunum hins opinbera.

Gjaldtaka.

Gjaldtaka í formi aðgangseyris á ferðamannastöðum er erfið og tæknilega óframkvæmanleg nema á fáum stöðum. Auk þess skipa sumir staðir þann sess í þjóðarsálinni að gjaldtaka þar yrði hálf óviðkunnanleg. Þó kemur til greina að hefja gjalddöku í tilraunaskyni á einhverjum stöðum. Þetta yrði eingöngu gert á stöðum þar sem þjónusta væri veitt og kæmi sem tekjur þess sem rekur þjónustu á staðnum. Þær tekjur yrðu síðan hafðar til hliðsjónar þegar samningur yrði gerður um afnot og rekstur staðarins. Eðlilegast væri að fela þetta gjald inni í þeirri þjónustu sem veitt er á staðnum ef slíkt er hægt.

Tekjur til umhverfismála.

Tekjur til umhverfismála á ferðamannastöðum þarf að stórefla svo og til ferðaþjónustunnar í heild. Ríkisvaldið hefur ekki staðið við skuldbindingar sínar um að 10% af tekjum Fríhafnarinnar renni til ferðamála. Skoða mætti þá

hugmynd að ríkisvaldið gerði bragarbót á og tryggði greiðslu á stærstum hluta þessara árlegu tekna jafnframt því sem ferðaþjónustn styddi hugmyndir um lágmarksgjald á ferðamenn þar sem auðvelt er að koma slíkri innheimtu við. Það skal undirstrikað að gjaldstofn þessi yrði að vera það breiður og upphæðin svo örli til að ekki valdi nokkrum skaða á markaði ferðaþjónustunnar eða hag ferðamanna. Það er hins vegar ótrúlegt hve miklu slíkt gæti skilað til ferða- og umhverfismála á ferðamannastöðum.

Með þessum margþættu aðgerðum og auknu framlagi bæði frá ríki og ferðamönnum sjálfum er hægt að ná miklum fjármunum til ferðamála og umhverfismála á ferðamannastöðum.

Með þessum margþættu aðgerðum og auknu framlagi bæði frá ríki og ferðamönnum sjálfum er hægt að ná miklum fjármunum til ferðamála og náttúruverndar á ferðamannastöðum. Vinnuhópur t.d. á vegum umhverfisráðuneytis gæti kannað skynsamlegar og færar leiðir á þessu sviði.

Að lokum.

Hér hafa verið settar fram lauslegar hugmyndir en ekki stefna eða ófrávíkjandi skoðanir. Vonandi geta þessar hugmyndir orðið til hjálpar í umræðunni og orðið grunnur að ánægjulegu og árangursríku samstarfi.

FYRIRSPURNIR TIL ÓLAFS ARNAR HARALDSSONAR

Jóhanna B. Magnúsdóttir, ferðamálafultrúi Skaftárhrepps, spurði Ólaf hvort hann hefði hugsað um hver sá aðili ætti að vera sem úthluti rekstrarleyfum á hinum ýmsu ferðamannastöðum..

Ólafur Örn Haraldsson, svaraði því til að það yrðu þeir aðilar sem fara með eignar- og umráðarétt á hverjum stað fyrir sig. Slíkt væri vissulega oft óljóst. Við ættum mikið starf eftir óunnið í markmiðssetningu, grundvallar stefnumótun og umhverfismati hvers svæðis og líka væri margt óklárað varðandi eignar- og umráðarétt. Þetta væru grundvallaratriði sem yrði að koma á hreint áður en lengra væri haldið.

SKRIFLEGAR NIÐURSTÖÐUR HÓPAVINNU

Upplýsingamiðlun og ferðapjónusta í nútíð og framtíð

Ályktanir, tillögur og tilmæli vinnuhóps.

I. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 mælist til þess við Ferðamálaráð að það efli ráðgjafapjónustu sína varðandi útgáfu og kynningarmál. Ráðgjafapjónustan þyrfti að ná til gerð kynningarefnis annars vegar og dreifingu þess hins vegar. Sérstaklega er til þess mælt að Ferðamálaráð geti veitt góð ráð er varðar kynningu og markaðssetningu í gegnum margmiðla á borð við Internet.

Ferðamálaráð er hvatt til þess að kynna ferðapjónustuaðilum vel þessa ráðgjafapjónustu.

Lagt er til að kynning á möguleikum margmiðlunar í þágu ferðapjónustunnar fari fram á markaðsnámskeiðum Ferðamálaráðs.

II. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 hvetur fyrirtæki í ferðapjónustu og aðila sem standa greininni nærri eindregið til samvinnu um útgáfu- og kynningarmál. Samvinnan þyrfti ekki endilega að felast í sameiginlegri útgáfu þó það geti talist æskilegt, heldur einnig í samhæfingu kynningarefnis og mótun sameiginlegrar ímyndar.

III. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 lítur á upplýsingamiðstöðvar um allt land sem hluta af grunngerð íslensk samfélags, líkt og flugvelli, vegi og hafnir. Því er lagt til að stjórnvöld, ríki og sveitarfélög, beri ábyrgð á og standi að mestu leyti undir uppbyggingu og rekstri þessarar mikilvægu þjónustu. Ráðstefnan hvetur einnig til þess að leitað verði samvinnu við aðila tengda ferðapjónustu, eins og Póst og síma, banka og olíufélög, um eflingu upplýsingamiðstöðva.

IV. Ferðamálaráðstefnan í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 skorar eindregið á Ferðamálaráð að gera tölvutenginu upplýsingamiðstöðva að forgangsverkefni í starfi sínu strax á næsta ári. Ráðstefnan telur það höfuðatriði í upplýsingamálum ferðapjónustunnar að þau gögn sem til eru tölvutæk hjá skrifstofu Ferðamálaráðs á Akureyri og eru í raun grunnur allrar upplýsingapjónustu í greininni, verði hið allra fyrsta gerð sem flestum aðgengileg í gegnum tölvunet.

V. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 hvetur Ferðamálaráð til að ígrunda hvernig gera megi atvinnugreinina sýnilegri í íslenskum fjölmiðlum. Bent er sérstaklega á hversu litla eftirtekt fjölmiðla þessi ráðstefna vekur í samanburði við sambærilegar samkomur hjá öðrum atvinnugreinum þjóðarinnar.

Fyrirtæki og aðilar í ferðapjónustu eru einnig hvött til að rækja tengsl sín við fjölmiðla og hafa frumkvæði að auknum samskiptum við þá.

VI. Ferðamálaráðstefnan í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 beinir þeim tilmælum til Hagstofu Íslands og Þjóðhagsstofnunar að ferðaþjónustan verði betur skilgreind í gögnum stofnana, þannig að mikilvægar hagstræðir ferðaþjónustunnar verði sýnilegar og aðgengilegar.

VII. Ferðamálaráðstefnan í Vestmanneyjum 5.-6. október 1995 skorar á ráðherra samgöngumála að efla þátt ferðaþjónustunnar í starfi ráðuneytis síns. Ráðstefnan leggur til að sérstök ferðamáladeild verði stofnuð innan samgönguráðuneytisins.

Niðurstöður umræðuhóps um umhverfismál

1. Langtímastefnumótun á sviði ferðamála þarf að eiga sér stað með laga- og reglugerðarsetningu. Sú stefnumótun fari fram í samvinnu við hagsmunaaðila.

2. Stilla þarf betur saman strengi þeirra sem hafa hag af ferðaþjónustu, þ.e.a.s. ríki, sveitarfélög og rekstraraðila.

3. Flokka þarf ferðamannastaði eftir hagkvæmasta rekstrarformi þeirra og framkvæmdaþörfinni á hverjum stað.

4. Nauðsynlegt er að ríkið leggi aukið fjármagn til úrbóta í umhverfismálum á ferðamannastöðum, t.d. 1% af gjaldeyristekjum greinarinnar á ári. Hreinar gjaldeyristekjur greinarinnar árið 1994 voru um 12 milljarðar, sem þýddi um 120 milljónir á ári hverju.

Hópurinn vill leggja áherslu á mikilvægi þess að umhverfismál fái forgang innan ferðaþjónustunnar, enda eru þau mikilvægasti hluti gæðamála í íslenski ferðaþjónustu.

Ísland er nú þegar orðið eftirbátur annarra þjóða í þessum efnum og í dag erum við að taka á móti ferðamönnum sem gera miklar kröfur á umhverfissviðinu.

Það er ekki nóg að huga að umhverfismálum eingöngu í markaðssetningu, heldur þarf ímyndin að halda og vera heil í gegn.

Ferðaþjónustan þarf að "taka til heima hjá sér", og geta Ferðamálaráð og einstök samtök hagsmunaaðila átt frumkvæði að því að hvetja fólk til að taka á hlutunum á sínum starfsvettvangi.

Að lokum vill hópurinn leyfa sér að gagnrýna það fyrirkomulag ferðamálaráðstefnu, sem er helsti samráðsvettvangur atvinnugreinarinnar, að dýrmætum tíma fundarmanna sé varið til hópinnu og umræðna um málefni sem eru svo viðamikil að ekki er hægt að vænta neinna endanlegra niðurstaðna. Þá hefur það einnig viljað brenna við að ályktunum og niðurstöðum hafi ekki verið fylgt eftir sem skyldi.

Hópurinn komst að þeirri niðurstöðu að það sé mjög mikilvægt að hvetja atvinnugreinina til dáða í umhverfismálum og fagnar umhverfisverðlaunum Ferðamálaráðs.

Niðurstöður umræðuhóps um fjárfestingar í ferðaþjónustu

Hópurinn ræddi vítt og breitt um fjárfestingar í ferðaþjónustu. Ákveðið var að afmarka umræðuna við þrjá af grunnþáttum ferðaþjónustunnar: Samgöngur, gistingu og afþreyingu. Til hliðsjónar voru höfð eftirfarandi atriði:

Offjárfesting
Vanfjárfesting
Rannsóknarstarfsemi í ferðaþjónustu
Leiðbeiningar og fagþekking
Fjármögnun

Uppbygging gistirýmis víða um land var rædd og mikilvægi þess að skoða markaðinn og möguleika í tengslum við áætlanir um frekari uppbyggingu. Fram kom að heildarfjárfesting árlega innan greinarinnar hefur minnkað á allra síðustu árum en mikilvægt er að kanna hver árleg heildarfjárfesting er.

Menn voru sammála um að vöntun væri á fjárfestingu í afþreyingarmögluleikum, ekki síst þeim tegundum sem ekki geta sjálfar borið arð en styrkja grunn annarar ferðaþjónustu á svæðinu. Bentu menn á hlutverk opinberra aðila í þeim efnum. Aukin fjárfesting í markaðssetningu og menntun væri einnig nauðsynleg.

Arðsemi í greininni var rædd töluvert. Fram kom í framsöguerindi ráðstefnunnar að hún væri lítil hjá einstökum fyrirtækjum en mikilvægt er að skoða heildararðsemi ferðaþjónustunnar og hvað hún skilar þjóðarbúinu. Einnig ber að benda á að greinin byggist upp á litlum fyrirtækjum og víða vegur atvinnusköpun þungt. Í þessu sambandi var bent á að ekki aðeins á Íslandi er litið til ferðaþjónustu í tengslum við atvinnusköpun, heldur er það gert um alla Evrópu. Í öðrum löndum er miklum styrkjum því veitt til greinarinnar. Miðað við óbreytt ástand hér getur Ísland þannig orðið undir í samkeppninni.

Ályktun um rannsóknarstarfsemi:

Reglubundin og skipulögð rannsóknarstarfsemi er nauðsynleg í tengslum við áætlanagerð og er nauðsynleg forsenda við stefnumörkun í ferðaþjónustu. Eins og svo oft hefur verið rætt er vöntun á slíkri starfsemi og verður alls ekki lengur búið við óbreytt ástand.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á ríkisvaldið að veita auknu fjármagni til rannsóknarstarfsemi í ferðaþjónustu þannig að mögulegt verði að mynda sérstaka rannsóknardeild greinarinnar.

Ályktun um langtíma stefnumörkun:

Á undanförunum árum hefur skort stefnumörkun innan ferðaþjónustunnar. Nauðsynlegt er að marka langtímastefnu þannig að uppbyggingin innan

greinarinnar verði markvissari. Það gæti einnig auðveldað fjármögnunaraðilum að koma til móts við greinina.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á yfirvöld ferðamála að vinna að og gefa út langtíma stefnumörkun í ferðaþjónustu.

Ályktun um áhættufjármagn:

Fram kom að skortur er á fjármagni til uppbyggingar á affreygingu og nýjungum í ferðaþjónustunni. Núverandi fjármögnunaraðilar krefjast gjarnan veðtrygginga sem oft er erfitt að uppfylla við slíka uppbyggingu.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á stjórnvöld og lánastofnanir að veita áhættufjármagn til slíkrar uppbyggingar og tryggja því greiðan farveg.

Að lokum fylgja hér nokkrar vísur sem urðu til undir umræðunum. Vísurnar eru eftir Ragnar Guðmundsson á Brjánslæk.

Gildra sjóða saknað enn
síst ber það að hylja
aurafæðin angrar menn
allir græða vilja.

Seint við skulum sitja mál
sjónum viljum spanna
land sem áður ærin át
yrði ferðamanna.

Ef þórnarna er skelegg að skjóta úr leyni
má skelmirinn Árni að sér gá
að kæmu sér saman í kumbalda úr steini
er kærastur endir að fá.

Niðurstöður umræðuhóps um flokkun gististaða

Ferðamálaráðstefnan, haldin í Vestmannaeyjum í október 1995, skorar á framkvæmdastjórn Ferðamálaráðs og ferðamálastjóra að nú þegar verði hafist handa við flokkun gististaða. Fenginn verði erlendur aðili með sérþekkingu til ráðgjafar. Flokkunin byggir á hlutlægu og huglægu mati.

Stefnt verði að því að ljúka gerð staðals fyrir 1. mars, 1996.

Leitað verði stuðnings hjá Vestnorræna sjóðnum auk annarra opinberra sjóða til greiðslu stofnkostnaðar.

Einnig skuli stefnt að gæðaflokkun á öðrum þáttum ferðaþjónustunnar svo sem langferðabifreiðum og veitingahúsum.

RÆÐA HALLDÓRS BLÖNDALS, SAMGÖNGURÁÐHERRA

Það er ekki miklu logið þó ég segi að ég komi hingað beina leið frá Genf frá Telecom '95. Sýningin er haldin á fjögurra ára fresti og ber ægishjálms yfir aðrar slíkar á sviði fjarskipta.

Eins og nærri má geta var þar ýmislegt til sýnis sem ótrúlegt var að heyra og sjá og það skynjaði ég til fulls að í heimi fjarskiptanna eru víðáttur til allra átta eins og maður sé staddur fyrir norðan að horfa upp í stjörnuþjartan himininn og leiftrandi noðurljósinn síkvik og á fleygiferð.

Í heimi fjarskiptanna eru engin landamæri og þess verður ekki langt að bíða; það gæti gerst jafnvel fyrir aldamót, að fjarlægðirnar skipti ekki lengur máli um verð eða gæði í farskiptaþjónustu þegar við tölumst við heimsálfa á milli, skiptumst á upplýsingum eða myndum, dauðum eða lifandi.

Það er vitaskuld í eðli þessarar fljúgandi tækni að einkaleyfi er ekki til og einokun þrífst ekki.

Á þessum vettvangi hefur ferðaþjónustan verið að hasla sér völl, en því miður höfum við ekki gengið nógu ákveðið til verks.

Hinn væntanlegi ferðalangur, spyrjandinn, sem er forvitinn um Ísland getur verið hvar sem er, í Evrópu eða Ameríku. Hann vill fá upplýsingarnar jafnharðan eftir veraldarvefnum, Internetinu, og hann vill að myndgæðin séu í lagi. Við höfum þekkingu og tækni til að leysa þessi vandamál. Þökk sé Cantat -3 og Pósti og síma. Á Íslandi er fullkomnara talsímakerfi í tæknilegu tilliti, stafræna kerfið, en í nokkru öðru þjóðríki. Þess vegna á okkur ekki að vera neitt að vanbúnaði að leggja vinnu í það nú, mikla vinnu, að átta okkur á með hvaða hætti nútíma upplýsingar nýtist okkur best.

Hér á landi er á ýmsum stöðum og af ólíku fólki unnið að söfnun upplýsinga sem vel geta nýst ferðaþjónustunni. Nú liggur fyrir að safna upplýsingum saman, samræma þær og leggja þær síðan inn í upplýsingabanka ferðaþjónustunnar. Þar eru miklir ávöxtunarmöguleikar sem geta gefið okkur mikinn arð um elið og við nýtum okkur þá. En það krefst mikillar vinnu og mikils úthalds að vera í færum um það og verður ekki gert nema við tökum öll höndum saman. Því að sá sem leitar eftir upplýsingum spyr ekki bara um hótél eða verð eða afþreyingu; í flestum tilvikum vill hann líka fá að vita mikið um þjóðina og landið, menningu og lifnaðarhætti þangað til hann finnur loksins ástæðuna eða átylluna til þess að leggja upp í hina löngu ferð til Íslands.

Miðlun upplýsinga er þess vegna í krafti nútíma fjölmiðlunar orðinn einn veigamesti þátturinn í uppbyggingu ferðaþjónustu í hvaða landi sem er.

Því verður ekki neitað að helstu kennitölur ferðaþjónustunnar gefa tilefni til nokkurrar bjartsýni. Þið þekkið öll þessar tölur og það er að vísu svo að ferðamönnum fjölgar mismikið frá ári til árs, en þó eru tölurnar stöðugt upp á við og það sem er bæði skemmtilegt og kemur mjög á óvart er, að tekjur af hverjum ferðamanni hafa vaxið verulega á þessu ári eða um 25% á fyrstu sex mánuðunum. Það má sjálfsagt að hluta til rekja til þess að þing Norðurlandaráðs var haldið hér á landi á öndverðu þessu ári, sem aftur undirstrikar að við verðum að leggjast fastar á árunar í þeirri viðleitni að ná hingað ráðstefnum og þingum. Ég veit ekki betur en vel og skipulega sé að því unnið og það er stöðugt í nýrri endurskoðun hvernig við getum bætt aðstöðuna í þeim efnum.

Samkvæmt upplýsingum Hagstofunnar voru skráðar gistinætur á síðasta ári 1.119.061, sem er 16% aukning frá árinu 1993. Gistinóttum erlendra gesta

fjölgaði um 12,7%, en mismuninn má skýra með fleiri ferðalögum Íslendinga um eigið land.

Á sl. ári skilaði ferðaþjónustan 11% af heildargjaldeyrstekjum þjóðarinnar á móti 6% tíu árum áður. Ferðaþjónustan hefur þannig haslað sér völl sem sá atvinnuvegur sem hefur mesta þýðingu við öflun gjaldeyrstekna á eftir sjávarútveginum.

Ég hef spurt sjálfan mig að því hvort þörf sé á því að við Íslendingar mörkum okkur opinbera stefnu í ferðamállum og svarað sjálfum mér játandi. Já, það vil ég gera og það skal ég gera.

Ég hef tekið ákvörðun um að mynda sérstakan samstarfs- eða stýrihóp sem stjórnir verkinu og beri ábyrgð á því, en síðan verði einstökum mönnum fallin úrvinnsla hinna sérstöku þátta. Endanleg úrvinnsla og frágangur verður unninn af fagmönnum í áætlunargerð og stefnumótun. Ég tel nauðsynlegt að niðurstöðurnar geti legið fyrir eftir áramótin.

Menn geta vitaskuld velt því fyrir sér og gera það, hvaða gildi slík stefnumörkun hafi ef henni verður ekki síðan fylgt eftir með opinberum styrkjum eða stuðningsaðgerðum. Fyrir mér vakir ekki áætlunargerð af því tagi. En á hinn bóginn sýnist mér ekki vanþörf á að við reynum að skýra það fyrir okkur sem nákvæmast hvar við erum á vegi stödd og auðvitað verðum við líka að skýra það betur fyrir okkur af því að leiðarendinn er enginn, hvaða áfanga og áföngum við viljum ná í ferðaþjónustunni og í hvaða tímaröð.

Engin þjóð getur vænst þess að hún haldi hlut sínum í samfélagi þjóðanna nema henni takist að tíunda pund ferðaþjónustunnar í landi sínu. Um það snýst málið hvorki meira né minna. Vöxtur þjóðarteknanna nær ekki að vaxa nægilega, líf skjörin ná ekki að batna nægilega nema við ávöxtum okkar pund í ferðaþjónustunni ríkulega.

Við Íslendingar kunnum margar sögur af því hversu sterk útþráin getur orðið. Í barnæsku sáum við ævintýralöndin fyrir okkur í hillungum út um allar heimsins álfur og skemmtileg er Vögguvísa í húsi farmannsins eftir Jóhannes úr Kötlum:

Pabbi fór til Honolúlu
gekk í pálmalund,
tyllti sér hjá brúnni mey
- hún lék á gítar sinn.

Aldrei skal ég söng hin brúna
faðma Íslandsmann.
Hann er sig svo kaldur æ
og ó og æ og ó.

Hver veit nema pabbi sendi
gull og fílabæin,
heim til sinnar dóttur smá
frá Honolúlu nú.

Eiríkur rauði kallaði land sitt Grænland og við höfum gaman af því að tala um að það sé einhver snjallasta auglýsingabrella sögunnar. Þess vegna hef ég líka verið að velta því fyrir mér hvort við Íslendingar getum fundið

ferðapjónustunni eitthvert það vígorð sem festist í minni þeirra sem við viljum ná til af því að það er satt, af því að það er lýsandi og af því að það vekur forvitni.

Mér hefur svo sem dottið í hug: Ísland yngst landa, land í sköpun. Þessi hugsun er áreiðanlega ekki frumleg og vonandi góð þess vegna, en ég sé það fyrir mér að vígorðið, hvert sem það verður, fylgi kynningarbæklingum okkar og auglýsingum hvar sem þær birtast. Það er auðvitað merkilegt að búa á yngsta landi veraldarinnar. Það er skemmtileg tilviljun að austur- og vesturendi landsins skuli fjarlægjast með sama hraða og nöglin vex á fingri manns og það er ekkert lítið að eftir skilgreiningunni hafa 52 eða 53 eldgos orðið hér á landi á þessari öld og svo eru jöklarnir að ryðjast fram. Landið okkar er vissulega stórkostlegt og það er í sköpun. Þetta viljum við segja erlendum mönnum þegar við hvetjum þá til að koma hingað og heimsækja okkur. Við segjum þeim að hér sé ýmislegt að sjá sem ekki er annars staðar, fjölbreytileiki af öðrum toga og alltaf nóg að undrast yfir og gleðjast yfir hvort sem þú ferð yfir lítinn blett eða gerir víðreist um landið.

Ferðapjónusta úti í náttúrunni er vistvæn í eðli sínu og verður ekki rekin öðruvísi, - íslensk ferðapjónusta verður ekki rekin öðruvísi og það hef ég fundið á þeim sem við hana starfa af alvöru að þeir hugsa og vinna á vistvænum nótum og samt dugir það ekki til þess að við getum sagt með hreinni samvisku að ferðapjónustan hér á landi sé vistvæn nema hinn vistvæni hugsanagangur gangi eins og rauður þráður gegnum þjóðfélagið allt, - taki til allra þátta mannlegs lífs. Sumir kalla þetta græna ferðamennsku og þá skulum við líka vera græningjar í hugsunarhætti allir saman. Þeir eru það að minnsta kosti í Skaftárhreppi sem nú keppa að því að fá fyrstir hér á landi Evrópsk umhverfisverðlaun ferðapjónustunnar.

Maður finnur það með aldrinum að það er ekki alltaf auðvelt að átta sig á breytingunum frá ári til árs þó maður finni glögglega fyrir þeim frá áratug til áratugar. Þó þykist ég finna það á hinum síðustu árum að í ferðapjónustunni höfum við verið að setja okkur strangari og strangari markmið frá einu ári til annars í umhverfismálum, enda er landið uppspretta og fjöregg ferðapjónustunnar og þjóðarinnar allrar ef út í það er farið.

14. apríl 1994 skipaði ég hóp sem skyldi leggja fram tillögur um úrbætur í umhverfismálum á ferðamannastöðum og vera jafnframt einstaklingum og sveitarstjórnnum til aðstoðar á því sviði. Sigurður Jónsson, byggingafræðingur var starfsmaður verkefnisstjórnar, en Ólafur B. Thoroddsen formaður. Verkefnisstjórnin skilaði ítarlegri skýrslu fyrr á þessu ári þar sem reynt var að gera sér grein fyrir framkvæmdaröð og framkvæmdaþörf. Það kemur ekki á óvart að skýrsluhöfundar telja nauðsynlegt að minnka álagið á viðkvæmustu staðina á næstu árum og leggja áherslu á nauðsyn þess að skipuleggja fjölbreyttari afþreyingu fyrir ferðamenn en nú er. Orðstír Íslands sem ferðamannalands er í hættu segja þeir og ríkið og ferðapjónustuaðilar verða að bregðast skjótt við til að leysa úr þessum vanda. Í stuttu máli leggur verkefnisstjórnin til að gerð verði langtímaáætlun um úrbætur á ferðamannastöðum og flokkaði þá í þrjá flokka eftir fjölda þeirra ferðamanna sem þangað koma.

- 1: Staðir í nágrenni Reykjavíkur og Akureyrar. Á þessa staði koma mjög margir ferðamenn sem eru í dagsferðum.
- 2: Fjölsóttir ferðamannastaðir sem eru undir miklu álagi.
- 3: Aðrir fjölsóttir ferðamannastaðir.

Verkefnisstjórnin leggur fram kostnaðar- og framkvæmdaáætlun til þriggja ára upp á 70 milljónir króna á ári hverju. Þetta er vitaskuld mikið fé og of mikið fé til

Þess að hægt sé að búast við að það sé reitt fram án frekari athugunar. En það er á hinn bóginn einn þátturinn og ekki sá veigaminnsti í opinberri stefnumótun ferðapjónustunnar að takast á við þetta verkefni. Við verðum að tryggja að umgengni á ferðamannastöðum fylgi ekki áníðsla á landið og þess vegna verðum við að finna ferðamannastraumnum nýja farvegi. Til allrar hamingju hafa einstaklingarnir ekki setið auðum höndum og beðið eftir opinberri tilsögn, heldur lagt sig fram um að finna nýjar leiðir til að hafa ofan af fyrir ferðamönnum hvort sem þeir koma fámennir eða hópum saman. Þessi viðleitni heldur áfram og ég er þeirrar skoðunar að mér beri sem ráðherra samgöngu- og ferðamála að leita eftir samstarfi við sveitarfélögin á nýjum grundvelli, leita eftir samstarfi við félög og einstaklinga um það hvernig við getum bætt aðstöðuna á einstökum fjölsóttum ferðamannastöðum þannig að hún sé okkur til sóma en ekki til skammar. Þetta verkefni er þegar hafið í samstarfi við Eimskip og kallað fossar í fóstur. Þannig er aðkoman að Goðafossi og Skógarfossi orðin mjög skemmtileg og á næsta ári er röðin komin að Dettifossi og Fjallfossi. Auk þess hefur Vegagerðin verið að koma upp áningastöðum við hringveginn og á fjölförnum leiðum með þjónustu og söguskiltum. Í landi Háls í Svarfaðardals var fyrir skömmu opnaður áningarstaður og afhjúpað minnismerki um æskulýðsleiðtogann séra Friðrik Friðriksson og við nýju brúna yfir Jökulsá í Dal er sömuleiðis fallegur áningarstaður þar sem ferðalöngum gefst kostur á því að borða nestið sitt og horfa niður í gljúfrin án þess að setja sig í hættu og á næsta vori verður göngustígur lagður niður að gömlu brúnni og hún varðveitt í núverandi mynd fyrir ríðandi og gangandi. Sömu hugmynd hefur verið hurndið í framkvæmd við ósa Héraðsvatna.

Þessar hugleiðingar gefa mér tilefni til að ítreka það enn einu sinni að ég tel óhjákvæmilegt að við Íslendingar mörkum þegar í stað þá stefnu að umhverfismálin og gæsla viðkvæmra staða skuli vera í höndum heimamanna. Þeir þekkja best til, hafa tilfinningu fyrir landinu og lifa með því og verða að hafa tekjur af því en það er nú einmitt markmið okkar Íslendinga með því að búa hér að við viljum hafa tekjur af landinu sem dugi okkur til lífsviðurværis.

Ég hef ekki í höndum og kannski enginn, útlistun á því hvað mestu skiptir fyrir okkur Íslendinga í markaðssetningu ferðapjónustunnar erlendis. Ég hef reynt að leggja nokkurt fé fram í því skyni og munar þá mestu um þá nýlundu að fyrir tveimur árum tókst samkomulag við bændur og Flugleiðir um sérstakt markaðsátak erlendis með því að beina auglýsingum í nokkuð annan farveg en áður í þeim löndum þar sem okkur þótti mest að vinna. Flugleiðir lögðu fram 50 milljónir króna, stofnanir samgönguráðuneytisins 40 milljónir króna, og Framleiðnisjóður landbúnaðarins 10 milljónir króna. Þetta átak sýnist hafa skilað miklum árangri og var þess vegna ákveðið á sl. hausti að átakanu skyldi haldið áfram og samgönguráðuneytið og Flugleiðir leggja fram 30 milljónir króna hvort um sig í sama skyni og áður. Ég á nú í viðræðum við Flugleiðir um framhald þessarar starfsemi og vonast til þess að verða aflögufær af því hugur minn stendur til þess að halda merkinu uppi. Ég hef sannfæringu fyrir því að það kostar peninga að afla peninga. Án öflugs markaðsstarfs ferðapjónustunnar mun þjóðfélagið í heild sinni tapa fjármunum og atvinnu, en við viljum ekki vera á niðurleið Íslendingar. Við ætlum að halda upp á við og setja markið hátt.

Eins og ykkur er kunnugt hefur tekist samkomulag milli mín og ferðamálaráðherra Grænlands og Færeyja um að gera sérstakt átak í samvinnu þjóðanna á sviði ferðamála. Liður í því var samningur milli Flugleiða og Atlantic, hins færeyska flugfélags um greiðari ferðir milli landanna og Keflavíkurflugvöllur

hefur í vaxandi mæli þjónað Grænlandingum sem stökkpallur til annarra landa. Hugur minn stendur til þess að hitta ráðherra Grænlands og Færeyja sem fyrst til þess að ræða um það hvernig við getum betur útfært stefnuna, af því að í þessum þremur löndum er umtalsverður heimamarkaður sem ekki hefur nýst sem skyldi í þágu ferðapjónustunnar. Þá eru það ekki lítil tíðindi að á vori komanda munu Flugleiðir hefja fast áætlunarflug til Halifax sem án efa mun opna nýjar víddir og nýja möguleika fyrir ferðapjónustuna. Ég tel nauðsynlegt að við hefjumst þegar handa við úrvinnslu á því hvernig við getum nýtt okkur þessa möguleika og staldra sérstaklega við það sem stjórnámálamaður hvort hugsanlegt sé að útfæra það samkomulag sem við Íslendingar höfum þegar náð við Grænlandinga og Færeyinga til annarra eyja á Norðurlóðum og hef ég í þessu samhengi Nýfundnaland sérstaklega í huga.

Fyrir ári beitti ég mér fyrir átaki sem kallað hefur verið Ísland, sækjum það heim. Ég hef hvarvetna orðið var við að það hafi skipt verulegu máli, ekki aðeins fyrir ferðapjónustuna, heldur bendir margt til að það hafi líka ýtt undir menn að taka íslenska framleiðslu fram yfir innflutta. Ég álit að þarna eigum við að vinna betur með iðnaðinum og framleiðslunni af því að skírskotunin er hin sama og nauðsynin er sú sama, - að halda atvinnu í landinu og njóta þess sem hér er og hér hefur verið framleitt.

Við tölum um svartnættið í skammdeginu Íslendingar og bjartar nætur á sumrum. Eins er aðstaða til ferðapjónustu hér á landi eins og svart og hvítt eftir árstíðum eins og glögg kemur fram í vandaðri skýrslu Gunnars Karlssonar um gististaði.

Ég vil líka minna á skýrslu nefndar sem Valgarður Egilsson, læknir, veitti forstöðu og fjallar um það hvernig nýta megi menningarsögu þjóðarinnar í þágu ferðapjónustunnar. Þessar upplýsingar allar og annað sem ekki er tínt til hefur sannfært mig um að óhjákvæmilegt sé að verja meira fé til þess að opna ferðapjónustunni nýja möguleika yfir vetrarmánuðina, svo að hægt sé að skipuleggja hópferðir með meiri vissu en nú er og opna söfn og styrkja samgönguleiðir einfaldlega til þess að fólk komist um landið.

Ég tek lítið dæmi úr mínu kjördæmi. Ég ætla ekki að halda því fram að Dettifoss sé meira djásn en Gullfoss, en hitt hefur verið mér alvarlegt umhugsunarefni að ógjörningur hefur verið að komast á hópferðabíl að þessum öflugasta fossi Evrópu fyrr en í júnímánuði.

Ágætu ráðstefnugestir,

Ég vil að lokum leggja áherslu á að hinn góði árangur ferðapjónustunnar hefði verið óhugsandi nema vegna þess að okkur Íslendingum hefur tekist að bæta rekstrarumhverfi atvinnuveganna í heild sinni. Hér hefur verið jafnvægi í efnahagsmálum lengur en nokkru sinni í sögu lýðveldisins, gengisskráningin hefur verið hagstæð og skattalegt umhverfi sambærilegt við það sem er í nálægum löndum. Óhjákvæmilegt er þó að skilgreina samkeppnisstöðuna betur og er það verk að hefjast. Það gefur tilefni til sérstakrar bjartsýni að því fer ört fjölgandi því unga fólki sem hefur menntað sig á hinum ýmsu sviðum ferðapjónustunnar og starfsmetnaðurinn er mikill. Þetta sjáum við hvarvetna. Þannig er enginn vafi á því að íslenskir matreiðslumenn eru meðal jafningja þegar við berum þá saman við það sem best gerist í Evrópu. Stórislendingurinn í mér segir mér raunar að þeir séu fremstir meðal jafningja sem m.a. hefur komið fram þegar þeir hafa att kappi við erlenda matreiðslumeistara. Það er hreint ótrúlegt að fylgjast með þeirri miklu fjölbreytni sem hér er borin fram af nýstárlegu

sjávarfangi, að ég tali nú ekki um lambakjötið sem jafnan er efst á matseðlinum hjá mér. Verðlagning á góðum veitingastöðum er sambærileg við slíka staði erlendis. Þetta er vissulega góð landkynning. Svipaða sögu er að segja um framreiðslumenn og raunar flestar þær stéttir sem koma þar að ferðaþjónustunni. Allir vilja leggja sig fram. Aukin gæði og meiri þjónustuvilji fer saman. Við Íslendingar erum vel undir það búnir að taka á móti ferðamönnum allan ársins hring. Við höfum lengi gert okkur grein fyrir því að okkur er mikil nauðsyn á því að lengja ferðamannatímamann, auðvitað til þess að bæta starfsöryggi í ferðaþjónustunni, en líka til þess að nýta betur hús og búnað en nú er gert, sem aftur þýðir að verð getur farið lækkandi. Við verðum á þessari stundu að játa að okkur hefur ekki tekist þetta ætlunarverk sem skyldi og hlýtur það þess vegna að verða höfuðviðfangsefni okkar á næstu árum.

Góðir ráðstefnugestir, það er aðalefni ræðu minnar á þessum fundi að ég er að boða opinbera stefnumörkun í ferðamálum. Hún á að ná til allra þátta og hún á að opna möguleika á samstarfi til allra átta af því að við ætlum að ná miklum árangri saman og ég sé það fyrir mér að á flaggi ferðaþjónustunnar sem við viljum hefja á loft standi þessi orð: Ísland yngst landa - land í sköpun.

UMHVERFISVERÐLAUN FERÐAMÁLARÁÐS 1995 RÆÐA HALLDÓRS BLÓNDALS

Ferðapjónusta og umhverfismál eru tengd órjúfanlegum böndum. Landið og gersemar þess er það sem við bjóðum ferðamönnum að sjá. Við sýnum þeim einnig með stolti að hér búi þjóð sem kann að nýta sér gæði landsins og hefur gert mann fram af manni.

Þegar ákveðið var að veita umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs var þetta samspil náttúru og menningar fólki ofarlega í huga. Það var horft til þeirra sem veita ferðamönnum þjónustu í sátt við landið, ganga vel um það og skerða sem minnst ásýnd þess.

Félagsbúið Vigur í Ísafjarðardjúpi hlýtur umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs árið 1995 og er vel að þeim komið. Vigur er ekki kölluð "perlan í Djúpinu" að ástæðulausu. Þar hefur verið búið óslitið síðan á 12. öld og rekur margt merkra manna uppruna sinn til Vigur. Saga þessarar sérstæðu eyjar og náttúrufar lætur aðeins tilfinningalausann mann ósnortinn.

Núna búa 9 manns í Vigur árið um kring. Bræðurnir Salvar og Björn Baldurssynir búa þar félagsbúi ásamt eiginkonum sínum. Tóku þeir bræður við af föður sínum og föðurbróður fyrir nokkrum árum síðan. Salvar og Björn eru af fjórðu kynslóð sömu fjölskyldunnar í eyinni.

Í Vigur er rekið blandað bú ásamt hlunnindabúskap, æðarvarpi, eggja- og fuglatekju. Umhverfi í Vigur er ákaflega snyrtilegt, öllum mannvirkjum vel við haldið og hvergi ber á vanrækslu. Þess hefur verið gætt þegar byggt hefur verið við gömul hús að þau falli vel að því sem fyrir er.

Þjóðminjasafnið sér um að viðhalda kornmyllunni sem var byggð árið 1840 og er eina heillega kornmyllan sem til er hér á landi. Þjóðminjasafnið hefur einnig verið með í ráðum við endurbyggingu Viktoríuhúss og sér um viðhald þess.

Eins og gefur að skilja hefur alltaf verið gestkvæmt í Vigur yfir sumartímann. Formleg þjónusta við ferðamenn hófst þó ekki fyrr en árið 1990. Í sumar heimsóttu 1.500 ferðamenn eyrna og koma flestir í 10-20 manna hópum.

Heimamenn bjóða gestum í gönguferð um eyrna og gefst þeim kostur á að skoða þau varplönd sem þola umgang. Þess er ávallt gætt að fæla ekki fugla af hreiðrum.

Eftir göngutúrinn er gestum boðið upp á heimabakað brauð og kökur ásamt fleira góðgæti. Stundum er einnig boðið upp á egg sjófugla. Öll þjónusta í Vigur er ákaflega góð og eðlileg og margur gesturinn kveður með trega.

Með allt þetta í huga er Félagsbúinu í Vigur veitt umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs árið 1995. Hugrún Magnúsdóttir og Ingunn Sturludóttir eru húsfréyjur í Vigur og bið ég þær að veita verðlaununum viðtöku.

Er það von mín að verðlaunin verði ekki einungis Vigur til góðs heldur einnig mikilvæg hvatning fyrir aðra sem starfa við íslenska ferðapjónustu.

ALMENNAR UMRÆÐUR

Einar Bollason, Íshestum, áréttaði það sem hafði verið talað um í umhverfismálalópnum um úrbætur á viðkvæmum ferðamannastöðum. Hann sagði nauðsynlegt að reyna að styrkja rekstraraðila á þessum stöðum. Best væri ef ríki og sveitarfélög veittu peningum til að kosta þær úrbætur sem nauðsynlegar eru en jafnframt væri nauðsynlegt að reyna að skapa þau rekstrarskilyrði á hverjum stað svo að hver staður geti rekið sig sjálfur. Sem dæmi nefndi hann að sá rekstur sem er við Geysissvæðið ætti fyllilega að geta staðið undir nauðsynlegustu endurbótum og viðhaldi eftir að búíð væri að kosta grundvallar lagfæringar. Gullfoss nefndi hann líka sem svæði þar sem ætti að vera hægt að hafa rekstur sem skilaði arði. Hann vildi árétt að ekki væri hægt að líta á það sem sjálfsgöðan hlut að ríki og sveitarfélög veittu peningum í botnlausu hit umhverfisverkefna, ef ekki væri tryggt viðhald og endurnýjun frá rekstraraðilum á viðkomandi svæði.

Einar tók undir orð Sigurborgar Hannesdóttur um að miklu meiri skilvirkni vantaði í vinnubrögð. Í Stykkishólmi fyrir þremur árum hefði verið talað um umhverfismál en öll sú vinna og orka sem þar var eytt hefði litlum árangri skilað. Sennilega værum við að færast of mikið í fang með því að ætla okkur að tala um fjóra stóra málaflokka innan ferðaþjónustunnar á þessari ráðstefnu. Eitt málefni væri e.t.v. viðráðanlegra og líklegra til að skila einhverjum árangri. Auk þess væri ekki að vænta árangurs af hópavinnu ráðstefnunnar nema því aðeins að framkvæmdaráð Ferðamálaráðs, með þrýstingi frá aðilum í greininni, vinni áfram að málefnum eftir lok ráðstefnunnar. Vinnuhópar gætu hugsanlega unnið áfram eftir lok ráðstefnunnar og síðan væri hugsanlegt að halda aftur stóran fund að nokkrum mánuðum liðnum. Einar sagði að við værum búin að reyna til þrautar að það væri ekki skilvirkt að ræða af eldmóði á ferðamálaráðstefnu um málefni og geyma síðan og gleyma þeim strax að lokinni ráðstefnu.

Ragnar Guðmundsson, Ferðamálasamtökum Vesturbyggðar, talaði um hversu litla athygli Ferðamálaráðstefnan og ferðaþjónustan vektu hjá fjölmiðlum. Hann tók til hliðsjónar sauðfjárbúskap sem stöðugt væri í sviðsljósinu. Hann sagði að nú væri lag að færa það fé sem eytt hefur verið í sauðfjárrækt yfir í ferðaþjónustu. Þessa fjármuni ætti að nota til að verja jaðarbyggðir þessa lands, stýra fækkuninni í bændastéttinni sem verður við fækkun sauðfjár, og styrkja um leið stoðir ferðaþjónustunnar á landsbyggðinni. Um leið mætti kalla til þá athygli sem sauðfjárnætur hafa nú þegar og snúa henni að ferðaþjónustunni.

Ragnar talaði um mikilvægi þess að leifa gleði og sigurvissu að vinna með okkur í ferðaþjónustunni, það væri grundvöllur allrar velgengni. Hann minnti líka á að núverandi starfshættir kæmu okkur ekki langt, að halda ferðamálaráðstefnur einu sinni á ári og fylgja þeim svo aldrei eftir.

Ragnar nefndi að mikilvægi Ferðamálaráðstefnunnar fælist ekki síst í því að sjá og kynnast fólki í atvinnugreininni.

Í tilefni af umræðum dagsins kastaði Ragnar fram stöku:

Oft má deila í með þrem
engann svo að blekki.
Tomma kunn var kúnstin sem
klerkurinn ekki þekkti.

Til að undirstrika stolt sitt af Vestfirðingum kastaði Ragnar fram annarri stöku sem varð til þegar umhverfisverðlaunin voru afhent:

Vigurbúið vel að njóti
vegsemdar er gerist best.
Á Vestfjarðanna grasi og grjóti
gerast ævintýrin mest.

Ólafía Jakobsdóttir, sveitarstjórn Skaftárhrepps, óskaði fulltrúum félagsbúsins í Vigur og öllum Vestfirðingum til hamingju með umhverfisverðlaunin.

Ólafía sagði frá því að Skaftárhreppur hefði líka orðið heiðurs aðnjótandi þegar hann var tilnefndur til Evrópsku umhverfis- og ferðaverðlaunanna.

Hún fagnaði orðum Halldórs Blöndals, samgönguráðherra, þar sem hann boðaði nýja stefnumótun í ferðapjónustu þar sem íslensk náttúra, viðhald hennar og verndun verður höfð í öndvegi. Ólafía sagði að ef við gættum ekki að náttúrunni eða létum henni hraka, þá værum við að selja ferðamönnum gallaða vöru. Mikilvægt væri að stunduð væri umhverfisvæn ferðamennska út um allt land. Ísland ætti að verða merkisberi slíkrar stefnu og fyrirmynd annarra þjóða.

Margrét Jóhannsdóttir, Ferðapjónustu bænda, talaði um stefnumörkunina sem Halldór Blöndal sagði frá. Hún minnti á að niðurstöður rannsókna yrðu að vera grundvöllur við stefnumótunina.

Pórólfur Árnason, Olúfélaginu h.f. - Esso. Vegna umræðna í hóp um upplýsingamiðlun sagði Pórólfur að Olúfélagið skilgreindi sig sjálf sem ferðapjónustufyrirtæki. Hann benti á að þéttriðið net bensínstöðva væri um allt land og ekki væri úr vegi að nýta það húsnæði sem þeim fylgir. Pórólfur lýsti yfir vilja til samvinnu við ferðapjónustuaðila á sviði upplýsingamiðlunar.

Sigurborg Kr. Hannesdóttir, Menntaskólanum Egilsstöðum, vakti athygli á viðhorfsbreytingum aðila í ferðapjónustunni til umhverfismála og að á sama tíma væru stjórnvöld í miklum undirbúningi varðandi stóriðju og virkjanaframkvæmdir. Hún spurði hvert við ætluðum að stefna í ferðapjónustunni og benti á að hér væri um gífurlega mikið hagsmunamál að ræða. Til áréttingar máli sínu vitnaði Sigurborg í grein eftir Magnús Oddsson um tilnefningu Skaftárhrepps til Evrópsku umhverfis- og ferðaverðlaunanna sem birtist í Morgunblaðinu: "... og fulltrúi í dómnefndinni benti á að ferðapjónusta rekin í sátt við náttúruna væri helsti vaxtarbroddur í greininni". Áfram vitnaði Sigurborg í sömu grein þar sem segir að ferðamenn frá þeim löndum sem mest sækja Ísland heim leggðu sífelit meiri áherslu á gæði þjónustunnar, sérstaklega með tilliti til umhverfisins, við val sitt á ferðamannastað. Hún benti á að rauði þráðurinn í umhverfisstefnunni frá 1993 væri þessi sami og að á þessari ráðstefnu værum við líka sammála um mikilvægi umhverfismálanna.

Sigurborg sagði frá því að þær virkjanaframkvæmdir sem eru á teikniborði Landsvirkjunar væru komnar nokkuð langt á veg, rannsóknarstörf væru hafin, vegaframkvæmdir hafnar og búið að setja upp skála sem ætlaðir eru sem afdrep rannsóknarmanna. Þessar virkjanaframkvæmdir hafa verið kallaðar "Lang stærsti daumurinn" sem væri skammstafað LSD og gætu hæglega virkað á ferðapjónustuna eins og það. Með því að veita saman Jökulsá á Dal og Jökulsá

á Fjöllum minnkar mjög rennsli í Jökulsá á Fjöllum og Dettifoss minnkaði verulega. Reyndar eru uppi hugmyndir um að auka rennsli í Dettifoss í 70 daga á ári, um háferðamannatímenn. Sigurborg benti á að grundvallarmunur væri á því að horfa á Dettifoss annarsvegar vitandi að skrúfað hefði verið frá rennsli að honum og hinsvegar vitandi að þarna væri náttúran sjálf á ferð. Hún sagði að í þessum efnum væri ekki til nein málamiðlun, hagsmunir ferðapjónustunnar væru slíkir, og um leið væri þetta tækifæri ferðapjónustunnar til að þora að segja að hér eigi að gæta hagsmuna okkar. Við sem erum vaxtarbroddurinn í íslensku atvinnulífi lítum nægilega stórt á okkur til að gera kröfu um að okkar hagsmuna sé gætt. Þetta máli er ekki svæðisbundið umhverfismál, heldur miklu stærra, og í raun frumatriði í umhverfismálum þjóðarinnar.

Sigurborg lagði síðan fram ályktun:

"Nú þegar ferðapjónustan í heiminum er í vaxandi mæli að beinast í átt að svokallaðri grænni ferðamennsku er fullkomin þversögn að fórna óspilltri náttúru fyrir umfangsmiklar virkjanaframkvæmdir og stóriðju. Slík skref munu ótvírætt skaða ferðapjónustuna til framtíðar.

Ferðamálaráðstefnan 1995 haldin í Vestmannaeyjum 5. og 6. október leggur mikla áherslu á að yfirvöld gæti ítrustu varkárni í ákvarðanatöku í virkjana- og stóriðjumálum. Í ljósi hagsmuna íslenskrar ferðapjónustu mótmælir ráðstefnan því fyrirhuguðum virkjunarframkvæmdum norðan Vatnajökuls".

Undir þessa ályktun rituðu Sigurborg Kr. Hannesdóttir, Guðrún Jónsdóttir, Steinunn Harðardóttir, Jóhann D. Jónsson, Kristófer E. Ragnarsson, Jón Illugason, Einar Valur Ingimundarson og Pétur Rafnsson.

Þórdís Arthúrsdóttir, ferðamálafulltrúi á Akranesi, talaði um mikilvægi ráðgjafar í ferðapjónustu. Hún boðaði til ráðstefnu 9. nóvember á Akranesi þar sem fjallað verður um ráðgjafapjónustu innan ferðageirans. Þar mun verða gerð grein fyrir störfum ferðamálafulltrúa. Þangað hefur verið boðið Terry Stevens sem er prófessor í afþreyingu fyrir ferðamenn. Hann mun fjalla um störf ferðamálafulltrúa í Bretlandi og víðar. Einnig er stefnt að því að fá fulltrúa frá Byggðastofnun til að fjalla um þeirra sýn á ráðgjafastörf.

Ágúst Hafberg, Ferðamálasjóði. Í framhaldi af niðurstöðum úr hópavinnu talaði hann um að sér litist ekki á þá hugmynd að stofna sérstaka ferðamáladeild innan samgönguráðuneytisins.

Ásmundur Gíslason, formaður ferðamálafélags A-Skaftafellssýslu, sagði að það væri ef til vill ástæða til að reyna að fá aðila laustengda ferðapjónustunni til samstarfs um eflingu upplýsingamiðstöðva, t.d. Póst og síma, banka, olíufélögin og fleiri. Sér þætti réttast að á upplýsingamiðstöðvum ferðamála væru gefnar upplýsingar af óháðum aðilum um hvaðeina sem að gagni gæti komið fyrir ferðamanninn. Hann taldi ekki æskilegt að inn í rekstur upplýsingamiðstöðva kæmu hagsmunaaðilar eða fyrirtæki sem væru með sinni þátttöku að auglýsa sína starfsemi.

RÁÐSTEFNUSLIT BIRGIR ÞORGILSSON, FORMAÐUR FERÐAMÁLARÁÐS

Á þessari ráðstefnu, eins og svo mörgum fyrri, sakna ég þess að sjá ekki æðstu stjórnendur margra stórra fyrirtækja í ferðaþjónustu. Ég átta mig ekki alveg á því hvað veldur þessu áhugaleysi, en hvet þessa sömu aðila til að endurskoða afstöðu sína til þessara samkoma.

Nokkrir ráðstefnugestir hafa rætt við mig um hvort ekki væri tímabært að breyta því fyrirkomulagi, sem frá upphafi hefur verið haft á við framkvæmd og fyrirkomulag Ferðamálaráðstefnanna. Slík breyting skyldi felast í því, að draga úr "gleðiþættinum", ef svo má að orði komast, en gera samkomur þessar alvörugefnari og markvissari hvað umræður og ályktanir varðar. Ég er alfarið og eindregið á móti slíkum hugmyndum og þurfti því ekki langan tíma til umhugsunar áður en ég tjáði þessum viðmælendum mínum þá skoðun. Að auka kynni milli þeirra, sem starfa að ferðamálum, lít ég á sem grundvallaratriði til að auka samvinnu og stilla saman kraftana. Þó oft sé hart tekist á um hylli viðskipatvinanna skulum við framvegis sem hingað til treysta vináttuböndin og vinna saman að vexti íslenskrar ferðaþjónustu, til hagsbóta fyrir land og lýð í bráð og lengd.

Margir eiga þakkir skyldar fyrir að vinna að undirbúningi þessarar ráðstefnu. Ég vil sérstaklega þakka eftirtöldum aðilum: Undirbúningsnefndinni, sem skipuð var þeim Elíasi Gíslasyni, Jóhannesi Sigmundssyni og Magnúsi Oddssyni. Mest mæddi þó á Elíasi, ferðamálafultrúa Vestmannaeyja, sem ásamt meðnefndarmönnum sínum hér í Eyjum, hafði veg og vanda af undirbúningi hér á staðnum. Ég þakka hópstjórum og framsögumönnum fyrir þeirra þýðingarmiklu vinnu í þágu okkar allra. Starfsfólk Ferðamálaráðs hefur lagt á sig mikla vinnu við undirbúning ráðstefnunnar og færi ég því bestu þakkir. Ráðstefnustjórnarnir, Séra Jóna Hrönn og Séra Bjarni, hafa leitt okkur í gegnum umræðurnar með föðurlegri umhyggju, smekkvísi og hlýju og flyt ég þeim bestu þakkir. Síðast en ekki síst þakka ég Guðjóni Hjörleifssyni, bæjarstjóra, og bæjarstjórn Vestmannaeyja fyrir að lána okkur eyjuna sína og veita okkur af mikilli rausn bæði í mat og drykk.

Að lokum þakka ég ykkur öllum, þátttakendur góðir, fyrir allt ykkar ágæti fyrr og síðar. Framtíð og velferð íslensku þjóðarinnar í okkar fagra landi er í vaxandi mæli í ykkar höndum. 25. Ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs er slitið.

ÁLYKTANIR SAMÞYKKTAR Á FERÐAMÁLARÁÐSTEFNU 1995

Ályktanir, tillögur og tilmæli vinnuhóps um upplýsingamiðlun og ferðapjónustu í nútíð og framtíð:

I. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 mælist til þess við skrifstofu Ferðamálaráðs að hún efli ráðgjafapjónustu sína varðandi útgáfu- og kynningarmál. Ráðgjafapjónustan þyrfti að ná til gerðar kynningarefnis annars vegar og dreifingar þess hins vegar. Sérstaklega er til þess mælt að Ferðamálaráð geti veitt góð ráð er varðar kynningu og markaðssetningu í gegnum margmiðla á borð við Internet.

Ferðamálaráð er hvatt til þess að kynna ferðapjónustuaðilum vel þessa ráðgjafapjónustu. Lagt er til að kynning á möguleikum margmiðlunar í þágu ferðapjónustunnar fari fram á markaðsnámskeiðum Ferðamálaráðs.

II. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 hvetur fyrirtæki í ferðapjónustu og aðila sem standa greininni nærri eindregið til samvinnu um útgáfu- og kynningarmál. Samvinnan þyrfti ekki endilega að felast í sameiginlegri útgáfu þó það geti talist æskilegt, heldur einnig í samhæfingu kynningarefnis og mótun sameiginlegrar ímyndar.

III. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 lítur á upplýsingamiðstöðvar um allt land sem eina af undirstöðum íslensks samfélags, líkt og flugvelli, vegi og hafnir. Því er lagt til að stjórnvöld, ríki og sveitarfélög, beri ábyrgð á og standi að mestu leyti undir uppbyggingu og rekstri þessarar mikilvægu þjónustu. Ráðstefnan hvetur einnig til þess að leitað verði samvinnu við aðila tengda ferðapjónustu eins og Póst og síma, banka og olúfélög, um eflingu upplýsingamiðstöðva.

IV. Ferðamálaráðstefnan í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 skorar eindregið á stjórn Ferðamálaráðs að gera tölvutengingu upplýsingamiðstöðva að forgangsverkefni í starfi sínu strax á næsta ári. Ráðstefnan telur það höfuðatriði í upplýsingamálum ferðapjónustunnar að þau gögn sem til eru tölvutæk hjá skrifstofu Ferðamálaráðs á Akureyri og eru í raun grunnur allrar upplýsingapjónustu í greininni, verði hið allra fyrsta gerð sem flestum aðgengileg í gegnum tölvunet.

V. Ferðamálaráðstefnan í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 hvetur stjórn Ferðamálaráðs og ferðamálastjóra til að ígrunda hvernig gera megi atvinnugreinina sýnilegri í íslenskum fjölmiðlum. Bent er sérstaklega á hversu litla eftirtekt fjölmiðla þessi ráðstefna vekur í samanburði við sambærilegar samkomur hjá öðrum atvinnugreinum þjóðarinnar. Fyrirtæki og aðilar í ferðapjónustu eru einnig hvött til að rækja tengsl sín við fjölmiðla og hafa frumkvæði að auknum samskiptum við þá.

VI. Ferðamálaráðstefna í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 beinir þeim tilmælum til Hagstofu Íslands og Þjóðhagsstofnunar að endurskoðuð verði nú þegar starfsgreinaflokkun fyrirtækja í ferðapjónustu sem veiti þeim jöfnuð í skattlagningu ríkisins. Jafnframt að ferðapjónustan verði betur skilgreind í

gögnum stofnana, þannig að mikilvægar hagstærðir ferðaþjónustunnar verði sýnilegar og aðgengilegar.

VII. Ferðamálaráðstefnan í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995 skorar á ráðherra samgöngumála að efla þátt ferðaþjónustunnar í starfi ráðuneytis síns. Ráðstefnan leggur til að sérstök ferðamáladeild verði stofnuð innan samgönguráðuneytis.

Ályktanir frá vinnuhópi um fjárfestingu í ferðaþjónustu:

I. Ályktun um rannsóknarstarfsemi:

Reglubundin og skipulögð rannsóknarstarfsemi er nauðsynleg í tengslum við áætlanagerð og er nauðsynleg forsenda við stefnumörkun í ferðaþjónustu. Eins og svo oft hefur verið rætt er vöntun á slíkri starfsemi og verður alls ekki lengur búið við óbreytt ástand.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á ríkisvaldið að veita auknu fjármagni til rannsóknarstarfsemi í ferðaþjónustu þannig að mögulegt verði að mynda sérstaka rannsóknardeild greinarinnar.

II. Ályktun um langtíma stefnumörkun:

Á undanförunum árum hefur skort stefnumörkun innan ferðaþjónustunnar.

Nauðsynlegt er að marka langtímastefnu þannig að uppbyggingin innan greinarinnar verði markvissari. Það gæti einnig auðveldað fjármögnunaraðilum að koma til móts við greinina.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á yfirvöld ferðamála að vinna að og gefa út langtíma stefnumörkun í ferðaþjónustu.

III. Ályktun um áhættufjármagn:

Fram kom að skortur er á fjármagni til uppbyggingar á afþreyingu og nýjungum í ferðaþjónustunni. Núverandi fjármögnunaraðilar krefjast gjarnan verðtrygginga sem oft er erfitt að uppfylla við slíka uppbyggingu.

Ferðamálaráðstefnan 1995 skorar á stjórnvöld og lánastofnanir að veita áhættufjármagn til slíkrar uppbyggingar og tryggja því greiðan farveg.

Ályktun frá vinnuhópi um flokkun gististaða:

Ferðamálaráðstefnan, haldin í Vestmannaeyjum í október 1995, skorar á framkvæmdastjórn Ferðamálaráðs og ferðamálastjóra að nú þegar verði hafist handa við flokkun gististaða. Fenginn verði erlendur aðili með sérþekkingu til ráðgjafar.

Flokkunin byggi á hlutlægu og huglægu mati.

Stefnt verði að því að ljúka gerð staðals fyrir 1. mars 1996.

Leitað verði stuðnings hjá Vestnorræna sjóðnum auk annarra opinberra sjóða til greiðslu stofnkostnaðar.

Einnig skuli stefnt að gæðaflokkun á öðrum þáttum ferðaþjónustunnar svo sem langferðabifreiðum og veitingahúsum.

Ályktanir frá Jóhanni D. Jónssyni og Jóni Illugasyni:

I. Ferðamálaráðstefnan, haldin í Vestmannaeyjum dagana 5.-6. október 1995, minnir á ákvæði laga um skipulag ferðamála, þar sem segir að Fríhöfnin í Keflavík skuli greiða til Ferðamálaráðs gjald er nemi 10% af árlegri vörusölu.

Í ljósi þess að ferðaþjónustan er meðal mikilvægustu atvinnugreina Íslendinga gerir ráðstefnan skýlausa kröfu um að framangreint lagaákvæði komi til framkvæmda þegar á næsta ári, eða að Ferðamálaráði verði bættur tekjumissirinn með öðrum hætti.

I. Ferðamálaráðstefnan, haldin dagana 5.-6. október 1995, leggur til að leitað verði álits Umboðsmanns Alþingis vegna vanskila ríkisins á 10% af árlegri vörusölu Fríhafnarinnar í Keflavík, sem renna ber til Ferðamálaráðs.

Ályktun frá Þorleifi Þór Jónssyni, Júlíusi Sigurbjörnssyni og Teiti Jónassyni:

Í tilefni af umræðu sem orðið hefur um of háan aldur hópbifreiða á Íslandi skorar 25. Ferðamálaráðstefnan, haldin í Vestmannaeyjum 5.-6. október 1995, á ráðuneyti fjármála að jafna aðstöðumun milli hinna mismunandi þátta samgangna á Íslandi með því að samræma skattlagningu virðisaukaskatts. Með því væri tryggt að rekstraraðilar hópbifreiða fengju endurgreiddan innskatt af stofnfjárfestingum og rekstraraðföngum á sama hátt og aðrir þættir fólksflutninga í dag.

Sú skattbreyting myndi gera rekstraraðilum kleift að endurnýja bílakost sinn á eðlilegan hátt, í stað þess að við núverandi rekstrarskilyrði, stefnir í fjöldagjaldþrot meðal hópbifreiðaeigenda.

Ályktun um virkjanir og stóriðju frá Sigurborgu Kr. Hannesdóttur, Guðrúnu Jónsdóttur, Steinunni Harðardóttur, Jóhanni D. Jónssyni, Kristófer E. Ragnarssyni, Jóni Illugasyni, Einari Val Ingimundarsyni og Pétri Rafnssyni:

Nú, þegar ferðaþjónustan í heiminum er í vaxandi mæli að beinast í átt að svokallaðri grænni ferðamennsku, er fullkomin þversögn að fórná óspilltri náttúru fyrir umfangsmiklar virkjanaframkvæmdir og stóriðju. Slík skref munu ótvírátt skaða ferðaþjónustuna til framtíðar.

Ferðamálaráðstefnan 1995, haldin í Vestmannaeyjum 5.- 6. október, leggur mikla áherslu á að yfirvöld gæti ítrustu varkárni í ákvarðanatöku í virkjana- og stóriðjumálum. Í ljósi hagsmuna íslenskrar ferðaþjónustu mótmælir ráðstefnan því fyrirhuguðum virkjanaframkvæmdum norðan Vatnajökuls.

Tillaga frá Kristleifi Þorsteinssyni á Húsafelli til framkvæmdastjórnar Ferðamálaráðs:

Sett verði á fót ferðamálaþing. Kjörnir verði fulltrúar úr hinum ýmsu landshlutum og komi þeir saman til ferðamálaþings ár hvert, þar sem rædd verða vandamál ferðaþjónustunnar og löggjöfum gefnar ábendingar um lagasetningar varðandi ferðamál.

ÞÁTTTAKENDUR Á FERÐAMÁLARÁÐSTEFNU FERÐAMÁLARÁÐS Í VESTMANNAEYJUM 5.-6. OKTÓBER

Anna Margrét Guðjónsdóttir
Arnór L. Pálsson
Auður Ingólfssdóttir

Ferðamálafultrúi Reykjavíkurborgar
ALP bílaleigan
Ferðaskrifstofa Íslands

Ágúst Hafberg
Ármann Ólafsson
Árni Johnsen
Árni Sigfússon
Árni Stefánsson
Áróra Friðriksdóttir
Ársæll Harðarson
Ásborg Arnpórsdóttir
Ásgeir Friðgeirsson
Áslaug Alfreðsdóttir

Ferðamálasjóður
Samgönguráðuneytið
Alþingismaður
Ferðamálanefnd Reykjavíkur
Hótel Höfn
Tjaldstæði Vestmannaeyja
Ráðstefnuskrifstofa Íslands
Ferðamálafultrúi Biskupstungnahrepps
Iceland Review
Hótel Ísafjörður

Bára Guðmundsdóttir
Berglaug Skúladóttir
Birgir Þorgilsson
Bjarni I. Árnason
Bjarni Ólason
Bjarni Karlsson
Björg Traustadóttir
Björn Haraldsson

Staðarskáli
Ferðamálaráð Íslands
Ferðamálaráð Íslands
Hótel Óðinsvé
Ferðamálasamtök Suðurnesja
Fundarstjóri
Gistisamband Íslands
Ferðamálasamtök Suðurnesja

Davíð Arnar Stefánsson
Davíð Stefánsson
Deirdre Gibbons

Garðyrkjuskóli ríkisins
Upplýsingamiðstöð ferðamála

Einar Bollason
Einar Gústavsson
Einar Valur Ingimundarsson
Elías Gíslason
Elín Hlíf Helgadóttir
Elín Sigríður Óladóttir
Elísabet Jónasdóttir
Esther Steinsson

Íshestar hf
Ferðamálaráð Íslands
Garðyrkjuskóli ríkisins
Ferðamálafultrúi Vestmannaeyja
Samvinnuferðir-Landsýn hf
Garðyrkjuskóli ríkisins
Ferðamálaráð Íslands
Ferðamálasamtök höfuðborgarsvæðisins

Gísli Baldur Henryson
Guðbjörg Ársælsdóttir
Guðjón Arnason
Guðjón Hjörleifsson
Guðjón Jónsson
Guðlaug Gísladóttir
Guðmundur Magnússon
Guðrún Björnsdóttir

Garðyrkjuskóli ríkisins
Samgönguráðuneytið
Sælubúið hf
Bæjarstjóri Vestmannaeyja
Ferðamálasamtök Suðurnesja
Náttúruskólinn í Mývatnssveit
Staðarskáli
Ferðam.nefnd Hrunamannahrepps

Guðrún Jónsdóttir
Guðrún Þóra Gunnarsdóttir
Gunnar Már Sigurfinnsson
Gunnar Rafn Birgisson

Hafsteinn J. Reykjalín
Halldór Blöndal
Halldóra Magnúsdóttir
Hallgrímur S. Sveinsson
Haukur Birgisson
Hákon Guðmundsson
Heiður Gunnarsdóttir
Helga Garðarsdóttir
Helga Haraldsdóttir
Helgi Pétursson
Hólmfríður R. Árnadóttir
Hrefna Sigmarsdóttir
Hugrún Magnúsdóttir
Hulda Kristinsdóttir

Inga Sólnes
Ingi Tryggvason
Ingi Þór Þorgrímsson
Ingibjörg Ólafsdóttir
Ingibjörg Rósa Sigurjónsdóttir
Ingunn Ósk Sturludóttir
Íris Guðjónsdóttir

Jakob Þorsteinsson
Jóhann D. Jónsson
Jóhanna B. Magnúsdóttir
Jóhanna Kristín Tómasdóttir
Jóhannes Sigmundsson
Jón Birgir Jónsson
Jón G. Jónsson
Jón Illugason
Jón Ragnarsson
Jóna Hrönn Bolladóttir
Jónas Hvannberg
Júlfana Jónsdóttir
Júlíus Sigurbjörnsson

Karl Sigurhjartarson
Kjartan Steinsson
Kristbjörg Þórhallsdóttir
Kristín Jónsdóttir
Kristján Bjarnason
Kristleifur Þorsteinsson
Kristófer Ragnarsson

Markaðsráð Borgarness
Ferðaþjónusta bænda Hólum Hjaltadal
Flugleiðir - Innanlandsflug
Samvinnuferðir-Landsýn hf

Avis - bílaleigan
Samgönguráðherra
Sælubúið hf
Íslensk myndsyn
Norræna ferðaskrifstofan
Sælubúið hf
Hótel Borg
Garðyrkjuskóli ríkisins
Ferðamálaráð Íslands
Ferðamálanefnd Reykjavíkur
Norræna skólasetrið
Húsafell
Félagsbúið Vigur
Ferðamálanefnd Reykjavíkur

Ferðamálaráð Vestnorden
Ferðaþjónusta bænda
Ferðaskrifstofa Varnarliðsins
Hótel Ísland
Garðyrkjuskóli ríkisins
Félagsbúið Vigur
Ferðamálaráð Íslands

Ferðamálafulltrúi Skagafjarðar
Ferðamálafulltrúi Suðurnesja
Ferðamálafulltrúi Skaftárhrepps
Ráðstefnuskrifstofa Íslands
Syðra-Langholt
Samgönguráðuneytið
Hótel Flúðir
Eldá hf
Lykil hótel
Fundarstjóri
Hótel Saga
Lykil hótel
Félag hópferðaleyfishafa

Ferðaskrifstofa Vesturlands
Farfuglaheimilin
Félag leiðsögumanna
Askur / Skýrr
Garðyrkjuskóli ríkisins
Húsafell / Félag eigenda sumardv. svæða
Ferðamálafulltrúi Austurlands

Loftur Sigvaldason

Magnús Ásgeirsson
Magnús Hlynur Hreiðarsson
Magnús Jónasson
Magnús Oddsson
María Guðmundsdóttir
Málfríður Finnbogadóttir

Otto Schopka
Ófeigur Gestsson
Ólafía Jakobsdóttir
Ólafur Örn Haraldsson
Ólöf Kristófersdóttir
Ómar Benediktsson
Óttar Kjartansson

Páll Halldórsson
Páll Helgason
Pétur Rafnsson

Rafn Pálsson
Ragnar Guðmundsson
Rögnvaldur Guðmundsson

Sigfús Sigfússon
Sigríður Gróa Þórarinsdóttir
Sigríður Ólöf Kristinsdóttir
Sigrún Hlín Sigurðardóttir
Sigrún Sigurðardóttir
Sigurgeir Þorbjörnsson
Sigurborg Kr. Hannesdóttir
Sigurður Einarsson
Sigurður Guðmundsson
Sigurjón Hafsteinsson
Snorri Tómasson
Soffía Árnadóttir
Stefán Halldórsson
Steinn Lárusson
Steinunn Harðardóttir

Teitur Jónasson
Tómas Ingi Olrich
Tómas Tómasson
Tryggvi Árnason

Valgeir Ingi Ólafsson
Valgerður Erlingsdóttir
Valtýr Sigurbjarnarson
Valur Þór Hilmarsson

Hótel Ósk Akranesi

Ferðamálaráð Íslands
Garðyrkjuskóli ríkisins
Herjólfur hf
Ferðamálaráð Íslands
Change Group Iceland Ehf
Regnbogahótelin

Nesútgáfan
Ferðamálafélag A-Húnavetninga
Sveitarstjórn Skaftárhrepps
Alþingismaður
Garðyrkjuskóli ríkisins
Íslandsflug hf
Garðyrkjuskóli ríkisins

Flugleiðir - Innanlandsflug
PH ferðir
Ferðamálasamtök höfuðborgarsvæðisins

Hótel Bræðraborg
Ferðamálasamtök Vesturbyggðar
Ferðamálafulltrúi Hafnarfjarðar

Íslandsflug hf
Ferðamálafulltrúi V-Húnavatnssýslu
Vesturferðir hf
Ferðamálaráð Íslands
Ferðamálanefnd Reykjavíkur
Garðyrkjuskóli ríkisins
Menntaskólinn á Egilsstöðum
Hótel Eldborg
Félag starfsfólks á veitingastöðum
Ferðamiðstöð Austurlands
Ferðamálasjóður
Ferðamálaaskóli Íslands
Verðbréfaþing Íslands
Flugleiðir
Ríkisútvarpið Rás 1

Félag hópferðaleyfishafa
Alþingismaður
Hótel Borg
Jöklaferðir

Atvinnuþróunarsjóður Suðurlands
Garðyrkjuskóli ríkisins
Byggðastofnun Akureyri
Ferðamálaráð Íslands

Vigdís Jóhannsdóttir
Vigfús Vigfússon
Vilborg Guðnadóttir

Þorbergur Aðalsteinsson
Þorleifur Þór Jónsson
Þorsteinn Bergsson
Þorsteinn Thorlacius
Þórunna Jónasdóttir
Þórdís Arthursdóttir
Þórður Höskuldsson
Þórgunnur Stefánsdóttir
Þórhallur Jósepsson
Þóroddur Þóroddsson
Þórólfur Árnason
Þröstur Reynisson

Örn Ólafsson

Safaríferðir
Ferðamálasamtök Norðurlands vestra
Upplýsingamiðstöð ferðamála

Ferðamálanefnd Reykjavíkur
Hópfélagið
Minjavernd
Ferðamálaráð Íslands
Félag leiðsögumanna
Ferðamálafulltrúi Akraness
Ferðamálafulltrúi Þingeyinga
Ferðamálaráð Íslands
Ferðamálaráð Íslands
Skipulag ríkisins
Olíufélagið hf - Esso
Veitingahúsið Langisandur

Upplýsingamiðstöðin Vestmannaeyjum