

28. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands haldin á Akureyri 8.-9. október 1998

Dagskrá

Fimmtudagur 8. október

- kl. 13:00 Setning: [Birgir Þorgilsson](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands
- kl. 13:10 Ávarp: [Kristján Þór Júlíusson](#), bæjarstjóri Akureyrar
- Pallborðsumræður 1: Staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu**
- kl. 13:25 [Magnús Oddsson](#), ferðamálastjóri
- kl. 13:40 [Þorkell Sigurlaugsson](#), framkvæmdastjóri þróunarsviðs Eimskipa
- kl. 13:55 [Ómar Óskarsson](#), framkvæmdastjóri Austurleiðar / SBS
- kl. 14:10 [Helgi Jóhannsson](#), framkvæmdastjóri Samvinnuferða - Landsýnar
- kl. 14:25 [Hrönn Greipadóttir](#), framkvæmdastjóri Hótel Sögu
- kl. 14:40 [Fyrirspurnir.](#)
- kl. 15:20 **Kaffihlé.**
- kl. 15:50 Ávarp: [Hr. Halldór Blöndal](#), samgönguráðherra
- kl. 16:00 [Afhending umhverfisverðlauna Ferðamálaráðs Íslands 1998.](#)
- kl. 16:15 **Fundarhlé.**
- kl. 16:30 Óvissuferð í boði heimamanna.
- kl. 19:30 Fordrykkur í boði samgönguráðherra.
- kl. 20:00 Kvöldverður og skemmtun.

Föstudagur 9. október

- Pallborðsumræður 2: Tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við þröskuld nýrrar aldar.**
- kl. 10:00 [Guðmundur Malmquist](#), forstjóri Byggðastofnunar
- kl. 10:15 [Haukur Birgisson](#), markaðsstjóri Ferðamálaráðs Íslands
- kl. 10:30 [Guðmundur Kjartansson](#), framkvæmdastjóri Iceland Tours
- kl. 10:45 [Bjarni P. Hjarðar](#), forstöðumaður rekstrardeildar H.A.
- kl. 11:00 [Fyrirspurni.](#)
- kl. 11:45 **Hádegisverðarhlé.**
- kl. 13:30 **Kynning á Samtökum ferðaþjónustunnar (SAF)**
- [Þorleifur Þór Jónsson](#), framkvæmdastjóri Hópferðamiðstöðvarinnar
- kl. 14:45 **Kaffihlé.**
- kl. 15:30 [Ráðstefnuslit.](#)

Ráðstefnustjórar:

Arnar Páll Hauksson, deildarstjóri RÚVAK og Guðný Sverrisdóttir, sveitarstjóri Grýtubakkahrepps.

Birgir Þorgilsson
Formaður Ferðamálaráðs Íslands.

Hr. bæjarstjóri, Kristján Þór Júlíusson, ágætu ráðstefnugestir. Ég býð ykkur öll velkomin til þátttöku í 28. ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands.

Í upphafi máls míns vil ég minnast eins af frumherjum íslenskrar ferðaþjónustu, Þorvaldar Guðmundssonar sem lést 10. janúar á þessu ári. Þorvaldur átti sæti í Ferðamálaráði og stjórn ráðsins frá árinu 1976-1984. Hann var mjög glöggsýnn á það sem betur mætti fara í ferðaþjónustunni, ekki síst á sviði veitinga- og gistihúsareksturs, en á þeim vettvangi reisti hann sér veglegan minnisvarða sem eru Hótel Holt, Hótel Saga og Hótel Loftleiðir. Íslensk ferðaþjónusta stendur í mikilli þakkarskuld við Þorvald Guðmundsson. Ég bið ráðstefnugesti um að votta minningu hans virðingu og þakklæti og aðstandendum hans samúð með því að rísa úr sætum.

Það er alltaf ánægjulegt að koma til Akureyrar öðru nafni Akkerseri eða "Öefjord Handelsted" eins og þessi staður hét áður en nafnið Akureyri varð til árið 1862, enda segir Matthías Jochumsson í einu kvæða sinna: "Þú átt flest sem friðinn boðar, Fjalladrottning mild og holl". Bærinn og nágrennanbyggðin hafa ávallt verið einn þýðingarmesti hlekkurinn í íslenski ferðaþjónustu og bæjarbúar hafa skilið betur en margir aðrir landsmenn þá miklu þýðingu, bæði menningarlega og fjárhagslega, sem ferðamenn hafa um áratugaskeið haft fyrir bæjarfélagið. Í árbók Ferðafélags Íslands árið 1936 þar sem fjallað er um Akureyri, er því spáð að bærinn hljóti að verða ferðamiðstöð Norðurlands í framtíðinni. Þessi spádómur hefur vissulega ræst. Ungmennafélags-hreyfingin átti hér rætur sínar við Eyjafjörð og hér á Akureyri stóð vagma flugstarfsemi í landinu. Í Hlíðarfjalli var fyrst gerð tilraun til að byggja upp og bjóða ferðamönnum sértakar ferðir til skíðaiðkunar að vetrarlagi ártugum áður en ákveðið var að þessi staður skyldi verða miðstöð vetraríþróttanna í landinu.

En þeir voru ekki margir eldhugarnir hér frekar en annars staðar á landinu í upphafi ferðaþjónustunnar sem gerðu sér grein fyrir að um alvöru atvinnugrein gæti einhvern tímann orðið um að ræða. Fjögur nöfn koma upp í huga mér, þeirra Kristins Jónssonar, Jóns Egilssonar, Hermanns Sigtryggssonar og Bjarna Einarssonar. Nú ber að hafa í huga að á þessum árum voru tré ekki eins hávaxin og nú er og skyggðu því ekki eins á útsýni og víðsýni. Á hinn bóginn er mér bæði ljúft og skylt að viðurkenna og staðfesta þrátt fyrir mikla og myndarlega skógrækt hér um slóðir eru menn hér bæði víðsýnir og framsýnir og hafa sem betur fer borið gæfu til að planta skógi það langt frá íbúðarhverfi og vinnustöðum að ekki skyggi á víðsýni.

Nú er ljóst að árið 1998 verður stærsta árið í stuttri sögu ferðaþjónustunnar, bæði hvað viðkemur fjölda gesta og tekjum af komu þeirra hingað til lands. Gjaldeyrstekjunnar verða væntanlega u.þ.b. 25 milljarðar króna og heildarvelta atvinnugreinarinnar a.m.k. 40 milljarðar. Það veldur þó nokkrum áhyggjum að tekjur af hverjum erlendum ferðamanni eru þær sömu í krónum talið á árinu

1997 eins og 1993 eða 100.000 krónur, þrátt fyrir stóraukið framboð á afþreyingarmöguleikum.

Það er hins vegar ánægjulegt að þetta hefur breyst til batnaðar það sem af er þessu ári. Ferðum Íslendinga til útlanda fjölgaði mikið í ár en sennilega hefur orðið einhver samdráttur í ferðum okkar um eigið land og má þar væntanlega fyrst og fremst um kenna þessum miklu ferðalögum til annarra landa og til viðbótar því að veðurfar, bæði á Norður- og Austurlandi, kallaði ekki mikið til ferðalaga frá Suðvesturhorninu til þessara landssvæða.

En þrátt fyrir mikið góðæri bæði til lands og sjávar eru blikur á lofti hvað viðkemur framtíð ferðaþjónustunnar. Áætlanir um virkjanir og stóriðju og þær breytingar og þau neikvæðu áhrif sem blasa við okkar ungu atvinnugrein af þessum sökum hljóta að vekja ugg og valda okkur miklum áhyggjum. Leita verður allra leiða til að sætta sjónarmið sem flestra hagsmunaaðila með langtímasjónarmið ferðaþjónustunnar að leiðarljósi. Ég gæti talað lengi um þetta mesta hagsmunamál okkar en vísa í þess stað til fyrri samþykktar Ferðamálaráðs varðandi virkjanir og stóriðju svo og samþykktar sem gerð var á fundi Ferðamálaráðs hér í morgun.

Ég bið menn að hafa í huga að nýir og í dag óþekktir orkugjafar geta komið til sögunnar fyrr en varir en sá hluti af hálendi Íslands sem sökkt verður undir vatn, ásamt nokkrum af dýrmætustu náttúruperlum landsins okkar, verður erfitt að endurheimta og nýta í þágu ferðaþjónustunnar á ókomnum árum.

Á þessari ráðstefnu verður m.a. fjallað um stofnun hagsmunasamtaka ferðaþjónustuaðila sem áætlað er að stofna formlega fyrir lok þessa árs. Ég vona og óska þess að þau samtök beri gæfu til að þróast á þann veg að þau verði enn einn máttarstólpinn í okkar þýðingarmiklu atvinnugrein.

Að lokum vil ég þakka af alhug þeim fjölmörgu einstaklingum og fyrirtækjum sem unnið hafa ötullega og af mikilli framsýni að þróun og framgangi ferðaþjónustunnar á Íslandi. Störf ykkar eiga eftir að bera ríkulegan ávöxt til heilla fyrir land og þjóð.

28. ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands er sett.

Kristján Þór Júlíusson

Ágætu ráðstefnugestir.

Ég vil byrja á því að bjóða ykkur velkomin öll hingað til Akureyrar á þessa ráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands og þakka Birgi hlý orð í garð okkar Akureyringa. Það þarf tæpast að nefna það hér í þessum þrönga hóp að ferðaþjónusta er rótgróin atvinnugrein á Akureyri og bæjarbúar gera sér fullljósa stöðu hennar og mikilvægi og ekki síður þeim áhrifum sem að hún hefur á mannlífið í bænum. Okkur hefur hér á Akureyri tekist að fá til samstarfs alla þá sem að með einum eða öðrum þætti taka á móti ferðamönnum og veita þeim

þjónustu, hvort sem að um er að ræða verslanir, hótél eða veitingarekstur eða þá aðila sem að vinna á sviði menningar og lista. Við eigum hér nokkur rótgróin fyrirtæki í bænum sem að sinna þessum málum. Þar má nefna Hótél KEA sem heitir raunar núna Fosshótél, Bautann hér handan götunnar, Höld hf., Bílaleigu Akureyrar og fleiri mætti sjálfsagt upp telja.

Eyfirðingar allir hafa löngum þótt mjög hógværir menn og ég er það að sjálfsgöðu líka. Ég get þó ekki látið hjá líða að nefna örlítið kosti þessa staðar hér í þennan hóp og mitt álit er það að Akureyri sé án efa einn vinsælasti áfangastaður ferðamanna á Íslandi. Meðal Íslendinga er það nánast fastur liður að fara norður og auðvitað gildir það sama um erlenda ferðamenn. Þetta kemur m.a. til af því að hér er mjög öflugt mannlíf, fjölbreytt þjónusta, fjölmargir möguleikar til afþreyingar og skemmtunar og að ógleymdri hinni landsfrægu veðurbliðu sem hér ríkir alla daga og svo er Akureyri einfaldlega fallegur bær. Samkeppnisstofnun bannar mér að orða þetta þannig að Akureyri sé fallegasti bær á landinu og það þekkið þið vel. Við gerum okkur engu að síður ljóst að hér þarf stöðugt að vera á varðbergi, fylgjast vel með nýjungum og viðhorfum fólks til þess sem hér er í boði og koma fram með nýjar lausnir og valmöguleika með reglulegum hætti. Ferðamenn eru kröfuharðir, vilja það besta sem völ er á og þeim sem ekki standast væntingar þeirra, er refsað með neikvæðri umfjöllun, kvörtunum og minni viðskiptum. Ávinningur Akureyringa af heimsóknum ferðamanna er mikill, ekki aðeins í krónum og aurum, heldur setja þeir mikinn svip á bæinn, gefa honum alþjóðlegt svipmót. Menningar- og listastarfsemi eflist um leið og fleiri ferðamenn sækja slíka viðburði, kaffihúsamenning blómstrar og svo mætti lengi telja.

Afkoma fjölgmargra fyrirtækja er einnig háð því að vel takist til við að laða ferðamenn til bæjarins og við getum tekið dæmi af því sem gerðist hér á sl. sumri, þrátt fyrir örlítið rysjótt veðurfar, þá voru áhrifin þau að ferðamenn sóttu ekki til Akureyrar í sama mæli og við eigum að venjast og þetta kemur strax fram og hefur áhrif á rekstur tjaldsvæða, sundlauga, veitingahúsa og fleiri stofnana sem að byggja afkomu sína að verulegu leyti á ferðamönnum. Sumarið í sumar má þá segja í raun að hafi verið sú gjöf að styrkja okkur í þeirri trú að ferðaþjónustan sér orðin ein mikilvægasta atvinnugreinin hér í bæ.

Um verslunarmannahelgina sóttu hingað fimmtán þúsund manns og tóku þátt í skemmtilegri fjölskylduhátíð. Hér búa rúmlega fimmtán þúsund manns þannig að um þessa helgi nánast tvöfaldaðist íbúafjöldinn og gestir okkar keyptu hér vöru og þjónustu, fóru í sund, skemmtu sér og höfðu hér ágæta og náðuga daga. Ef að ég nefni annað dæmi þá kom hér í byrjun september skemmtiferðaskip með 2000 farþega og 700 manna áhöfn. Þetta jafngildir því að allir Húsvíkingar hefðu komið hér til bæjarins og rúmlega það. Farþegar voru flestir bandarískir ellilífeyrisþegar sem komu hér á land og kíktu á kaffihús, keyptu minjagrip, upplifðu bæjarbraginn hér á Akureyri og skv. lauslegri samantekt má áætla að þetta fólk hafi skilið eftir í formi kaupa á þjónustu og vöru allt að 25 milljónir króna þær fáu klukkustundir sem það stoppaði hér.

Á undanförnum árum hefur Akureyrarbær tekið þátt í rekstri Ferðamálamíðstöðvar Eyjafjarðar með öðrum sveitarfélögum við Eyjafjörð og það samstarf hefur tekist vel. Okkur hefur tekist að stilla saman strengi sveitarfélaga og hagsmunaaðila víða um Eyjafjörð og unnið að því að markaðssetja svæðið sem heild. Framundan eru mörg spennandi verkefni á þessu sviði og mætti t.d. nefna það, að það hefur verið unnið í því að samræma fólksflutninga hér í Eyjafirði með það að markmiði að reyna að koma á fót svokölluðum Strætisvögnum Eyjafjarðar og að öllu óbreyttu ætti að takast að koma slíku samgöngukerfi á fót og fátt eitt því til fyrirstöðu nema þá smáatriði sem að við getum kallað peninga. Mikið er lagt upp úr því hér að halda upp á hverskonar viðburði, skapa þá og framundan er einn slíkur sem unnið er að, en það er jólaævintýri á Akureyri sem samanstendur af dagskrá sem hugsuð er sem upplýfting í skammdeginu og um leið stuðningur við verslun, þjónustu og mannlíf hér á svæðinu. Að auki hefur tekist að stilla upp viðburðum með reglulegum hætti allt árið og þannig tekist að byggja upp öflugan ferðaþjónustu utan hins hefðbundna háannatíma. Einnig kjósa sífellt fleiri fyrirtæki, stofnanir og félagasamtök að halda hér ráðstefnur og fundi og hópferðir fyrirtækja til Akureyrar eru algengar hér, einkum vetur, vor og haust og að öllu samanlögðu má segja að ferðaþjónusta hér á Akureyri sé björt í þessu ljósi.

Það eru hins vegar mörg krefjandi verkefni framundan og við þurfum að bæta enn frekar þá þjónustu sem við veitum ferðamönnum. Þar má nefna upplýsingagjöf, samgöngur, merkingar gönguleiða og svo mætti lengi telja. Skrifstofa Ferðamálaráðs Íslands á Akureyri gefur Akureyri óneitanlega ákveðið vægi í ferðaþjónustu á Íslandi og nám í ferðaþjónustu sem hófst nú í haust við rekstrardeild H.A. styrkir Akureyri enn frekar í sessi sem miðstöð ferðaþjónustu á Íslandi og að mínu mati fer vel á því að Akureyri gegni því hlutverki.

Við eigum hér mörg öflug fyrirtæki, eins og ég nefndi áðan á þessu sviði og jafnframt hafa þau á að skipa mjög hæfu starfsfólki og vel þjálfuðu til þessara verka.

Að lokum þá verður hér á þessari ráðstefnu ykkar fjallað um á nokkuð nýstárlegan hátt, um áhugaverð og um leið mikilvæg málefni sem íslensk ferðaþjónusta stendur frammi fyrir í dag, stöðu og framtíð ferðaþjónustu hér á Íslandi, helstu tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við aldamót og ég vona að þessi ráðstefna verði ykkur árangursrík og veit og fullyrði að þið eigið góða daga í vændum hér á Akureyri. Takk fyrir.

Magnús Oddsson

Staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Málefni dagsins í dag hér á ráðstefnunni er staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu.

Nú er það svo að þegar staða er metin þá er það oftast gert með viðmiðun við annað. Þar getur komið til viðmiðun við aðrar atvinnugreinar í þessu tilfelli, við

stöðu annarra þjóða og síðast en ekki síst viðmiðun við stöðuna á öðrum tíma. Allir þessir mælikvarðar eru freistandi hver um sig en tímans vegna verður ekki gerlegt að fara náði í hvern þeirra.

Það er mín skoðun að ferðaþjónustan á Íslandi sé nú á ákveðnum tímamótum. Atvinnugreinin hefur byggst upp á þeim grunni sem tiltölulega fáir frumherjar lögðu. Sá grunnur og sú uppbygging hefur skilað henni þeirri stöðu að hún er nú orðin ein af þeim atvinnugreinum hér á landi sem litið er til sem einnar af undirstöðuatvinnugreinum næstu aldar. Sú staða hefur ekki orðið "af því bara". Að baki henni liggur áræði, kjarkur og gífurleg vinna frumherjanna og þeirra sem fylgt hafa í kjölfarið.

Ef aðeins er litið til síðustu 15 ára þá blasa eftirfarandi staðreyndir við:

-Meira en tvöföldun hefur orðið í magni þegar litið er til fjölda erlendra gesta, nær fimmföldun í raunvirði gjaldeyrstekna og það sem sýnir e.t.v. best stöðubreytingu hennar gagnvart öðrum greinum að hlutfall gjaldeyrstekna í heildargjaldeyrstöflun þjóðarinnar hefur vaxið úr 5% í um 12% á þessum 15 árum.

Lítum nánar á nokkrar tölulegar upplýsingar sem sýna stöðu ferðaþjónustunnar í þjóðar-búskapnum og gagnvart öðrum atvinnugreinum:

-Framlag ferðaþjónustu til landsframleiðslu hefur verið um 3,5% að meðaltali á árunum 1990-1995, sem er tæplega þriðjungur af framlagi fiskveiða til landsframleiðslu á sama tímabili og um 66% af framlagi fiskiðnaðar, 50% hærra en landbúnaðar og fjórum sinnum meira en framlag ál- og kísiljárníðnaðar.

-Gert er ráð fyrir því að landsframleiðsla í heild á föstu verði hafi aukist um tæp 14% á árunum 1990-1997 en á sama tíma er gert ráð fyrir að ferðaþjónustan hafi aukist um rúm 28%.

-Á tímabilinu 1990-1997 er gert ráð fyrir að aukning í fjölda starfa alls á vinnumarkaði hafi orðið 4-5% meðan gert er ráð fyrir að ársverkum í ferðaþjónustu hafi fjölgað um 17%.

-Gert er ráð fyrir að af heildarumsvifum ferðaþjónustu á Íslandi sé 58% vegna erlendra ferðamanna og 42% vegna innlendra viðskipta. Sé þetta rétt má gera ráð fyrir að á þessu ári verði um 35 milljarða heildarumsvif í ferðaþjónustunni hér.

-Hlutdeild ferðaþjónustu í heilsársverkum á tímabilinu 1990-1995 er að meðaltali um 3,5% sem er tæplega 65% af hlutdeild fiskveiða, 60% af hlutdeild fiskiðnaðar og um 70% af hlutdeild landbúnaðar. Hins vegar starfa fjórfalt fleiri í ferðaþjónustu en við ál- og kísiljárnframleiðslu.

Þrátt fyrir þessar samanburðartölur, sem byggðar eru á gögnum Þjóðhagsstofnunar er það mín skoðun og hefur lengi verið að hlutur ferðapjónustu í vinnuafli sé verulega vantinn.

Í því sambandi má nefna að í nýlegum niðurstöðum rannsókna sem kynntar hafa verið á vegum Alþjóðaferðamálaráðsins er talið að ferðamenn skapi tengsl og fjárhagsleg umsvif við a.m.k. 62 atvinnugreinar.

Í kjölfar þessara stórauknu umsvifa í þessari ungu atvinnugrein sem hér hefur verið lýst og þeirrar stöðu sem hún hefur skapað sér í atvinnuuppbyggingu þjóðarinnar má segja að hún sé að taka gífurlegum breytingum, jafnvel hamskiptum. Allt hið ytra umhverfi er að breytast.

Með auknum umsvifum og breyttri stöðu aukast kröfur til opinberra aðila og kröfur aukast til fyrirtækja og einstaklinga. Á þessum áratug hefur þetta kristallast vel og hér skulu nefnd örfá dæmi um auknar kröfur til hins opinbera og viðbrögð við þeim. Í nokkurn tíma hafði verið mikil umræða um skort á almennri stefnumótun stjórnvalda í ferðapjónustu. Haustið 1995 hófst vinna við gerð stefnumótunar í ferðapjónustu á vegum Samgönguráðuneytisins.

Kallaðir voru að verkinu tugir aðila og stefnumótun kynnt rúmu ári síðar, vorið 1996. Í framhaldi af því voru síðan unnar framkvæmdaáætlanir í alls sex málaflokkum ferðapjónustunnar, þær kynntar ári síðar og nú hafa öll þessi gögn verið gefin út. Nú er unnið í fjölda opinberra stofnana að framkvæmd einstakra þátta framkvæmda-áætlunar stefnumótunar Samgönguráðuneytisins í ferðamálum, í samvinnu við atvinnu-greinina. Hér hefur í reynd verið unnin fyrsta opinbera stefnumótunin í heilli atvinnugrein á Íslandi.

Þegar litið er yfir alla þá vinnu og þau verkefni sem sett hafa verið í framkvæmd í beinu samhengi við þessa stefnumótun þá er það ótrúlegt að það skuli ekki vera nema 24 mánuðir síðan við sátum á fyrsta fundi stýrihópsins og hófum starfið. Þá hefur verið unnin stefnumótun ýmissa landshluta og sveitarfélaga þ.á.m. stærsta sveitarfélagsins Reykjavíkur. Dæmi um gjörbreytta stöðu í ferðapjónustu á áratugnum og viðbrögð stjórnvalda við auknum kröfum í breyttu umhverfi. Ég hvet alla til að kynna sér þessar stefnumótanir og gögn þeim tengd því þar koma e.t.v skýrast fram þau umskipti sem nú eru að eiga sér stað í öllum grunnþáttum greinarinnar og hvert er stefnt.

Á fyrstu árum þessa áratugar var mikil fjölmiðlaumræða um slæmt ástand á fjölsóttum ferðamannastöðum og bent á Ferðamálráð sem handhafa vandamálsins nr.1. Brugðist hefur verið við þessu vandamáli og alls hefur á vegum Ferðamálaráðs verið varið nær 100 milljónum króna til úrbóta á ferðamannastöðum á síðustu 7 árum.

Hér er annað dæmi um gjörbreytta stöðu í einstökum málaflokki í ferðapjónustunni þó enn séu eðlilega verkefni næg.

Þriðja og síðast dæmið snertir umræður undanfarinna ára um nauðsyn kannana og rannsókna. Árið 1996 hófst viðamikil gerð og úrvinnsla kannana á vegum Ferðamálaráðs og á þessu ári fékkst fjárveiting til rannsóknarstarfa á vegum ráðsins sem eru að hefjast. Þá er í burðarliðnum samkomulag á milli Ferðamálaráðs og Háskólans hér á Akureyri um samstarf á sviði rannsókna. Þriðja dæmið um viðbrögð stjórnvalda við auknum kröfum, sem til þess eru gerðar í vaxandi umsvifum.

Þessi örfáu dæmi af fjölmörgum eru einnig valin þar sem ég geri ráð fyrir að fjölmargir hér inni minnst þeirra frá umræðum á fundum greinarinnar um aðgerðarleysi stjórnvalda í þessum málum; úrbætur á ferðamannastöðum, stefnumótun og kannanir og rannsóknir. Hér hefur á stuttum tíma gjörbreytt umhverfi að þessu leyti þar sem opinberir aðilar hafa brugðist við breyttum aðstæðum og auknum kröfum.

Hér í dag tala fulltrúar fyrirtækjanna og þá munum við sjálfsagt heyra frá þeirra sjónarhorni stöðu einstakra atvinnuflokka og framtíðarsýn. Atvinnugreinin sjálf hefur verið að raða sér upp að undanfögnu, skilgreina sig, sameina krafta. Hvernig verður sú stefnumótun sem samtök fyrirtækjanna í atvinnugreininni kynna inn í næstu öld? Hvernig mun sú stefnumótun í einstökum málaflokkum breyta umhverfi íslenskrar ferðaþjónustu?

Mér hefur orðið mjög tíðrætt um það undanfarin ár að nauðsynlegt væri að fækka og stækka einingar með tilliti til samkeppnishæfni og til þess að einfalda og auka aðgengi fjárfesta innlendra og erlendra að atvinnugreininni. Þetta geri ég að umtalsefni einu sinni enn í ársskýrslu Ferðamálaráðs sem nú hefur verið dreift og ætla því ekki að fjölyrða um það hér frekar en þær breytingar sem eru að verða á upplýsinga- og sölukerfum sem þar eru ræddar enn á ný.

Nú eru samtals um 750 skráðir aðilar í upplýsingabókum Ferðamálaráðs undir heitinu ferðaskrifstofur, flugfélög, bílaleigur, gististaðir og afþreyingarfyrirtæki. Þá eru ekki taldir veitingastaðir en þar eru skráðar nær 500 rekstraraeiningar eða fólksflutningar á landi en þar eru launagreiðendur skráðir um 150. Þessar tölur hljóta að leiða okkur enn einu sinni til umhugsunar um fjölda eininga sem eru að markaðssetja og selja í reynd þessa litlu sölueiningu Ísland á alþjóðamarkaði.

Erfitt er að meta töluna nákvæmlega en ef við reiknum með að ferðaþjónustan sé nú rekin á a.m.k. 600-800 kennitölum, þá er meðalstarfsmannafjöldi á bak við hverja einingu 5-7 starfsmenn, þegar Flugleiðir hf. er ekki talið með enda þar um að ræða allt að fimmta hvern starfsmann í íslenskri ferðaþjónustu.

-Eru stærðir eininganna af hagkvæmstu stærð í einstökum þáttum ferðaþjónustunnar ?

-Er greinin í heild samkeppnishæf í rekstrarkostnaði í svo mörgum smáum einingum?

-Á slæm afkoma í allt of mörgum einingum ekki að vera hvati til skoðunar á þessum þætti?

Nú þegar greinin er að skilgreina sig til framtíðar og hefja stefnumótun í nýjum farvegi þá hlýtur hún að ræða þessi innri mál sín samhliða öðrum þar sem horft er til aukinnar hagkvæmni, samkeppnishæfni og aukins slagkrafts heildarinnar.

Loks langar mig til að ræða um enn einn þáttinn í stöðu greinarinnar og breytingar sem orðið hafa á þessum áratug.

-Framlög atvinnugreinarinnar á þessu ári til verkefna með Ferðamálaráði, sérstaklega í markaðsmálum verða yfir 50 milljónir króna, en voru 17 milljónir árið 1990

-Heildarvelta ráðsins var 1990 um 90 milljónir en í ár um 200 milljónir.

Hér er enn eitt dæmið um gjörbreytta stöðu ferðaþjónustunnar á þessum áratug og ég er ekki viss um að allir hafi gert sér grein fyrir þessum tölum og hinu stóru samstarfi Ferðamálaráðs og greinarinnar á allra síðustu árum.

Mér er bæði ljúft og skylt að þakka þeim fjölda fyrirtækja, einstaklinga og samtaka sem hafa á síðustu árum falið starfsfólki Ferðamálaráðs sífellt fleiri sameiginleg verkefni, sérstaklega á sviði markaðsmála og tekið þátt í þeim verkefnum sem ýtt hefur verið úr vör á vegum ráðsins. Þessi samvinna er í reynd eðlileg þar sem fulltrúar ferðaþjónustunnar eru í meirihluta í Ferðamálaráði Íslands og í framkvæmdastjórn og hafa þannig úrslitaáhrif á hvernig fjármunum er varið til verkefna ráðsins.

Enda eins og dæmin hafa sannað að vilji greinin breyta áherslum á milli markaðsmála, umhverfismála, upplýsingamála og kannana svo örfáir áhersluþættir séu nefndir, þá er það gert á þessum sameiginlega vettvangi ríkis og greinar. Ég tel eðlilegt og nauðsynlegt að auka samvinnuna enn frekar, bæði í núverandi verkefnum svo og í nýjum sem eru nýhafin eða að hefjast. Því auðvitað er það svo að hagsmunir ferðaþjónustunnar og ríkis eru sameiginlegir. Að þessi atvinnugrein vaxi og dafni, fyrirtækin skili góðri afkomu, sem um leið skilar ríkissjóði þeim tekjum, sem eðlilegt er. Þá hefur þessi stóru samvinna skilað árangri, sem skiptir auðvitað höfuðmáli.

Því ætla ég í lokin að nefna það stærsta sameiginlega verkefni, sem við stöndum öll frammi fyrir að leysa á næstu árum, þar sem skiptir ekki máli hvort við eigum við stjórnvöld, fyrirtæki, hagsmunaaðila eða hinn almenna starfsmann í atvinnugreininni. Að tryggja samkeppnishæfni íslenskrar ferðaþjónustu í víðasta skilningi þess orðs. Verði markaðssetning, rekstur og þjónusta ekki samkeppnishæf við það sem best gerist í heiminum þá er hætt við að við stöndum ekki undir þeim væntingum sem nú eru gerðar til atvinnugreinarinnar.

Góðir fundarmenn. Í upphafi sagði ég að umræðuefnið væri staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu. Ég hef rætt mest um stöðuna, en minna um framtíðina. Hvað blasir við okkur og hvaða mál verða efst á baugi í atvinnugreininni á næstu árum og áratugum?

-Samkvæmt upplýsingum frá Alþjóðaferðamálaráðinu er gert ráð fyrir að aukning í umsvifum í ferðaþjónustu í heiminum aukist um 60% til ársins 2010 og önnur 60% til ársins 2020.

-Umsvif í íslenskri ferðaþjónustu hafa verið um 0,03% af heildarumsvifum í heiminum.

-Ef við höldum okkar hlut af heildinni og aukum hann ekki þá værum við að tala um 500.000 erlenda gesti hér á ári eftir 22 ár og árlegar gjaldeyristekjur um 65 milljarða á ári.

Er þetta markmið okkar eða eru þau önnur? Ætlum við okkur stærri hlut en halda bara í horfinu? Ætlum við eins og allir aðrir að auka hlut okkar meira í tekjunum en magninu? Hvernig þá?

Þetta eru spurningar, ekki morgundagsins, heldur dagsins í dag og í stefnumótun Samgönguráðuneytisins er þess freistað að leita svara við sem flestum þeirra og skal vísað til hennar í því sambandi. Það er mín skoðun að fyrirferðamestu málin á allra næstu árum og þau sem skipta sköpum um árangur okkar verði annars vegar gæðamálin í heild sinni þar með talin umhverfismál og síðan hvernig við nýtum okkur gjörbreytt upplýsinga-umhverfi. Þó hér hafi staða ferðaþjónustunnar verið fyrst og fremst rædd með vísan til aukins árangurs má enginn misskilja mig svo að hér skorti vandamál.

Gæðaumræðuna eigum við hafa kjark til að fara í gegnum. Þetta segi ég því að mér hefur þótt á stundum að við værum ekki tilbúin til að taka réttlátri gagnrýni á okkar gæði. Sölukerfi íslenskrar ferðaþjónustu verður að mínu mati í mikilli endurskoðun á næstu árum. Þar koma ekki síst til áhrif EES samnings og ekki síður enn frekari þátttaka okkar sjálfra í sölustarfinu á mörkuðunum. Við hljótum í sameiningu og samvinnu að verða að búa okkur undir enn frekari samkeppni þar sem krafist er lægri verða án þess að slegið sé af gæðakröfum.

Baráttan um auðlindina verður fyrirferðarmikil á næstu árum. Tekist verður á um nýtingu Íslands til framtíðaruppbyggingar atvinnugreina. Ferðaþjónustan þarf á öllum sínum styrk að halda við að tryggja áframhaldandi forsendur til frekari vaxtar. Í því sambandi minni ég á það sem hér var sagt í upphafi um að auknar kröfur yrðu gerðar til ferðaþjónustunnar. Þær gætu beinst að henni úr ýmsum áttum. Farið er að bera á kröfum um aðgangseyri, skoðunargjöld í landinu og hvernig munu samtök greinarinnar búa sig undir umræðuna um auðlindagjald á atvinnuvegina?

Opnun nýrra markaða, aukinn hagvöxtur, milljarðaþjóðir að byrja að ferðast og spár um stóraukið umfang í stærstu atvinnugrein veraldar eigum við að líta á

sem tækifæri, en ekki sem vandamál eða ógnun. Þó svo að umræðan í okkar hópi snúist oft um krónur og aura og nauðsyn þess að aukin framlög komi til hinna ýmsu þátta, þá megum við aldrei gleyma því að þeir fjármunir skila okkur lítið fram á veginn, ef við berum ekki gæfu til að nýta þá til sameiginlegra hagsmunamála.

-Sundrung okkar væri tækifæri samkeppnisaðilanna.

-Styrkur okkar og möguleikar liggja í samstöðunni. Samstöðu til að takast á við innri vandamál okkar sjálfra. Samstöðu til að takast á við andstæðinga okkar á mörkuðunum og berjast fyrir hagsmunamálum okkar. Samstöðu til að gera okkur samkeppnishæf við þá bestu og þannig að skapa hér arðbæran atvinnuveg okkur öllum til hagsbóta.

Þorkell Sigurlaugsson

Staða og framtíð íslenskrar ferðapjónustu

Fundarstjórnar, ágætu fundarmenn

Þegar Elías B. Gíslason, forstöðumaður Ferðamálaráðs á Akureyri hafði samband við mig fyrir tæplega hálfum mánuði síðan þegar ég var hér á ferð og bað mig að flytja hér erindi í dag sem utanaðkomandi aðili, þá kom ýmislegt upp í hugann. Er ekki búið að segja allt sem segja þarf um stöðu og framtíð íslenskrar ferðapjónustu? Hef ég einhverju við að bæta? Elías taldi svo vera og margt fólk hefði gott af því að hlusta á gamlar plötur.

En það er víst ekki svo að umræðunni sé lokið á þessu sviði frekar en öðrum, að allt hafi verið sagt og rætt sem nauðsynlegt er. Heimurinn breytist hratt og þær atvinnugreinar hér á landi sem halda ekki vöku sinni og leita sífellt leiða til að gera betur og breyta áherslum, þær munu dragast aftur úr og missa samkeppnishæfni. Sama gildir um ferðapjónustuna.

Í fyrsta lagi mun ég hér á eftir fjalla nokkrum orðum um stöðu ferðapjónustunnar í dag og þá möguleika sem hún hefur á næstu árum og áratugum. **Í öðru lagi** mun ég fjalla um nokkra veikleika sem einkenna að mínu mati ferðapjónustuna í dag og brýnt er að bæta úr. Að lokum mun ég fjalla um eitt ákveðið svið ferðapjónustu sem ég tel að eigi mikla möguleika á næstu árum og áratugum og það er markaðssetning Íslands sem funda- og ráðstefnulands. Ferðapjónustan skipar æ stærri sess í efnahagslífi þjóðarinnar. Ferðapjónusta er ung atvinnugrein og í raun ekki nema hálftrar aldar gömul. Á síðasta ári var fjöldi erlendra ferðamanna um 200 þúsund og hafði þá tvöfaldast frá árinu 1985. Nú stefnir í að aukningin í fjölda ferðamanna verði um 14% á þessu ári. Þessi starfsgrein skilaði samkvæmt hagskýrslum rúmlega 22 milljörðum króna í gjaldeyristekjur á árinu 1997, sem er um 11% af gjaldeyristekjum þjóðarinnar. Í ársverkum talið hafa yfir 5.000 Íslendingar beina atvinnu af ferðapjónustu. Ég er sannfærður um að við eigum að geta aukið verulega tekjur okkar af erlendum ferðamönnum á næstu árum og aukið þær hlutfallslega meira á hvern ferðamann. Þetta er ekki eingöngu spurning um að fjölga ferðamönnum. Það er enn mikilvægara að auka tekjur á hvern ferðamann og þar held ég að mikið verk sé óunnið.

Þann árangur sem náðst hefur má þakka aukinni landkynningu, bættum flugsamgöngum og fjárfestingu í bættri aðstöðu fyrir ferðamenn innanlands. Hin hliðin á þessari þróun er, að aukinn fjöldi ferðamanna sem eiga hér leið um landið á ferð sinni milli Evrópu og Bandaríkjanna eiga mikinn þátt í að setja Ísland í þjóðbraut hér í miðju Atlantshafi. Vandinn er aftur sá að hvorki Flugleiðir né ferðaþjónusta á Íslandi er að fá mikið út úr þessum farþegum.

Flugleiðir og forverar félagsins Flugfélag Íslands og Loftleiðir eru og hafa verið framvörður ferðaþjónustu hér á landi. Það er mikilvægt fyrir okkur og grundvallaratriði að eiga öflugt flugfélag og almennt að eiga stór og öflug fyrirtæki til að geta keppt á alþjóðamarkaði. Mjög margir aðrir smærri aðilar hafa þó unnið gott starf og það má ekki gleymast, sérstaklega hef ég orðið var við mikinn kraft í ýmsum smærri fyrirtækjum á allra síðustu árum. Annað atriði sem hefur skipt sköpum á undanförunum árum er bygging flugstöðvar Leifs Eiríkssonar sem nú er sprungin. Ég mundi hafa áhyggjur af því að framboð ferða- og gistirýmis geti verið takmarkandi þáttur mjög fljótlega ef áframhaldandi vöxtur á að verða í ferðaþjónustu á næstu árum.

Það er ótrúlega margt sem styður það að Ísland geti aukið tekjur sínar mun meira af erlendum ferðamönnum og ef vilji er fyrir hendi getur þessi grein náð því að slaga hátt upp í sjávarútveginn á næstu áratugum. En við þurfum þá að líta á ferðaþjónustu sem iðnað, þar sem við búum til vöruna með samstilltu átaki allra aðila.

Landið og náttúra þess er söluvara, hreinleiki þess og sérstæð náttúrufegurð. Sérstaðan er einmitt svo mikils virði. Það fer saman við ímynd landsins að leggja áherslu á hreinleika, umhverfisvernd og sérstöðu landsins við markaðssetningu ferðaþjónustu. Íslendingar eru matvælaframleiðendur og lögð er aukin áhersla á gæði og fullvinnslu sjávarafurða, lífræna ræktun og hollustu. Íslendingar hafa mótað sjávarútvegsstefnu sem miðar að verndun fiskistofnanna og hagkvæma nýtingu þeirra. Nýting fallvatnanna miðar að því að nýta þá auðlind til orkuframleiðslu, sem hefur ótvíræða yfirburði yfir kjarnorku, olíu og kol hvað umhverfisvernd snertir. En við þurfum að vara okkur á því að ganga ekki of langt í virkjun fallvatnanna. Af því hef ég áhyggjur ef við þurfum að fórn mikilvægum náttúruperlum. Að lokum má nefna nýtingu hugvitsins til atvinnusköpunar á margvíslegum sviðum þar sem við erum nú að uppskera víða um heim á sviði lista, íþróttar og viðskipta.

Þessa þætti ber alla að skoða í samhengi og Ísland skapi sér þar með sérstöðu í samfélagi þjóðanna. Matvælaþjóð sem leggur áherslu á umhverfisvernd, hreinleika, menningu og listir, hlýtur að vera góð heim að sækja. Þjóð sem getur boðið upp á óspillta náttúru á að geta skapað sér sérstöðu í heiminum á næstu áratugum. Meðalaldur íbúa jarðarinnar fer hækkandi og fleiri hafa fjármuni og tíma til ferðalaga. Sérstaklega munu menn vilja blanda saman vinnu og stuttum ferðum á áhugaverða nýja staði. Ferðamenn verða einnig

"sjóaðri", heilsubetri og áhugasamari um umhverfi sitt og fæðu. Fólk fer fyrr á eftirlaun og vill ferðast.

Ferðamenn þurfa í auknum mæli að eiga erindi hingað til lands í öðrum tilgangi en að forvitnast eingöngu um land og þjóð. Þótt landið sjálft sé söluvara þá dugir það ekki eitt til. Nýta ber möguleika sem þjóðin hefur upp á að bjóða á sviði lista, menningar og annarrar afþreyingar.

Ferðaþjónusta í víðri merkingu er ein gróskumesta atvinnugreinin í heiminum og við þurfum að ná í okkar hlut af þessari köku. Miklir hagsmunir eru fólgirnir í því að þróa og auka verðmætið í þessari starfsgrein. Möguleikarnir eru margir á þessu sviði, en við verðum að vera minnug þess, að við erum í harðri alþjóðlegri samkeppni á þessum vettvangi. Árangur okkar byggist á að vera hagkvæmari og snjallari en keppinautarnir og aðgreina sig, til að tryggja áframhaldandi vöxt í þessari starfsgrein.

Mér finnst stjórnvöld hafa á undanförunum árum haft meiri skilning á nauðsyn stefnumörkunar og rannsókna í ferðaþjónustu. Jafnframt hafa þeir sem starfa við ferðaþjónustu aukinn skilning á mikilvægi stefnumótunar. Enn vantar þó nokkuð á ýmsa þætti og vildi ég þá víkja máli mínu að nokkrum þeirra.

Markaðsmál

Ef ég ætti að nefna einn ákveðinn veikleika ferðaþjónustu, þá eru það markaðsmálin í víðtækum skilningi þess hugtaks. Fyrir tveimur áratugum sáu menn ekki þörf fyrir bændagistingu, söguminjasöfn, jöklaferðir, áramótaferðir, hestaferðir, hvalaskoðunar-ferðir og fleiri veitingastaði svo nefnd séu nokkur dæmi. Nú er öllum hins vegar ljóst hve ferðaþjónustan og margvísleg afþreying henni tengd skiptir miklu máli og hve mikilvægt er að fjárfesta í henni til að styrkja samkeppnisstöðu hennar á þessum vettvangi. Við þurfum að vera mun hugmyndaríkari á þessu sviði og átta okkur á því að það þarf að sinna markaðsstarfinu af miklum krafti. Fjárfestingar þurfa einnig að vera mun markvissari. Margir fjárfesta án þess að hafa nægilega stjórnunarþekkingu, markaðssýn og samstarf við aðra.

Það er að vísu rétt að sérhver aðili, hvort sem það er flugfélag, hótél, ferðaskrifstofa eða þeir sem bjóða margskonar afþreyingu, eru að markaðssetja sína þjónustu. Það sem vantar aftur á móti er samræming og samstarf að kynna ákveðnar "vörur". Raða saman

"vörum" og vinna að því að verðleggja þær, kynna og þjónusta. Það er ekki nóg að kynna landið og þá möguleika sem hér eru, heldur ekki síður að búa til þá vöru sem við teljum okkur geta selt. Í athyglisverðum þætti Ómars Ragnarssonar, "Út vil ek", síðastliðið sunnudagskvöld opnaði hann augu þjóðarinnar fyrir því hvað við erum að vanrækja ferðaþjónustuna og þá möguleika sem hún býður upp á. Ómerktir vegir, slæmir vegaslóðar, niðurnídd söguleg mannvirki t.d. frá stríðsárunum, Kolviðarhóll, allt eru þetta dæmi um

sofandahátt okkar. Þegar keyrt er hér norður framhjá Skagaströnd og hlustað á Útvarpsstöðina Kántríbæ, þá sést hvað hægt er að gera, en allt er þetta gert af vanefnum af einstaklingum, sem geta ekki látið stóru draumana rætast. Hvernig er verið að markaðssetja Vesturfarasafn, Síldarminjasafn eða aðra hluti. Hvað hafa menn verið að gera til að nýta komu Keiko. Gleyndu menn ekki alveg því máli frá markaðslegu sjónarmiði.

Gæðamál og fræðslumál

Annað atriði og nokkuð nátengt markaðsmálunum eru gæðamál og fræðslumál. Ferðapjónusta er þar einnig á ýmsum öðrum sviðum eftirbátur annarra útflutningsgreina. Engin gæðaflokkun gístiaðstöðu eða þjónustugæða hefur verið fyrirliggjandi og jafnvel andstaða við slíka flokkun. Þetta stendur þó til bóta. Lítið gæðaeftirlit er stundað og vöruþróun með útgangspunkt í kröfum viðskiptavina er takmarkað t.d. á sviði afþreyingar. Það er þó mjög ánægjulegt að sjá hvað Ferðamálaráð leggur nú aukna áherslu á skoðanakannanir og margt má út úr þeim lesa varðandi álit ferðamanna á gæðum vöru og þjónustu. En það er ekki nóg að gera þessar kannanir, það þarf að vinna úr þeim og stuðla að umbótum. Meðal annars vegna þess hve lítið hefur verið litið á þarfir viðskiptavina, gæðaflokkun og fókuseraða markaðssetningu hefur verðlagning þjónustunnar verið ómarkviss t.d. á hótelum. Þetta endurspeglast í skoðanakönnunum t.d. meðal erlendra ferðamanna. Það er ekki alltaf sem væntingarnar eru þær sömu og þess vegna geta skoðanakannanir verið misvísandi.

Fræðsla og menntun er enn í bernsku og leggja ber aukna áherslu á menntun starfsfólks og stjórnenda ef greinin á að ná að vaxa og standa sig í alþjóðlegri samkeppni á næstu áratugum.

Fjárfestingar

Í þriðja lagi vil ég nefna þörf aukinna fjárfestinga, bæði í markaðsmálum, fasteignum, vöruþróun og ýmsum aðbúnaði og menntun. Skilningur flestra er að aukast á gildi þess að fjárfesta þarf í ferðapjónustu hér innanlands svo að bjóða megi upp á meiri og fjölbreyttari afþreyingu og betri aðbúnað fyrir ferðamenn. Það eru oft og tíðum tiltölulega lítil fyrirtæki sem hafa verið að gera góða hluti, en smæð og takmarkað fjármagn í greininni getur aftur á móti hindrað framþróun. Fjárfestingarnar hafa oft nýst illa. Samstarf og sameining ferðaskrifstofa er tvímælalaust til bóta og ætti að geta bætt afkomu þeirra og gert þeim kleift að ráðast í metnaðarfullri og áhættusamari verkefni. En við sjáum einnig litla aðila vera að ná ágætum árangri. Sama með hótelin, þar sjáum við að það er að myndast vísir að keðjum eða grúppum, sem ætti að auka hagkvæmni.

Á næstu árum munum við vonandi sjá fleiri fyrirtæki í ferðapjónustu sækja sér fjármagn og eignaraðila á hlutabréfamarkað. Það eru eingöngu 2 fyrirtæki í

Þessari grein sem skráð eru á Verðbréfaþingi Íslands, Flugleiðir og Samvinnuferðir-Landsýn. Nú er það ekki svo að öll fyrirtæki þurfi að vera í almenningseign eða skrá hlutabréf sín á Verðbréfaþingi. Það er þó áhugaverð leið til að afla fjár og veitir aðhald og gerir kröfu um að reksturinn skili hagnaði, þótt Flugleiðir hafi að vísu ekki sýnt gott fordæmi í því efni um þessar mundir. Það er mikilvægt markmið að fyrirtæki í ferðaþjónustu skili hagnaði, því ferðaþjónustufyrirtæki sem ekki skila hagnaði eru illa undir það búin að takast á við ný verkefni. Ég vil sjá lífeyrissjóði, hlutabréfasjóði, ýmsa stofnanafjórfa, fyrirtæki og einstaklinga fjórfa á þessu sviði sem öðrum.

Hlutverk ríkisins

Í fjórða lagi vil ég nefna að miklu skiptir að stjórnvöld séu meðvituð um þarfir ferðaþjónustu hvað varðar aðbúnað í grunnþáttum og aðbúnað áfangastaðarins Íslands. Hér er átt við samgöngu-, fjarskipta-, og menningarframboð landsins. Þótt ég sé ekki fylgjandi miklum ríkisafskiptum þá gegnir ríkið og sveitarfélög mikilvægu hlutverki við uppbyggingu ferðaþjónustu hér á landi. Opinberir aðilar hafa hlutverki að gegna í flestum greinum atvinnulífs, skapa umgjörð og starfsskilyrði, kynna möguleika erlendis og byggja upp nauðsynlega aðstöðu, hvort sem það eru flugvöllir, hafnir, vegir eða menntun. Stjórnvöld leggja mikla vinnu á sig við að fá hingað erlend stóriðjufyrirtæki t.d. Norðurál og núna Norsk Hydro, en ég vil vara við slíkum hlutum. Við megum ekki láta útlendinga stjórna okkar náttúruauðlindum. Stjórnvöld mættu aftur á móti leggja meira á sig í að hvetja til fjórfa í ferðaþjónustu og byggja þar með upp til framtíðar grein sem mun skipta okkur mun meira máli í framtíðinni en t.d. stóriðja.

Það er einnig áhyggjuefni þegar sameiginleg svæði eins og hálendið er bútað niður milli sveitarfélaga án þess að gætt sé samræmingar og hagsmuna ferðaþjónustu. Um hálendið hafa t.d. Reykvíkingar lítið að segja. Það er vandséð af hverju þessi auðlind er eyrnamerkt ákveðnum sveitarfélögum fremur en fiskurinn í sjónum, þjóðvegir landsins eða mannauðurinn.

Talandi um menningu, þá hafa einstaklingar eins og Björk, Kristján Jóhannsson og Erró svo dæmi séu tekin skilað landinu mikilli kynningu. Sama gildir um kvikmyndir og bókaútgáfu. Það leiða e.t.v. ekki allir hugann að því en þeir aðilar sem náð hafa árangri erlendis hafa í sumum tilvikum notið menntunar og mikilvægrar aðstoðar hér á landi.

Nauðsynlegt er að stjórnvöld hlúi að uppbyggingu öflugs menningarlífs í samvinnu við sveitastjórnir og atvinnulíf. Eg hef lengi verið þeirrar skoðunar að sambyggt tónlistar- og ráðstefnuhús í Reykjavík, sé meðal þeirra framkvæmda sem skynsamlegt er að ráðast í og ég ásamt mörgum öðrum höfum lengi átt okkur þann draum að slík bygging yrði risin um aldamót. Þar hef ég alltaf talið að opinberar aðilar, bæði ríki og Reykjavíkurborg yrðu að koma að málum. Ráðstefnumiðstöðvar og tónlistarhús eru yfirleitt fjármagnaðar og styrktar af opinberum aðilum.

Samtök aðila í ferðaþjónustu

Eins og sjá má á upptalningu minni hér að framan eru viðfangsefnin mörg og mikið verk óunnið í að styrkja stöðu ferðaþjónustu til framtíðar. Greinina hefur vantað heildarsamtök og hún hefur liðið nokkuð fyrir það. Nú fyrst virðast þau að verða til. Einstaka greinar innan ferðaþjónustunnar hafa að mér virðist stundum unnið gegn hvor annarri. Við sjáum þetta að vísu í öðrum atvinnugreinum eins og þegar landsamband smábátaútgerða er í baráttu við LÍU og Verslunarráðið og Íslensk verslun lentu upp á kant eða þegar ýmsir aðilar innan bændasamtakanna eru í innbyrðis deilum eða búa við mismunandi skilyrði.

Fyrir 7-8 árum var undirbúningur í gangi að stofna Ferðamálasamtök Íslands og átti ég þátt í starfi að undirbúningi þess ásamt Verslunarráði Íslands og ýmsum aðilum innan ferðaþjónustunnar. Málið var komið það langt að búið var að ganga frá samþykktum. Þetta gekk því miður ekki upp á sínum tíma af ýmsum ástæðum. Eins og oft áður vantaði sterkari talsmenn til að ná þessu saman. Nú hefur Samband veitinga og gistihúseigenda tekið frumkvæði í málinu og er það vel.

Ráðstefnuland

Ég vildi þá víkja að möguleikum okkar Íslendinga til að fjölga hér ráðstefnum, fundum og hvataferðum, en á því sviði eru miklir fjármunir og hver gestur margfalt meira virði en venjulegur ferðamaður.

Það hefur oft verið talinn veikleiki okkar að flugsamgöngur hafa verið fremur strjálar til og frá landinu, flugtími nokkuð langur, verðlag hátt og stór hluti ráðstefnugesta kemur langt að. Einnig hefur verið bent á slaka ráðstefnu- og hótelaðstöðu til að mæta kröfum nútímans.

Árið 1993 komu liðlega 5.000 ráðstefnugestir til Íslands en þeim hefur síðan fjölgað í um 12.000 á árinu 1996. Líklega hefur ekki tekist að halda utan um fjölda allra þeirra funda og ráðstefna sem hér eru haldnar. Mikið hefur áunnist á undanförunum árum sem hlýtur að hvetja okkur til frekari sóknar á þessum vettvangi. Ráðstefnuskrifstofa Íslands sem stofnuð var 1993, bættar flugsamgöngur og aukin markaðssetning og kynning á Íslandi hefur þarna skilað árangri. En það er hægt að gera miklu betur. Við eigum auðveldlega að geta tvöfaldað og jafnvel þrefaldað þennan fjölda á nokkrum árum með fjárfestingum og öflugri markaðssetningu. Að því ber að stefna og mundi skila Íslandi nokkrum milljörðum króna á ári í auknar gjaldeyrstekjur sem er umtalsverð fjárhæð t.d. í samanburði við það sem stóriðja skilar okkur. Lengi vel takmörkuðu tiltölulega stopular flugsamgöngur möguleika landsins en nú er staðan breytt, þó enn megi gera betur.

Markaðskannanir og reynslan sýnir að grundvöllur er fyrir að Reykjavík geti í auknum mæli laðað til sín alþjóðlegar ráðstefnur. Til þess þurfum við betri aðstöðu og öflugra markaðsstarf. Við þurfum að leggja meiri áherslu á að búa til

nýjar ráðstefnur en ekki alltaf bíða eftir að þær komi upp í hendurnar á okkur. Við getum búið til ráðstefnur á sviði sjávarútvegs, umhverfismála, heilbrigðismála, orkumála, erfðarannsóknna og þannig mætti áfram telja. Þetta er t.d. hægt að gera í samstarfi við erlenda ráðstefnuhaldara eða samtök hagsmunaaðila á hverju sviði.

Þótt nokkur árangur hafi náðst erum við Íslendingar alltof aftarlega þegar horft er til þess hvar ráðstefnur eru helst haldnar í heiminum. Á lista yfir 20 eftirsóttustu löndin eru öll norðurlöndin nema Ísland. Danmörk er m.a. í 10 sæti. Af ráðstefnuborgum er Reykjavík í 52. sæti, allt of neðarlega að mínu mati. Meðalfjöldi ráðstefnugesta fer vaxandi en er þó ekki nema tæplega 700. Tæplega 60% ráðstefna er fámennari en 500. Eðlilegt er að við stílum inn á markhópinn um og innan við 500 ráðstefnugestir. Langflestar ráðstefnur eru haldnar í sérstökum ráðstefnumiðstöðvum eða 55% þeirra, en næst koma hótél með 20%. Þetta segir manni það að við komumst ekki á blað þegar stór hluti ráðstefnuhaldara velja sér ráðstefnustað, þar sem við erum ekki með ráðstefnumiðstöð og þar til viðbótar útiloka okkur margir aðilar þar sem við bjóðum ekki upp á fyrsta flokks hótél eða alþjóðlegt nafn í hótélbransanum. Ég leyfi mér að fullyrða að með betri aðstöðu og markaðsstarfi er nægt að ná mun betri árangri í að gera Ísland að áhugaverðu ráðstefnulandi. Hvers vegna ættum við ekki að geta verið á lista yfir 20-30 eftirsóttustu ráðstefnuborgirnar. Við eigum að setja okkur það sem markmið og ná því innan 5-7 ára með samstilltu átaki.

Það viðhorf heyrst að hér á landi sé ágætis aðstaða og hótélherbergi mörg. Oft eru það aðilar í hótélgeiranum sem predika þetta því þeir vilja ekki meiri samkeppni. Það er rétt að við höfum tiltölulega mörg hótélherbergi og nýting þeirra er ekki alltof góð þegar litið er yfir allt árið. En þetta er ekki eingöngu spurningin um fjölda hótélherbergja og nýtingu þeirra. Þetta er spurning um gæðastaðal, aðbúnað til ráðstefnuhalds, markaðslega ímynd og almenna þjónustu. Samkvæmt upplýsingum frá þeim aðilum sem skipuleggja ráðstefnur og fundi hér á landi, þá er talsvert kvartað yfir aðstöðunni og búast má við skorti á aðstöðu og gistirými á næstu árum. Við erum að missa ráðstefnur nú þegar og enn frekar mun það gerast á næstu árum vegna aðstöðuleysis. Einnig er það galli hve aðstaðan er einsleit t.d. gistirými þar sem gistirými er yfirleitt tveggja og þriggja stjörnu ef miðað er við alþjóðlega kröfuharða staðla. Það kom einnig í ljós þegar viðhorf aðila ferðaþjónustu til nýrrar ráðstefnumiðstöðvar og hótél því tengt voru könnuð nýlega að viðbrögðin voru mjög jákvæð.

Flestir þeir sem komið hafa að þessum málum hafa bent á hagkvæmni þess að tengja ráðstefnumiðstöð við hótél og þá helst nýtt hágæðahótél, sem helst væri markaðssett eða rekið af alþjóðlegri hótélkeðju. Það samspil mundi enn frekar auka líkur á því að Reykjavík gæti orðið áhugaverð ráðstefnuborg þar sem staðsetning í miðju Atlantshafi gæti opnað fjölmarga nýja möguleika. Viðskipti gerast sífellt alþjóðlegri og fundarstaður í Reykjavík er allt í senn miðsvæðis,

hlutlaus og býður upp á góða tilbreytingu. Við yrðum ekki eingöngu vettvangur áhugaverðra ráðstefna og funda heldur mundi íslenskt atvinnulíf fá þarna tækifæri til nýrra samskipta og tengsla við hið alþjóðlega viðskiptaumhverfi.

Hér á landi hefur þess ekki verið gætt að tengja saman byggingar vegna þess að sérhagsmunir einstakra aðila hafa ráðið ferðinni. Íþróttamannvirki, hótél, leikhús, Perlan, verslunarmiðstöðvar eða kvikmyndahús hafa ekki verið skipulögð með samlegðaráhrif í huga, nema að takmörkuðu leyti. Menn hafa sameiginlega ekki verið nógu stórhuga nema þegar verið er að tala um að byggja verslunarmiðstöðvar. Mín sannfæring er sú að þetta sé hagsmunamál fyrir alla aðila í ferðaþjónustu ekki síst þeirra sem reka hótél og sjá um ráðstefnuhald í dag. Það er hægt ná miklu stærri hluta hins stóra alþjóðlega markaðar til okkar þannig að allir njóti góðs af.

Bygging tónlistarhúss, ráðstefnuhúss og fyrsta flokks hótels í miðborg Reykjavíkur, þetta áhugamál mitt og fjölmargra annarra er ef til vill ekki eingöngu draumsýn. Á undanförnum árum og sérstaklega undanfarin misseri hefur verið unnið að hugmyndum um byggingu tónlistarhúss og hugsanlega ráðstefnumiðstöðvar sem væri hluti af byggingunni eða a.m.k. tengt tónlistarhúsi. Ég hef átt þess kost að koma að þessu máli frá tveimur hliðum, annars vegar í nefndarstarfi á vegum Samgönguráðuneytisins og hins vegar hefur þetta komið upp í vinnuhóp sem ég hef starfað í og vinnur að undirbúningi stofnunar sérstakrar miðborgarstjórnar í Reykjavík þar sem þessi mál hafa verið til umræðu.

Í nefnd Samgönguráðherra hafa átt sæti auk mín þeir Árni Mathiesen formaður nefndar-innar, Haukur Halldórsson, Pétur Eiríksson, Magnús Oddsson og Ármann Kr. Ólafsson, aðstoðarmaður Samgönguráðherra, auk þess sem hér talar. Nefndin hefur nýlega lokið störfum, og niðurstaðan var sú að skynsamlegt og hagkvæmt sé að byggja ráðstefnu-miðstöð tengda tónlistarhúsi og hóteli og þessar byggingar eigi helst að vera í miðborg Reykjavíkur við Reykjavíkurhöfn. Það þurfi nýtt fyrsta flokks hótél hér á landi á næstu árum og eðlilegra sé að tengja það við þessi mannvirki.

Reykjavíkurborg hefur undanfarin misseri unnið með breskum ráðgjöfum að mótun skipulags og stjórnunarfyrirkomulags miðborgar Reykjavíkur. Niðurstaða Reykjavíkur-borgar er sú að tónlistarhús, ráðstefnumiðstöð og hótél sé áhugaverðast að reisa í miðborg Reykjavíkur við austurhluta Reykjavíkurhafnar á svæðinu þar sem nú er Faxaskáli og þar fyrir norðaustan og suðvestan.

VSÓ ráðgjöf hefur unnið fyrir Menntamálaráðuneytið og Reykjavíkurborg að staðarvali og hönnunarforsendum fyrir tónlistarhús og hefur VSÓ leitt þá vinnu. Hefur Hótél Saga tekið þátt í verkefninu og fjármagnað hluta þess. Hafa þeir haft til samstarfs tvö erlend ráðgjafa fyrirtæki. Skiluðu þeir af sér skýrslu í byrjun þessa árs, þar sem hentugast var talið miðað við valkosti til skoðunar á þeim tíma, að tónlistarhús og ráðstefnumiðstöð verði byggð við Hótél Sögu. Með

Því að byggja það tengt eldra hóteli færur menn á mis við upplagt tækifæri að reisa hér nýtt fyrsta flokks hótél hannað með kröfur og tækni framtíðarinnar í huga. Þá voru heldur ekki þær hugmyndir ofarlega í hugum manna hversu markaðslega sterkt væri að hafa þetta nær miðborginni.

Framhald málsins

Sýnt hefur verið fram á að þetta þrennt, tónlistarhús, ráðstefnumiðstöð og hótél á vel saman bæði hvað varðar fjárfestingu og samnýtingu á bílastæðum, sameiginlegu rými, veitingaaðstöðu og fundarsölum og ekki síður yrði reksturinn hagkvæmari með samrekstri á ýmsum þáttum. Sambýlið styður einnig markaðslega hvert við annað hvort sem um er að ræða tónleikahald, ráðstefnur og fundi og markaðssetningu þessara þátta. Þetta yrði fjárfesting til næstu áratuga og því eðlilegt að einblína ekki eingöngu á stöðuna í dag. Það virðist vera sami skilningur á því að nálægð við gamla miðbæinn er áhugverð og yrði lyftistöng fyrir svæðið sem á eftir að taka umtalsverðum breytingum á næstu áratugum.

Mikilvægt er að þessir aðilar, þ.e. stjórnvöld, aðallega Menntamálaráðuneytið og Samgönguráðuneytið, Reykjavíkurborg, ferðaþjónustan, tónlistarfólk, fjárfestar og rekstraraðilar nái saman um aðferðafræði við að ná þessu verkefni saman. Fram til þessa hefur verið unnið að þessu tiltölulega sundurlaust en nú í október og nóvember þarf að koma verkefninu í einn sameiginlegan farveg. Ég hef enn áhyggjur af því að það muni ekki takast og einhverjir leggi stein í götu þessa verkefnis eða ekki verði staðið að stjórnun og framkvæmd þess með samræmdum hætti. Ég vona að þær áhyggjur séu ekki á rökum reistar.

Góðir fundarmenn

Í mínum huga stöndum við því nú á sögulegum tímamótum þar sem loksins virðist vera að skapast skilyrði til að búa til "consept" þar sem ráðist yrði í hönnun og byggingu tónlistarhúss, ráðstefnumiðstöðvar og hótels, sem myndi rísa í miðborg Reykjavíkur. Samtök ferðaþjónustunnar eru að verða til þar sem menn munu vonandi stilla betur saman strengi. Stöðug aukning er á fjölda erlendra ferðamanna og landið nýtur vaxandi vinsælda. Það gerist þótt við höfum ekki staðið okkur nógu vel. Vaxandi skilningur á þörfinni fyrir aukið markaðsstarf, gæði, fræðslu og fjármagn til fjárfestinga í ferðaþjónustu. Ríkisvaldið hefur tekið við sér og sinnir þessum þætti betur og hefur skilning á mikilvægi ferðaþjónustunnar. Fjölmargir frumkvöðlar hafa orðið til á undanförunum árum og þeir hafa verið að þróa margvíslega nýja afþreyingu og lært af mistökum.

Ég vil því segja það að lokum að ég er mjög bjartsýnn á framtíð ferðaþjónustu á Íslandi og skora á ykkur að standa saman, berjast fyrir hagsmunum ykkar

greinar og setja ykkur metnaðarfull markmið. Þið getið gert enn betur. Takk fyrir.

Ómar Óskarsson

Staða og framtíð íslenskrar ferðapjónustu

Ráðstefnustjóri, ágætu ráðstefnugestir.

Ferðapjónustan hefur á ýmsan hátt sérstöðu meðal atvinnuveganna. Erlendir sem innlendir ferðamenn fá aðgang að landinu og sú þjónustua sem þeim er veitt dreifist á fjölmargar atvinnugreinar. Ein þeirra er sérleyfis- og hópferðaaksturinn. Sérleyfishafar sjá um almenningssamgöngur í dreifbýli að mestu leyti. Árið 1935 voru sérleyfi fyrst veitt, en þá var fjöldi sérleyfishafa 26 á 28 sérleiðum, sem samtals voru um 3500 km. Í dag eru sérleyfishafar 23 á 55 leiðum og spannar leiðarkerfið yfir rúma 8000 km. Flest urðu sérleyfin þó árið 1955 eða 80 talsins á 111 sérleiðum, en ef að við lítum á stöðuna svona til nánari glöggvunar eins og hún er í dag, þá skiptast þessar leiðir allar sem að þið sjáið í mismunandi litum á þessa 23 sérleyfishafa. Athyglisverðasta breytingin sem átt hefur sér stað núna síðustu misseri er að aðeins tveir sérleyfishafar eru með svæðið Reykjavík og allt austur að Egilsstöðum. Það sem að ég á við, er að það eru aðeins tveir af þessum 23 með þetta svæði eftir sameiningu Austurleiðar og SBS.

Ef að við lítum á þróun sérleyfisaksturs sl. ára, ég byrja á árinu 1975. Það er það ár sem að ég byrjaði í þessum geira. Þið sjáið að þróunin er ógnvænleg í raun. Á skýringum er blái liturinn sérleiðir í km. talið, fjöldi bifreiða er rauði liturinn og vagnkm. og farþegarfjöldi svo aftur ljósu litirnir og í hlutfallinu fer farþegum sífellt fækkandi milli ára en aftur á móti eykst þjónustan. Vagnkm. þýðir ferðatíðnin, hún eykst, bílafjöldinn eykst og sérleiðir í km., þær lengjast.

Einkabíllinn hefur verið í sífellt harðari samkeppni við almenningssamgöngur í dreifbýli sem og í þéttbýli, einkum er þessi samkeppni hörð á stytstu leiðunum, þar á ég við Reykjavík - Selfoss, Reykjavík - Keflavík. Þær leiðir sem eru hvað ábótasamastar eru þær leiðir sem ferðamenn eru flestir og sér í lagi erlendir ferðamenn. Dæmi eru um leiðir þar sem akstur yfir háannatíma sumarsins gefur nær allar tekjur ársins, en tap á leiðunum aðra árstíma, s.s. Reykjavík - Hornafjörður, Akureyri - Mývatn og fl. sem við getum nefnt. En mikill ferðamannafjöldi yfir sumarið gerir kleift að halda þessari þjónustu jafnvel uppi allt árið og greiða hana þannig niður. Ferðamaðurinn er að greiða niður almenningssamgöngur að hluta til á Íslandi. Þetta eru svokallaðar túristaleiðir sem einungis eru færar yfir hálendið yfir sumartímann, þá á ég við Landmannalaugar - Sprengisandur - Kjölur en gefa samt mest af sér.

Undanfarin ár hefur samkeppni sérleyfisbíla aukist þannig að hægt er að fara á einum degi leiðina Reykjavík - Akureyri - Húsavík - Þórshöfn svo dæmi sé tekið. Einnig hefur mikið áunnist við að tengja akstur sérleyfisbifreiða við ferjur og flugvélar og er stefnt að enn frekari samræmingu í framtíðinni, t.d. að tengja á einhvern hátt flugstöðvar og umferðamiðstöðvar sérleyfisbíla. Póstflutningar

voru umtalsverður hluti af þjónustu sérleyfishafa, en undanfarin ár hefur nokkuð dregið úr því. Framtíðarsýnin er því sú varðandi rekstur þessarar þjónustugreinar, líkt og á öðrum sviðum, að sífellt verður um stærri rekstrareiningar að ræða. Nýjasta dæmið í þá átt er sameining Austurleiðar og SBS en hugsanlegt er að rýrustu sérleiðirnar leggist hreinlega af, enda hægt að benda á að það er alls ekki hagkvæmt að reka þær lengur, því enginn getur haldið uppi þjónustu sem enginn þarf að nota. Til þess að koma í veg fyrir þetta, hefur verið talað um að samnýta t.d. skólaakstur og almennan sérleyfisakstur en þrátt fyrir nýlegar tilraunir í þá áttina vekur það nú ekki upp bjartsýni en ég kem að því aftur síðar.

En mesta áhyggjumál og stærsta allra rútabílaeigenda á Íslandi er aldur flotans. Hann er svona í hnotskurn: Ef að við lítum fyrst á sérleyfisgeirann, þá sjáum við að aðeins 18% af flotanum er yngri en 5 ára gamall, 26% er á bilinu 5-10 ára gamall og yfir 55% er yfir 10 ára gamall. Þetta endurspeglar stöðu greinarinnar. Svipaða sögu er að segja hjá hópferðaleyfishöfum, sama með nýjustu bílana, rúm 18%, 5-10 ára 24,6% og 57% tæplega eldri en 10 ára. Hvað er til ráða? Lítið er um svör, þegar stórt er spurt. Við hjá Austurleið tókum á það ráð að setja upp ferðamannaáðstöðu í Þórmörk sem aukabúgrein, gerðum þar gistiaðstöðu ásamt aðstöðu til afþreyingar fyrir allt að 100 manns, en betur má ef duga skal. Sameiningarferli Austurleiðar - SBS er búið að taka allt að þrjú ár, og þar má segja að hafi runnið, blóð, sviti og tár því að þetta voru fyrirtæki í harðri samkeppni en með tilstuðlan og aðkomu Samgönguráðuneytisins kom fyrst skriður á málið.

Samgönguráðuneytið sendi út nefnd hringinn í kringum landið, sem talaði við sérleyfishafa í hverjum landsfjórðungi, til þess að fá þá til að sameinast eða gera einhverskonar samræmt áætlunarkerfi. Út úr því kom fyrst þessi samvinna með Austurleið - SBS sem að nú er orðin að veruleika. Við vorum vart búin að skrifa undir og blekið þornað er boðinn var út skólaakstur af öðru ráðuneyti, en skólaakstur er okkar aðal lifibrauð yfir vetrarmánuðina og nær eingöngu hjá þessum tveim fyrirtækjum. Útkoman varð sú að til urðu tvö ný fyrirtæki sitt hvoru megin við okkur. Annars vegar er verið að hvetja menn til sameiningar og hins vegar kemur annað ráðuneyti sem stofnar þá önnur tvö fyrirtæki sitt hvoru megin við.

Þetta er staðan eins og hún er í dag. Við erum til þess að gera þokkalega bjartsýnir þrátt fyrir allt og þá helst með þetta sameiningarferli. Ég sé fyrir mér næstu fimm árin að það verði kannski 3-4 stór sérleyfisfyrirtæki í landinu og svo önnur smærri sem keyra þá út frá, annað hvort umferðarmiðstöðvum eða flugstöðvum. En áhyggjuefnið er aldurinn og það er stærra mál en við fáum leyst á örfáum árum. Sífellt eru gerðar meiri kröfur hvað varða gæði flotans ekki síður en í öðrum þáttum ferðaþjónustunnar.

En örfá atriði sem ég ætla drepa á, sem er afleiðing þessarar stöðu sérleyfisgeirans. Þau eru aukin samkeppni bílaeigenda innbyrðis í kjölfar aukins

verðskyns almennings og þrýstings frá ferðaskrifstofum um aukinn afslátt á hópferðaakstri. Þetta erum við sífellt að glíma við, sem sagt pressu frá ferðaskrifstofum um lækkun til þess að ná inn fleira ferðafólki.

Gæðavitund almennings og kaupenda er mjög ábótavant. Samgönguráðuneytið og skipulagsnefnd hafa mælt með og veitt hópferðaleyfi hömlulaust á undanförnum árum án nokkurrar stefnu eða yfirsýnar yfir markaðinn í heild sinni. Gæðakröfur til hópþreifreiða hafa ekki verið settar fram í eins ríkum mæli eins og nauðsynlegt er við úthlutun hópferðaleyfa. Skattastefna yfirvalda er íþyngjandi fyrir eigendur hópþreifreiða og alls ekki í samræmi og til jafns við aðra aðila sem starfa í fólksflutningum. Á ég þá við flug og ferjur. Mikið framboð er af 6-10 ára gömlum hópþreifreiðum, sem álitid hefur verið hagkvæmur kostur að flytja til landsins. Íslenskar yfirbyggingarverksmiðjur eiga þ.a.l. í vök að verjast fyrir innflutningi notaðra og ódýrra hópþreifreiða og mjög lítið er byggt yfir grindarbíla eins og við köllum hérlandis. Rúta er ekki sama og rúta segjum við. Við búum við þær aðstæður á sumum leiðum að svokallaðir götubílar komast þær ekki, á ég þá við Þórmörk, Fjallabak og jafnvel Sprengisand, en skattalega búa þessir aðilar við verri aðstöðu með tilkomu aðildar okkar Íslandina að EES samningnum. Samkeppni við erlendar hópþreifreiðar fer vaxandi og fyrirsjáanlegt er að þessi samkeppni mun fara vaxandi með tilkomu aukins frjálsræðis í EES. Mikil farþegafækkun á sérleyfisleiðum, sérstaklega á Íslendingaleiðum, sem við köllum. Er átt við hringveginn, þar sem erlendir ferðamenn eru ekki stór hluti farþega.

Ég vil að lokum fagna undirbúningi samstöðufólks innan ferðaþjónustunnar og tel að það sé eitt af því nauðsynlegasta sem að við þurfum að standa saman um.

Helgi Jóhannsson

Staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu

Ráðstefnustjórar - ágætu ráðstefnugestir.

Ég vil byrja á að færa Ferðamálaráði þakkir fyrir að gefa mér tækifæri á að koma hingað og skiptast á skoðunum við samstarfsaðila mína um mitt hjartans mál, ferðaþjónustuna. Ég var beðinn að ræða ferðaþjónustuna út frá sjónarmiðum ferðaskrifstofa og það geri ég að stærstum hluta. Ég get fullyrt að sumt, ef ekki allt, sem ég mun fara í gegnum hér á eftir eru menn mér ekki sammála um. En til þess erum við hér saman komin, að ræða í hreinskilni um atvinnugrein okkar, og sjá til þess að umræðan verði heiðarleg þannig að hún skili okkur einhverju þegar upp er staðið.

Það dylst fáum að íslenskar ferðaskrifstofur hafa átt í verulegum erfiðleikum síðustu ár. Rekstrarreikningar þeirra sína versnandi afkomu og arðsemi og á skattframtölum má sjá mikinn afkomumun frá árinu 1990 til 1997. Á þessu eru ýmsar skýringar og ætla ég að geta nokkurra þeirra. Í fyrsta lagi þá er samkeppnin mjög hörð. Því verður ekki neitað að það er einfalt að stofna ferðaskrifstofu á Íslandi og einnig er einfalt að verða sér út um leyfi til þess að bjóða

upp á ferðapjónustu. Þetta hefur orðið til þess að á síðustu árum hefur færst aukin harka í samkeppnina. Eftir Vest-Norden ráðstefnuna fluttu starfsmenn Ferðamálaráðs erlendis einkar fróðlegan fyrirlestur um stöðu mála á Íslandsmarkaði. Þeir kvörtuðu yfir því að rútukostur væri lélegur og að þjónusta við farþegann þegar hann kemur til landsins væri stöðugt að versna. Hér áður fyrr var tekið á móti ferðamanninum og honum fylgt á áfangastað ásamt því að boðið var upp á kynningarfund áður en ferðalagið hófst. Þá fannst þeim gæði fararstjóra vera lakari og að of ört væri verið að breyta leiðalýsingum.

Ég tel að ástæðan fyrir því að við erum að veita verri þjónustu sé einfaldlega sú að við þurfum stöðugt að fást við meiri samkeppni. Við þurfum að lækka okkar verð til erlendra ferðaheildsala vegna þess að það er alltaf einhver sem virðist geta gert hlutina ódýrari, allt að því ókeypis. Þá er eina leiðin til að lækka verðið að leita til sérleyfishafanna og hafa þeir sannarlega verið þíndir í verði. Einnig er leitað til hótélanna um lækkað verð og alveg eins er með allan viðgjörning sem verið er að bjóða uppá. Það sem eftir stendur er að við erum að þjónusta farþegann á lægra verði og við erum sannarlega að bjóða honum verri þjónustu.

Það sem einnig er að gerast núna og ég tel að flestir hér geri sér grein fyrir er að ferðamennskan hefur tekið miklum breytingum. Fyrir u.þ.b. 10 árum þá fólst 80% af starfsemi innanlandsdeildar Samvinnuferða í að skipuleggja hópferðir fyrir hina ýmsu hópa um landið. Þetta voru hótelferðir, þar sem gert var ráð fyrir að fólk gisti á hótelum, borðaði fullt fæði og hefði með sér leiðsögumann. Skiplagning á þessum ferðum var tiltölulega einföld, auðvelt að vinna þær og samstarfið gekk mjög vel. Á þessu hefur orðið geysileg breyting. Í dag erum við í stöðugt ríkari mæli að fást við farþega sem eru einstaklingar og ferðast á eigin vegum. Svo ég vísi aftur í fyrirlestur Ferðamálaráðs erlendis þá nefndi Einar Gústafsson að fyrir tíu árum síðan var meðalaldur farþega sem ferðaðist til Íslands eða annars lands sem tilheyrir Norðurlöndunum 56 ár. Nú 10 árum síðar hefur meðalaldur þeirra sem ferðast til Norðurlandanna hækkað í 58 ár en sé Ísland tekið út lækkar talan í 46 ár. Þetta segir okkur að við erum að fá hingað yngra fólk með aðrar kröfur.

Við þurfum þar að auki að lifa af lægri sölulaunum eða lægri þóknun en að við getum ráðið við. Vinnan við hvern einstakling er álíka mikil og við 40 manna hóp og það er einfalt að skilja að þar af leiðandi hlýtur veltan að minnka all verulega. Ég vil einnig nefna að mér finnst vanta skilning atvinnugreinarinnar á hugtakinu markaðskostnaður. Það eru bæði flugfélög og ferðaskrifstofur sem hafa lagt út í mikinn kostnað við að markaðssetja land og þjóð og það virðist fljótt á litið vera álit þeirra sem eru að vinna með okkur að við getum tekið þetta upp úr engu. Við hjá Samvinnuferðum höfum m.a. verið sakaðir um að vera að okra á ákveðnum atburði vegna þess að við seldum gistipakkann töluvert dýrari en uppgefið verð var frá hótelinum. Ástæða þessarar ásökunar er auðvitað skilningsleysi á greininni. Skýringarinnar var að leita í því að þarna voru 6 manns að vinna í þrjár vikur, 7 daga vikunnar.

Að auki vorum við með fastan starfsmann í Eyjum í heilan máuð ásamt því að senda fjóra starfsmenn að auki síðustu þrjá dagana. Verkefni starfsmannanna fólst í að bóka gistingu og ferð til Eyja. Ég get sagt alveg ykkur hér að þó við hefðum fengið sölulaunin tvöfölduð þá hefðu þau ekki dugað til að greiða 1/50 af þeim kostnaði sem að við lögðum út. En þetta þarf að ræða og til þeirra viðræðna eru ferðaskrifstofurnar tilbúnar. Annað mál sem kom upp í þessari umtöluðu kynningu Ferðamálaráðs varðar hóteleigendur úti á landi. Þegar ferðamaðurinn kemur á hótelið með hóteliþéttu frá erlenda ferðaheildsalanum sér hann auglýst verð sem er nánast það sama og það verð sem gefið er upp til ferðaheildsala. Hann semur því beint við hótelið sem er að sjálfsögðu mun hagstæðara og skilar beiðninni, sem við erum búin að leggja mikla vinnu í, aftur til ferðaheildsalans með þeim orðum að hann hafi ekki þurft að nota hana. Þarna vorum við búnir að vinna alla vinnuna, erlendi ferðheildsalinn búinn að hafa fyrir því að birta þetta í bæklingi og vinna markaðsvinnu og öll vinnan til einskis.

Ég vil einnig ræða skoðanir mínar varðandi upplýsingastreymi til ferðaskrifstofa um hvað er að gerast á Íslandi. Upplýsingar um t.d. djass hljótleika, listahátíðir og íþróttaviðburði koma allt of seint til okkar jafnvel aðeins 2 vikum áður en atburðirnir eiga sér stað. Þess vegna nýtast þær okkur á engan hátt í markaðssetningu. Það er mín skoðun að hér vanti fagmennsku og að auðvelt sé að kippa þessum málum í lag. Samvinnuferðir-Landsýn hafa eytt heilmiklum peningum í að markaðssetja Ísland í Ameríku og þá sérstaklega með hvataferðir í huga. Sá hópur fólks eyðir mestu og kemur utan háannatíma. Við upplifum það að þegar þessi hópur fær upplýsingar um gæði þeirrar gistingar sem í boði er þá dalar áhuginn.

Það er mjög gott að Þorkell skuli vera staddur hér því að Eimskip var í hugleiðingum um byggingu á fimm stjörnu gæðahóteli. Ég held að við ættum að beina þeim tilmælum til hans að þeir taki það mál upp aftur því í dag er þetta mun betri fjárfesting en fyrir 12 árum síðan. Menn hafa spurt hvers vegna byggja eigi fleiri hótél þar sem nýtingin sé ekki nógu góð. Því svara ég til með nærtæku dæmi sem er flug Flugleiða til Glasgow. Þeir töldu að ekki væri hægt að fljúga oftar en tvisvar til þrisvar í viku þangað, þar sem nýtingin væri ekki nóg og því allt of mikið af sértíloðum. Flugleiðamenn settust yfir þetta verkefni og unnu þar sannarlega sína vinnu því í dag fljúga þeir á Glasgow alla daga vikunnar með öll sæti full. Flugleiðir eiga hrós skilið fyrir þetta frábæra framtak, að ákveða að stíga skrefið til fulls. Það staðfestir þá trú mína að við eigum ónýtta möguleika hvað hótélrekstur varðar.

Mikil þörf er orðin fyrir gæðaflokkun á íslenskum gististöðum þar sem að erlendis er fólk vant því að geta spurst fyrir um hana. Hér á landi er litið á hana sem feimnismál og tel ég að þeir sem berjast harðast á móti flokkuninni séu þeir sem óttast niðurstöðuna. Ég er þess fullviss að með gæðaflokkun muni þeir sem eru ósáttir við matið bæta sig þannig að það yrði til góðs. Ég tel Hótel Sögu vera besta hótél sem Íslendingar hafa upp á að bjóða í dag. Það er skráð gott

þriggja stjörnu hótél skv. alþjóðlegum staðli og í haust hef ég trú á að fjórða stjarnan bætist við.

Eitt alvarlegt mál þarf að minnast á en það er samkomulag ríkisstjórnarinnar við Keiko Foundation vegna komu Keiko til landsins. Keiko Foundation eru að okkar mati greinilega atvinnumenn og hafa unnið þarft og gott verk. Þeir sýndu ríkisstjórninni fram á að koma hvalsins yrði mikil og góð landkynning og eins og allir þekkja náðust samningar. Fljótlega fóru menn í ferðageiranum að ræða frjálsglega um hversu mikið við gætum aukið ferðamannastrauminn. En hvenær förum við og ríkið að njóta góðs af þessum ágóða? Hvenær hefst sú starfsemi að við getum nýtt komu Keikó í markaðssetningu? Enginn hefur svör við þessu í dag því það gleymdist að ganga frá því í samkomulaginu. Ekki er hægt að auglýsa hval sem ekki fæst leyfi til að skoða. Þarna erum við enn einu sinni að tala um óvönduð vinnubrögð.

Hvað varðar áherslur í fjárfestingum þá langar mig að nefna að Flugleiðir hafa unnið mjög skemmtilegt og þarft uppbyggingarverkefni í kynningarmálum og hafa eytt stórfé í að markaðssetja Ísland og eiga fyrir það hrós skilið. Maður setur samt spurningarmerki við fjárfestingarnar vegna þess að á síðustu árum hafa þeir sett einar 600-700 milljónir í fjárfestingar hér á landi sem ekki hafa skilað sér aftur. Það er vegna þess að eigendur fyrirtækjanna hafa fjárfest í öðru utan ferðageirans. Mitt mat er að við eigum að styðja miklu meira við afþreyingu en gert hefur verið. Við þekkjum öll fyrirtækið Jöklaferðir og þau okkar sem fara erlendis með ferðakynningu tala um hversu yndislegt sé að fara á jökul. Þetta fyrirtæki átti í vandræðum fyrir ári síðan en er nú að skila glæsilegum árangri.

Að síðustu er það framtíðin. Hún er björt og þrátt fyrir að ég hafi verið að skammast þá lít ég björtum augum til framtíðarinnar. Ferðamálasamtökin sem við erum að stofna eru eitt þarfasta verkefnið sem við höfum farið út í. Ég verð þó að nefna að ég er frekar óhress eftir að hafa lesið yfir fyrstu drög að Ferðamálasamtökunum. Það er vegna þeirra inngönguskilyrða að aðilar verði að vera innan VSÍ sem leiðir til að margir aðilar bæði stórir og smáir útilokast. En við látum VSÍ ekki standa í veginum fyrir því að til verði einn öflugur samstilltur hópur fólks í ferðapjónustu sem hefur það að leiðarljósi að reyna að vinna atvinnugreininni betur - á því finnum við einhverja leið.

Góðu fundarmenn, ég vil þakka ykkur áheyrnina og kveð ykkur með þessum orðum: Látum vandvirkni skila okkur eldvirkni í íslenskri ferðapjónustu. Takk fyrir.

Hrönn Greipsdóttir

Staða og framtíð íslenskrar ferðapjónustu

Yfirskrift umræðunnar í dag er staða og framtíð íslenskrar ferðapjónustu. Það er vissulega ánægjulegt að svo virðist sem við megum enn þakka fyrir sumar sem færði okkur aukningu ferðamanna til landsins. Eitthvað er misjafn hverjir nutu

Þessarar aukningar og hefur verið bent á að í ár var óvenjulítið um ráðstefnur og fundi en því meira af einstaklingum og farþegum í sérferðum.

Og svo erum við bjartsýnu Íslendingar strax farnir að tala um metin sem koma til með að falla á næstu árum. Þessi umræða hefur haft þau áhrif að almenningur heldur til dæmis að allt hótelrymi í Reykjavík sé löngu uppantað allt aldamótaárið. Ég vildi að svo væri, en því miður er enn nóg laust.

Ég hef dálitlar áhyggjur af þessari ofurbjartsýni og finnst það gerast alltof oft að fréttir af komu útlendinga til landsins séu stórlega ýktar. Það kemur oftast en ekki fyrir að viðskiptavinurinn er búinn að ákveða fyrir fram að hér sé allt saman fullbókað. Við ættum að fara okkur aðeins hægar í stórum yfirlýsingum um að úti í útlöndum bíði fólk í biðröðum eftir því að koma til landsins okkar. Það verður vonandi svoleiðis í framtíðinni, en hógvæðin er dyggð sem við verðum að gefa betri gaum að.

Í allri umfjöllun er mikilvægt að fjalla um ferðabjónustuna sem eina heild, ekki einangra einstaka þætti eða hlekkir hennar. Við verðum að vinna saman að því að viðskiptavinurinn færist mjúklega á milli þessara hlekkja og að upplifunin sé í samræmi við væntingar og helst aðeins meira en það. Viðskiptavinur sem finnst hann vera fá ögn meira heldur en það sem hann gerði ráð fyrir er sæll með upplifun sína á meðan sá sem finnst eitthvað vanta uppá fer óánægður. Ein helsta ástæða viðskiptatryggðar er einmitt þessi tilfinning að við séum að fá eitthvað aðeins meira en það sem við borguðum fyrir.

Því er fátt mikilvægara en að koma á framfæri við viðskiptavinina sönnum upplýsingum. Við verðum að standa undir þeirri þjónustu sem við lofum. Eitt af því sem erlendir ferðaheildsalar kvarta gjarnan yfir er að hér á landi er alltof mikið af gististöðum sem ranglega kalla sig hótél. Þegar viðskiptavinurinn kaupir sér hótélgestingu gerir hann ráð fyrir ákveðinni lágmarks þjónustu og aðstöðu. Þetta er eitthvað sem verður að laga og vonandi gerist með flokkunarkerfi því sem nú er unnið að.

Það er líka staðreynd að ef að viðskiptavinurinn er óánægður með einn eða fleiri hlekkir þá bitnar það á allri keðjunni. Þannig byrjar upplifun þess sem ferðast til Íslands þegar hann fær upplýsingar um ferðina sem seinna leiðir til kaups, hvernig viðkomandi er afgreiddur og hvort hann fái viðunandi afgreiðslu.

Seinna er það svo upphaf ferðarinnar, innritun á flugvelli, flugferðin sjálf, afgreiðsla í Keflavík, hótélgestingin og hver þáttur ferðarinnar eftir það. Ef einn þessara þátta brestur eða stendur ekki undir væntingum ferðalangsins bitnar það á öllum hinum. Þetta verður við sem störfum að ferðabjónustu að hafa í huga og verðum því að samhæfa einstaka þætti og gera heildarupplifunina þannig að samræmi sé á milli. Í mínum huga er fátt mikilvægara fyrir íslenska ferðabjónustu en að taka gæðamál atvinnugreinarinnar sem heild í gagngera naflaskoðun.

Í nýlega útkominni hagkönnun SVG fyrir 1997 kemur í ljós að arðsemi hótela í Reykjavík, fyrir afskriftir, leigu og fjármagnskostnað er tæplega 30%. Þetta er ekki mikill afgangur sé litið til þess að mörg hótelanna eru fjármögnuð að miklu leyti með lánsfjármagni. Í mörgum tilfella er þetta hlutfall þannig að einungis fjórðungur fjármagnsins er eigið fé.

Meðalarðsemi hótela úti á landi nær ekki 6% sem er mjög alvarlegt. Það eru efalaust fá hótél á landsbyggðin sem eru að skila einhverjum afgangi og það er alveg ljóst að þetta meðaltal af Reykjavíkursvæðinu segir ekki alla söguna. Arðsemi í hótélrekstri er einfaldlega mjög lág.

En hvað þýðir þessi lága arðsemi fyrir ferðapjónustuna í heild sinni, er þetta bara ekki spurning um að við hótelmenn hysjum upp um okkur buxurnar og reynum að gera betur í rekstrinum? Jú, vissulega er það okkar að leita ráða og vinna bót á þeim vandamálum sem steðja að rekstrinum. En mig langar aðeins að vekja ykkur til umhugsunar á því hvað þessi lága arðsemi þýðir.

Fyrst og fremst þýðir þessi lága arðsemi það að hótelin geta ekki lagt til það fjármagn sem þarf til nauðsynlegrar endurnýjunar eða fjárfest í nýjum tækjakosti og þar með staðið undir þeim væntingum sem til þeirra eru gerðar. Íslensk hótél og þar með ferðapjónustan í heild sinni líður fyrir það að endurnýjun og viðhaldi er ekki sinnt eins hratt og þyrfti.

Það er alltof algengt að viðhald er látið sitja á hakanum af þeirri einföldu ástæðu að það eru ekki til peningar til framkvæmda. Með þessu erum við auðvitað að grafa okkar eigin gröf því smátt og smátt fjarlægjumst við þær væntingar sem viðskiptavinurinn gerir til okkar sem hótels og þar með getum við ekki lengur sett upp það verð sem sanngjarnt væri fyrir okkar "standard" af þjónustu.

Önnur alvarleg afleiðing lágrar arðsemi er áhugi fjárfesta á greininni. Það er einkum þrennt sem fjárfestar hafa í huga þegar þeir taka ákvörðun um hvar fjármunum þeirra skuli varið. Í fyrsta lagi vill fjárfestir hámarka eigin hagnað, í öðru lagi vill hann geta breytt þessum hagnaði eða fjárfestingu í aðra ef honum þóknast svo og í þriðja lagi velur fjárfestir sér það áhættustig sem samræmist hans eigin framtíðaráætlunum.

Fjárfestar eru upp til hópa skynsamir og þeir vega og meta hagnað af fjárfestingunni og þá áhættu sem þeir taka þegar fjárfestingarkostir eru kannaðir. Og fjárfestum standa til boða aðrir kostir sem þeir vega og meta á sama hátt og bera svo saman. Það er alveg ljóst að hér standa greinar með lága arðsemi illa að vígi. Hvers vegna að fjárfesta í atvinnugrein þar sem arðsemi er lág og lítil von til þess að fá greiddan út arð af fjárfestingunni. Það gera einungis eldheitir hugsjónamenn.

Sé greinin ekki talin til fýsilegra fjárfestingakosta verður hún aldrei fjármögnuð öðru vísi en með lánsfjármagni. Það hlýtur því að vera okkar sem störfum í

Þessari grein og ykkar sem verslið við okkur, að bæta umhverfið þannig að það eygist einhver hagnaðarvon. Það hlýtur að vera eitthvað að rekstarumhverfinu og viðhorfum til greinarinnar.

En í hverju liggur þessi lága arðsemi, hverjar eru orsakirnar? Hvernig greinin er fjármögnuð skiptir miklu máli og ég hef þegar nefnt að upp til hópa er eigið fé of lágt.

Fastur kostnaður í hótélrekstri er gríðarlega hár og svo virðist sem það skipti ekki svo miklu máli hvort hótelin séu nokkrum herbergjum fleiri. Því tel ég að mörg hótélanna í dag séu ekki nógu arðbærar einingar og gætu bætt hag sinn verulega með því að bæta við herbergjum. Á síðustu tveimur árum hefur herbergjum í Reykjavík fjölgað um 30%. Þessi tala kemur efalaust mörgum á óvart en í herbergjum talið eru þetta rúmlega 300 herbergi.

Þar munar auðvitað mestu um 154 herbergi á Cabin hótél og 33 herbergi á Hótél Skjaldbreið en nærri 120 herbergi eru viðbætur á hótélum sem fyrir eru. Þetta tel ég mun jákvæðari þróun heldur en að bæta við einni stórrí einingu. Í dag eiga flest hótelin möguleika á að stækka enn frekar. Færri arðbærar einingar hlýtur að vera gáfulegri leið heldur en ein stór til viðbótar sem myndi leiða til enn frekara miðjumoðs.

Og talandi um miðjumoð að þá finnst mér áberandi tregða hjá íslenskum ferðaheildsölum til verðaðgreiningar. Það hefur meira að segja komið upp tillaga um að selja öll hótél í Reykjavík á sama verði til einföldunar fyrir erlenda viðskiptavinum. Við eigum vissulega að beita fyrir okkur verðaðgreiningu og taka upp markvissari tekjustýringu. Þetta er eitthvað sem ferðaþjónustan getur hjálpast að við sem ein heild ef skilningur er fyrir hendi. Að þína verðið niður úr öllu valdi er eins og að pissa í skóna sína. Það hjálpar ekki neinum þegar til lengri tíma er litið og oftast en ekki eru það svo erlendu milliliðirnir sem græða á þessum verðlækkunum þegar upp er staðið.

Meðalnýting hótela í Reykjavík samkvæmt fyrrnefndri hagkönnun var í fyrra rétt tæp 62%. Eins og allir þekkja er nýtingin mjög góð yfir sumartímamánudaginn en mögru mánuðirnir eru okkar akkílesarhæll. Sveiflukenndur rekstur verður alltaf erfiður, sérstaklega ef að fastur kostnaður er hár og mögru mánuðirnir þar með afætur af hinum digrari.

Mikið hefur verið gert til að teygja ferðamannatímamánudaginn yfir á þessa mögru mánuði og til dæmis var september í ár ævintýrlega sterkur fyrir hótelin í Reykjavík. En betur má ef duga skal og sá þáttur sem mér finnst vanta átakanlega í íslenska ferðaþjónustu er nýsköpun.

Í sumar kom til mín blaðamaður sem hafði rætt við marga aðila í íslenskri ferðaþjónustu. Hún var mjög heilluð og sannfærð um ágæti Íslands sem áfangastaðar en henni fannst jafnframt einkennilegt að allir þeir sem hún hafði

hitt voru að gera það sama ! Hún sagði að þegar hún hefði spurt um eitthvað óvanalegt hefðu allir þulið upp sömu romsuna; kokteill í Bláa lóninu, jeppasafarí, hestaferð og snjósleðaferð upp á jökli. Og ekki nóg með það heldur fékk hún það líka á tilfinninguna að það væru allir að gera út á sömu markhópana.

Við verðum að vera vakandi fyrir nýjungum og meðvituð um tækifærin hverju sinni. Þetta á ekki einungis við það sem hægt er að gera sér til afþreyingar heldur og hina ýmsu markhópa. Ég veit ekki hversu mörg ykkar sáu þátt Ómars Ragnarssonar á sunnudagskvöldið þar sem hann ferðaðist um Norður-Noreg. Ómar benti réttilega á einn möguleika, sem við höfum ekki haft rænu á að nýta okkur, sem eru stríðsminjar. Við eigum hluta af þessari sögu en höfum ekkert gert. Í Noregi eru þessar stríðsminjar varðveittar og byggt í kringum þær og þannig er enn einum markhópi bætt við þá sem fyrir eru.

Þá er það rekstrarumhverfið en þar eiga hótél og veitingamenn í harðri baráttu við svarta markaðinn. Við vitum öll af þessari starfsemi en það er merkilegt hversu margir loka augunum fyrir henni. Við getum ekki keppt við verðlagningu þeirra staða sem ekki gjalda keisaranum það sem keisarans er. Ég vil hvetja ykkur öll til að sniðganga slíka starfsemi því til lengri tíma litið gerir hún ekkert annað en að grafa undan þeirri þjónustu sem við viljum bjóða þeim sem sækja Ísland heim. Við skulum vona að boðað hert eftirlit komi til með að skila okkur einhverju en við getum líka unnið að þessu máli sem ein heild.

Hótél og veitingastaðir mega líka búa við ótrúlegt óréttlæti þegar kemur að skattamálum. Hver eru til dæmis rökin fyrir því að veitingastaður greiði 24,5% virðisaukaskatt af útseldum mat á meðan verslanir greiða ekki nema 14% af tilbúnum mat.

Hvar myndast þessi auka virðisauki sem við greiðum fyrir ? Við erum í harðri samkeppni við matvörverslanirnar sem selja tilbúinn mat og viljum sjá einhver rök fyrir þessu óréttlæti.

Fyrir nokkrum árum síðan, 1992 ef mig minnir rétt, var undirritaður samningur milli Ferðaskrifstofa og Hótela um bókanir og afpöntunarskilmála þessum samningi var því miður strax stungið ofan í skúffu og fáir fóru eftir honum. Ég tel brýnt mál að endursemja og endurvekja þennan samning. Því miður er það svo að í dag er ekki verið að vinna eftir neinum markvissum reglum. Flestir hafa í huga einhvern ákveðinn afbókunarskilmála, en þegar á reynir er ekkert haldbært til að fara eftir.

Og þetta á ekki aðeins við um bókanir og afpantanir heldur og greiðslur til hótélanna. Útistandandi skuldir eftir sumarið eru alltof háar og nær óskiljanlegt hvers vegna hótelin þurfa að ganga á eftir greiðslum langt fram á vetur. Krafan í dag eru því vinnureglur sem hægt er að vinna eftir og að allir þeir aðilar sem koma þar að skuldbindi sig til að vinna eftir þeim. Þetta er okkur öllum til hagsbóta.

Að lokum langar mig aðeins að nefna þátt sem skiptir þessa grein miklu máli en það er menntun starfsfólks í hótél og veitingageiranum.

Nú er risin glæsilegur skóli undir merkjum Menntaskólans í Kópavogi, og þar er fólk við stjórnvölinn sem hefur brennandi áhuga á menntamálum greinarinnar. En það er ekki nóg að eiga glæsilegan húsakost og allt til alls þegar nemendurna vantar. Staðreyndin er sú að aðsókn í framreiðslu- og matreiðslunám hefur farið síminnkandi og nú er svo komið að greininni stendur ógn af þeirri staðreynd hversu fáir útskrifast á ári hverju. Á nýafstöðnum aðalfundi SVG hélt Margrét Friðriksdóttir, skólameistari Menntaskólans í Kópavogi, erindi þar sem hún lýsti yfir áhyggjum sínum af því hversu fáir sækjast eftir því að komast á samning.

Í máli hennar komu fram ógnvænlegar tölur. Árið 1990 útskrifuðust 45 matreiðslumenn og 43 framreiðslumenn. Í ár útskrifast 25 matreiðslumenn og ekki nema 17 framreiðslu-menn. Og hvernig er útlitið? Miðað við þá samninga sem nú eru komnir er staðan um aldamótin sú sama með matreiðslumenn eða 25 en einungis 7 framreiðslumenn.

Ég tel að þetta sé mál sem ferðapjónustan öll þurfi að vera meðvituð um því það verður lítið um fyrsta klassa veitingastaði á Íslandi ef ekkert er af faglærðu fólki. Spurningar sem við hljótum að spyrja okkur eru hvort þetta nám sé í takt við tímann og hvort einhverju sé hægt að breyta til að laða fleira fólk inn í greinina. Er framtíðin sú að við þurfum að flytja inn útlendinga til að þjóna á veitingastöðunum af því enginn Íslendingur fæst í þessi störf? Nei, það verður að taka þessi menntunarmál til skoðunar og sjá á hverju strandar. Hver er ástæðan fyrir því að svo miklu færri hafa áhuga á að komast í þetta fagnám í dag en fyrir átta árum síðan og hver er framtíðin ef enginn fæst í þessi störf ?

Við sem störfum í ferðapjónustu verðum að vera vel undirbúin fyrir framtíðina. Við megum aldrei missa sjónar af því hvar við stöndum og hvar við viljum vera í framtíðinni. Við siglum nú hraðbyri í sameinaða Evrópu þar sem landamæri heyra brátt sögunni til. Þetta eykur að sama skapi þá kröfu til okkar að standa undir þeim alþjóðlegu reglum og gæðastöðlum sem ný Evrópa kemur til með og hefur nú þegar sett. Í dag gerist það oft og oft að erlendir ferðaheildsalar vilja fá að vita hvort við uppfyllum þessa staðla og séum með vottun.

Í þessu sambandi sé ég eitt af stærstu tækifærum íslenskrar ferðapjónustu sem er að fara út í enn meira alþjóðlegt samstarf og verða þar með hluti af alþjóðlegu umhverfi. Það er einfaldlega hluti af því að vera með og ekki einangrast.

Ég hóf mál mitt á því hversu mikilvægt það væri að ferðapjónustan kæmi fram sem ein heild og stæði saman sem ein heild. Því fagna ég því að stofnun Samtaka ferðapjónustunnar skuli vera á næsta leiti. Ég vil nota tækifærið og hvetja sem flesta til að mæta á stofnfundinn þann 11.11. klukkan 11. Og þið

sem ekki hafið kynnt ykkur málið að mæta á morgun þegar Þorleifur Þór Jónsson kynnir væntanleg samtök. Það eru svo ótal verkefni sem bíða þessara samtaka og sóknarfærin eru sem betur fer óendanlega mörg.

Halldór Blöndal, samgönguráðherra.

Ágætu ráðstefnugestir.

Ég varð þeirrar ánægju aðnjótandi í gær að vera einn af þeim sem var við vígslu Gardemoen og flaug þaðan í morgun frá hinni nýju flugstöð og nýju flughöfn, sem var mjög skemmtilegt, raunar ævintýrlegt að koma í slíkt mannvirki áður en það er tekið í notkun, allt fínt og fágað, þússað og prýtt og bjart yfir þeim sem þar gengu um sali.

Kannski lætur maður sig dreyma á slíkum stundum að sú stund fari að renna upp að hægt sé að ráðast í það að endurnýja Reykjavíkflugvöll og koma honum í gegn um skipulagið sem hefur nú ekki gengið alls kostar vel. En það er nú raunar svoleiðis í ýmsum öðrum löndum líka, því að enskur fulltrúi samgönguráðherra sem þar var sagði mér að þeir væru búnir í þrjú og hálf ár að bíða eftir því að umhverfismatið afgreiddi þar nýja viðbyggingu við flugstöðina í London og eru þess albúnir að bíða tvö ár í viðbót. Við sjáum að við stöndum okkur eiginlega ekki nógu vel í þessum umhverfismálum. Þetta tekur svona í lengsta lagi tvö ár hér á landi að bíða eftir niðurstöðu.

Það var fyrir þrem árum tæpum sem sú vinna hófst af alvöru í Samgönguráðuneytinu í samvinnu við Samtök ferðapjónustunnar þ.e. að móta nýja stefnu í ferðamálum. Þá var leitað til ráðgjafafyrirtækisins Hagvangs og skipaður átta manna stýrihópur undir leiðsögn eða formennsku Magnúsar Oddssonar, ferðamálastjóra, en Bjarnheiður Hallsdóttir, rekstrar-hagfræðingur var ráðin starfsmaður verkefnisins. Til viðbótar við þetta hófu margir vinnuhópar störf við að safna upplýsingum og kanna hug greinarinnar til hinna ýmsu mála er á henni brenna. Áhersla var lögð á stjórnarsýslu, rekstrarumhverfi, menntun og rannsóknir, markaðs- og gæðamál, samgöngu- og umhverfismál. Niðurstöðurnar birtust hálfu ári síðar eða í maí 1996 í gulri bók "Stefnumótun í ferðapjónustu" og voru kynntar á ráðstefnu þetta sama vor. Um haustið var starfinu síðan haldið áfram, því að alltaf hafði það staðið til að gera framkvæmdaáætlun í kjölfarið. Fjöldi fólks sat yfir því verkefni og ég vil enn á ný nota tækifærið til að þakka öllum þeim sem að þeirri vinnu komu fyrir fórnfúst og gefandi starf.

Með stefnumótunarritinu og framkvæmdaáætlun einstakra málaflokka hefur ráðuneytið nú undir höndum þann grunn sem byggt er á við allt skipulag og ákvörðunartöku. Á einum stað eru núna aðgengilegar upplýsingar og óskir um mörg þau mál sem taka þarf á til gera veg greinarinnar og framgang sem mestan þó að slíkri vinnu sé að sjálfsögðu aldrei fulllokið og ný sjónarmið vakni með hverju ári.

En mörgu er samt lokið og annað komið á rekspól. T.d. þegar boðið var fram nám í ferðaþjónustu við rekstrardeild Háskólans hér á Akureyri og Háskóli Íslands býður á þessu misseri í fyrsta sinn upp á námskeið í ferðamálafræðum. Háskólinn á Akureyri hefur ráðið til sín ferðamálafræðing til að stunda kennslu og rannsóknir og við skrifstofu Ferðamálaráðs hér á Akureyri hefur verið stofnuð rannsóknarstaða. Á næstu dögum verður undirritaður samningur um samstarf Ferðamálaráðs og Háskólans á Akureyri um rekstur gagnamiðstöðvar og rannsóknir í ferðaþjónustu. Þá hefur Helga Haraldsdóttir, sem var forstöðumaður Ferðamálaráðs hér á Akureyri verið ráðin til Samgönguráðuneytisins. Ég tel að það sé vel ráðið, bæði er með þessum hætti staðið fastar og betur að málum en áður hefur verið og auðvitað opnar það nýja glugga þegar svo reyndur ferðamálafrömuður kemur til starfa í ráðuneytinu.

Auðvitað var fjallað mikið um samgöngumál í þessari stefnumótun og ástæðan er að sjálfsögðu sú að sumsstaðar, jafnvel í heilum landsfjórðungum, stendur það ferða-þjónustunni fyrir þrífum að uppbyggðir vegir hafa ekki verið lagðir á milli byggða eða á einstaka staði. Sá mikli árangur náðist nú á síðasta þingi að samþykkt var vegaáætlun til 12 ára. Það er í fyrsta skipti sem slíkt var gert og grunnurinn að áætluninni byggir á því annars vegar að fullkominn vegur með bundnu slitlagi verði lagður að öllum þéttbýlisstöðum á landinu þar sem búa 200 manns eða fleiri á næstu 12 árum. Á hinn bóginn er reynt að koma til móts við mjög sérstakar þarfir og það sem kannski skiptir mestu máli hér er að í langtímaáætluninni er gert ráð fyrir að verja verulegu fé til þess sem við getum kallað ferðamannavegi. 450 milljónum króna fyrstu 4 árin, síðan 660 milljónum króna og loks 160 milljónum króna síðustu fjögur árin.

Á bak við þessar tölur er hringvegur um Gullfoss og Geysi, lagfæring á Gjábackavegi, Þjórsárdalsvegur og Þingvallahringurinn og síðan vegur upp að Húsafelli sem lagður yrði á næstu 3-6 árum, þegar honum yrði að fullu lokið. Þessir vegir urðu fyrir valinu vegna þeirrar miklu umferðar sem að um þá liggur en á hinn bóginn eru auðvitað ýmsir aðrir vegir sem nauðsynlegt er að ráðast í t.d. með því að laga veginn um Grafninginn og í helsta nágreppi Þingvalla í tilefni af aldamótaárinu 2000. Myndarlega verður að minnast þess að við urðum kristnir Íslendingar og síðan er í fyrsta skipti gert ráð fyrir því að hvert kjördæmi fái nokkurt fé til ráðstöfunar til þess að reyna að bregðast við brýnustu nauðsynjum. 10 milljónir á ári í hvert kjördæmi öll þessi 12 ár, 80 milljónir á ári til ferðamannvega sem verða til sérstakrar ráðstöfunar hjá þingmönnum. Það má segja að e.t.v. er þetta ekki mikið fé, en ég hygg ef vel sé með það farið að þá megi gera töluvert með það, ég tala nú ekki um það ef einhver ráð verða til þess að bæta öðru við þannig að hægt sé að mynda þar svona verulegri upphæð en ella myndi því að í vegaáætlun er gert ráð fyrir því að all mikið fé til viðbótar langtímaáætlun renni til hvers kjördæmis til viðbótar við það sem ég hef hér sagt.

Til glöggvunar get ég minnst á veginn sem að liggur að Dettifossi. Það kostar 600 milljónir króna að byggja þennan veg upp frá Fjöllum niður í Kelduhverfi.

Það eru auðvitað peningar sem við eigum ekki til og það sem að verið er að athuga núna hvort við getum með bráðabirgðaráðstöfunum önglað saman nógu fé til þess að það sé nokkuð tryggt að hægt sé að komast þangað 15 maí á hverju ári. Hærra er nú markið ekki sett. En á hinn bóginn liggur það fyrir að ferðamannastraumurinn norður og ég tala nú ekki um Kelduhverfið byrjar ekki fyrir alvöru fyrr en að menn komast að þessu mesta vatnsfalli í Evrópu. Við getum auðvitað líka talað um hin sérstöku samgönguvandamál Vestfirðinga sem eru auðvitað tröllaukin í samanburði við ýmsa aðra staði. Samkvæmt þessari áætlun er gert ráð fyrir því að bundið slitlag verði komið um Djúpið til Ísafjarðar og svo til Patreksfjarðar um Barðaströnd og þá er nú smáspotti eftir.

En við getum ekki gert allt í einu og peningarnir takamarka auðvitað það sem hægt er að búast við að hægt sé að gera en þessi áætlun er þannig uppbyggð að við hana á að vera hægt að standa. Loks gerum við ráð fyrir því að auka verulega það fé sem fer í gerð og viðhald reiðvega. Ég hygg að það sé þrefaldað. 30 milljónir á hverju ári í staðinn fyrir 10. Þá hefur verið skipuð sérstök nefnd í samráði við Landgræðslu ríkisins, Umhverfis-ráðuneytið og auðvitað Einar Bollason til þess að reyna að gera sér grein fyrir því hvar rétt sé að hafa áningarstaði og birgðastaði uppi á hálendinu og jafnframt verður nú skipuð önnur nefnd sem Vegagerðin mun leiða til þess að reyna að gera sér grein fyrir því hvernig hægt sé að standa að skipulagi og uppbyggingu reiðvega í byggð, sem er orðið mjög brýnt þannig að þessi þáttur ferðapjónustunnar búi við meira öryggi en verið hefur nú.

Í tengslum við þetta, ég vil segja að það sé nokkur breyting frá því sem áður hefur verið, hefur tekist gott samstarf milli Samgönguráðuneytisins og Náttúruverndar ríkisins og Umhverfisaráðuneytis um friðlýst svæði og skipulag þeirra og ég vænti þess að með því sé stigið merkilegt skref til þess að komast til móts við óskir ferðapjónustunnar í þeim efnum. Þá höfum við beint þeim tilmælum til veiðifélaga og yfirdýralæknis að bæta aðstöðu til hreinsunar á veiðibúnaði og reiðtygjum og loks höfum við haft samband við Hafrannsóknarstofnun um að saminn verði aðgengilegur bæklingur um hvali hér við land.

Loks vil ég aðeins geta þess að eins og þið vitið þá hefur Vegagerðin komið upp öflugum kerfi sem safnar upplýsingum um færð og ástand vega. 34 veðurstöðvar hafa verið settar upp og hefur Vegagerðin aðgang að 13 veðurstöðvum til viðbótar. Frostmælar hafa verið settir niður á 56 stöðum um allt land en þeir ásamt hinum mælunum gefa miklar upplýsingar sem nýtast vegfarendum og tryggja aukið öryggi í ferðalögum um landið.

Vegagerðin notar Internetið í auknum mæli og textavarpíð. Það rak ég mig á einu sinni í vetur þegar ég ætlaði að fara yfir Fljótsheiðina. Það var heldur leiðinlegt veður, hálfófært, hitti þar bónda sem hefur það helst fyrir atvinnu undir slíkum kringumstæðum að draga svona aulabárða niður af heiðinni sem hafa fest sig. Hann kom til mín með miklum þjósti og sagði; veistu ekki að

Vegagerðin hefur textavarp. Ég álpaðist til að segja nei, og fékk nú ekki gott orð hjá honum fyrir það. Þá hefur Siglingstofnun einnig sinnt öryggis- og upplýsingamálum í vaxandi mæli sem er ferðapjónustunni mjög mikilvægt.

Framundan er að koma á flokkunarkerfi gistihúsa sem er mjög þýðingarmikið og mun Samgönguráðuneytið koma að því starfi eftir því sem nauðsyn krefur og beita sér fyrir nauðsynlegri lagasetningu ef með þarf til þess að slíku kerfi sé komið. Ég hygg að rétt sé að það mál verði formlega tekið upp við hin nýju samtök eftir að þau hafa verið stofnuð. Jafnframt tel ég nauðsynlegt að skipulag Ferðamálaráðs verði endurskoðað í samráði við hina nýju stjórn. Við verðum að finna leiðir til að nýta okkur það mikla afl sem er á bak við samtökin, þá nýju möguleika sem opnast til þess að standa sameiginlega að markaðsátaki bæði hér innanlands, til þess að hvetja fólk hér til að ferðast um landið og eins erlendis.

Ég vil lýsa ánægju minni yfir því að svo margt fólk skuli hér saman komið nú. Má vera að þetta sé fjölmennasta ferðamálráðstefna af þessu tagi sem haldin hefur verið, sem auðvitað endurspeglar þær vonir og þá grósku sem er í greininni sem aftur kallar á það að nauðsynlegt er að reyna standa mjög vel og vanda til þess hvernig við sjáum fyrir okkur skipan ferðapjónustunnar á næstu árum. Það verður að tryggja það að frumkvæðið liggi hjá greininni sjálfri, en hið opinbera geti verið stuðningsaðili og standi undir engum kringumstæðum í vegi fyrir því að eðlilegur vöxtur njóti sín og nægilegt svigrúm sé til þess að greinin geti blómstrað. Við vitum, eins og gert var grein fyrir hér í dag og ykkur er kunnugt, að vöxtur ferðapjónustunnar er verulegur þáttur í þeirri velsæld sem við Íslendingar búum nú við. Verulegur þáttur af hagvextinum kemur einmitt frá þessari grein og þess vegna er það mikið sjálfstæðismál fyrir okkur og efnahagslegt mál að okkur takist að halda jafnvel á spilunum áfram og þá auðvitað í þeim anda sem íslensk ferðþjónusta hlýtur alltaf að vinna á að vera vistvæn, að við getum nýtt okkur landið og helst bætt það um leið.

Við höfum nú á síðustu mánuðum einbeitt okkur að því að ganga tryggilega frá leyfismálum og tryggingum, betur en við höfum áður gert, bæði til þess að fullnægja Evrópureglum og eins til þess að meira traust búi á bak við ferðapjónustuna hér á landi en ella myndi hjá þeim erlendu heildsölum sem við eigum samskipti við. Þetta aukna aðhald sem Samgönguráðuneytið hefur verið með í þessum efnum hefur mælst vel fyrir og ekkert alvarlegt komið til.

Að lokum þá vil ég aðeins geta þess að Samgönguráðuneytið og Ferðamálaráð eru uppi með mikinn viðbúnað vegna ársins 2000 og munu vinna í nánu samstarfi við Landafundanefnd, Reykjavíkurborg og Kristnihátíðarnefnd. Við höfum þegar tryggt nokkurt fé til þess sem ég hygg að vel megi nýta og jafnframt gert grein fyrir því að það kunni að koma í ljós þegar kemur fram á næsta ár að nauðsynlegt sé að verja meira fé til þeirra verkefna en nú er fyrirsjáanlegt. Jafnframt er sú nýlunda tekin upp að 30 milljónum króna á fjárlögum er ætlað til markaðsmála í ferðapjónustunni og mun ég ræða það við

hin nýju samtök eftir að þau hafa verið stofnuð hvernig þeir fjármunir skuli nýttir.

Ég vil svo þakka ykkur fyrir góða eftirtekt, gott hljóð. Það hefði auðvitað verið gaman að geta fylgst með í dag hvað hefur helst verið hér á dagskrá en ég hygg að við getum öll sagt að það sé ástæða til bjartsýni í íslenskri ferðaþjónustu vegna þess að margar nýjar hendur leggja þar hönd á plóginn og vegna þess að við sjáum að sá vaxandi straumur ferðamanna hingað, sem verið hefur á síðustu árum, sýnir þess engin merki að úr honum dragi í fyrirsjáanlegri framtíð.

Afhending umhverfisverðlauna Ferðamálaráðs Íslands 1998.

Haldór Blöndal, samgönguráðherra.

Það er auðvitað vandasamt að kveða upp úr um það hvaða sjónarmið eigi að liggja til grundvallar þegar ákveðið er hver skuli fá umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs Íslands. Að þessu sinni var horft til þess að á Skógum hefur Þórður Tómasson byggt byggðasafn sem er einstakt í sinni röð að öllum frágangi, alúð og ræktarsemi, sem í það er lagt. Auðvitað eru þær hvatir sem á bak við slíka eljusemi liggja, þær eiga uppruna sinn í þeirri ást sem hann ber til landsins og umhverfis þess og þeirrar alúðar sem hann hefur lagt í það að kynna sér sögu þjóðarinnar, byggingarhætti, starf og atvinnuhætti.

Þegar maður horfir á hann hér fyrir framan sig, þá skammast maður sín eiginlega fyrir það hversu langt er liðið síðan maður kom síðast í safnið og er nú ástæða til að lofa sjálfum sér því að bæta úr því, þegar á þessu hausti, þegar hann verður búinn að koma umhverfisverðlaununum fyrir.

Ferðaþjónustan þarf auðvitað á því að halda að þeir sem að hingað koma kynnist lífi þjóðarinnar eins og það var í gegnum aldirnar. Við skulum minnst þess að við eigum ekki mikið sem minnir á okkar forfeður og við skulum líka minnst þess að öld eftir öld alveg fram á þessa öld voru vinnubrögðin svo sem svipuð, þeir hlutir sem notaðir voru breyttust ekki mikið og húsakynninn heldur ekki, þannig að það sem við getum þar séð, er þess vegna ekki endurminning frá síðustu kynslóð, heldur saga kynslóðanna, nærfellt frá því Ísland byggðist fyrsta sinni. Mér er það sérstök ánægja, Þórður, að veita þér þessi verðlaun hér og vil biðja þig um að koma hér upp.

Þórður Tómasson, Skógum.

Herra samgönguráðherra, ferðamálastjóri, Ferðamálaráð Íslands, formaður stjórnar, ágætu ráðstefnuþátttakendur.

"Þakklæti fyrir góðgjörð galt Guði og mönnum líka", svo orti séra Hallgrímur. Ég hlýt að þakka þann heiður sem Byggðasafninu í Skógum undir Eyjafjöllum og höfundu þess, ef ég má orða það svo, er hér látinn í té af þjóðarstofnun, Ferðamálaráði Íslands. Um ártugi hef ég verið í hlutverki safnarans knúinn áfram af innri meðfæddri kvöt en aldrei haldinn þeim hégóma að ég væri að vinna mér eitthvað til lofs eða frægðar. Fyrir hönd safnsins í Skógum og fyrir

mína eigin hönd tek ég við heiðri dagsins í auðmýkt og heilli þökk eins og við öllu öðru góðu sem fram er rétt.

Umhverfismál eru ofarlega á baugi í dag, hver einstaklingur skapar sér með vissum hætti umhverfi og á þátt í að skapa öðrum umhverfi. Við gerum það með daglegri framgöngu okkar. Við gerum það í því hvernig við sköpum okkur hús og heimili. Við gerum það í því að halda til haga fornum menningararfi. Við gerum það í því að niða landið sem okkur var trúað fyrir niður og við gerum það í því að skapa með Guði við að gera land okkar fegurra og betur búið til þess að fóstura komandi kynslóðir og veita þeim yndi og hagsælla líf.

Meginstarf mitt allt frá æskualdri hefur verið það, að skapa nýtt umhverfi í Skógum undir Eyjafjöllum, í söfnun muna og minja og gamalla húsa og búa þeim stað á fögrum stað á þann veg að ég hygg að ekki fari illa. Í næsta nágrenni hefur svo æska landsins, nemendur Skógaskóla, gegnt hvötinni að skryða land skógi og gera heiti landnámsbýlis að réttnefni. Það er gleði mín í dag að hafa séð hugsjón verða að veruleika og eiga þátt í að þúsundir framandi gesta, fólk margra landa, á þess góðan kost í Skógum að fræðast um líf margra genginna kynslóða á eyjunni við hin ystu höf, samfara því að sjá tigið og fagurt landslag, takist vel til hjá veðurvöldunum.

Undrastutt er síðan að Íslendingar fóru á ferðastjá í nútímaskilningi. Allar ferðir svo að segja voru farnar til þess að mannlíf héldi velli, lestarferðir, kaupstaðaferðir eða aðdráttarferðir eins og þær einnig hétu. Sama máli gegndi um verferðir Sunnlendinga og Norðlendinga. Upp á dönsku var talað um reisendur hjá Sunnlendingum en svo nefndust lengi allir ferðamenn af öðrum löndum og þeir voru fæstum uppspretta fjárafla. Nú á þessari öld höfum við lifað það ævintýri að hingað flykkjast ferðmenn frá öllum heimshornum. Framtíð hins svonefnda ferðamannaíðnaðar byggist á því að við séum í öllu vel í stakk búið með að taka gestum okkar með vegsemd og sjá því borgið að þeir hverfi af landi brott fróðari og fagnandi yfir því sem bar fyrir augu og eyru, beri veitingum og aðbúð gott vitni. Í fátækt og einsemd fyrri tíða var það svo að víðast báru ferðamenn gestrisni og gististað góða sögu. Hjartahlýja gestgjafa var ferðamanni gott veganesti. Vonandi berum við gæfu til að varðveita og ávaxta þann þjóðararf langt inn til komandi tíðar. Flestir ferðamenn eiga sammerkt í því að sækja eftir því að sjá fagurt land og hversu þjóðin hefur búið um sig í landinu, en flestir eiga einnig þá ósk að kynnast lífi og menningu þeirra kynslóða sem áður byggðu landið. Því tel ég gott að þeir eigi þess kost að komast m.a. í snertingu við þá fortíð í safninu í Skógum í næsta nágrenni við þann foss sem skartar einna fegurst allra fossa á Íslandi, Skógafoss.

Ég þakka Ferðamálaráði innilega fyrir skilning á því starfi sem unnið hefur verið nú um nær hálfri aldar skeið í Skógum. Heiðurinn sem það lætur í té er hvöt til þess að duga enn betur á komandi tíma. Vex hver við vel kveðin orð sagði gamla fólkið. Það er mér mikill hamingjudagur að hafa fengið að sjá Eyjafjörð

og Akureyri í einstakri haustfegurð dagsins í dag, gott innlegg í nánd vetrar og skammdegis.

Ég þakka Elíasi Gíslasyni innilega. Ég flyt honum heila þökk fyrir góða móttöku af hálfu Ferðamálaráðs og fyrir gott skipulag á ferð minni norður um fjöll og firnindi landsins. Ég óska ferðamálum og Ferðamálaráði mikils viðgangs og allra heilla á komandi tímum. Þakka ykkur innilega fyrir.

Pallborðsumræður

Pallborðsumræður 8. október 1998

Borgþór Kærneded, Félag leiðsögumanna kom fyrstur í pontu. Hann talaði um að hann saknaði mikið úr málflutningi ferðþjónustunnar, ferðaskrifstofufyrirtækjanna, umræðum um menntamál leiðsögumanna. Staðreyndin er sú að við erum búnir að vera um margra ára skeið með menntun í Kópavogi og ég vil spyrja ykkur að því, fulltrúa ferðakrifstofa, hafið þið ekki áhyggjur af framtíð þessara mála. Er ykkur sama hvernig staðið er að landkynningu við erlenda ferðamenn sem hingað koma? Hvað ætlið þið að gera í því? Er von til þess að t.d. að Leiðsöguskóli Íslands verði færður úr höndum Ferðamálaráðs í hendur Menntamálaráðuneytis og hvers vegna er Ferðamálaskóli Íslands ekki hér á Akureyri í dag? Þetta er mín spurning.

Þorleifur Þór Jónsson sté í pontu. Örstutt fyrirspurn til Magnúsar Oddssonar. Í hans erindi og í skýrslu ráðsins kemur fram að gjaldeyristekjur af ferðamönnum 1993 voru 15,7 milljarðar en 1997 22,3 milljarðar. Helgi upplýsir okkur hins vegar um það að Ferðaskrifstofur berjist í bökkum og rekstrarafkoma þeirra sé að sigla hraða leið niður á við. Hrönn rakti fyrir okkur hrikalega stöðu hótélgeirans, þar sem að landsbyggðarhótel þurfi árlega stóra inndælingu af nýjum styrkjum til þess að bera sig og Ómar sýndi okkar áþreifanlega í hvaða ástandi rútabílaflotinn er. Mín spurning er einfaldlega sú. Hvert fóru þessir peningar?

Helgi Jóhannsson, Samvinnuferðum-Landsýn sté næstur í pontu og svaraði Borgþóri á þann veg að hann tæki alveg undir þær áhyggjur hvað varðaði menntamál og fræðuslumál í greininni almennt og og ítrekaði yfirskrift erindis síns, sem væri vandvirkni nr. 1, 2 og 3. Það bærust fleiri og fleiri kvartanir ár hvert inn til ferðamálaráða og söluskrifstofa Flugleiða erlendis, þar sem kvartað væri m.a. yfir því að gæðum leiðsögumanna hafi hrakað. Hann kvaðst einnig sammála Borgþóri að Ferðamálskóli Íslands skyldi staðsettur hér.

Magnús Oddsson, Ferðamálaráði var næstur til svara. Hann byrjaði á að nefna hversu jákvætt væri hvað gæðumræðan og allt sem lyti að gæðum í greininni væri orðin almenn, því ekki væri svo langt síðan að ekki hefði mátt

minnast á þessi mál. Varðandi spurningu Þorleifs Þórs þá er það svo að aukningin hefur orðið mest í flugþættinum, þ.e.a.s. fargjaldþættinum. Þó skal tekið fram að flugfélagið Atlanta er ekki talið með í þessu. Tekjur dreifast á fleiri þætti en áður, t.d. olíufélögin v. ferða einstaklinga, verslanir, bjórframleiðendur og seljendur, bókasala og svo mætti lengi telja.

Jón Bjarnason, Skólastjóri Hólum í Hjaltadal byrjaði á að þakka fyrir fróðlega fyrirlestra. Hann kom fram með þá spurningu hvar flokkunarkerfi gististaða væri statt? Flestir hafa eitthvað komið inn á þetta flokkunarkerfi í erindum sínum í dag en það væri nánast sama endurtekning og frá árinu áður. Í öðru lagi. Er verið að markaðssetja landið á ósannan hátt, fyrst allar þessar kvartanir koma erlendis frá? Og svona í lokin minntist hann orða Þorkels Sigurlaugssonar um "sveitamenskuna" í faginu. Það væri einmitt sveitamennskan sem að þeir væru að markaðssetja og benti á það voru einmitt sveitamennirnir sem tóku upp ferðapjónustu utan þéttbýlis, utan Reykjavíkur. Það var Ferðapjónusta bænda sem fyrst gerði það. Það voru einmitt sveitamennirnir sem tóku upp gæðaflokkun á gististöðum og ferðapjónustubýlum. Á Hólum er rekinn ferðapjónustu-skóli þar sem verið er að markaðssetja sveitamenskuna. Er það þá ekki borgarmennska þegar verið er að markaðssetja drykkjuskap, svall og kvennafar í Reykjavík.

Karólína, Ferðamiðstöð Austurlands kom með þá spurningu til Ómars hjá Austurleið-SBS hvort til stæðu gæðamerkingar á rútur og ef svo væri hvar það mál væri statt? Síðan beindi hún máli sínu til Hrannar, hótelstjóra Hótel Sögu, varðandi skuldir ferðaskrifstofa við hótelin. Þetta væru oft keðjuverkandi skuldir. Enginn hefði gaman af því að skulda, en oft væru þessar skuldir tilkomnar vegna þess að erfitt væri að rukka erlendar ferðaskrifstofur.

Hrönn Greipsdóttir, Hótelstjóri Hótel sögu kom í pontu og svaraði því til með hvar flokkunarkerfi væri statt. Það er verið að vinna í því máli og benti á að betra væri að taka sér tíma í þetta þannig að vel væri gert og vit í. Þetta væri flókið mál, flóknara en við fyrstu sýn. Varðandi spurningu Karólína, þá sagðist hún þekkja málið, hefði setið báðum megin borðsins, en vissi þó að oft væru hótelin látin sitja aðeins á hakanum varðandi borgun. Þetta með að ferðaskrifstofur úti í heimi væru lengi að borga. Eina ráðið er að láta þá borga vexti og hóta þeim öllu illu. Það væri staðreynd að hótelin væru að fá sumarhýruna greidda mjög seint inn.

Ómar Óskarsson, Austurleið - SBS sté í pontu og svaraði Karólínu, Ferðamiðstöð Austurlands, hvað liði stjórnumerkingum á rútur. Í sambandi við þær merkingar kvað hann lítið að fréttu enda væri það svolítið annað mál en gæðaskoðun, sem væri þegar til staðar síðan í vor og í dag fengju

hópfreiðabifreiðar ekki leyfi nema hafa gæðaskoðun. Stjórnumerkingar, eins og tíðkast víða erlendis, þær þarftu að kaupa. Þetta er ákveðinn staðall og eftir að þú hefur fengið hann getur þú selt þjónustuna dýrari, ef það þá tekst.

Helgi Jóhannsson, Samvinnuferðum - Landsýn varð næstur fyrir svörum, hvort rétt væri að við værum að selja Ísland á ósannan hátt. Við sem að erum að selja ferðir hér um landið látum Ómar, hótelmenn og leiðsögumenn sannfæra okkur um það að þó að rúta sé nú t.d. einu ári eldri heldur en hún var síðast, þá sé hún jafngóð. Búið er að bæta hitt og þetta, endurnýja hluti. Það sama á við hótél og gististaði. Þau eru líka orðin einu ári eldri. Staðreyndin er sú að við erum e.t.v. að selja rangan hlut, við erum ár eftir ár að selja ferðir sem voru í lagi ári áður, jafnvel tveimur árum áður. Það sem að við áttum okkur ekki á, er að kröfur almennings eru stöðugt að aukast og þær kröfur sem menn gerðu fyrir 4 árum eru langt frá því vera þær sömu og menn gera í ár. Ég vinn nú við það líka að selja ferðir út úr landinu. Þar erum við engir eftirbátar erlendra ferðamanna sem koma hingað til lands. Við gerum miklar kröfur. Bara t.d. það að bjóða fólki upp á það að gista í herbergjum án baðs, þurfa að fara fram á gang til að komast á salerni og fara í sturtu. Ef að við byðum upp á þess lags þjónustu fyrir okkar landsmenn erlendis þá er ég hræddur um að hálf þjóðin væri í málaferlum við Samvinnuferðir.

Magnús Oddsson, Ferðamálaráði Íslands kom í pontu og vildi benda á þrátt fyrir umræður hér á undan, þá væri nú ekki allt alveg ómögulegt og alls ekki svo að allir okkar gestir færu óánægðir út úr landinu. Ferðamálaráð spyr í sínum könnunum að því hvort sú kynning og þær auglýsingar sem ferðamenn fá sé í samræmi við upplifunina og 90% okkar gesta segja já, en það þýðir það að 10% segja nei. Það eru þau 10% sem að eru hávær og það eru kannski þau 10% sem að við erum að tala um hér í þessari umræðu.

Þorkell Sigurlaugsson, Eimskip svaraði Jóni Bjarnasyni, skólastjóra Hólum. Honum fannst þetta ágæt fyrirspurn hvað varðaði "sveitamenskuna" en rifjaði upp að það sem hann hefði sagt í erindi sínu hér á undan væri að við værum sveitamenn, meiri sveitamenn en Norðmenn. Menn geta svo túlkað það með ýmsum hætti, hvort það er neikvætt eða annað. Við erum að sinna mikið ferðaþjónustu til sveita, við flest öll sveitafólk og sveitamenn, þannig að það má líka svara þessu á þennan hátt. En varðandi Ferðaþjónustu bænda þá hefur hún sýnt það, að það þarf ekkert að vera neikvætt að tala um sveitamenskuna í þessu. Ég var nú að predika það að við eigum að byggja upp okkar ferðaþjónustu á þessu sviði, en það er spurning svo hvaða nöfnum við gefum hlutunum. Kannski á að kalla þetta ferðaþjónustu sveitamanna.

Guðrún Erla, Varaformaður Atvinnu og ferðamálanefndar Reykjavíkur

vildi aðeins bæta við það sem að Hrönn hafði sagt áður, að það færu allt of fáir í þjóninn og kokkinn eins og það er nefnt á venjulegri íslensku. Það eru ekki bara leiðsögumenn sem að eru með allt of lág laun hér á þessu landi, ég veit ekki hvort að þið vitið það að fyrsta árs nemar í þjóni og kokki á B-samningi, það þýðir það að þeir eru ekki með laun þegar þeir eru í skólanum. Þeir eru með lægri laun en greitt er í Vinnuskólanum fyrir 16 ára ungling.

Markús Einarsson, Framkvæmdastjóri Bandalags íslenskra farfugla

langaði aðeins að bæta við það sem Jón á Hólum hafði sagt áðan og kannski hamra svolítið á því í hvað farvegi þessi gæðamál væru. Þetta brennur ansi mikið á okkur sem að erum í ferðapjónustunni og þá sérstaklega á okkur sem að erum í gistibransanum. Ég kom inn í þessa atvinnugrein fyrir einu og hálfu ári síðan og þetta hefur verið meginmálið á öllum fundum síðan. Ég er með skýrslu sem að hópur, sem átti að vinna að framkvæmdaáætlun og að gæða- og upplýsingamálum, gaf út fyrri part þessa árs og þar er alveg klár tillaga sem segir það að fyrsta úttekt fari fram 1. apríl 1998. Niðurstöður úttektar liggja fyrir 1. september 1998, flokkun gististaða liggja fyrir um áramót 1998/1999 þannig að mín spurning er í hvaða farvegi eru þessi mál? Og eitt annað. Í þessum tillögum kemur fram að undir þessa flokkun eiga einungis að heyra þeir gististaðir sem hafa fleiri en 10 herbergi. Á síðasta ári, skv. könnun Ferðamálaráðs, þá voru 62% gesta sem sögðust hafa gist, annað hvort í bændagistingu, á farfuglaheimilum eða gistiheimilum meðan 58% sögðust hafa gist á hótélum og ég veit það að mjög stór partur af þessum stöðum sem að ná ekki þessari stærð, þetta eru litlar einingar og þá spyr ég. Hvað hafa menn hugsað sér að gera fyrir þessa aðila? Koma þeirra hvergi inn í neinni flokkun? Takk fyrir.

Eva Sigurbjörnsson, Hótelstýra Hótel Djúpuvík. Ég er ein af þeim sem að er gjörsamlega ólærð innan ferðapjónustunnar nema af reynslunni. Ég er ein af þeim sem hef einungis herbergi án baðs, þannig að mínir gestir þurfa að striplast fram á ganga og ég er líka ein af þeim sem að bý við ónógar rekstrartekjur vegna stutts tíma. Mig langar að spyrja. Hvar getum við fengið ráðgjöf í því hvernig við getum best aukið tekjur okkar og bætt afkomumöguleika? Takk fyrir

Sigurður Helgason, Landnámu. Staða og framtíð íslenskrar ferðapjónustu. Hvað er það sem hefur verið mest í deiglunni undanfarnar vikur. Jú það er hálendið og virkjana-hugmyndir á Austurlandi. Af hverju í ósköpunum er þetta málefni ekki á dagskrá hér í dag. Hérna er tækifæri til að koma skýrum skilaboðum til ríkisstjórnarinnar og mér finnst með ólíkindum að þetta málefni skuli ekki vera á dagskrá.

Magnús Oddsson, Ferðamálaráði kom í pontu og svaraði spurningum sem komið hafa fram hér á undan. Í fyrsta lagi með gæðaflokkunarmálin. Þetta er eitt af þeim málum sem kannski er áherslumunur um hvort að eigi að lögbinda gæðaflokkun á gististöðum. Það held ég að standi svolítið í stjórnvöldum, vegna þess að stöðugt er kvartað yfir eftirlitsiðnaðinum, þannig að ég held að menn hafi verið að binda við það vonir, og ég sagði það áðan í mínu erindi, að auka samvinnuna þannig að þetta kæmi frekar innanfrá og ég held að þetta verði eitt af þeim verkefnum sem tekið verður upp á vettvangi ríkis og hinna nýju Samtaka og annarra. Svar til Evu. Svarið er já, það er til ráðgjöf og í vaxandi mæli eru einstaklingar farnir að sinna og gefa sig út sem ráðgefendur í ferðapjónustu. Í þriðja lagi, svar til Sigurðar. Það er alltaf spurning hvað á að vera á slíkum ráðstefnum. Tvær síðustu ráðstefnur hafa fjallað um umhverfismál. Ferðamálaráð stóð fyrir sérstakri ráðstefnu á Hótel Sögu um miðhálandið og þar að auki eru hér að sjálfsögðu almennar umræður í þó nokkurn tíma á morgun þar sem þetta mál verður örugglega mikið rætt.

Hrönn Greipisdóttir, Hótel Sögu vildi aðeins taka undir með þessi flokkunarmál og nefndi að hún yrði mjög glöð ef að þetta flokkunarkerfi yrði að veruleika, þannig að í fyrsta lagi myndi hún og Helgi geta útkljáð sín mál hvað varðaði Hótel Sögu, hvort hótelið væri þriggja eða fjögurra stjörnu hótel. Þetta flokkunarmál er mjög brýnt fyrir ferðapjónustuna í heild sinni. Jafnframt vildi hún undirstrika, eins og kom fram í erindi hennar, sem er öllu alvarlega, hversu fjálglega við notum nafnið hótel. Það virðist vera, ef að eru rúm til staðar, þá megi kalla það hótel. Þetta er það sem að erlendir ferðaheildsalar hafa verið að kvarta yfir.

Helgi Jóhannsson, Samvinnuferðum - Landsýn kom í pontu og svaraði Evu hvað varðaði nýtingu og hvernig mögulega hægt væri að bæta afkomuleika. Ég held að þessi samkoma hér eigi áður en hún fer heim á morgun að búa til áskorun til Samtaka sveitarfélaga. Fyrir nokkrum árum þá var samskonar ráðstefna í Stykkishólmi. Þá lagði ég það til að settar yrðu reglur í skólum þannig að hægt væri að búa til vetrarfrí á Íslandi. Þetta er allsstaðar í kringum okkur, en ekki hefur okkur dottið það í hug hér. Sem dæmi nefni ég mitt starfsfólk, það á sumarleyfi í 5 vikur, það nær að eyða 3 hér innanlands og svo situr það með tvær ónotaðar vikur yfir vetrartímann og veit ekki hvað það á af sér að gera. Nú eru málin komin frá Menntamálaráðuneytinu í hendur sveitarfélaganna og nú eigum við að sjá til þess að skapaður verði grundvöllur til að hafa vetrarfrí. Þá mundi nýtingin á hinum ýmsu hótelum úti um landið aukast verulega.

Guðmundur Malmquist

**Tækifæri og nýjungar í ferðapjónustu við þröskuld nýrrar aldar
Inngangur**

Oftast hefur það verið mitt hlutverk að ræða vandamál dagsins eða vandamál sem sköpuðust í fortíðinni á fundum sem þessum. Það er því kærkomið tækifæri að fá leyfi til að láta hugann reika til framtíðar og nýrrar aldar eins og fyrirsögn þessa dagskrárliðar gefur færi á. Hitt er svo annað mál hvernig til tekst og hvort ég lendi ekki í gryfju fortíðar þegar kemur að efnistöku.

Árið 1981 voru 554 ársverk skráð við hótél-og veitingarekstur á landsbyggðinni en 1995 voru ársverkin þar orðin 1.215. Samsvarandi tölur fyrir höfuðborgarsvæðið voru 1.450 ársverk árið 1981 og 2.377 ársverk árið 1995. Eins og þessar tölur bera með sér er aukningin á landsbyggðinni um 120% en um 64% á höfuðborgarsvæðinu. Þetta sýnir vel mikinn uppgang í greininni, sérstaklega á landsbyggðinni og þó segja þessar tölur einungis hálfra söguna vegna þess að til viðbótar má telja fjölda starfa í tengslum við hótél- og veitingarekstur, þ.e. í öðrum greinum ferðaþjónustu t.d. akstri og flugi. Einnig hefur vaxandi fjöldi bænda haft tekjur af þjónustu við ferðamenn og er það vel.

Af þessum tölum má ráða að tækifærin í ferðaþjónustu eru mörg framundan. Ég ætla að velja mér að tala fyrst og fremst um landsbyggðina en láta liggja milli hluta höfuðborgina og næsta nágrenni.

Byggðastofnun hefur á undanförunum árum lánað verulega fjármuni á mælikvarða stofnunarinnar til nýbygginga á sviði ferðaþjónustu. Hér er um að ræða 600-700 milljónir króna á síðustu þremur árum og þar af eru 300 m.kr. vegna ársins í ár. Vegna þessa langar mig til að minnast á byggingu gistiheimila hér á eftir.

Þá langar mig að nefna mögulega nýtingu flugvallanna, markaðssetningu, afþreyingu og lifandi land.

Lifandi land.

Í langan tíma hefur staðið yfir barátta við að halda landinu sem mest í byggð. Stundum hefur þetta verið kallað að halda landinu lifandi og þar með að landsmenn nýttu sér öll möguleg gæði landsins. Ég kann ekki að nefna neina eina betri aðferð til að ná markmiðinu aðra en þá að styðja við ferðaþjónustu í hinum dreifðu byggðum. Þetta er oft góð aukabúgrein og breytist á stundum í aðalbúgrein. Svo mun verða áfram að mínu viti og engar fjárhagslegar kollsteypur eiga sér stað vegna bændagistinga víðsvegar um land.

Hótél - gistiheimili - frumkvöðlar.

Að mörgu leyti er dreifing hótela á landsbyggðinni mjög tilviljanakennd í dag. Ef til vill má segja hið sama um búsetu manna almennt. Það voru frumkvöðlar sem byggðu upp útgerð í bæjunum sem kölluðu á hafnir hér áður fyrr svo að tekið sé dæmi.

Ég ætla að við séum flest sammála um það að ekki sé búið að byggja nægilega mikið af góðum gistiheimilum með baðherbergjum á sumum svæðum landsins. Ferðamálastjóri ræddi þetta í fréttum í sumar og taldi, ef ég man rétt, að laga þyrfti aðstöðu víða á landinu. Frumkvöðlar hafa byggt hótél og gistiheimili á ýmsum stöðum á undanförunum árum. Sumum hefur gengið vel og öðrum miður eins og gengur og gerist. Það sem mestu máli hefur skipt er eiganda og rekstrarábyrgðin og þannig hefur sami staðurinn gengið vel í höndum eins og illa hjá öðrum.

Sagt hefur verið að hótél verði að fara þrisvar í gjaldþrot áður en skuldastaða þess sé þannig að reksturinn standi undir skuldunum sem eftir eru. Ég er hins vegar ekki sáttur við þessa fullyrðingu. Ég tel að vel undirbúnaðar fjárfestingar í hótélum, vel fjármagnaðar, vel markaðssettar og þar sem vel er stjórnað geti gengið upp. Það veit ég með vissu.

Það liggja því þó nokkur tækifæri til framkvæmda við gisti- og hótélbyggingar ónotuð á landsbyggðinni. En það er öruggara að undirbúa slíkar framkvæmdir vel og nægilegt eigið fé verður að vera fyrir hendi ásamt rekstrarkunnáttu ef vel á að ganga.

Taka verður tillit til þess að ferðamannatíminn er stuttur þó að alltaf sígi til betri vegar. Landssvæði eru mislangt komin í þróun varðandi ferðamennsku og þar sem þróunin er komin lengst virðist sem auðveldast sé að bæta við gistingu jafnvel þó að manni finnist að yfirdrifið gistiþráss sé fyrir. Hér eru frumbýlisárin erfiðust eins og víða annars staðar.

Spurning er hvort ríkið geti komið til skjalanna með einhverjum hætti á þeim stöðum á landinu þar sem uppbygging góðrar gistiaðstöðu er vart hafin. Ég tel það koma til greina en geri mér samt sem áður grein fyrir vandanum að mismuna ekki og raska ekki samkeppnisstöðu.

Niðurstaða mín er því þessi varðandi gistirými á landsbyggðinni: Það er þörf fyrir meira af góðu gistirými á flestum svæðum á landinu. Á sumum svæðum er nánast ekkert gott gistirými til sem hamlar áframhaldandi vexti ferðapjónustunnar. Ráðstefnusali vantar en erfitt er að sjá hvernig á að fjármagna þá.

Flugvellir.

Fyrst þegar ég sá nýjan flugvöll á Egilsstöðum úr lofti og horfði yfir bæinn datt mér í hug lítill strákur með stórar fætur sem segja manni að með tíð og tíma eigi þessi litli strákur eftir að verða tveggja metra risi þó að það séu aðeins fæturnir sem byrjaðir eru að stækka. Það er eins með Egilsstaði, flugvöllurinn er kominn en margt vantar. En það kemur. Flugstöð er í byggingu, nýtt hótél er risið sem má stækka nokkuð auðveldlega og vegir eru að batna.

Flugsamgöngur til og frá landinu hljóta að taka breytingum á næstu árum. Flugvellir á borð við Akureyri og Egilsstaði eru í stakk búnir til að taka á móti þotum. Ríkisvaldið hefur þegar eytt verulegum fjármunum til að gera þessa flugvelli góða og örugga. Næsta skref er að nota þessa velli meira og betur til að koma ferðamönnum beint út á land t.d. frá Evrópu. Þetta er erfiðara hvað varðar Ameríkuflugið. Þar lifum við á millilendingum í Keflavík og munum fyrirsjáanlega gera það áfram á næstu árum. Mér finnst annað með Evrópuflugið og vonast eftir því að leiguflug og síðar áætlunarflug aukist beint út á land og það verði til að breyta að einhverju leyti ferðamáta erlendra ferðamanna sem koma til landsins. Mér er ljóst að þeir sem hefja áætlunarflug með þessum hætti geta búist við því að verða að reka það með tapi fyrstu sumrin. Hvað stjórnvöld geta gert til að minnka hallareksturinn er mér ekki alveg ljóst og eins hvort þeim sé það heimilt. Mér dettur hins vegar í hug hvort lendingargjöld og þjónustugjöld gætu verið gefin eftir eða lækkuð á völlum á meðan verið er að koma þeim á kortið. Heitir þetta ekki að markaðssetja nýja vöru?

Einhvern veginn finnst mér að gera verði kröftugri tilraunir til að fljúga beint á staði á landsbyggðinni frá Evrópu og þar verði allir að leggjast á eitt, flugfélög, sveitastjórnir og ríkisvaldið. Ég trúi ekki öðru en því að það takist í síðasta lagi við upphaf nýrrar aldar.

Afþreying.

Ferðamenn eru sagðir eyða styttri og styttri tíma í ferðalög hverju sinni en fara þess oftast. Þeir vilja fá skjóta og góða þjónustu. Styttri tími heimtar oftast dýrari ferðalög, en jafnframt eykst krafan til þæginda og nýnæmis. Hvað getum við gert? Eru handan við hornið ný tækifæri? Svo hlýtur að vera þó að ég komi ekki beint auga á önnur en milljón manns eru búin að nefna á undan mér.

Byggðastofnun hefur litið svo á að beinn stuðningur hennar við ferðapjónustuna ætti að liggja fyrst og fremst í því að styrkja og efla afþreyingarþáttinn og markaðssetningu hans auk þess sem atvinnuþróunarfélög njóta stuðnings stofnunarinnar þar sem starfa ferðamálafulltrúar.

Oft er það svo að þeir sem stofna og reka afþreyingarþjónustuna svo sem jöklaferðir, hestaferðir, fugla- og hvalaskoðun eiga í miklum erfiðleikum með að ná endum saman fjárhagslega.

Allir ná sínu þ.e. ferðaskrifstofan, flugfélagið, langferðabifreiðin og hótelið en eftir situr sá sem tók að sér að hafa ofan af fyrir ferðamönnum.

Frumkvöðlar og bjartsýnismenn eru víða til í greininni, þeir víla ekki fyrir sér að taka lán til að byggja söfn sem síðan eiga að lifa á aðgangseyri. Auðvitað leystist þetta upp í vandræðum og erfiðleikum þar sem nota þarf margfallt meiri

orku til að laga hlutina en ef menn hefðu strax í upphafi gert sér grein fyrir raunverulegum afkomumöguleikum.

Þetta finnst mér vera verkefni sem taka þarf betur á enda sýnist mér menn vera þegar farnir til þess s.s. í sambandi við Eiríksstaði.

Í sjónvarpsþætti sem Ómar Ragnarsson var með síðasta sunnudagskvöld sýndi hann og bar saman ýmsa þætti í sambandi við náttúruvernd og ferðaþjónustu í Noregi annars vegar og Íslandi hins vegar. Að vanda kom glögg í ljós hve miklu meiri fjármuni Noregur hefur til verkefna svo sem eins og safna og göngustígagerðar. Þeir gera einnig út á fleiri tímabil ef svo má að orði kveða. Að þessu þurfum við einnig að vinna. Ekki byggja eingöngu byggðasöfn í hefðbundnum stíl. Stríðs- og flugminjasöfn okkar eru góð dæmi um öðru vísi söfn. Við eigum líka að nýta okkur þjóðsögur, þjóðtrú og þjóðveldisöldina sem og atburði sem síðar hafa gerst og tengja sum svæði landsins sérstökum böndum við útlönd.

Markaðssetning.

Í gær las ég í Morgunblaðinu að Flugleiðir væru að stórauka farmiðasölu í gegnum netið. Þetta líst mér vel á og sé möguleika fyrir ferðaþjónustu á landsbyggðinni að gera það sama. Skipulögðu hópferðirnar eru ágætari en svo eru aðrir sem láta illa að stjórn og vilja ráða ferð sinni sjálfir. Þeir geta notað netið til að panta hótél, bíla og annað viðkomandi ferðalaginu.

Þá vil ég minnst á bókanir. Oft hafa mér verið sýndar bókanir á gistiheimilum um áramót sem gefa til kynna að allt næsta sumar sé uppselt. Síðar hefur svo komið í ljós að þessar bókanir höfðu lítið á bak við sig og nýting varð verri en ætlað var og þar með gekk verr að greiða af lánum. Með fleiri bókunarmöguleikum tryggja menn sig gagnvart svona óskhyggjubókunum og eins á að innleiða staðfestingargjöld í meira mæli en gert hefur verið.

Gera má ráð fyrir harðnandi samkeppni á alþjóðlegum mörkuðum ferðaþjónustunnar. Það er því líklegt að helstu samkeppnislönd okkar komi til með að leggja vaxandi áherslu á markaðsstarf á næstu árum. Íslensk ferðaþjónusta á ekki annarra kosta vöð en að gera slíkt hið sama en hefur hins vegar ekki úr að spila nema broti af því fjármagni sem samkeppnisaðilarnir geta nýtt í þessu skyni.

Í þessu samhengi er rétt að benda á nauðsyn rannsókna á sviði ferðamála en ýmsa grundvallarþætti þarf að skoða með vísindalegum hætti til að undirbyggja skynsamlega ferðamálastefnu til lengri tíma. Margir aðilar þurfa að koma að því verki og Byggðastofnun er einn þeirra enda er ferðaþjónusta að ýmsu leyti heppileg til efnahagslegrar uppbyggingar ekki síst í dreifðum byggðum þar sem staða er bágborin.

Lokaorð.

Ferðaþjónustan á landsbyggðinni hefur eflst á síðustu árum. Hún mun halda áfram að eflast á nýrri öld. Sígandi lukka er best. Forðumst kollsteypur í þessari grein eins og við höfum lent í varðandi fiskeldi og loðdýrarækt. Stöndum skynsamlega að fjárfestingum og hjálpumst að við að koma nýjum landssvæðum á markað, það eflir þau sem fyrir eru enn frekar.

Haukur Birgisson

Tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við þröskuld nýrrar aldar.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir

Ferðaþjónusta á Íslandi er komin vel á veg með að teljast ein af mikilvægustu atvinnu-greinum landsins. Undirbúningsvinnan hefur tekist vel og heldur áfram en við erum komin að ákveðnum tímamótum.

Ferðaþjónusta eins og allt annað í þessum heimi er við þröskuld nýrrar aldar. Þær nýjungar og þau tækifæri sem við stöndum frammi fyrir á þessum tímamótum eru stór þáttur í allri umræðu um ferðamál og mikilvægt að vel takist til þannig að við getum hrósað sigri þegar yfir þröskuldinn er komið.

Umhverfi ferðaþjónustunnar hefur breyst mikið á undanförunum árum og breytt þjónusta Ferðamálaráðs Íslands er gott dæmi þar um. Snertifletirnir eru fleiri og áhersla hefur verið lögð á að safna upplýsingum um ferðamenn sem koma til landsins. Þessar kannanir sem gefa upplýsingar um viðhorf markhópa og einstök markaðssvæði eru í dag veigamikill þáttur í starfseminni. Hér má nefna að árlega eru um fimm þúsund erlendir ferðamenn spurðir um viðhorf þeirra þegar þeir yfirgefa landið okkar.

Aldrei hefur verið lögð eins mikil áhersla á móttöku erlends fjölmiðlafólks. Þessi þáttur í starfsemi Ferðamálaráðs er afar mikilvægur hvað varðar kynningu á landi og þjóð.

Nýjar dreifileiðir og breytingar á ferðamunstri kalla á breyttar markaðsaðferðir. Ferðaþjónustan fer ekki varhluta af möguleikum Internetsins sem miðli upplýsinga. Í dag er upplýsingum um ferðaþjónustuaðila dreift á ferðavef Ferðamálaráðs og eru heimsóknir á vefinn orðnar um 4.000 þúsund í hverjum mánuði. Ferðamaðurinn getur nálgast upplýsingar, pantað bæklinga, bókað ferðir og verið í sambandi við ferðaþjónustuaðila á annan hátt en áður. Þeirri þróun verður ekki snúið við.

Ný tækifæri bjóðast, nýir markaðir eru að opnast og ferðamaðurinn hefur úr fleiri möguleikum að velja en áður. En um leið og tækifærin bjóðast og nýjungarnar eru fyrir hendi má ekki líta fram hjá harðnandi samkeppni og ógnunum erlendis frá.

Það er mín skoðun að ákveðin atriði séu nauðsynleg sem rauður þráður í allri umræðu og skipulagningu ferðamála í dag. Breytt ferðamunstur og auknar kröfur ferðamanna, samkeppni, vöruþróun og breytt framboð, gjörbreytt upplýsingaumhverfi, umhverfismál, gæða-mál, samstarf í landkynningu og síðast en ekki síst menntunarmál starfs-fólks í ferðaþjónustu.

Það er mikilvægt að ferðaþjónustan geri sér grein fyrir breyttu ferðamunstri og auknum kröfum ferðamanna. Ferðalög eru almennt styttri og eru ákveðin með sífellt minni fyrirvara. Á sama tíma fer heildarferðum Evrópubúa fjölgandi. Mesta aukning í ferðalögum Evrópubúa er í stuttum ferðum og um yngri ferðamenn er að ræða. Mikil aukning er í svokölluðum "náttúru- og heilsutengdum" ferðum. "Activity" ferðir hafa aukist til muna en þar er ferðamaðurinn að sækjast eftir afþreyingu og þátttöku í senn. Ísland hefur fengið sinn hluta af vinsældum hvataferða hjá erlendum fyrirtækjum og þar eru möguleikarnir óþrjótandi. Vinsældir vetrarferða hafa aukist til muna og stuttar helgarferðir til Íslands eru orðnar að veruleika. Fræðsluferðir skólafólks eru þáttur í skólastarfi víðast hvar og er Ísland komið á kortið í þeim geira líka.

Íslensk ferðaþjónusta sér þarna fram á mikla ferðaflóru sem hlýtur að vekja okkur til umhugsunar um vöruþróun og framboð auk þess sem þessar auknu kröfur og fjölbreytni sérferða kalla á nauðsyn og mikilvægi nýrra upplýsinga. Tækifærin eru til staðar, ögrunin er fyrir hendi en um leið samkeppni um ferðamanninn.

Aukin tíðni flugs og meira framboð flugsæta hefur leitt til nýrra tækifæra fyrir íslenska ferðaþjónustu og á þetta sérstaklega við utan háannatíma.

Heimurinn horfir nú mikið til Austur-Evrópu þar sem nýir markaðir eru að opnast og er ferðaþjónustan þar engin undantekning. Þarna eru nýir áfangastaðir sem kalla á aukna samkeppni en um leið tækifæri.

Samkeppnislönd okkar setja margfalt meira fjármagn í markaðssetningu og munu sennilega koma til með að gera það áfram. Ísland er ekki þekkt á öllum mörkuðum og því erfiðara og oft kostnaðarsamara að markaðssetja Ísland.

Þetta þýðir að það þarf að leggja ríka áherslu á samstarf í landkynningarmálum og nauðsyn þess að ferðaþjónustan sameinist um markaðsaðgerðir. Það þarf að forgangsraða verkefnum, mörkuðum og setja langtímamarkmið og er nú unnið í samræmi við þá framkvæmdaáætlun stefnumótunnar sem unnin var.

Þá er einnig nauðsynlegt að fyrirtæki fari í gegnum sjálfskoðun, skilgreini sig, skoði styrkleika sína og veikleika og sameini krafta. Aukin samkeppni kallar á aukið samstarf og á þetta sérstaklega við um Ísland vegna smæðar okkar.

Það þarf að þróa nýja ferðamöguleika og stöðug gagnrýni þarf að eiga sér stað hvað varðar vöruframboð og breytt upplýsingastreymi sem og í útgáfu

bæklinga. Það þarf að nýta markaðsfé vel en oft hefur ekki tekist sem skyldi. Það þarf að leita allra mögulegra leiða til að lækka kynningarkostnað og reglulega verður að skoða samsetningu vörunnar.

Hlutverk ferðaþjónustuaðila í framtíðinni mun verða að þróa nýja möguleika fyrir ferðamanninn til að koma til móts við það breytta ferðamunstur sem ég hef hér nefnt.

Dæmi: Menningarferðir, náttúrutengdar ferðir, fræðsluferðir fyrir skólahópa, hjólreiða-ferðir, gönguferðir, golf ferðir, hvataferðir, ráðstefnur og fundi svo eitthvað sé nefnt.

Möguleikarnir eru margir en mikilvægt að leita réttra leiða til að nálgast sérstaklega þá markhópa sem höfða á til og hér hafa verið nefndir. Til að það takist þarf að skoða og þróa markaðsaðferðir og nýjar dreifileiðir. Það er stöðugt erfiðara að ná til neytenda í gegnum hefðbundnar dreifileiðir.

Sölukerfi munu verða í endurskoðun á næstu árum og við verðum sjálfir að taka þátt í markaðs- og sölustarfi erlendis með markvissari hætti.

Við þurfum að leggja áherslu á að kynna Ísland sem áfangastað fyrir þá ferðamenn sem ferðast vegna náttúrunnar. Landinu á að lýsa sem heillandi og nútímalegu ferðamanna-landi. Land sem býður upp á ævintýri, skemmtun og menningu allt árið um kring.

Ég hef hér stiklað á stóru varðandi nokkur af þeim atriðum sem samkvæmt minni skoðun eru mikilvæg. En hvert er markmið Ferðamálaráðs í öllu þessu? Þörf er á öflugri þátttöku ferðaþjónustu í alþjóðlegu markaðsstarfi. Auka þarf samstarf í landkynningarmálum en það er forsenda aukins vaxtar og betri samkeppnisaðstöðu inn í næstu öld.

Sameiginleg landkynning hagnast öllum, því eins og áður sagði þarf að leggja áherslu á að gera Ísland og íslenska ferðaþjónustu þekktari á alþjóðlegum mörkuðum. Þetta á að vera eitt af meginmarkmiðum Ferðamálaráðs Íslands. Markmið Ferðamálaráðs er og á að vera að styrkja markaðsstöðu landsins og stuðla að aukinni sölu íslenskrar ferðaþjónustu. Annað markmið Ferðamálaráðs í framtíðinni mun verða að miðla á markvissan hátt upplýsingum, auka þekkingu á markaðnum og möguleikum meðal ferðaþjónustuaðila og hvetja til vöruþróunar.

Ferðaþjónustan þarf að nýta sér nýjungar í dreifileiðum og auðvelda um leið bókanir og nálgun upplýsinga um ferðaþjónustu á Íslandi. Það er nefnilega auðveldara að "selja" Ísland en "kaupa". Hlutverk okkar er að auðvelda fyrirhuguðum ferðamönnum að nálgast upplýsingar um Ísland og þar með íslenska ferðaþjónustu.

Góðir ráðstefnugestir, það er ekki hægt að enda á umfjöllun um tækifæri framtíðarinnar í ferðaþjónustu án þess að minnst á gæðamálin. Það mun verða

eitt aðaláhersluefni samkeppnisaðila okkar og því nauðsynlegt að leggja ríka áhersu á þau mál hvað varðar alla þætti íslenskrar ferðaþjónustu. Þrátt fyrir lægri verð og enn frekari samkeppni má alls ekki slá af gæðakröfum. Gæðin verða að standast þær kröfur og væntingar sem ferðamenn gera til ferðaþjónustu.

Ég nefndi hér í upphafi, að atriði eins og umhverfismál og menntamál væru meðal þess sem ég teldi mikilvægast í allri umræðu og skipulagningu ferðamála í dag.

Í dag eru hér meðal okkar nemendur frá Háskólanum á Akureyri, Hólaskóla og öðrum menntastofnunum. Við komum vonandi til með að nýta krafta þeirra í framtíðinni. Að mínu mati liggja tækifærin ekki síður í menntun starfsfólks í ferðaþjónustu. Þetta atriði tel ég vera afar mikilvægt þegar við stöndum við þröskuld nýrrar aldar. Þakkir!

Guðmundur Kjartansson

Tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við þröskuld nýrrar aldar.

Ráðstefnustjórar, góðir fundarmenn.

Ég vil byrja á því að nota þetta tækifæri til að þakka fyrir að fá að koma og ávarpa þessa ágætu ráðstefnu hér í dag. Ég held að það sé mjög mikilvægt að tengslin milli okkar sem að stöndum í sölu- og ykkar sem að eruð í grasrótinni verði eflað og það tel ég eitt af lykilatriðum framtíðarinnar hjá okkur.

Málefnið eru mörg og tíminn er stuttur og við snúum okkur beint að því sem að ég ætlaði að segja hér í dag og það er í fyrsta lagi. Mig langar til að koma inn á sölu- og markaðsmál, tækifæri og nýjungar, sem er þema þessarar ráðstefnu og í öðru lagi að skoða samkeppnisaðstöðu Íslands sem ferðamanna-lands í Evrópu.

En áður en lengra er haldið þá langar mig að segja ykkur svolítið frá Ísland Tours. Ísland Tours er dótturfyrirtæki Flugleiða og með aðalskrifstofu í Hamborg, þar sem að starfa átta manns og þar að auki erum við með sölufólk í Frankfurt og München. Í Sviss erum við með skrifstofu þar sem að starfa 2-3 starfsmenn og sú skrifstofa sér síðan um Ítalíu, þar sem að er 1 starfsmaður og Austurríki þar sem að við erum með svokallaðan GSA eða General Sales Agent sem að er skrifstofa sem er í samstarfi við okkur og sömuleiðis í Luxemburg. Í Hollandi eigum 90% í Ísland Tours Holland en sú skrifstofa starfar alveg sjálfstætt. Þar að auki erum við huthafar í 2 öðrum fyrirtækjum í Þýskalandi, það er Nordvind Reiser, sem að sér aðallega um að selja og búa til ferðir til Grænlands og Nordland Tours sem að er ferðaskrifstofa í Hannover

Það er rétt að við áttum okkur á hver er munurinn á ferðaheildsala og ferðaskrifstofu. Ferðaheildsali er aðili sem að selur í heildsölu til ferðaskrifstofa og ferðaskrifstofur eru þá eingöngu í smásölu.

Skilgreining dreifileiða

Við skulum byrja á því að skilgreina dreifileiðirnar. Eins og við sjáum hér á glærunni, þá er fyrsta dreifileiðin sem að kemur upp bein sala, en bein sala þýðir það þegar við seljum beint til kunnans. U.þ.b. 30% af okkar sölu er bein sala en 70% fer þá í gegnum annan aðila. Það er þá í fyrsta lagi sala í gegnum ferðaskrifstofur og einstakar ferðaskrifstofur og ekki síður sala í gegnum ferðaskrifstofukeðjur, sem er að verða æ mikilvægara í sölu okkar erlendis og fjórði punkturinn, það er sala í gegnum "Incentive" fyrirtæki, eða félagasamtök, fyrirtæki og það sem ekki fellur undir hina þrjá liðina.

Mikilvægi dreifileiða

Mikilvægi dreifileiðanna er geysimikið eins og kom hér fram áðan og það er greinilegt í "túrismanum" eins og annars staðar að sölueiningarnar eru að verða stærri og þær eru að verða færri. Flestar ferðaskrifstofur eru að safnast undir ákveðinn hóp, annað hvort sem innkaupakeðjur eða sölukeðjur og þessar sölukeðjur eru í öllum löndum Evrópu að verða sterkari og sterkari. Þessar keðjur eru með svokallað "Sortiment" kerfi sem byggist á því að ferðaheildsölum er flokkað niður í þrjá hópa. Í A hópnum eru þeir ferðaheildsalar sem ferðaskrifstofur eiga að bóka hjá fyrst og fremst, B-hópurinn er þá sá sem er næstmikilvægastur og C er yfirleitt aldrei bókað. Því miður, vegna smæðar Íslands, náum við mjög sjaldan eða nánast aldrei að vera í A-hópi og þar af leiðandi náum við í mesta lagi að vera í B-hópi því að þessar keðjur vinna þannig að þær leggja ákveðna fjármuni í að kynna sína ákvörðunarstaði sem þeir eru að selja og Ísland er svo þínu-, þínulítið að þeir leggja ekki út í sérstakan kynningarkostnað, því miður. Þannig að okkar leið til að komast inn í þessar keðjur er að sameinast með öðrum Skandinavíuheildsölum, sem eru náttúrulega töluvert stærri en við, og koma með þeim inn í samstarfið, inn í þessar keðjur og vera kannski eitt af fimm "produktum" sem að þeir eru að selja. Við getum ímyndað okkur að það sé þá gefinn út einn bæklingur með öllum Skandinavísku löndunum og þar af er Ísland einn af þessum fimm ákvörðunarstöðum. Við einir og sér eigum ákaflega litla möguleika, því miður, til að verða A-söluskrifstofa hjá þeim.

Rafrænar dreifileiðir eru síðan mjög mikilvægur þáttur, eins og við vitum, en þar erum við í fyrsta lagi að tala um Internet. Internet er þróaðra hér á landi heldur en víðsvegar um Evrópu. Við erum mjög framfarlega hér á landi en þetta er að koma. Við erum t.d. ca. tveimur árum á eftir Íslendingum hvað þetta varðar, þótt ótrúlegt megi virðast. En það er alveg ljóst að túrisminn verður bókaður gegnum Internetið, það er engin spurning. Hins vegar er staðreyndin sú að Ísland er tiltölulega flókið prógram að kaupa og selja og ráðgjöf og þjónusta í kringum sölu á ferðum til Íslands verður alltaf í gegnum ferðaheildsala eða ferðaskrifstofur. Það verður hægt að bóka ákveðna þætti, það verður hægt að bóka flug eins og Flugleiðir eru að gera, það verður hægt að bóka einstaka gistingar en um leið og fólk ætlar að fara að setja saman ferðir þá eru líkurnar á

Því að þau leiti ráða hjá ferðaskrifstofunum mjög miklar. T.d. ef að við berum þetta saman við sölu á ferðum til Mallorca þar ertu með kannski þrjá þætti, þú ert að selja flug, þú ert að selja hótél og kannski eina skoðunarferð. Ísland er miklu flóknara og þar af leiðandi held ég að í túrismanum til Íslands, þá verði nýtingin á notkun Internetsins ekki eins mikil og menn halda.

Ég hjó eftir því hjá nafna mínum, Malmquist, hann kvatti bændur og búalið til að bóka í gegnum Internetið, en ég vil líka að menn geri sér grein fyrir því að það er meira en bara það að bóka í gegnum Internetið og taka á móti bókunum, það er öll umsýslan í kringum bókunina, rukka inn peningana, skrifa út reikningana, og ef að hver einasti bóndi á Íslandi ætlar að fara að sjá um þá umsýslu sem að við erum t.d. að gera í dag, þá held ég að hann þurfi að selja bústofninn, þannig að við skulum ekki gleyma því að þetta er ekki alveg eins einfalt og menn halda. En aftur og enn. Dreifileiðirnar eru lykillinn að framtíðinni og ef að við komumst ekki inn í dreifileiðirnar, þá er voðinn vís.

Sölu- kynningarleiðir

Sölu- og kynningarleiðir er hluti af því sem að mig langar aðeins til að koma inn á sem næsta þema. Þær sölu- og kynningarleiðir sem að við höfum. Það er þá í fyrsta lagi bæklingurinn. Ísland Tours gefur út þrjá bæklinga. Við gefum aðal "túristabæklinginn" út í 140.000 eintökum og dreifum honum í öllum þýskumælandi löndum og síðan 10.000 á Ítalíu. Gegnum auglýsingar. Við erum á ca. 180.000.000 manna markaði sem að er stór og mikill markaður, en það er líka mjög dýrt að vera á honum. Þú hreyfir þig ekki og þú getur ekkert auglýst fyrir svipaðar upphæðir og hér, eins og gefur að skilja, og erfiðleikanir eru þeir að fjöldi miðlanna er svo gífurlega mikill og það er svo erfitt að ná til allra í einu. Það eru til sjónvarpsstöðvar, það eru til stór dagblöð, en það eru bara þær upphæðir sem að við getum látið okkur dreyma um að vera með í, þannig að við þurfum að leita að ódýrari miðlum og þá nærðu náttúrulega aldrei til allra í einu. Hér á Íslandi er þetta ákaflega þægilegt, þá auglýsirðu í Mogganum og þá ertu búinn að ná til allra landsmanna í einu. Það getur ekki verið betra. Við tökum þátt í 16 sýningum í þýsku- mælandi löndunum og á þessar sýningar koma yfir ein milljón manna og þar erum við m.a. með bás með Ferðamálaráði. Þetta er mjög góður markhópur sem að þangað sækir, því að þetta er virkilega fólk með áhuga á landi og þjóð. Þetta er mjög mikilvægur miðill. Litskyggnum sýningar, það er mjög merkilegur hlutur. Við erum í samstarfi við nokkra ljósmyndara sem að setja upp litskyggnum sýningar, sérstaklega í minni borgunum í Þýskalandi og við styrkjum þessa ágætu menn og á þessar sýningar koma oft 200-300 manns sem að borga sig inn. En því miður er þessi dreifimiðill á undanhaldi. Póstsendingar eða "direct mailing" er að verða æ mikilvægara og það er talað um það í Þýskalandi að þar sé einn mesti vöxturinn og svo að sjálfsgöðu Internetið þar að auki.

Breytingar á sölumynstrinu

Breytingar á sölumynstri, eins og komið hefur hér fram áður og sjálfsagt í gær líka, það er mjög skýrt hvernig sú þróun á sér stað. Hún er fyrst og fremst í minnkun á pakkaferðum. Ég vil segja því miður fyrir okkur sem að erum að selja, því að það er miklu erfiðara og miklu meiri vinna að selja einstaklingsferðirnar heldur en pakkaferðirnar, því þar ertu með þetta allt saman pakkað í einn hóp og selt sem slíkt en að selja hvern einasta hlut tekur mikinn tíma og mikla vinnu. Einstaklingsferðirnar eru að aukast. Sú kynslóð sem að er að vaxa úr grasi nú í Þýskalandi og víðsvegar, hún vill ferðast sjálfstætt, hún vill ekki vera í 40 manna rútuhópum eins og foreldrar þeirra voru, en í staðinn reynum við að pakka þessum einstaklingsferðum inn þannig að þar er inni flugið, bílaleigubíllinn og gistingin og jafnvel skoðunarferðir þannig að fólkíð hafi það á tilfinningunni að það sé að búa til ferðina sjálft. Við hjálpum því aðeins með því að pakka þessu inn. Það er mjög mikill vaxtarbroddur í þessari gerð ferða.

Eins og komið hefur fram hér líka að það er alveg klárt að meðalverð er að lækka og ferðir eru að styttest. Fólk ferðast oft og það er ekki tilbúið til leggja jafnmikinn pening og áður í eina ferð. Hér áður fyrr var það mjög algengt og maður heyrði það víða á sýningum að fólk væri búíð að safna í 3-4 ár til að fara til Íslands. Sú kynslóð sem er að vaxa úr grasi núna, hún er ekki alveg tilbúin til þess að gera það. Hún vill fara og sjá fleiri staði, hún vill dvelja styttra, sem er í raun og veru svolítill synd. Fólk er að fara hringinn í kringum landið á 6 dögum, það er meira og minna í rútunum allan tíma. Svo er það svo þreytt þegar það kemur til baka að það þarf helst að fara á heilsuhæli. En þetta er þróunin, svona er þetta og við þurfum að bregðast við því.

Samkeppnisstaða Íslands

Að lokum þá langar mig til þess að koma aðeins inn á samkeppnisstöðu Íslands því að við sem að úti erum á markaðnum, úti á vígvellinum, við erum alltaf á hverjum einasta degi í samskiptum við kúnnann, hlustum á þá hvað þeir eru að segja og það er mjög mikilvægt að þið fáið líka að heyra hvernig kúnninn hugsar áður en hann kemur til Íslands.

Það eru miklir möguleikar hér á Íslandi, það er engin spurning, en það er líka mikil samkeppni og við skulum ekki gleyma því að það eru lönd sem að eru að bjóða upp á mjög svipaða hluti og við. Við erum t.d. að tala um Alaska, Írland, Nýja-Sjáland, þar eru hverir, Ameríku, þar eru hverir og fossar. Við eigum mjög fallegt land en við erum líka með mjög marga sem að eru að keppa á mótí okkur, við skulum ekki gleyma því. Það fer mikil vinna í að sannfæra kúnnann um það að Ísland sé ekki kalt og að það sé ekkert rosalega dýrt. En Ísland er dýrt, það er engin spurning og því miður það sem að er kannski lokapunkturinn í þessu er að verðið er aftur farið að verða vandamál.

Þegar ég byrjaði í þessu fyrir 6 árum síðan þá var verðlagið svona smátt og smátt að falla en nú sýnist mér á nýjustu fréttum að sú stefna sé því miður að

snúast við, því að það er búið að gefa það út í nokkrum Evrópulöndum að meðalverð á ferðum erlendis, túristaferðum, hækki um 0,5%. Hér á landi eruð þið, ágæta fólk, að boða 3-11% hækkun á gistingu og leiðsögumenn eru að hækka á þremur árum um 15%. Þetta hefur margföldunaráhrif þegar við erum farnir að selja þetta og ef að við ætlum að fara að hækka ferðirnar til Íslands og allir aðrir standa í stað, þá þarf engan stærðfræðing til að reikna hvað kemur út. Þannig að ég vara mjög alvarlega við þessu, menn þurfa að taka til heima hjá sér, áður en þeir hleypa þessu út í verðlagið. Þó að við séum glæsileg og landið sé flott og við höfum trú á því sem að við erum að selja, þá eru til mörk á því hvað hægt er að selja. Við getum ekki látið þetta bara vaða út í verðlagið án þess að hugsa um það.

Ágæta fólk. Ég held að tíminn sé útrunninn og ég þakka gott hljóð og vonandi hef ég vakið menn til umhugsunar og þakka ráðstefnustjórum fyrir að fá að koma hingað. Takk fyrir.

Bjarni P. Hjarðar

Tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við þröskuld nýrrar aldar.

Ráðstefnustjórar, góðir gestir.

Ekki alls fyrir löngu rakst ég á upplýsingar þar sem fram kemur að fjöldi ferðamanna hefur aukist um 9% frá fyrra ári (ath. eins og fram hefur komið hjá ferðamálstjóra eru þetta ekki tölur fyrir 1998) og að þrátt fyrir vöxt greinarinnar er helsti vandinn sá að 42% ferðamanna koma yfir sumarmánuðina, júní, júlí og ágúst. Það sem vakti mig til umhugsunar var að verið er að lýsa árinu 1958 af frönskum ráðunaut sem kom hér að frumkvæði Ferðamálafélags Reykjavíkur og skilaði af sér skýrslu um stöðu og framtíð ferðamála á Íslandi. M.a. leggur hann til að reistur verði flugvöllur austan Þjórsár við Gullfoss. Eins kom fram við lauslega athugun að innan Evrópusambandsins fjölgaði gistinóttum í fyrra um 1,5% en þeim fækkaði í EFTA-ríkjum, utan Íslands, þ.e. í Noregi, Lichtenstein og Sviss.

Þó liðin séu fjórtíu ár virðast vandamálin vera ámóta, því virðist mér einsýnt að lausnirnar felist í einhverri stefnubreytingu. Framlag Háskólans á Akureyri er því að efla menntun og rannsóknir í ferðaþjónustu. Við Rekstrardeild Háskólans á Akureyri er í boði nám í ferðaþjónustu í tengslum við nám til B.Sc.- gráðu í rekstrarfræði og hófst námið nú í haust. Þó námið sé ekkert til að fara í felur með virðist sem ferðaþjónusta sem atvinnuvegur hafi haft litlar spurnir af því og er því kærkomið tækifæri hér til kynningar á náminu.

Ein af þeim forsendum sem námið byggir á er að í greinina vantar fólk í framtíðinni og hluti þess fólks verður að vera háskólamenntað. Ef miðað er við Spán, sem er land sem talið er framarlega í ferðamennsku, sést að þar er hærra hlutfall heildarvinnuafis innan greinarinnar. Lauslega reiknað yfir á fjölda starfstækifæra á Íslandi vantar um 4000 störf á næstu 10 árum í ferðaþjónustu á Íslandi, ef ætlunin er að ná Spáni í hlutfalli og umfangi ferðaþjónustunnar. Fram kemur í nýlegri skýrslu sem gerð var fyrir Byggðastofnun, m.a. af Rannsóknarstofnun H.A., að störfum í sjávarútvegi fækki álíka á sama tíma og

verður einhvers staðar að finna ný störf í stað þeirra sem glatast. Ef ég gef mér að eðlilegt hlutfall háskólamenntaðra í ferðaþjónustu sé 6%, reiknast mér til að um 240 háskólamenntaðir ferðasérfræðingar eigi að starfa hérlandis innan tíu ára, eða að mennta þurfi um 24 á ári.

En það er ekki nóg að skapa störf sem einungis skapast af magni og umfangi heldur hlýtur þetta að vera faglegt tækifæri fyrir ferðaþjónustuna. Er ég þá að tala um þjónustugæði, framlínuna, sem oft ber á góma. Við erum að tala um rekstrarþekkingu, bókhald og fjármálastjórnun, skipulagningu og stefnumótun, nýsköpun, frumkvöðlafræði og gerð viðskiptaáætlana. Einnig þarf rannsóknir í greininni. Ef litið er á það sem verið er að birta á alþjóðlegum vettvangi er það að sjálfsögðu á ensku og er því hættu á einokun af skólum eða rannsóknaraðilum í Ameríku og Bretlandi. Því þarfnast íslensk ferðaþjónusta fræðaseturs, ekki nauðsynlega háskóla, heldur miðpunkts sem starfar fyrir greinina í víðu samhengi, gjarnan í tengslum við háskólamenntun í ferðaþjónustu.

Í nýlegri og mikilvægri bók sem heitir Global Tourism segir Hr. Go nokkur: "Ferðaþjónustan er illa undir það búin að verða stærsta iðngrein heims, því hún er að verða það, ef ekki nú þegar, því hún hefur hlutfallslega fáa frumherja og foringja auk þess sem að verulega skortir hágæða menntun og þjálfun" (Frank M. Go, Global Tourism, ed. Theobald, Elsevier, 1994). Ég met það svo að sama eigi við á Íslandi og því hlýtur háskólanám að vera nauðsyn. Markmið Rekstrardeildar H.A. er að mennta fólk til starfa í ferðaþjónustu og byggja það nám á sama grunni og nám í rekstrarfræði sem háskólinn hefur boðið í tíu ár. Markmið námsins er að mennta millistjórnendur og stjórnendur fyrirtækja og útskrifa það með B.Sc.-gráðu í rekstrarfræði eftir þrjú ár, 90 einingar. Mikilvægustu greinar námsins tengjast rekstri fyrirtækja, markaðsfræði og gæðastjórnun. Fyrir ferðaþjónustuhluta námsins er lögð áhersla á ferðaþjónustu sem atvinnugrein, samskipti innanlands og við útlönd, þ.e. bæði skipulag og framlína, áhersla á umhverfismál, t.d. í samstarfi við Stofnun Vilhjálms Stefánssonar, og að sjálfsögðu leggjum við áherslu á vörumótun og vöruþróun.

Því er verið að mennta rekstrarfræðinga með áherslu á ferðaþjónustu og er því eðlilegt að þróa námið út frá þeim forsendum, eins og gert er víða. Ætlunin er að vera tvö ár að útskrifa fyrstu rekstrarfræðingana með áherslu á ferðaþjónustu, sem tekst með samstarfi við eldri nema sem fylltust áhuga á náminu og skiptu um sérsvið og einnig í samstarfi við Hólaskóla, sem útvegaði brautryðjendur svo að þetta mætti takast á tveimur árum. Raunin er sú að námið er vinsælt og t.d. hefur fjöldi nýnema tvöfaldast frá fyrra ári þó vart sé það eingöngu að þakka þessu námsframboði. Markmiðið er eins og áður kom fram að mennta árlega tíu rekstrarfræðinga með áherslu á ferðaþjónustu.

Gæta verður þess að í námi í ferðaþjónustu er verið að mennta fólk til starfa innanlands, en þó alltaf í alþjóðlegu umhverfi. Síðan þarf ætíð að leggja áherslu á framlínuna, á þjónustugæðin, en þar búum við vel að sérþekkingu í

gæðastjórnun. Samtímis þessu verður að skapa nýja þekkingu og því þarf að leggja mikla áherslu á rannsóknir. Viðmið okkar eru og verða að vera heimsviðmið og einnig eru engin viðmið innanlands í greininni. Ég vil nefna hér ákveðinn háskóla sem margir líta til, University of Strathclyde í Skotlandi og erum við að byggja upp tengsl við hann. Ferðaþjónusta er þannig grein í eðli sínu, að mikið samstarf við önnur skólastig er nauðsynlegt, t.d. í símenntun. Þar koma einnig að hagsmunasamtök og opinberir aðila. Þar sem starfsfólk í greininni er dreift um allt land er nauðsynlegt að bjóða upp á símenntun með aðstoð nýjustu tækni, s.s. fjarkennslu og nýtingu á Netinu til þekkingarmiðlunar.

Lítum nú til framtíðar. Oft gefst þá vel að nota orð annarra, en setja þau í okkar samhengi og nýti ég því aftur skilgreiningar úr Global Tourism. Þar segir um framtíð í ferðaþjónustu að hún byggist á:

1. Víðara samhengi, þ.e. að ekki megi einangra ferðaþjónustu sem iðngrein frá öðrum greinum eða þekkingarsviðum,
2. Endurbættri aðferðafræði, en hérlendis má segja að háskólanám á sviði ferðaþjónustu sé í sjálfu sér stór hluti af því,
3. Ryðja þurfi burt flöskuhálsum í menntun, en um það má segja að lök gæði séu oft skortur á upplýsingum, sem fræðasetur geti bætt verulega úr.

Í G.T. segir að áherslur þurfi að leggja á stjórnun, siðfræði og starfsþjálfun. Háskólinn á Akureyri hefur öll ofangreind verkfæri og þarf einungis að aðlaga þau að kennslu í ferðaþjónustu. Ef við viljum færa Háskólann til fólksins, þýðir það líka að fólkið kemur þá að sjálfsögðu til Háskólans. Þannig verða til gagnvirk tengsl, sem t.d. geta nýst sem starfsþjálfun. Vísbending er því um að Háskólinn á Akureyri geti boðið góða menntun sem hentar ferðaþjónustunni, þar sem öll ofangreind verkfæri eru til staðar innan hans.

Hver er ávinningur af því hafa nám í ferðaþjónustu á háskólastigi? Augljós ávinningur er aukin samkeppnishæfni, agaðri notkun á fjármunum, betri skipulagning, betri markaðssetning. Að mínu mati er annað sem er sýnu mikilvægara og ekki eins sjálfgefið, en það er viðurkenning atvinnugreinarinnar. Persónulega tel ég ótrúlegt að grein, sem vex eins hratt og skiptir eins miklu máli í þjóðabúskapnum, skuli ekki í reynd vera viðurkenndari sem starfsvettvangur. Háskólanám í ferðaþjónustu tryggir aukin alþjóðleg samskipti innan menntageirans og einnig í greininni sem heild, t.d. með rannsóknum, nemendaskipti, kennaraskiptum og starfsþjálfun. Einungis þetta atriði mun efla Ísland sem ferðamannaland á sviði mennta og menningar og er bein markaðssetning. Að auki er vaxtarbroddur í fjarkennslu hérlendis og erlendis. Hér er því verk fyrir höndum og nú eru þetta sprotar sem þurfa stuðning. Ég lýsi því eftir samstarfi.

Eins og sagt var í byrjun ársfundarins verðum við að leggja áherslu á gæði frekar en magn, þannig að Háskólinn á Akureyri, Rekstrardeild hans, fámennur

hópur eða einhverjir einstaklingar, geta ekki einir byggt það fræðasetur, það viskutré, sem ferðapjónusta á skilið hér á Íslandi. Þar þurfa miklu fleiri að koma að og er Ferðamálaráð og aðilar þess í lykilstöðu til þess að svo megi verða. Annars mun hin forna speki að "Hrönnar þöll sú er stendur þorpi á" lýsa stefnu okkar á nýju árbúsundi. Takk fyrir.

Pallborðsumræður

Pallborðsumræður 9. október 1998

Sveinn Jónsson, Ytra-Kálfskinni sté fyrstur í pontu og kynnti sig sem fulltrúa "sveitamennskunnar". Mig langar að bera fram þá fyrirspurn til Bjarna P.

Hjarðar hvort Háskólinn sé tilbúinn til rannsóknarverkefna, praktískra verkefna og hvort að hann má vinna og hvort hann geti unnið með okkur ferðapjónustuaðilum að ákveðnu þróunar-verkefni. Ég get nefnt hvað það er. Mig vantar að láta reikna út samanburð á veðurfari uppi á Vindheimajökli og á Akureyri 40 ár aftur í tímann miðað við þau tvö ár sem að við höfum verið að rannsaka það hér uppi, svo að ég fái 40 ára spá um birtu, vindstyrk og vindstefnur áður en við byrjum á að setja kláfinn upp. Þetta er praktískt fyrir mig að fá svona samvinnu og síðan í beinu framhaldi af því hvort að við megum koma með slík áhugamál sem brenna á okkur. Hvort að hægt sé að taka það inn í starfsemi Háskólans?

Tómas Ingi Olrich kom með spurningu til Guðmundar Kjartanssonar.

Guðmundur nú býst ég við að þú skilgreinir þig sem millilið. Þín atvinnustarfsemi er milliliðastarfsemi og hér á Íslandi eru grónir fordómar gegn milliliðum. Þeir eru oft flokkaðir undir afætur. Nú eru að þróast í þessum heimi breytingar á þessum milliliðum. Þú mátt ekki misskilja orð mín. Ég lít á milliliði sem einn af mikilvægustu þáttunum í atvinnulífi. Ég hefði viljað fá einhverja lýsingu á því hvernig þetta landslag milliliða er að breytast og hvort að þú finnur fyrir því að það séu einhverjir fordómar á hlutverki milliliða sem ég lít á að sé grundvallaratriði í ferðapjónustu. Þeir gegna þar mjög mikilvægu hlutverki, þótt að hlutverkið sé hugsanlega að breytast og þá langar mig líka til að spyrja þig að öðru. Þú nefndir það að markaðurinn sem að þið væruð að vinna á væri **180.000.000** markaður. Nú er dýrt að ætla sér almennt að fara inn á svona markað, eins og þú nefndir. Erum við með einhverja sérstaka markhópa inn á þessum gríðarlega stóra markaði. Eru leiðir til að fara inn á afmarkaðri fleti og er þá samkeppnin á þessum kannski þrengri sviðum jafnhörð og jafndýr. Geturðu lýst þessu örlítið nánar því mér fannst þetta atriði í fyrirlestri þínum mjög athyglisvert og gæti verið mjög gagnlegt fyrir okkur að vita meira, bæði almennt um þróun milliliðanna og svo líka hvernig þessir fletir eru.

Hildur Jónsdóttir sté næst í pontu með fyrirspurn til Guðmundar

Kjartanssonar. Þú nefndir, Guðmundur, að verð væru aftur að verða vandamál. Við tókum vel á fyrir nokkrum árum síðan og naflaskoðuðum verðlagningu hér og mikil umræða fór í gang varðandi bjór og aðra drykki með mat. Það var orðið

heimsfrægt hvað kostaði að fá sér rauðvínsglas eða bjórglas hér á Íslandi, en þú ert trúlega að tala um eitthvað meira en þetta. Hvar erum við núna aftur að gera verð að vandamáli? Mig langar til að heyra aðeins meiri skýringu á þessu?

Bjarni P. Hjarðar varð fyrstur til svara hvað varðaði fyrirspurn Sveins Jónsonar í Kálfskinni. Ef að ég á að segja eins og er þá er þetta það sértækt verkefni, sem að verkfræðistofa gæti leyst vel úr hendi, varðandi spá um hámarksálag á mannvirki. Það vill svo til að ég er byggingaverkfræðingur, menntaður H.Í., þannig að ég gæti í sjálfu sér sinnt þessu verkefni sjálfur. Við skulum bara taka það á þeim vettvangi. Hins vegar hvað varðar þessa ágætu hugmynd og útfærslu hennar þá held ég að við höfum tækifæri fyrir þessa nýsköpun. Það er þá annars vegar að sækja til Iðntæknistofnunar - átak til atvinnuþróunar/sköpunar eins og það heitir og þá getur það mótframlag falist í því að ég leggi fram vinnu og þá á móti því fjármagni sem þetta átak gæti skapað og úr því gæti þá komið viðskiptaáætlun sem að kannski Byggðastofnun gæti farið yfir.

Guðmundur Kjartansson sté í pontu og svaraði Tómasi Inga. Við erum ekki milliliður, við erum söluaðili. Það er reginmunur þar á og þetta er ósköp einfalt. Ef að við stöndum okkur ekki í sölunni þá hefur fólk þér hér inni ekkert að gera. Þannig að við erum ekki milliliður við erum söluaðili og þar er stór munur á. Varðandi markaðssetninguna, að þá er alveg rétt hjá þér að við verðum náttúrulega á 180.000.000 markaði að einbeita okkar að ákveðnum markhópum og það gerum við líka. Hins vegar megum við ekki gleyma því að það leynist víðsvegar áhugafólk sem langar að komast til Íslands. Þegar við hugsum um að markaðssetja þá reynum við að einbeita okkur að ákveðnum markhópum. T.d. á þessum vörusýningum sem að við sækjum, þá náum við til mjög breiðs hóps en við verðum út af fjármagni og hreinlega út af mannaflaskorti alltaf að einbeita okkur að þessum ákveðna markhópi. Þetta eru náttúruunnendur, þetta eru fyrirtæki í sambandi við "incentive" o.s.frv. o.s.frv. Af þessum 180.000.000 þá eru kannski ekki nema ein milljón sem að kæmu hugsanlega einhver tímann til greina til að fara til Íslands. En hvar þessi ein milljón er? Það er galdurinn og ef að ég gæti sagt það þá væri ég sennilegast einhversstaðar í Ríó, ekki hér.

Varðandi fyrirspurnina frá Hildi í sambandi við verðmálin. Það er alveg rétt eins og hún sagði, það var gert ákveðið átak á sínum tíma og þegar ég kom inn í þetta var mjög góð þróun sem að átti sér stað, þ.e.a.s. að maður fann það að t.d. bílaleiguverð og verð á drykkjum og mat, þessum verðum var stefnt í hóf. Hótelverð fór lækkandi en nú sýnist mér sú þróun vera stöðnuð og það farið að halla á verri veginn aftur. Ég minntist á tvennt áðan, annars vegar hækkun gistiverðs úti á landi og hins vegar hækkun launa leiðsögumanna. Þetta hefur ákveðin margföldunarhrif, því að allir þurfa að lifa. Þegar upp er staðið þá hækka ferðir til Íslands ef ekkert verður að gert miklu meira en þessi 0,5% sem er þessi meðalhækkun sem á sér stað. Það er það sem að ég vil vara við, við getum ekki bara vaðið reykin, við hljótum að líta á það sem að er í kringum

okkur. Við erum í mjög harðri samkeppni við aðra ákvörðunarstaði sem að eru býsna góðir, þannig að það er aðallega á þessum tveimur liðum, sem að mér dettur svona helst í hug. Auðvitað leynast víðsvegar verðhækkningar, en t.d. á ýmissi þjónustu, þar hefur verið gert stóratök t.d eins og á bílaleigubílum þar sem að verðlag hefur farið mjög lækkandi og hefur sennilega lækkað um 20% á síðustu 3-4 árum.

Ingiveig frá Ferðaskrifstofunni Landnámu. Mig langar til að beina fyrirspurn til Guðmundar Kjartanssonar. Mér finnst svolítið merkilegt þegar þú talar um verð að eins og við vitum öll þá eru hinir ýmsu áfangastaðir í heiminum verðlagðir mismunandi. Staðir eins og Alaska og Galapagos eru mjög dýrir áfangastaðir, eins og þú eflaust veist. Ísland býr yfir mjög mikilli náttúru og ósnortnum víðernum. Hvar telurðu að skipa eigi Íslandi í flokk meðal annarra áfangastaða í heiminum og er ekki eðlilegt að við seljum okkur dýrt. Er það ekki fyrst og fremst samband milli verðs og gæða sem að við þurfum að skoða í þessu sambandi.

Mig langar líka til að koma með ábendingu til Hauks sem markaðsstjóra Ferðamálaráðs. Hefurðu kynnt þér bæklinga þessarra nýju ferðaskrifstofa sem að eru að koma inn á markaðinn eins og Landnámu, Íslenskra fjallaleiðsögumanna og Ultima Thule. Þetta eru allt aðilar sem að eru að gera nýja hluti og kynna fræðsluferðamennsku m.a. Ég held að það sé allt of mikið talað um að allir séu að gera það sama, en ferðin í gær bar vitni um það að það er mikil gróska og mikið hugmyndaauði í ferðaþjónustu á Íslandi. Takk.

Jón Baldur Þorbjörnsson, ferðskrifst. Ísafold. Í gær heyrðum við það frá sér-leyfishöfum og hópferðabílaeigendum að þeir búa við erfiðan kost, frá hótélrekendum og gistirýmisrekendum, þeir búa við erfiðan kost og fleiri, ferðaskrifstofurnar. Við heyrum núna frá Guðmundi Kjartanssyni m.a. að það sé erfitt að fara út í verðhækkningar. Hvað er þá til ráða? Á eftir að hagræða betur, er það kannski lausnarorðið? Getum við hagrætt betur, m.a. dettur mér í hug með því að lengja ferðamannatímamann, með því auka ferðamennsku á jaðartíma sumarsins, júní og september t.d. og þá beini ég spurningu minni til Guðmundar Malmquist. Getur Byggðastofnun komið þarna inn í til þess að styrkja, ef ég einfalda málið, söfn og sundlaugar, til þess að hafa opið lengur, til þess að halda úti lengri dagskrá. Það kom upp á í hóp sem að ég var með í haust að 1. september var eins og Ísland væri lokað. Það var haft í flimtingum í hópnum. 1. september það er ekkert lengur um að vera hérna.

Guðmundur Kjartansson kom í pontu til að svara Ingiveigu frá Landnámu. Þetta er alveg hárrétt sem að Ingiveig sagði, auðvitað er þetta alltaf spurning um verð og gæði. En hvernig haldið þið að sé að standa fyrir framan þýskan ferðamann sem að er búinn að vera á Íslandi, búinn að sofa í meðal lélegri

heimavist fyrir norðan og borgar sama verð og fyrir 3ja stjórnun hótél í miðborg Hamborgar. Hvernig haldið þið að sé að standa fyrir framan þetta fólk og segja, ja tímabilið er svo stutt. Við vitum alveg hver skýringin er. En haldið þið að þessi ágæti þýski ferðamaður, sem að hugsar um budduna sína, hann á mjög erfitt með að skilja þetta og sem að ég held líka að þið skiljið mjög vel. Þannig að það er spurningin um verð og gæði. Grundvallarspurningin er því þessi, sem að ég held að Magnús Oddsson gæti svarað. Hver er stefnan? Ætlum við að selja okkur dýrt og fá fáa ferðamenn eða ætlum við að reyna að lækka verðið, auka fjöldann og auka nýtinguna. Við hljótum að þurfa að fara að átta okkur á því, hvert við ætlum að stefna? Ég fór einu sinni til eyja í Indlandshafi. Þar eru þeir með ákveðinn kvóta af ferðamönnum sem að þeir hleypa inn, en þar er líka allt mjög dýrt. Eigum við að fara að gera það eða eigum við auka fjöldann og fá hérna massa inn, en þá þurfum við að fara hugsa um verð og gæði aðeins betur og þá þurfum við líka aðeins að lækka verðin. Ég held að það vanti stefnu hjá Ferðamálaráði, ef að á að vera stefna. Kannski er best að hafa enga stefnu og við bara vöðum þetta áfram eins og við höfum gert. Það er ekkert víst að það sé neitt verra. En það væri gaman ef að Magnús vildi koma aðeins inn á þetta og svara þessu hvort að sé einhver stefna eða hvort að við viljum bara hafa stefnuleysi.

Haukur, markaðsstjóri Ferðamálaráðs kom næstur í pontu og svaraði Ingiveigu frá Landnámu. Ingiveig, jú, ég er búinn að kynna mér bæklinga ykkar. Ég er ekki búinn að vera lengi í starfi sem markaðsstjóri, en ég hafði fljótlega samband við ykkur eftir að ég byrjaði og leitaði samstarfs við ykkur í sambandi við heimsókn sem ég var með. Íslenskir fjallaleiðsögumenn, ég ætla ekki að dæma um einn eða annan bækling, ég er búinn að kynna mér hann og hann er mjög góður. Ég nefndi það hins vegar að það væri umhugsunarefni, ef að þetta er sagt við aðila, eins og Hrönn kom inn á, að við séum að selja það sama. Ég nefndi það einnig að sérhæfing væri til góðs og við erum nú að ræða verðlagningu, þannig að ég legg áherslu á það og ég hvet fleiri til að sérhæfa sig á svipuðu sviði og þið eruð að gera og aðra.

Guðmundur Malmquist, forstjóri Byggðarstofnunar varð næstur til svara hvað varðaði spurningar Jóns Baldurs hér á undan um söfn og sundlaugar og lengingar ferðamannatímans. Í sambandi við söfnin, þá kom ég að því í mínu innleggi að Byggðastofnun hefur reynt að styðja uppbyggingu og byggingarframkvæmdir í slíkum afþreyingarmálum, en ég sé nú ekki alveg fyrir mér orðið beina rekstrarstyrki. Það hefur nú hingað til verið sveitarfélaganna að sjá um slíkt þannig að ég næ nú ekki alveg utan um það að Byggðastofnun ráði við það að veita rekstrarstyrki til þess að halda söfnum opnum lengur en til 1. sept. En ég tek undir þetta með 1. september. Ég hef orðið mjög var við það á mínum ferðalögum að mér finnst allt í einu eins og allt sé lokað ef maður er rétt kominn fram yfir mánaðarmótin. En mig langar til þess að leggja aðeins orð í belg í sambandi hvað er dýrt og hvað er ekki dýrt. Ég held að það sé

náttúrulega einn hlutur sem að við verðum að gera okkur grein fyrir. Það eru fleiri greinar sem að eru stundaðar hér á Íslandi og gengið okkar, það er ýmist sterkt eða veikt og ég spyr því sjálfan mig að því afhverju Evrópa sé að kvarta svona mikið núna, hvort það sé ekki einfaldlega vegna þess að markið var eitthvað í kringum 40 krónur mest af sumri. Nú hefur það að vísu breyst, komið upp í 42-43 krónur og kannski lagar þetta eitthvað stöðuna. En sem sagt það er erfitt fyrir þessar greinar eins og ferðaþjónustuna, fyrir fiskeldið, jafnvel loðdýrarækt og iðnað að standast gengismálin þegar vel gengur í sjávarútveginum. Þetta vitum við öll sömul og það er spurningin hvenær er gengið rétt skráð og hvenær ekki og við hvað á að miða. Það er komið í frjálsræðisátt í dag, sem að ég tel að sé gott. Auðvitað þýðir ekki fyrir greinina að undirbjóða sig þannig að þegar upp er staðið að þá séu fyrirtækin komin í þrot. Það gengur ekki. En það má kannski horfa í aðrar áttir í sambandi við hagræðingu o.fl. eins og Jón nefndi hérna áðan. Takk.

Tómas Ingi Olrich kom næstur í pontu og ítrekaði fyrri spurningu til Guðmundar Kjartanssonar, sem hann sagðist ekki hafa fengið svar við, hvað varðaði milliliði. Þú ert náttúrulega milliliður. Þú ert að pakka inn hlutum. Þú ert að versla við ferðaheildsala. Þú ert ekki að bjóða til sölu það sem að þú framleiðir sjálfur, þannig að þú ert milliliður. Þú þarft ekkert að skammast þín fyrir það. Það er mjög heiðarlegt að vera milliliður. Það er mjög mikilvægt að vera milliliður. Þú sagðir að þessar keðjur væru að stækka sem er mjög mikilvægur hluti af þróuninni, en á sama tíma tek ég eftir því að það eru að verða til oft mjög smáir þjónustuaðilar sem koma inn í þessar keðjur, bjóða sérhæfða þjónustu. Oft eru þetta 2-3 manna fyrirtæki sem að geta lifað á því að bjóða svona skilgreinda þjónustu. Mig langar til að fá svolítið yfirlit yfir þetta, hvernig þetta er að þróast, af því að þú þekkir þetta. Annars vegar stækkun fyrirtækjanna og hins vegar þessi nýju þjónustutilboð sem að eru að koma og líka hvort menntunin, sem hér er fulltrúi fyrir, hvort hún þarf að taka sérstakt tillit til þessa. Ég vona að þú skiljir mig og að við séum sammála um milliliðina.

Jóhannes Sigmundsson bar fram næstu fyrirspurn til Hauks, Ferðamálaráði. Hann vitnaði í grein í ferðafréttum, "Öld öfganna að renna upp". Þar er því slegið fram að 21. aldar ferðamaðurinn verði fátækur af tíma og ríkur af fé. Afhverju verður hann fátækur af tíma, eru ekki frí að lengjast, er ekki ellilífeyrisþegum að fjölga og menn fara jafnvel fyrr á eftirlaun og síðan er þetta með öld öfganna, hæst til fjalla og dýpi í hafi. Ef að við reiknum út þá er þetta afskaplega lítil prósentu af þessum 1.000 milljónum ferðamanna sem er spáð árið 2010. Er þetta nokkuð sem að skiptir okkur miklu máli og svo í þriðja lagi ætla ég að minnst á græna ferðamennsku hvort að hún sé líkleg til að aukast til muna í framtíðinni, hvort að þróunin stefni í þá átt?

Ingi Þór Þorgrímsson, Tómsfundadeild Varnarliðsins kom næstur í pontu

og bar fram fyrirspurn til Bjarna P. Hjarðar. Í sambandi við gæðastjórnun og símenntun. Áttu von á því að Háskólinn á Akureyri fari með námskeið út úr skólanum og fari þá inn á þessa vinnustaði ferðapjónustuaðila eða er þetta allt miðað við að vera í klassísku bundnu skólabókarnámi í Háskólanum. Eru einhverjar nýjar leiðir í fæðingu hjá ykkur þarna í Háskólanum í sambandi við símenntun fólks í ferðapjónustu?

Steinunn Harðardóttir heiti ég. Mig langar að fylgja eftir því sem Jón Baldur nefndi áðan, það er þetta með tímabilin. Mér finnst nefnilega alltaf talað svo mikið um að auka ferðamennsku á jaðartímanum en það er voðalega gagnslaust einmitt eins og Jón Baldur segir og getur orðið dýrt til lengdar að bjóða hingað fólki í júní og september, sem getur svo aldrei gert neitt. Mig langar til að beina spurningu minni til Hauks sem fulltrúa Ferðamálaráðs. Er það ekki hlutverk Ferðamálaráðs á einhvern hátt að samræma eða sjá til þess að það sé eitthvað að gera á Íslandi á þessum tíma. Það er gagnslaust að vera með einhverjar flottar skrifstofur erlendis og selja og selja en síðan kemur fólk og segir, það er ekkert hægt að gera. Mig langar til að spyrja hvort það er ekki á einhvern hátt hlutverk Ferðamálaráðs að samræma það að það sé ekki verið að selja eitthvað erlendis sem að er ekki til staðar á Íslandi. Þ.e.a.s. það er ekkert hægt að gera á Íslandi í september og júní og þaðan af síður á öðrum tímum nema að vera í Reykjavík, keyra að Gullfossi og Geysi, keyra út á Reykjanes í Bláa lónið, fara á dansstaði. Það er ekkert annað hægt að gera. Það þekki ég mjög vel sem leiðsögumaður. Þess vegna er marklaust að vera alltaf að tala um þessa jaðartíma ef að það er ekki "battery" innanlands sem að sér um að það sé einhver afþreying til staðar.

Guðmundur Kjartansson sté í pontu og svaraði Tómasi Inga Olrich. Það er rétt Tómas, við erum ekki sammála, mér finnst milliliður vont orð. Ég er sölumaður af lífi og sál en ég er ekki milliliður af lífi og sál. En varðandi þessa smærri aðila, það hefur kannski ekki komið nógu skýrt fram, en í raun og veru það sem að er að ske er það að við sem samnefnari fyrir aðila hér á Íslandi sem að eru að bjóða fram þjónustu, við eigum í erfiðleikum með það að komast inn í þessar keðjur. Það er ekki verið að hugsa um hvernig íslensku fyrirtækin komast inn í þessar keðjur, því að það er náttúrulega algerlega vonlaust. Þessar keðjur eru bara hugsa um magnið og massann. Ef að við ætlum að auka magn og massa þá þurfum við að komast inn í þessar keðjur. Ef að við hins vegar ætlum ekki að gera það, þá er nauðsynin ekki eins mikil. Fyrir sérhæfða aðila eins og Island Tours sem er að selja mjög sérhæfðan ákvörðunarstað, það er alltaf þörf fyrir svoleiðis. Þróunin er þannig í Evrópu, eins og ég sagði áðan, aðilarnir eru að verða færri og stærri og sérstaklega þessi litlu til meðalstóru fyrirtæki sem eru að selja t.d. Mallorca eða eitthvað slíkt, þau er smásaman að fjara út. Við sérhæfðu aðilarnir eigum möguleika, vegna þess að fólkið vil fá sérstaka ráðgjöf. Sá sem situr á ferðaskrifstofu einhversstaðar í Bremen, eða hvar sem er, hann veit ekkert um Ísland, og þó að við sendum honum

bæklingin þá eru hverfandi líkur á að hann lesi hann. Þegar við sendum bæklingin okkar út, bara svo að þið gerið ykkur grein fyrir því við hvað við erum að eiga. Við gefum bæklingin út í 140.000 eintökum. Innan við 1% af bæklingnum fer upp í hillur ferðaskrifstofanna, önnur 30-35% fara í geymslur og restinni er síðan hent, en þú veist því miður aldrei hverjir henda bæklingnum. Þú reynir að komast að því. Við þurfum aðeins að gera okkur grein fyrir því, við erum svo litlir, en við erum mjög stolt og það er mjög gott mál. En til þess að komast inn í þessar keðjur þurfum við að fara bakdyraleiðina með hinum Skandinavísku þjóðunum.

Haukur, Ferðamálaráði kom næstur og svaraði Jóhannesi Sigmundssyni og síðan Steinunni Harðardóttur. Fyrst til Jóhannesar. Ég nefndi þessa grein í fréttabréfi Ferðamálaráðs einungis til gamans. Hins vegar er það rétt sem að þú segir að það sé meiri fríttími. Það má heldur ekki gleyma því að við erum í samkeppni við aðrar frístundir. Fólk eyðir meiri tíma í frístundir og það eru fleiri möguleikar fyrir hendi og einnig að fólk bókar með mikið styttri fyrirvara og þar er einnig minni tíma vegna sölu. Hins vegar í svari mínu til Steinunnar. Við höfum hvatt til þess að opnunartími sé lengdur og ferðastaðir verði opnir utan háannatíma. Það er alveg hárrétt að ef að við ætlum okkur hlutdeild í vaxandi ferðamönnum utan háannatíma þá þurfum við að bæta þjónustuna. Og þetta á ekki síst við um landsbyggðina. Það er staðreynd að höfuðborgin hefur notið góðs af aukningu ferðamanna utan háannatíma og hver hefði trúað því að Þjóðverjar kæmu hér utan háannatíma. Einnig vil ég nefna það að helgarferðir eru komnar til að vera og þá er kannski, eins og þú segir, ekki mikið annað upp á að bjóða en að vera í höfuðborginni og á Akureyri en landsbyggðin hefur því miður ekki fengið hlutdeild í þessari aukningu.

Arnar Páll Hauksson, ráðstefnustjóri kom með þá fyrirspurn til Bjarna hvort að hann teldi að það markmið næðist að mennta 240 háskólamenntaða menn í ferðaþjónustu á næstu 10 árum?

Bjarni P. Hjarðar kom næstur í pontu. Varðandi símenntunina, þá er nú þegar kominn vísir að endurmenntun í ferðaþjónustu á vegum Háskóla Íslands. Það er kennt með aðstoð fjarfundabúnaðar vítt og breitt um landið. Þar eru einnig að koma inn Byggðastofnun og Atvinnuþróunarfélögin, þannig að það er búið að dreifa háskólamenntuninni. Þetta er reyndar kannski ekki nákvæmlega aðlagað öllum. Þetta er svona almennt um ferða-þjónustu á háskólastigi, en þetta er samt sem áður töluverð breyting frá því að þurfa að mæta í annað hvort Háskóla Íslands eða Háskólann á Akureyri. Ég sé fyrir mér mikla þróun í þessu og það er nú þegar undir merkjum endurmenntunar við Háskólann á Akureyri byrjað að þróa og þá í samstarfi við Háskóla Íslands fleiri námskeið, segjum þá á sviði gæðastjórnunar einmitt í ferðaþjónustu. Það er hins vegar ekki byrjað að markaðssetja það að neinu leyti, en ferðaþjónustunámið er sem sagt til.

Svar til Arnars Páls Haukssonar. Nú varðandi það hvort að ég sé spámaður, þá get ég sagt að veðrið á morgun, það eru 40% líkur á því að það verði eins og það er í dag, þannig að ég ætla að ná þessu markmiði fyrir mína hönd ef Guð gefur og ég tel það raunhæft.

Stefán Kristjánsson frá Pólarhestum. Mig langar til að spyrja Guðmund Malmquist. Eins og þú komst inn á í erindi þínu varðandi vannýtingu á flugvöllum, bæði á Egilsstöðum og Akureyri og þá í sambandi við beint flug erlendis frá. Þetta hefur oft verið í umræðunni en aldrei komist á koppinn, eins og ég kalla það. Ljóst er að við fáum engan til að fljúga hérna inn hvorki Flugleiðir né erlenda aðila nema við komum á móti þeim með peninga og það er spurning hvort að Bygðastofnun muni geti komið að þessu verkefni, ef að fengjust einhverjir til að fara út í þetta. Ég þakka fyrir.

Gunnar Rafn Birgisson, forsvarsmaður Samvinnuferða - Landsýnar, innanlandsdeildar. Ég er sammála því að við eigum við ákveðið vandamál að stríða sem að er ímynd þessara fyrirtækja sem að eru að selja þjónustuna. Ég er t.d. að selja Guðmundi og ég tel mig ekki vera millilið, hann er bara minn viðskiptavinur. Guðmundur er síðan að selja ferðaskrifstofum áfram o.s.frv. Það eru oft 3-4 stig í gangi frá seljanda til kaupanda og þar er álagning aðallega eins og mín kannski 15% og síðan þarf að leggja aftur á 25% til þess að Guðmundur og síðan hans sölumenn fái sitt líka. Þetta er eitthvað sem að menn þurfa að gera sér grein fyrir í ferðaþjónustunni. Við erum í sjálfu sér ekki að selja annað heldur en það sem að þið hafið upp á að bjóða.

Guðrún Þóra frá Hólaskóla. Ég vil beina fyrirspurn minni til Guðmundar Malmquist. Haukur minntist á það að landsbyggðin hefði ekki fengið sinn skerf af þessari köku utan háannatíma og við erum búin að nefna að það lokar allt 1. september og það er dýrt að hafa opið áfram fyrir þessa staði. Það er eitt atriði sem að skiptir t.d. verulega máli fyrir hinar dreifðari byggðir og það er að starfsfólk hverfur inn í skóla 20. ágúst og þá er ekki fólk eftir til þess að manna hótél og stærri staði á landsbyggðinni. Það er jú gott og gilt að lána til uppbygginga á hótélum og til uppbyggingar á afþreyingu en þetta er einstök tilfelli, "infrastrukturinn" er svo veikur. Hvað er til ráða fyrir landsbyggðina til þess að við fáum þennan skerf af kökunni, svona heildrænni lausn og hvort að Bygðastofnun er með eitthvað á döfinn hvað það snertir?

Deborah Robinson, ferðamálafulltrúi í Skagafirði. Mig langar til að beina spurningu minni til Hauks. Afhverju er svo mikil áhersla lögð á útlendinga? Það eru 270.000 manns sem að búa hér á Íslandi. Íslendingar eru ferðamenn líka. Þeir eru fyrir hendi og mjög ódýrt að ná til þeirra allra. Ein auglýsing í Morgunblaðið og þá er það komið.

Guðmundur Malmquist, Byggðastofnun kom í pontu og svaraði spurningum sem beint var til hans frá Sefáni, Pólarhestum og Guðrúnu Þóru frá Hólaskóla. Nú vandast málið hjá mér að svara. Í sambandi við beina flugið, þá vil ég segja það, að fyrir einhverjum árum var mikið talað um það hvers vegna ekki væri hægt t.d. að koma á fraktflugi frá t.d Austurlandi með fisk og annað slíkt til Evrópu. Þetta hefur aldrei gengið eftir, væntanlega þarf að vera með flutning báðar leiðir.

Ég geri mér fulla grein fyrir því að með ferðamennina er þetta líka erfitt fyrstu árin og ég er nokkuð viss um það að stjórn Byggðastofnunar vildi gjarnan fylgjast vel með því og ef að hægt væri að taka þátt í því að einhverju leyti, að ýta svona flugi af stað. Ég meina það þegar ég segi að mér finndist við hæfi að sjá ferðamenn koma inn til landsins, ekki bara í gegnum Keflavíkurflugvöll og þessa fáu sem koma síðan með Norrænu. Það væri líka tilbreyting og betra og jafnara dreift að sjá ferðamenn koma hér inn á Akureyri og á Egilsstaði. Ég nefndi gjöldin og annað því um líkt, ég hef ekki látið skoða þetta neitt sérstaklega hvað þetta kostar en ég geri mér fulla grein fyrir því að þetta kostar mikið.

Mér er bent á það að lausnin í málinu sé ekki að lána og lána peninga, ég þekki það mæta vel í sumum tilfellum. Ég vil taka það fram í sambandi við afþreyingarþjónustuna að þá höfum við ekki verið að lána fjármuni, við höfum verið að styrkja, í stöku félögum erum við hluthafar, eða vorum, við megum það ekki lengur, ekki nýjum dæmum. En önnur mál höfum við styrkt, einmitt til þess að þá óbeint að styrkja þau gistiheimili og hótél sem að við höfum verið að lána til og þá sjáum við fjármunina þar með koma til baka og eins fjármunina verða eftir í héraði. En það er kannski rannsóknarefni fyrir t.d Háskólann á Akureyri og Byggðastofnun að reyna að átta sig á því, saman jafnvel, hvað til greina komi að gera til þess einmitt að hjálpa til við að lengja ferðamannatímamann. Og þetta er verðugt verkefni, ég tek undir það.

Haukur, Ferðamálaráði kom næstur í pontu og svaraði Deborah, ferðamálafrúna í Skagafirði. Það er er alveg hárrétt eins og þú segir, innanlandsmarkaðurinn er gífurlega mikilvægur og mig langar þá að nefna það að það er ekki bara það að fjölga ferðamönnum heldur tel ég það brýnt að leggja áherslu á innanlandsmarkaðinn sérstaklega í vöruþróun og fl. Það er nú oft þannig að við gleymum innanlandsmarkaðnum, líka til þess að prófa það framboð sem að við höfum. Varðandi hvað við erum að gera, þá var í gangi áttak sem hét "Ísland sækjum það heim". Nú er það ekkert launungarmál að það er áttak framundan í þeim málum, ekki veit ég hvert slagorðið er. Elías starfsmaður okkar á Akureyri veit betur um það. En það er semsagt áttak í gangi í þeim málum og er gífurlega mikilvægt.

Áslaug Alfreðsdóttir, Ísafirði beindi spurningu sinni til Hauks í framhaldi af því sem að hann sagði áðan að það væri engin launung á því að það væri átak í gangi. Ég hef ekkert heyrt af þessu átaki. Mig langar til að spyrja, hverjir vita af því?

Anny Larsdóttir kom næst í pontu bar fram spurningu til Hauks. Það er svo mikið talað um ferðir þar sem að þarf að vera mikil starfsemi (action) í gangi. Mín reynsla er hins vegar sú á þessum stutta tíma sem ég hef verið í ferðapjónustu að margt fólk frá Evrópu, þeir vilja ekki einu sinni fara í Mývatnssveit. Þeir vilja bara vera í rólegheitum í nokkra daga og njóta nánasta umhverfis og friðarins og þá er spurningin hvort ekki er hægt að markaðssetja og ná til viss aldurshóps utan háannatíma sem kannski er bara að sækjast eftir þessum rólegheitum.

Haukur, Ferðamálaráði kom í pontu og byrjaði á því að svara Áslaugu Alfreðsdóttur. Áslaug, ég tók nú svona til orða, ég þekki ekki mikið til þessa átaks, þannig að það er kannski best að þeir svari fyrir það sem að eru að vinna í því. Það átak er framundan. Skrifstofa Ferðamálaráðs hér á Akureyri sér um innanlandsmarkaðinn og tengsl við ykkur, þannig að ég vísa þessu til þeirra.

Nú er það svo að nýjustu tölur benda til þess að það hefur orðið mikil aukning í september og það er alveg rétt að það eru ekkert allir sem að sækjast eftir mikilli afþreyingu og ævintýrum. Það er alveg rétt, þar eru miklir möguleikar og ég sagði það áðan að þeir sem koma utan háannatíma, höfuðborgin og aðrir njóta því miður meira en aðrir góðs af þeirri aukningu. Þá er helst að spyrja þá sem að eru útverjar okkar erlendis um hvort ekki er hægt að markaðssetja og ná til viss aldurshóps utan háannatíma sem kannski eru bara að sækjast eftir rólegheitum og njóta nánasta umhverfis og friðarins eins og Anny nefndi áðan.

Bjarni Freyr, fyrrverandi nemandi Hólaskóla kom næstur og beindi spurningu sinni til Hauks. Er nógu miklum tíma eytt í það að elta þá markhópa sem að eru virkilega að ferðast utan háannatíma. Erum við ekki að eyða þúðri í að eltast við markhópa sem að eru að ferðast á sumrin og erum við ekki of mikið að reyna að selja þeim á þeim tímum sem að þeir eru ekki að ferðast, í staðinn fyrir að eltast við aðra markhópa t.d. eins og Bandaríkjamenn sem eru mjög duglegir að ferðast allan ársins hring og aðra.

Anny Larsson kom aftur í pontu. Það sem að ég var að spyrja um er eins og Bjarni Freyr var að minnast á. Styrkur okkar úti á landsbyggðinni væri sá að fá fólk í vikuferðir bara til að njóta kyrrðarinnar. Við getum lítið tekið þátt í þessari helgarpakkastarfsemi. Við getum hins vegar boðið fólki að dvelja í sveit í

rólegheitum, njóta gestrisni sveitarinnar, borða góðan mat og þá utan háannatíma líka.

Haukur, Ferðamálaráði. Varðandi spurningar Bjarna Freys og Anny þá hefur ekki verið gerð nein markaðskönnun hvort að þessi markaður sé fyrir hendi. Við leitumst eftir að fara í okkar kannarnir og skoða þau mál og ég held að best væri að spyrja þá útverja sem að eru að selja Ísland hvort það sé markaður fyrir þessar ferðir eða ekki. Ég beini þá spurningunni áfram til Guðmundar. Varðandi spurningu Bjarna þá er aukningin mest utan háannatíma. Bandaríkjamenn skila sér mikið hingað utan háannatíma. Það er mikið átak í sölu Íslandsferða í Bandaríkjunum. Það hefðu ekki margir trúað því fyrir nokkrum árum að Þjóðverjar kæmu hér utan háannatíma. Þetta byggist nú allt á flugsamgöngum og því að tíðni sé nægjanleg til þess að svara þeirri eftirspurn sem að er úti.

Guðmundur Kjartansson. Það er oft mjög magnað að fylgjast með þeirri umræðu sem fer fram í fjölmiðlum á Íslandi varðandi ferðaþjónustuna, því að það er alltaf verið að tala um ævintýrastarfsemi, vélsleða og hvað þetta nú allt saman heitir sem er með miklum hávaða og látum, en ef að við skoðum fjöldann sem að er að koma til Íslands, alla vega þann sem að við erum að senda, þá er 70% fólk sem að vill njóta náttúrunnar. Í könnun Ferðamálaráðs sem var gerð í fyrra, þá var fólk spurt. Eftir hverju eruð þið að leita ef þið farið til Íslands? 90% sögðu náttúruni. Þannig að það er gert allt of mikið úr þessum vélsleða-, hip hop og brennivínsferðum. Langstærsti hlutinn af fólkinu og verðmætustu túristarnir, það er þetta fólk sem að kemur og eyðir kannski **120-200.000** mörkum fyrir tveggja vikna ferð í lélegri meðalgistingu úti á landi. Gott og vel, það er tilbúið að borga þetta, en það er að koma til þess að skoða náttúruna. Ég held að við skulum aðeins passa okkur að vera ekki alltaf að einblína á þessar ævintýra- og afþreyingarferðir. Vissulega eru þær mikilvægar og skila miklu en massinn af verðmætustu túristunum, sem dvelja lengst, það eru þýskumælandi túristarnir. Þeir eru að koma til þess að skoða náttúruna.

Ég get ekki orða bundist yfir því sem að ég heyrði sagt af starfsmanni Ferðamálaráðs í Bandaríkjunum. Að hann skuli leyfa sér að segja það að Bandaríkjamenn eyði að meðaltali mest á Íslandi. Bandaríkjamenn dvelja hér að meðaltali 2-3 gistinætur þegar þeir koma hingað en Þjóðverjar 12-13 gistinætur. Auðvitað eyðir sá meiru pr. dag sem er aðeins 2 gistinætur. Það þarf ekki neina stærðfræðinga til að reikna það út og hann leyfir sér að segja þetta og ég veit ekki til að nokkur maður hafi hreyft mótmælum á þessum fundi sem var á Holiday Inn um daginn. Þetta eru bara rangfærslur og ekkert annað. Ég held að Magnús ætti að tala við þennan mann og kenna honum stærðfræði.

Þorleifur Þór Jónsson

Kynning á Samtökum ferðaþjónustunar - SAF.

Ráðstefnustjóri, góðir fundarmenn.

Það eru mjög ánægjulegt að fá það tækifæri sem að Samtökunum var veitt að koma hér og kynna stuttlega í hverju þessi samtök eru fólgin og hver tilgangurinn er með þeim. Ég vil sérstaklega þakka góðar óskir formanns Ferðamálaráðs og heillaóskir annarra ræðumanna til Samtakanna í gær og vona að sá góði hugur sem þar er fylgi okkur áfram í starfi.

Ég ætla að kynna lítillega forsögu og tilurð Samtakanna og renna síðan í gegnum þætti í samþykktum félagsins og reyfa stuttlega síðan það sem ég sé fyrir mér sem helstu verkefni í framtíðinni. Af því loknu munu væntanlega kvikna einhverjar spurningar sem að ég og aðrir meðlimir undirbúningshópsins sem staddir eru hér í salnum munu reyna að svara eftir bestu getu.

En af hverju hagsmunasamtök í ferðaþjónustu? Það má segja að bráðnauðsynlegt sé að ferðaþjónustan tali einum rómi, sé ekki sundruð og gefi ekki færi á sér þannig að þeir sem eiga við okkur að etja, þ.e.a.s. í samningagerð og annað, geti leitað eftir hverjum þeim sem að gefur léttast færi á sér hverju sinni. Þannig er mikilvægt að ferðaþjónustan tali einum rómi, það mun hafa meiri áhrif, meiri slagkraft og það eru miklu meiri líkur til þess að það aukist skilningur milli fyrirtækja í greininni á sérkennum og rekstrarforsendum hvers fyrirtækis fyrir sig þegar unnið er svona saman. Heildarsamtök munu að sjálfsgöðu geta veitt betri þjónustu við sína félagsmenn og það verður meiri hagkvæmni í rekstri og starfi.

Það er reyndar alveg skýrt, að hér erum við að ræða um atvinnurekendasamtök, hér erum við að ræða um samtök fyrirtækja sem að eru að starfa í ferðaþjónustunni. Forsaga málsins er sú að þessi umræða hefur komið upp alloft og við heyrðum í gær að þetta hafði verið reynt áður en ekki tekist. Núna töldu menn sig hafa fundið flöt á þessu, það var tilnefndur starfshópur af nokkrum helstu aðildarfélagunum í þessum "bransa" þ.e.a.s. Samband veitinga- og gistihúsa, Félag ísl. ferðaskrifstofa, Félag hópferðaleyfishafa, Félag sérleyfishafa og Félag ísl. bílaleiga og síðan komu aðilar innan flug- og afþreyingageirans inn í þessa umræðu líka og saman var myndaður 11 manna vinnuhópur sem að setti saman drög að samþykktum fyrir félagið. Þessi drög voru síðan kynnt á fundi sem að haldinn var 4. júní á Grand Hótel í Reykjavík og þar var þessum undirbúningshóp falið að halda áfram að starfa og koma fram með lög fyrir Samtökin.

Sú leið sem var valin, felst einfaldlega í því, að stærsta aðildarfélagið, Samband veitinga- og gistihúsa, breytir sínum samþykktum á þann veg að það opnar möguleika á að öll fyrirtæki í ferðaþjónustunni geti gengið í þessi heildarsamtök og þar með er kominn þessi grunnur sem er nauðsynlegur, þar eru í upphafi strax komnir 150 félagsmenn Sambands- veitinga og gistihúsa sem kjarni í þessum nýju Samtökum. Síðan skrá sig núna önnur fyrirtæki í Samtökin og formlegur stofndagur hefur verið settur þann 11.11. kl. 11. á Hótel Sögu. Við

erum á elleftu stundu með þetta mál en ég er samt viss um það að þetta verður árangursríkt og störf þessarar Samtaka munu verða góð.

Ég ætla drepa hérna á nokkra punkta úr samþykktum félagsins og það kannski skýrir meira hvað það er sem að hér er á ferðinni. Tilgangur samtakanna eins og hann er skilgreindur í samþykktunum er:

1. Að vera sameiginlegur vettvangur þeirra íslensku fyrirtækja sem stunda rekstur á sviði ferðþjónustu.

2. Að gæta sameiginlegra hagsmuna félaganna og vinna að því að fyrirtækin búi við starfsskilyrði sem að gera þau samkeppnishæf og auka arðsemi í greininni.

3. Að vera í forsvari fyrir atvinnugreinina í öllum þeim málum þar sem félagsmenn hafa sameiginlegra hagsmuna að gæta.

4. Að beita sér fyrir samræmdri og aukinni markaðssetningu á ferðþjónustu.

5. Að vera í forsvari fyrir félaga sína gagnvart launþegum og vinna að kjarasamningagerð með öðrum samtökum atvinnurekenda.

6. Að vinna að því að ferðþjónusta verði skilgreind sem atvinnugrein.

7. Að vinna að því að heildarstefna atvinnugreinarinnar sé í sífelldri endurskoðun.

8. Að beita sér fyrir skipulegri upplýsingaöflun og rannsóknum í ferðþjónustu.

9. Að vinna að aukinni menntun og þjálfun, bæði stjórnenda og starfsfólks.

10. Að stuðla að skynsamlegri nýtingu náttúru landsins.

11. Að vinna að uppbyggingu og vexti í ferðþjónustu með faglegum vinnubrögðum þar sem að áhersla er lögð á gæði og umhverfismál.

Þetta er það sem að þessi Samtök ætla sér að vinna að og til þess, þá þurfa bæði lykilfyrirtæki og allur meginhluti ferðþjónustunnar að koma hér saman til þess að gera þetta skilvirkt og sterkt. Við gerum okkur grein fyrir að það muna kannski ekki hugnast öllum að vera með, frekar en í öðrum félögum og samtökum, en ég held að hér verði meiri hagsmunir að víkja fyrir minni. Hagsmunir heildarinnar hljóta að ganga fyrir.

Ég ætla að stikla hér á nokkrum punktum um helstu sérstöðu þessara nýju samtaka.

Í fyrsta lagi hvað varðar félagsgjöld. Félagsgjöld taka mið af veltu fyrirtækjanna og er sett upp með ákveðnu þaki þannig að það er ekkert fyrirtæki sem að mun greiða hærra árgjald en 500.000 þúsund krónur. Af hverju þetta? Jú, það er síðan samtengt árgjaldið og atkvæðamagn á aðalfundi þannig að vægi fyrirtækja ræðst af veltu þeirra, en þó er komið í veg fyrir að einhvert eitt fyrirtæki drottni yfir þessu öllu saman. Þannig er ljóst að 20 smæstu fyrirtækin hafa sama vægi þegar að kemur að kosningu eins og þau alstærstu.

Annað er að Samtökin ætla sér að starfa í svokölluðum fagnefndum, þannig að starfi innan Samtakanna sé skipt upp í áhersluþætti. Þarna endurspeglast á vissan hátt þeir forverar sem að leggja grunninn að þessum Samtökum. Þarna eru veitingamenn, hótelmenn, rútukarlar, bílaleigumenn, fólk úr fluginu, ferðaskrifstofur og loks er kominn vettvangur fyrir þá sem að starfa að afþreyingarmálum að finna sameiginlegan vettvang.

Þetta form er valið til þess að það sé hægt að vinna skipulegar og markvissara að málefnum hvers flokks fyrir sig þannig að rútumenn séu ekki að velta sér upp úr einhverju sem að lítur að veitingum og menn úr flugbransanum ekki að álykta eitthvað um þungaskatt á bíla o.s.frv.

Þetta eru grunnnefndirnar, þannig að við sjáum að ef að tilnefndir eru fimm menn í stjórn úr hverjum hóp, sjö hópar, þetta mun mynda 35 mann fulltrúaráð, ef að má kalla það svo, sem að ætti að gefa nokkuð breiða og mikinn og góðan þverskurð af atvinnugreininni í heild.

Síðan er að auki ljóst að það munu verða nokkrar þverfaglegar nefndir sem að munu ganga yfir alla línuna og taka á málum, sem að verða stóru málin í starfi Samtakanna, það eru gæðamál, markaðsmál og umhverfismál. Þar munu koma inn atriði sem að þörf er á að ræða í einum hóp.

Hverjir geta orðið félagar að þessum Samtökum?

Öll þau fyrirtæki sem að eru að starfa í ferðaþjónustu og skilgreina sig að eigin mati sem ferðaþjónustufyrirtæki. Ekki bara þessi hefðbundnu hótél, veitingahús og fólk í þessum hefðbundna ferðabransa heldur einnig svokölluð jaðarfyrirtæki, útgáfufyrirtæki, minjagripaverslanir og aðrir sem að einfaldlega telja sér hag í að vera með í Samtökum eins og þessum.

Ekki eru gerðar aðrar kröfur til aðildar heldur en það að menn telji sig vera í greininni og ef að starfsemi er þannig háttáð að krafist er rekstrarleyfa að þau séu þá í lagi. Síðan hefur verið lagt upp með það að félagið sé aðili að Vinnuveitendasambandi Íslands sem atvinnurekendasamtök og helgast það fyrst og fremst af forsögu málsins. Það eru nú þegar mjög stórir aðilar innan Samtakanna innan Vinnuveitendasambandsins og vilja fá að vera þar áfram.

Á stofnfundinum sem að við ætlum að halda eins og ég sagði þann 11. nóvember nk. þá mun það gerast að við munum kjósa stjórn til næsta reglulegs aðalfundar. Þetta eru frumskrefin í að koma starfi Samtakanna á koppinn og sú stjórn sem að þá er kosin mun leggja línurnar um áframhaldandi starf Samtakanna.

Ég skora á ykkur sem allra flest að mæta á þennan stofnfund. Það liggja hér frammi bæði lög Samtakanna og eyðublöð til skráningar og ég vona að sem flestir sendi þau inn og taki þannig virkan þátt í þessu heildarstarfi.

Ályktanir

Tvær ályktanir frá Jóni Baldri Þorbjörnssyni

"Ferðamálaráðstefna haldin á Akureyri 8. og 9. október 1998 beinir til þeim tilmælum til Ferðamálaráðs að það sjái til þess að fyrirtækjum í ferðaþjónustu bjóðist ráðgjöf í rekstrarhagræðingu þeim að kosnaðarlausu".

Ályktun skoðast samþykkt.

"Ferðamálaráðstefna haldin á Akureyri 8. og 9. október 1998 kvetur Samtök ferða-þjónustunnar að setja á stofn vinnuhóp sem að leita muni leiða til að lengja opnunartíma áhugaverðra skoðunar- og afþreyingarstaða í því markmiði að auka fjölda ferðamanna innlendra sem erlendra á jaðartíma sumarsins. Þetta á við þegar búið verður að stofna Samtökin".

Ályktun skoðast samþykkt.

Ályktun frá Péttri Rafnssyni.

"Ferðamálaráðstefna 1998 haldin á Akureyri 8. og 9. október vekur athygli á því þýðingarmikla hlutverki sem að Reykjavíkurflugvöllur gegnir fyrir hagkvæman rekstur ferðaþjónustu á Íslandi. Ráðstefnan skorar á hlutaðeigandi yfirvöld að ljúka skipulags-vinnu fyrir flugvallarsvæðið eins fljótt og kostur er. Að lokinni þeirri vinnu verði hafist handa við nauðsynlegar endurbætur sem ekki mega dragast á langinn".

Ályktun skoðast samþykkt.

Ályktun frá Jóhönnu B. Magnúsdóttur og fleirum.

"Ferðamálaráðstefnan 1998, haldin á Akureyri 8. og 9. október, skorar á stjórnvöld að taka fullt tillit til hagsmuna ferðaþjónustunnar við alla ákvarðanatöku varðandi virkjana-framkvæmdir og stóriðju. Ferðaþjónustan er ört vaxandi atvinnugrein sem bundnar eru miklar vonir við og samkvæmt

könnunum koma flestir ferðamenn til Íslands til að njóta náttúrunnar. Því er gífurlega mikilvægt fyrir atvinnugreinina að standa vörð um þessa ómetanlegu auðlind".

Ályktun skoðast samþykkt.

Ályktun frá Ferðamálaráði.

"Ferðamálaráði hefur borist umsögn skipulagsnefndar hálendis um athugasemdir sem að gerðar hafa verið við tillögur að svæðisskipulagi 2015. Er þar sérstaklega vikið að ályktun Ferðamálaráðs 1997 sem að haldin var á Blönduósi. Sú ályktun var um skort á samráði skipulagsnefndarinnar við aðila í ferðaþjónustu og gagnrýni á vinnu nefndarinnar á stefnumörkun ferðaþjónustu án afkomu þeirra sem byggja afkomu sína á henni. Í umsögn skipulagsnefndar er ekki tekið efnislega á þessum aðfinnslum heldur vísað til þess að Ferðamálaráðstefnan hafi verið fámenn og nánast engir málsmetandi menn taldir þar til staðar. Jafnframt var vísað til þess að aðilar úr ferðaþjónustu sem að ekki sóttu ráðstefnuna hafi komið að skipulagsstarfinu. Ferðamálaráðstefna haldin á Akureyri 8. og 9. október 1998 telur umsögn þessa lýsa vanvirðu á ferðaþjónustuna og að hluta til vera blekkingu. Fullyrðingin um fámennið er alröng og blekkingin mögnuð þegar skipulags-nefndin fullyrðir að aðilar sem að látið hafa frá sér hugmyndir, sem nefndin hefur ekkert gert með, eru taldir hafa komið að skipulagsvinnunni".

Ályktun skoðast samþykkt.

Ályktun frá Gunnari Rafni Birgissyni.

"Ferðamálaráðstefnan 1998 skorar á undirbúningshóp um stofnun Samtaka í ferða-þjónustu að fella úr gildi ákvæði um skylduaðild að VSÍ í lögum um Samtök ferða-þjónustunnar - SAF svo að sem flestir sem að greininni starfa geti tekið þar fullan þátt frá stofndeggi og til þess að sem víðtækust samstaða verði um SAF, ferðaþjónustunni til framdráttar".

Ályktun skoðast samþykkt.

13 með - 7 á móti.

Ráðstefnuslit

Tómas I. Olrich, Varaformaður Ferðamálaráðs

Ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir

Yfirskrift þessarar ferðamálaráðstefnu, "Staða og framtíð íslenskrar ferðaþjónustu" og "Tækifæri og nýjungar í ferðaþjónustu við þröskuld nýrrar aldar" ber vott um stórhug. Við höfum fengist við ærið stór verkefni hér á þessum tveimur dögum. Ég hef oft hugsað til þess á ráðstefnum okkar um

ferðamál, hve hægt okkur miði áfram. Mér finnst ærið oft að við séum alltaf að tala sömu hlutina. Þegar ég lít til þessara ára, sem ég hef haft bein afskipti af ferðamálum, þá hef ég sterklega á tilfinningunni að okkur miði ekki nógu vel áfram. En á síðustu 10 árum hefur þó ótrúlega margt verið í deiglu. Og ástæðan fyrir því hve hægt okkur finnst málum þokast er meðal annars að eftir því sem þekking okkar á málaflokknum eykst, gerum við okkur betur grein fyrir vandamálunum. Þar með gerum við okkur betur kleift að glíma við þau.

Breytingin hefur verið mikil í ferðaþjónustunni og hún hefur líka verið mikil á sviði atvinnulífsins almennt. Hugleiðum muninn frá því 1990 og til dagsins í dag. Við höfum unnið okkur út úr vernduðu umhverfi yfir í opið hagkerfi. Þar með þrífumst við í dag í alþjóðlegu, harkalegu samkeppnisumhverfi. Þessu hefur fylgt hvassari málflutningur. Málflutningur ferðaþjónustunnar er nú beinskeyttari en hann hefur verið. Hann er hvassari gagnvart stjórnvöldum, en greinin gerir líka meiri kröfur til sjálfrar sín. Þetta harða samkeppnisumhverfi mun gera greinina þjálli til að takast á við framtíðarverkefni.

Hinu er ekki að leyna að ferðaþjónustan býr við mikla sérstöðu, sem við þurfum að gera okkur grein fyrir. Þessi sérstaða, sem ég þreystist ekki á að gera að umræðuefni, verður að breytast ferðaþjónustunni í hag. Þegar aðrar atvinnugreinar leitast við að átta sig á því, í hörðum samkeppnisheimi, hvert skal stefna, njóta þær leiðsagnar sterkra rannsókna-stofnana, hvort sem um er að ræða iðnað, landbúnað eða sjávarútveg. Við Íslendingar hefðum ekki getað mótað markvissa stefnu í sjávarútvegi, sem hefur skilað okkur miklum árangri, þótt umdeild sé, nema vegna þess að við njótum leiðsagnar rannsóknastofnana, sem gera okkur kleift að taka ákvarðanir sem eru vel grundaðar. Þessarar aðstöðu njótum við ekki í ferðaþjónustunni.

Þegar við fórum að vinna að því fyrir nokkrum árum að bæta rannsóknsumhverfi ferðaþjónustunnar, rákum við okkur á mjög neikvætt viðhorf gagnvart því að ferðaþjónustan eignaðist rannsóknastofnun. Þá var þetta orðað svo að draga þyrfti úr stofnanapætti rannsókna á Íslandi og snúa fjárveitingum fremur til einstakra verkefna. Greinin fékk því ekki skilning fyrir því að hún eignaðist rannsóknastofnun. Við höfum enn ekki fundið sterkan farveg fyrir rannsóknir og þróunarverkefni í greininni.

Mér finnst oft, og rek það til framangreinds ástands, að við séum að taka ákvarðanir á grundvelli tilfinningar fyrir því hvernig mál séu að þróast, fremur en að við byggjum ákvarðanir okkar á þekkingu og upplýsingum um greinina. Okkur skortir faglegri tök á málefnum greinarinnar. Og okkur hefur ekki tekist sem skyldi að virkja það fólk, sem hefur lagt sér til mikla sérmenntun á sviði ferðaþjónustu.

Tvö mál hafa verið til umfjöllunar á ráðstefnunni, sem eru viðkvæm mál og tengjast rannsóknum. Annars vegar eru það málefni hálendisins og nýting þess. Við stöndum verr að vígi en aðrar atvinnugreinar, einkum orkugeirinn, að því er

varðar rannsóknir á þeim hagsmunum sem ferðaþjónustuan á að verja á hálendinu. Hitt varðar stefnumótun í málefnum ferðaþjónustunnar og það mikilvæga álitamál hvaða áhrif mikil fjölgun ferðamanna hefur á verðlagsmál og gæði ferðaþjónustunnar og umhverfismál. Hvorki stjórn Ferðamálaráðs né stjórnvöld geta markað þessa stefnu né endurskoðað hana án ykkar. Það er búið að vinna mikið starf að stefnumótun ferðaþjónustunnar með þátttöku greinarinnar, en stefnumótun er viðvarandi verkefni, og við erum langt frá því að hafa viðunandi svör við því hvert við eigum að stefna. Í þessum hópi meðal annars er sú þekking saman komin, sem við verðum að virkja til að treysta þessa stefnumörkun og móta markmið okkar enn frekar.

Ég vil nefna hve ánægjulegt það var að geta heiðrað Þórð Tómasson, ekki síst vegna þess að framlag hans til ferðaþjónustu tengist umhverfismálum í víðustu merkingu hugtaksins. Fátt veitir betri innsýn í umhverfi og lífshátt þjóðar en söfnin gera. Söfnin veita skilning á lífi og starfi þjóðarinnar, sem er samtvinnað landinu og umhverfinu. Þannig er safnastarf Þórðar Tómassonar framlag til sögu Íslands og umhverfismála eins og ber að skilgreina þau sem víðast, þ.e. umhverfi mannsins að honum meðtöldum. Ég hef mikið hugsað um það hvort ekki sé vænlegra að leggja meiri áherslu á að laða hingað ferðamenn til að kynnast þjóðinni en gert hefur verið, kynnast því hvernig hún hefur lifað og lifir við þær aðstæður sem náttúran og umhverfið skapa henni. Mér varð sérstaklega hugsað til þessa þegar ég hlustaði á þennan glæsilega öldung flytja erindi sitt á þessu kjarnyrta máli, sem honum er tamt: Við þurfum að styrkja stöðu okkar til að laða ferðamenn til landsins til að kynna fyrir þeim íslenska menningu, náttúran verður hugsanlega í framtíðinni ekki aðalatriði þess aðdráttarafls, sem Ísland hefur heldur bónus, eins konar aukaafurð.

Hér hefur farið fram mikilvæg umræða um Samtök ferðaþjónustunnar. Ég heyri að þetta er viðkvæmt mál. Það er hins vegar afar mikilvægt að menn nái samkomulagi um málið. Það er mikilvægt fyrir alla aðila að atvinnugreinin komi fram sterkari en hún hefur gert.

Ég vil að lokum flytja þakkið Ferðamálaráðs, til Akureyrarbæjar og starfsfólks Fosshótel, en báðir aðilar hafa staðið sig mjög vel við að búa þessari ráðstefnu góðar aðstæður. Undirbúningsnefnd undir stjórn Elíasar Gíslasonar hefur unnið gott starf og flyt ég henni sérstakar þakkið. Ráðstefnustjórum vil ég þakka góða og mildilega stjórn. Að lokum vil ég þakka ráðstefnugestum fyrir að hafa fjölmennt á málþingið. Það er ekki síst mjög ánægjulegt að sjá hve margt ungt fólk er hér saman komið, þar á meðal námsfólk, sem fylgist með því hvað er að gerast í greininni og hefur sagt mér að því finnist afar fróðlegt að fá tækifæri til að fylgjast með því sem hér hefur farið fram. Það er góðs viti.

Ég segi hér með ráðstefnunni slitið.