

**20. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands
haldin á Egilsstöðum 16.-17. febrúar 1990**

Dagskrá

Föstudagur 16. febrúar

kl. 10:00 Setning: [Kristín Halldórsdóttir](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands

kl. 10:10 Ávarp: [Hr. Steingrímur J. Sigfússon](#), samgönguráðherra.

kl. 11:30 **Framsöguerindi:**

A)Fræðslumál og menntun, [Gerður G. Óskarsdóttir](#)

B)Uppbygging ferðaþjónustunnar í dreifbýli, [Valtýr Sigurbjarnarson](#)

kl. 12:00 **Hádegishlé.**

kl. 13:00 **Kynning ferðamálanefndar samgönguráðuneytisins á störfum nefndarinnar**

A)Framsaga formanns nefndarinnar [Hjörleifs Guttormssonar.](#)

B)[Nefndarmenn](#) kynna hugmyndir og sitja fyrir svörum. Skoðanaskipti og fyrirspurnir.

kl. 15:00 Ráðstefnugestir hefja umræður í 6 starfshópum.

Laugardagur 17. febrúar

kl. 09:30 Starfshópar ljúka umræðum og ganga frá niðurstöðum og álitsgerðum.

kl. 12:00 **Hádegishlé.**

kl. 13:00 Niðurstöður hópa kynntar og ræddar. [Almennar umræður](#) og [afgreiðsla ályktana](#)

Hópur 1)[Gunnar Sveinsson](#) hópstjóri.

Hópur 2)[Þorleifur Þór Jónsson](#) hópstjóri

Hópur 3)[Júlíus Sigurbjörnsson](#) hópstjóri

Hópur 4)[Þóroddur F. Þóroddsson](#) hópstjóri

Hópur 5)[Þórdís Eiríksdóttir](#) og [Páll Richardsson](#)

Hópur 6)[Sigrún Magnúsdóttir](#)

kl. 17:00 [Ráðstefnuslit.](#)

Ráðstefnustjórar:

Ágúst Hafberg og Þuríður Backman. Ritarar: Kristín Pétursdóttir og Íris Guðjónsdóttir.

Kristín Halldórsdóttir

Formaður Ferðamálaráðs Íslands.

Góðir ráðstefnugestir.

Þegar ég var krakki heima í Reykjadal í Suður-Þingeyjarsýslu, var orðið ferðaþjónusta ekki til í orðasafni okkar. Hvað þá dáindis orð eins og túrismi eða túristi. Ferðalög voru af þeirri stærðargráðu að það þótti talsvert fyrirtæki að gera sér ferð upp í Mývatnssveit, út á Húsavík eða inn á Akureyri, eins og það hét í Reykjadalnum og heitir reyndar enn þótt þessir spelir taki nú drjúgum skemmri tíma heldur en í þá daga. Bílar voru hreint ekki á hverjum bæ. Einn og einn jeppi og nokkrir vörubílar voru þó til í þessari góðu sveit og á að minnsta kosti einum bæ var til svokallað boddí, sem var eins konar hús með 12-16 sætum sem var skellt upp á vörubílspallinn og þjónaði þar með sem fólksflutningabíll eða rúta. Upp í þetta klifruðum við barnaskólabörninn, alsæl, og svo var ekið upp í Mývatnssveit, út í Aðaldal, inn í Kinn eða inn í Bárðardal. Lítið sást nú yfirleitt út um gluggana, aðallega fyrir mold og malarryki, en það var ekki aðalatriðið í þá tíð, enda þekktum við ekki orðið ferðaþjónusta og höfðum aldrei heyrt minnst á þær kröfur sem gerðar eru nú til dags til vega og fararskjóta. Aðalatriðið var spennan og eftirvæntingin sem fylgdu slíku ferðalagi í þessu undarlega farartæki.

Svo lengdust þessi skólaferðalög eftir því sem vegirnir og bílarnir skánuðu og ég man sérstaklega eftir löngum ferðalögum að Jökulsá á Fjöllum til þess að skoða brúna í nánd við Grímsstaði, sem þá var nýbyggð og þótti mikið og merkilegt mannvirki. Það eru reyndar einu ferðalögin sem ég minnst þess að hafa farið til þess að skoða mannvirki hér á Íslandi. Því oftast var tilgangurinn sá að njóta þess sem náttúran hafði upp á að bjóða. Svo er raunar enn og verður vonandi um langa hríð ef við höfum vit til þess að umgangast þessa auðlind, náttúru lands okkar, með þeirri nærgætni og virðingu sem henni sæmir.

En því rifja ég þessa liðnu tíð upp í örfáum orðum þegar við setjumst niður til þess að ræða nútíð og framtíð, að alltaf er hollt að hafa fortíðina í huga. Nú er ferðaþjónusta ekki lengur framandi orð eins og fyrir 30-40 árum, þótt atvinnugreinin sé ung í samanburði við margar aðrar hér á landi.

Ferðamálaráð sem heldur þessa ráðstefnu, Ferðaþjón. Bænda með stjórnun ferðamála samkvæmt lögum um skipulag ferðamála frá árinu 1985. Það er skipað 18 fulltrúum hinna ýmsu aðila í ferðaþjónustu auk finn fulltrúa sem samgönguráðherra skipar. Ráðið skal koma saman að minnsta kosti fjórum sinnum á ári, samkvæmt lögnum, en það ráð sem nú situr hélt sinn fjórða fund á rúmum ársfjórðungi hér í gærkvöldi. Mörgum okkar þykir þessari vænlegu atvinnugrein ekki nægur sómi sýndur og það Ferðamálaráð sem tók við stjórnun ferðamála á síðastliðnu hausti hefur fullan hug á að vinna ötullega að breyttum viðhorfum til greinarinnar. Efla skilning á mikilvægi hennar og þá um leið mikilvægi ráðsins sem afgerandi aðila í þróun ferðamála.

Að ýmsu leyti er bjart framundan í ferðamálaum. Möguleikarnir eru margvíslegir og margir kostir ónýttir. Einmitt það gerir ferðapjónustuna svo heillandi. Sá fjöldi sem sýnt hefur þessari ráðstefnu áhuga sinn, færir okkur heim sanninn um það að hægt er að margfalda tekjur þjóðarinnar af ferðapjónustu. Við höfum góð spil á hendinni, kústin er að spila rétt úr þeim. Náttúra landsins er og verður helsta aðdráttaraflíð og hana skulum við vernda fyrir alla muni. Í því efni þarf stóráttak, einkonar vorhreingerningu eins og gerð er á heimilum með hækkandi sól. Það ætti að vera okkur ljúf skylda, því náttúra lands okkar er sú auðlind sem íslensk ferðapjónusta byggir fyrst og fremst á. Jafnframt þurfum við að bjóða fjölbreyttari kosti en nú finnast fyrir þá sem hingað leita sér andlegar og líkamlegar upplýftingar. Þar er af mörgu að taka og má þá fyrst nefna jarðhitann sem enn er nánast ónýttur í þágu ferðapjónustunnar. Þar er okkar helsta tromp á hendi til al að laða til okkar þá sem vilja hvílast og rækta heilsuna. Á því sviði vísinda og rannsókna eru einnig miklir möguleikar, því landið okkar er í raun lifandi kennslubók í náttúrufræði. Jafnvel fjarlægðin frá örðum löndum og duttlungafullt veðurfarið tilheyra nú líklegum trompspilum í ferðapjónustu framtíðarinnar, sem líklega mun einkennast af eftirsókn eftirsókn eftir ómenguðu umhverfi. Meira að segja blessuð sólin okkar hefur svolítið misst af sínu fyrra aðdráttarafli vegna umtals um sjúkdóma af völdum mikilla sólbaða. Ekki þarf það að vera áhyggjuefni íslenskrar ferðapjónustu.

Þannig er allt í heiminum hverfult og eins gott að kunna að vinna vel með þróuninni en ekki gegn henni. Við munum nú skiptast á skoðunum og ræða þessi mál frá ýmsum hliðum næstu tvo daga í góðri umsjá ráðstefnuhaldara hér á Egilsstöðum. Fyrir hönd Ferðamálaráðs óska ég okkur öllum góðra stunda og segi þessa ráðstefnu setta. Að svo mæltu bið ég Ágúst Hafberg að stýra okkur gegnum boðaföll næstu dægra með sinni þrautþjálfuðu ráðstefnustjórahendi. Við hans hlíð höfum við svo þuríði Backman og Félagsheimilið ég hér með okkur í þeirra hendur.

Ágúst Hafberg

Samgönguráðherra, formaður, góðir fundargestir.

Ég þakka þá virðingu og traust sem mér er enn einu sinni sýnt að stýra Ferðamálaráðstefnu og einnig fyrir þann góða aðstoðarmann sem ég hef fengið. Ég vona að okkar takist stjórnin sæmilega. Ég vil vekja athygli á fánanum sem var dreginn að hún hér snemma í morgun. Hann er nýr og í fyrsta skipti sem honum er flaggað á Íslandi. Þessi fáni er tákn Ferðamálaárs Evrópu en það eru 18 Evrópuþjóðir sem standa að árinu. Ég ætla að kynna ræðumenn okkar hér í dag en þeir eru þau Steingrímur J. Sigfússon, samgönguráðherra. Gerður G. Óskarsdóttir, ráðunautur menntamálaráðherra í skóla- og uppeldismálum og Valtýr Sigurbjarnarson, forstöðumaður Byggðastofnunar á Akureyri. Hjörleifur Guttormsson mun síðan kynna störf Ferðamálanefndar Samgönguráðuneytisins, sem hann er í forsvari fyrir. Einnig munu nefndarmenn halda smá tölu hver. Ég gef samgönguráðherra, Steingrími J. Sigfússyni orðið.

Steingrímur J. Sigfússon, samgönguráðherra.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Það eru nokkur kvöld síðan ég var síðast í þessum sal ásamt reyndar fleiri góðum mönnum sem ég sé hér fyrir framan mig. Það var af því tilefni að þá var verið að fagna því hér á Héraði að aðalstöðvar Skógræktar ríkisins væru komnar hingað með búsetu. Sem ég lít yfir þéttskipaðan salinn þá kemur mér það í hug að auðvitað er líka upplagt að flytja Ferðamálaráð hingað, eða öllu heldur ekki sleppa því aftur til baka, það er væntanlega komið hingað núna og sýnir sig á þessari aðsókn meðal annars að það er auðvelt að ná mönnum saman til funda hér.

Það gleður mig að fá öðru sinni að ávarpa ráðstefnu Ferðamálaráðs, sem ráðherra þeirra mála og það er mér líka fagnaðarefni að sjá hversu margir hafa lagt leið sína hingað austur og vonandi er það tákn um vaxandi áhuga á ferðamálum. Ég gerði á ráðstefnunni á Akureyri, mikinn vöxt ferðapjónustunnar að umtalsefni. Ég sagði þá líka, þrátt fyrir það að menn byggju þá við tímabundna stöðnun í því sem áður hafði verið ör vöxtur greinarinnar, að ég væri eftir sem áður staðfastlega bjartsýnn á möguleika okkar Íslendinga í ferðamálum, bæði í bráð og lengd. Það kom líka á daginn á síðastliðnu ári að ferðapjónustan var Einkagisting fárra atvinnugreina, ef ekki nánast sú eina sem nokkurn vegin heldu sínu striki þrátt fyrir almennan samdrátt í þjódarbúskapnum og efnahags- og atvinnumálum okkar. Nú eru ýmis teikn á lofti um það að bjartara sé framundan, að minnsta kosti á síðari hluta þessa árs ef marka má færustu spámenn þjóðarinnar. Við skulum líka vona að með hjöðnun verðbólgu, stöðugu gengi og meiri stöðugleika almennt, verði ferðapjónustunni sköpuð betri skilyrði til vaxtar og batnandi afkomu en hún hefur búið við um nokkra hríð. Það er væntanlega óþarfi að fjölyrða um það hversu mikilvæg slík skilyrði eru grein eins og ferðapjónustunni, eins og reyndar öðrum atvinnugreinum. Stöðugt verðlag og gengi hafa auðvitað sértaklega mikla þýðingu fyrir þessa atvinnugrein og aðrar gjaldeyrisskapandi greinar.

Þrátt fyrir þetta og þennan bjartsýnistón er víst nauðsynlegt að viðurkenna það að ýmis önnur skilyrði eru ferðapjónustunni ekki nógu hagstæð. Þar má nefna bæði skatta og opinber gjöld og ýmislegt sem lýtur að þeim skilyrðum sem stjórnvöld bera sérstaklega ábyrgð á. Nærtækasta dæmið og það sem hugsanlega á eftir að koma eitthvað til umræðu hér eru auðvitað skattlagning á þjónustuna, matvæli, söluskattur, og nú virðisaukaskattur, sem er hér hærrí á veitingahús og aðra starfsemi ferðapjónustunnar, heldur en víðast hvar ef ekki alls staðar annarsstaðar í þeim löndum sem við berum okkur saman við.

Mikið misgengi hefur orðið annars vegar milli þeirra kostnaðarþátta sem framfærsluvísitala mæli á sviði veitinga- og kaffihúsa, borið saman við þróun þeirra sömu framfærsluvísitölu almennt og vísitölu ferðalaga til útlanda eins og hún er mæld. Þarna kemur í ljós mikið bil eða misgengi sem myndast og alvega sérstaklega auðvitað við þau tímamót að skattlagningin er tekin upp á matvæli um áramótin 1987. En það er auðvitað ekki bara skattlagningin og það sem til

stjórnvalda heyrir sérstaklega sem hér þarf að skoða. Við verðum að kyngja þeirri staðreynd að verðlag almennt og ýmis tilkostnaður er hér mjög hátt og það er ástæða til þess í raun og veru að kryfja það til mergjar hvort að við séum að festast varanlega í einhverskonar yfirverðflokki, eða hærri verðflokki. Það er að segja almennt verðlag snertir hér heldur en í hálægum löndum.

Eins og menn væntanlega þekkja hér á dagskrá ráðstefnunnar, þá er hér á henni kynning á starfi sérstakrar nefndar sem starfað hefur undir forystu Hjörleifs Guttormssonar alþingismanns, og fengið hefur það verkefni að nánast skoða alla meginþætti ferðamála. Það var lögð á það áhersla af minni hálfu þegar sú nefnd var skipuð að hún kannaði sérstaklega meðal annars samkeppnisstöðu og rekstrarskilyrði ferðaþjónustunnar. Í kjölfar þeirrar vinnu vænti ég tillagna um aðgerðir sem megi verða til þess að renna stoðum undir traustari rekstur, vöxt og viðgang greinarinnar. Nefndinni er líka ætlað að marka opinbera stefnu í ferðamálum og eftir atvikum endurskoða lög og skipulag ferðamála eins og þörf þykir. Þar sem þessi atriði verða kynnt ítarlega hér seinna í dag Ferðaþjón. Bænda ég ekki nánar út í þá sálma, en lýsi því yfir fyrir mitt leyti að ég bind miklar vonir við þetta starf. Sömuleiðis að þessi Ferðamálaráðstefna, þar sem þetta verður til umræðu, geti markað nokkur tímamót á okkar ferli og hér verði frjór vettvangur fyrir umræður um nýskipan ferðamála og þær stefnuáherslur sem væntanlega munu síðan fylgja okkur inn í nýja öld í ferðamálum og í bókstaflegum skilningi inn í nýja öld eins og almanakið mælir það.

Ég leyfi mér að hvetja ráðstefnugesti til þess að nota þessa ráðstefnu til frjór skoðanaskipta um þróun ferðaþjónustunnar sem atvinnugreinar almennt. Það er ekki óeðlilegt ennfremur að nokkuð sé horft til þeirra breytinga sem við reynum eftir bestu getu að fylgjast með í okkar umhverfi. Þar má nú nefna hinar stórkostlegu breytingar sem eru að eiga sér stað í Evrópu austanverðri. Sem og þróunina á meginlandinu nær okkur og þá miklu umræðu sem þar er uppi um breytta skipan í samstarfi ríkja innan Evrópubandalagsins. Einnig viðræður annarra ríkja Evrópu við þá blokk. Hvernig sem því öllu reiðir af er alveg ljóst að þetta getur komið til með að hafa nokkur áhrif svo ekki sé nú meira sagt, á okkar aðstæður. Þarna liggur jú okkar stærsti markaður hvað erlenda ferðamenn snertir og ekki síst er líklegt að þetta komi til með að hafa áhrif á þróun samgangna, flugmálanna sérstaklega, sem eru stór og afgerandi þáttur fyrir ferðaþjónustuna. Mér finnst líklegt, og ég leyfi mér að gera það að spá minni, að þetta muni hafa í för með sér fjölbreyttari möguleika á sviði samgangna og þá flugmála sérstaklega. Það hillir reyndar þegar undir það að fleiri flugfélög muni leggja leið sína til landsins. Ég tel að það muni opnast á næstu árum fleiri möguleikar á beinum samgöngum til og frá landinu en við höfum þekkt um alllangt skeið. Staðir eins og Egilsstaðir og Akureyri hljóta á næstu árum að koma þar sterklega inn í myndina og í þessum efnum erum við þess vegna á margan hátt að horfa til nýrrar aldar. Þar er einnig fróðlegt að velta því fyrir sér hvernig lega landsins getur nýst okkur á þessu sviði og sú sérstaða sem við sem eyþjóð úti í miðju Atlantshafi búum við í þessum efnum.

Það má segja að frá landfræðilegu sjónarmiði sé Ísland mjög eðlileg tengistöð í flugi og ferðalögum og það á að geta opnað okkur mikla möguleika ef rétt er á málum haldið. Það er því að mínu mati mikils um vert að fylgjast vel með þróun þessara mála, en stíga þar engin þau skref sem gætu lokað dyrum að baki okkar, lokað á möguleika sem að landfræðileg staða og sjálfstæði okkar hér á að geta boðið upp á.

Ég vil fara hér nokkrum orðum um fjármögnun til ferðamála, sem sagt, ekki víkja undan því að nefna þann þátt, eins og væri kannski þægilegast. Það vantar, eins og mönnum er kunnugt verulega mikið upp á það að staðið hafi verið skil á þeim tekjum sem lög og í raun opinber stefna gerir ráð fyrir að renni til ferðamála. Það hefur gengið svo báglega undanfarin ár að skil á hinum lögbundna tekjustofni frá Fríhöfninni til Ferðamálaráðs eða ferðamálanna hafa verið niður undir 20-25% af því sem lögin gera ráð fyrir. Á þessu ári sem nýlega er byrjað mun þetta hlutfall lyftast nokkuð upp í Einkagisting 33-35%. Það vantar mikið á að það sé viðunnandi og hlýtur auðvitað að játast að þarna verður að verða veruleg breyting á næstu árum þó að á brattann sé að sækja almennt hvað fjárhag ríkissjóðs snertir eins og menn vita. Verða menn að horfast í augu við að það mun fyrr eða síðar breyta að hægt sé að treysta á að þessi atvinnugrein geti Einkagisting og óstudd, og með jafn litlum stuðningi opinberra aðila, staðið undir þeim væntingum sem við bindum við hana.

Það er auðvitað nauðsynlegt að ræða það hvort menn verði að kyngja því í eitt skipti fyrir öll að þessi stefn sem þarna var mörkuð á sínum tíma, og reyndar hefur verið staðfest við endurskoðun laga. Að það verði að grípa til einhverra annarra ráða eða einfaldlega beygja sig fyrir því að þessir peningar muni ekki skila sér og mér er kunnugt um það að ýmsar aðrar hugmyndir hafa komið til umræðu meðal annars í þeirri ferðamálanefnd sem ég minntist á áðan. Ég tel þó eftir sem áður að þarna sé í raun um skynsamlega tilhögun og stefnumörkun að ræða og það sé ekki ástæða til þess að kasta því fyrir róða í óvissri von um eitthvað betra. Ég held líka að það sé mjög mikilvægt og kannski ætti það að vera innlegg þessarar ráðstefnu ekki síst til umræðu um ferðamál, að gera þjóðinni, landsmönnum og stjórnvöldum betur grein fyrir því með tölum og upplýsingum hversu mikilvæg atvinnugrein hér er orðið á ferðinni. Það virðist skorta nokkuð á að menn geri sér alltaf grein fyrir því. Það er að vísu erfitt að áætla nákvæmlega tekjur sem þessi grein gefur af sér en það lætur nærri að þær hafi tvöfaldast á síðastliðnum 10 árum. Þar sjá menn það hlutfall sem störf við veitinga og hótélrekstur er af heildar mannafla á hinum íslenska vinnumarkaði og það er ekki síst ástæða til að halda þessari staðreynd fram, þessari tölu 6000 störfum hundradshluta sem stefnir í 3% af heildar mannafla á vinnumarkaðinum. Ekki síst er ástæða til þess, nú þegar þannig háttar til í okkar atvinnumálum að þar eru erfiðari aðstæður en verið hafa um langt skeið.

Ég vil líka ræða nokkuð um þær áherslur sem við eigum að leggja, hvað framtíð, vöxt og viðgang þessarar greinar snertir. Ég held að það sé mjög mikilvægt að við áttum okkur vel í því sambandi á okkar aðstæðum sem

Íslendingar, bæði hvað snertir stærð okkar, þann mannafla sem við höfum hér og þær landfræðilegu og náttúrulegu aðstæður sem við búum við. Það er mín skoðun, og ég held að það sé ekki eigingirni af minni hálfu, eða okkar Íslendinga að leggja þær áherslur á að við þurfum í raun að vanda vel valið á þeim ferðamönnum sem við hvetjum til að gista landið. Það liggur í hlutarins eðli að aðstæður okkar til að byggja hér á miklum fjölda ferðamanna, massa eða fjöldaferðaþjónustu, ef svo má að orði komast. Þær eru takmarkaðar og það snýr bæði að þeim möguleikum sem við höfum til að taka á móti slíkum fjölda hvað alla aðstöðu og mannafla snertir en ekki síður á það við okkar landfræðilegu og náttúrulegu aðstæður. Ég tel því að það sé ekki eigingirni heldur raunsæi og skynsemi að reyna að haga þannig áherslum hér að sú ferðaþjónusta sem á annað borð er rekin og þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma gefi mikið af sér miðað við fjölda. Að hingað sé reynt að laða vel borgandi ferðalanga, situr þó síst á mér að skella dyrnum á hina, en við hljótum a.m.k. að svo miklu leyti sem við erum sjálfráð og stýrum sjálf þróuninni á þessu sviði að hafa leyfi til að leggja þær áherslur sem við teljum okkur hagstæðar og skynsamlegar og þar getur enginn láð okkur þó við viljum gæta vel að því landi sem við höfum fengið til þess að varðveita og gæta.

Það væri gaman að kíkja á gamla spá sem vísir menn settu upp. Ég hygg að það hafi verið á árinu 1982 og reiknuðu þá með fjölgun erlendra ferðamanna upp á 7% næsta ár og síðan 3,5% eftir það á ári hverju. Og komust með slíkur reikningskúntum upp undir 100.000 erlendra ferðamenn við þau tímamót sem við erum nú að funda. En þróunin hefur orðið nokkuð önnur eins og við vitum. Þá er rétt, til þess að sýna nú höfundum útreikninganna á árinu 1982, alla sanngirni, að þetta var í raun og veru ekki endilega þeirra spá eftir því sem fróðir menn hafa tjáð mér, heldur fremur þeirra tillaga um að hversu mikla aukningu erlendra ferðamanna á ári hverju við réðum í raun og veru við að taka á móti og heppilegt væri að reikna með að fá hingað. En þróunin hefur orðið talsvert önnur eins og við vitum og við höfum fengið þarna eina þrjá til fjóra tugi þúsunda erlendra ferðamanna á ári hverju eins og nú er komið umfram það sem þessir spöku menn voru að gæla við að væri heppilegt á árinu 1982. Þetta held ég að sé ekki óeðlilegt að menn hugleiði þegar ræddar eru og lagðar áherslur okkar í ferðamálum til framtíðar.

Þá kemur þetta inn á það sem við þurfum líka að svara, með hvaða hætti viljum við kynna Ísland sem ferðamannaland og kannski ekki bara sem ferðamannaland og hvað snertir ferðaþjónustu, heldur almennt hvaða ímynd vill Ísland hafa á alþjóðavettvang, hvaða ferðamöguleika, framleiðslu og þjónustu snertir.

Það hefur m.a. ríkisstjórnin undir forystu forsætisráðherra rætt nokkuð upp á síðkastið og þá með það í huga að til yrði einhverskonar almenn stefnumörkun eða almennar áherslur hvað snertir landkynningu í víðustu merkingu þess orðs, þar sem reynt yrði að sameina áherslur hvað snertir ferðamöguleika og ferðaþjónustu, kynningu á framleiðsluvörum okkar erlendis og almennt þeim

möguleikum sem Ísland hafði upp á 'að bjóða og ætti þar ekki hið sama við að við þurfum fyrst og fremst að velja okkur þau markmið í þessum efnum og þá ímynd sem við teljum okkur hagstæða og rétt að halda fram, og gjarnan viljum við að það séu hlutir eins og gæði framleiðslu og þjónustu, hollusta og heilnæmi, lítt mengað og óspillt umhverfi o.s.frv. og þar verður ekki annað séð en að sama fari í raun og veru hagsmunir allra aðila sem hér eiga hlut að máli og rekur sig til þess að eitt af brýnum verkefnum á þessu sviði er að koma á miklu betra samstarfi og samnýtingu krafta allra þeirra aðila sem að landkynningarmálum í einni eða annarri mynd starfa.

Ég vék hér aðeins áðan að vexti og þýðingu ferðapjónustunnar í okkar þjóðarbúskap, og langar til að bæta þar lítillega við og fjalla þá um þá gjaldeyrissköpun sem ferðapjónustan hefur á undanförunum árum skilað inn í þjóðarbúskap okkar og nálgast nú tíu milljarða króna og 10% af öllum þeim gjaldeyriskjómum sem útflutningur vöru og þjónustu færir inn í landið. Það er líka staðreynd sem ég held að við ættum að halda á lofti. Gríðarlegur vöxtur hefur orðið í hlutdeild ferðapjónustunnar á síðustu árum hvað snertir gjaldeyriskjör sem erlendir ferðamenn hér gefa af sér í hlutfalli við úrflutta vöru og þjónustu eða verðmæti þessara stærða. Það er alveg borin von að stjórnvöld eða hagfræðingar eða aðrir þeir sem um þessi mál sjá, komist framhjá þeirri staðreynd að þarna hefur orðið mikil og jákvæð þróun á undanförunum árum og það væri í hæsta máta sérkennilegt ef við stæðum það vel Íslendingar að við hefðum efni á því að horfa framhjá þeim möguleikum sem þarna sannarlega felast. Ég held þess vegna, góðir ráðstefnugestir að það sé löngu tímabært að viðurkenna ferðapjónustuna sem fullburða, fullorðna liggur mér við að segja, atvinnugrein í hópi eins og meðal annar þessar tölur sýna með óhrekjandi hætti.

Að lokum vil ég nota þetta tækifæri og þakka öllum þeim sem lagt hafa hönd á plóg við undirbúning þessarar ráðstefnu sem og þeim Héraðsbúum fyrir móttökurnar sem ég veit af reynslu að eru og verða góðar. Það er von mín að þessir dagar hér á Héraði geti nýst okkur vel í þágu íslenskra ferðamála. Það er löngu kunn staðreynd að það er hvergi á landinu betra að hugsa en hér við fljótsins dreyfmu ró og ég vona svo sannarlega að afrakstur ráðstefnunnar verði í samræmi við það.

Gerður G. Óskarsdóttir **Menntun á sviði ferðamála.**

Því hefur verið spáð að jafnvel um næstu aldamót verði ferðapjónusta orðin stærsta atvinnugrein í heimi. Talið er að starfsmenn í ferðapjónustu þjóni þegar vel yfir 300 milljónum ferðamanna á ári. Í V-Evrópu er ferðapjónusta orðin Einkagisting af helstu útflutningsgreinunum. Reikna má með að sambærileg þróun verði á Íslandi. Það er stefna stjórnvalda að byggja hér upp ferðapjónustu sem veigamikla atvinnugrein og er þá bæði verið að hugsa um gjaldeyrisöflun og atvinnutækifæri. Skólarnir og menntakerfið allt þarf að taka þátt í þessari þróun af fullri ábyrgð ef standa á vel að verki í þessum efnum. Það unga fólk

sem nú situr í grunnskólum okkar mun hefja sinn starfsferil um og eftir næstu aldamót. Menntun þess þarf að miða við breyttan vinnumarkað. Sérmenntun til margvíslegra starfa í þjóðfélaginu fer fram með formlegum hætti á **framhaldsskóla- og háskólastigi**, en segja má 'að ýmiskonar sérmenntun fari einnig fram í **fullorðinsfræðslu** hvers konar á námskeiðum og í fjarkennslu (tómstundanám, endurmenntun, eftirmenntun, símenntun o.s.frv.).

Þjóðhagsstofnun skilgreinir ferðapjónustu sem alla starfsemi á 'hótelum, gististöðum, í flugrekstri og á ferðaskrifstofum, helming af starfsemi veitingastaða, rekstri langferðabíla og strætisvagna og fjórðung af annarri starfsemi við fólksflutninga á landi þar með taldar fólksbílastöðvar og bílaleigur.

Menntun til starfa í ferðapjónustu og til undirbúnings frekara náms á því sviði, t.d. erlendis, þarf að skipuleggja sem eina heild innan þessa víða ramma sem hluta af hinum almenna menntakerfi. Jafnframt þarf að huga að menntun kennara á þessum sviðum.

Í þessu erindi mun ég fjalla um:

- a) Núverandi skipan framhaldsskólans og þær breytingar sem eru að verða á honum.
- b) Menntun sem nú er í boði hér á landi á sviði ferðamála.
- c) Framtíðarsýn.

A) Framhaldsskóli fyrir alla.

Í hvaða samhengi þurfum við að skoða möguleika á námi á ferðamálasviði hér á landi?

Með samþykki nýrra laga um framhaldsskóla árið 1988 varð mjög mikil breyting á þeim grundvelli sem framhaldsnám hafði byggst á hér á landi. Fram að þeim tíma hafði framhaldsskólinn í raun aðeins verið fyrir hluta af hverjum árgangi. Aðeins þeir sem náðu grunnskólaprófi (um 75% árgangs) fengu inngöngu í framhaldsskóla. Af þeim hópi lauk aðeins hluti námi. Um 40% af árgangi (í hlutfalli við tölu tvítugra) lýkur nú stúdentsprófi, um 17% af árgangi í iðnnámi og nokkur prósent ljúka starfsnámsbrautum.

Nemendur á framhaldsskólastigi eru nú rúmlega 15.000, í hverjum árgangi eru rúmlega 4.000. Þannig lýkur aðeins hluti innritaðra nemenda námi, stór hópur stundar nám í einhvern tíma en hættir síðan án þess að ljúka lokaprófi.

Núgildandi lög segja að *allir sem lokið hafa grunnskólanámi eða hlotið jafngilda undirstöðumenntun, eiga rétt á að hefja nám í framhaldsskóla....* Þetta þýðir ekki að allir eigi að geta stundað allt nám, þetta merkir fyrst og fremst að allir sem lokið hafa grunnskóla eiga rétt á inngöngu, það er síðan hlutverk skólanna að bjóða uppá nám sem svarar þörfum og getu allra nemenda. Ef framhaldsskólinn á að geta fullnægt þeim kröfum þarf hann að breytast talsvert frá því sem nú er og fyrst og fremst að verða mun fjölbreyttari.

Í upphafi árs 1989 var skipuð nefnd á vegum menntamálaráðuneytisins til þess að marka stefnu um það hvernig mætti mæta þessum nýju kröfum. Nefndi skilaði niðurstöðum sínum um mitt sumar 1989 (*Um innra starf framhaldsskóla. Tillögur ásamt greinargerðum. Menntamálaráðuneytið, júní 1989*). Þar er m.a. lagt til að stofnað verði til margvíslegs náms á stuttum námsbrautum (einnar til þriggja anna) sem tengjast náíð atvinnulífinu. Einnig er lagt til að fjögurra til sex anna námsbrautir verði endurskipulagðar, m.a. með því að stórauka hlut verklegs náms og starfsþjálfunar úti í atvinnu lífinu, jafnframt því sem bætt verði við námsbrautum á ýmsum sviðum s.s. í þjónustu, sjávarútvegi, tækni, verslun, hönnun, listum og iðnaði (t.d. matvæla-, plast-, fjölliðu-, vefja- og efnaiðnaði). Einnig er lagt til að undirbúningur fyrir nám á háskólastigi verði endurskipulagður.

Aðrar tillögur nefndarinnar fjalla um þrenns konar misstóra kjarna (t.d. er lagt til að kjarni til stúdentsprófs verði minni en nú, sem þýðir að sérgreinar brauta geta verið stærri hluti námsins), framhaldsskólapróf um miðbik framhaldsskólans, námsgögn og námskrárgerð, þjónustu við nemendur, þróunarstarf og eftirlit með skólastarf, kennaramenntun, fullorðinsfræðslu á vegum framhaldsskóla o.s.frv. Þessar tillögur voru kynntar ítarlega í haust og hafa síðan verið til umræðu í skólunum í vetur; menntamálaráðherra hefur ásamt samstarfsmönnum sínum hitt framhaldsskólakennara úr öllum framhaldsskólum í landinu á ellefu fundum og nú eru spurningalistar frá ráðuneytinu til umfjöllunar í skólunum.

Í framhaldi af niðurstöðum úr þeim verða síðan teknar ákvarðanir um næstu skref í þróun þessa skólastigs. Jafnframt er nú í undirbúningi í ráðuneytinu skýrari verkaskipting en verið hefur á milli einstakra framhaldsskóla. Reiknað er með að flestir skólar bjóði áfram nám á fjölmönnum brautum, en fámennar brautir skiptist á milli skóla (brautir á sviði ferðamála teljast fámennar brautir).

Ýmsar hugmyndir sem upp hafa verið um nám á sviði ferðamála falla mjög vel að þessum hugmyndum og þær breytingar sem væntanlega verða gerðar ættu að auðvelda framgang þeirra. Aukinn hlutur framhaldsskóla í fullorðinsfræðslu skiptir einnig miklu máli á þessu sviði. Við verkaskiptingu á milli skóla þarf að huga að því í hvaða skólum námi á sviði ferðamála verði best fyrir komið. Það er mikilvægt að dreifa ekki sérhæfðum, fámönnum brautum of mikið, þá er hætta á því að námið verði útpynnt og sjónarmið greinarinnar njóti sín ekki.

B) Menntun í ferðaþjónustu.

Hverskonar starfsmenntun erum við að tala um og hve stór hópur fólks vinnur við störf er tengjast ferðamálum?

Samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu Íslands voru ársstörf í þeim greinum sem hér um ræðir 1977 og 1987 eftirfarandi (sbr. Skilgreiningu hér að framan):

1981 1987 (Utan R.víkur)

Alls: 2.883 4.572

Hlutfall mannafla 2.6 % 3.5 %

Veitinga- og gístaðir 1.396 2.347 (1/3)

Flugrekstur 831 1.304

Annað 656 921

(Þar af ferðaskífst. 230 400 (1/10))

1981 voru þjónar og matreiðslumenn um 400 en voru orðnir 500 árið 1987. Af þessum tölum sést að starfsmönnum hefur fjölgað talsvert á þessum 6 árum, mest á veitingastöðum eða um nær helming.

Hvar á þetta starfsfólk nú vöi á starfsmenntun innan skólakerfisins? Nú er unnt að stunda nám sem leiðir til starfa í ferðaþjónustu í nokkrum skólum hér á landi, bæði opinberum skólum og einkaskólum. Sums staðar fer aðeins fram kynning á þessum starfsvettvangi, í öðrum tilfellum er um formlega starfsmenntun að ræða. Þeir skólar sem nú eru með nám er snertir ferðaþjónustu eru:

*Hótel- og veitingaskóli Íslands:

Nám í matreiðslu tekur 4 ár á námssamningi, þar af 3 annir í Hótel- og veitingaskólanum og er hluti námsins í skólanum verklegt nám. Nám í framreiðslu er 3 ár, þar af 3 annir í skóla bæði bóklegar og verklegar.

Nemendur skólans nú á vorönn 1990 eru 125 alls, 70 í matreiðslu (29 voru vorið 1981) og 55 í framreiðslu (14 voru vorið 1981). Nú í vor útskrifast 31 framreiðslumaður og 32 matreiðslumenn. Starfandi iðnaðarmenn í þessum greinum eru nú tæplega 500 (voru 400 árið 1981, sbr. Hér að ofan) þar af þjónar 120-140 en matreiðslumenn 350.

Í lögum um Hótel- og veitingaskóla Íslands frá 1971 segir að hlutverk hans sé m.a. að veita fræðslu í matreiðslu og framreiðslu til sveinsprófs, veita nám fyrir matsveina á fiski- og flutningaskipum, bjóða nám fyrir bryta á farþega og flutningaskipum, starfrækja framhaldsdeildir fyrir umsjónarmenn í veitingasölum og yfirmatreiðslumenn, veita fræðslu öðru starfsfólki á hótelum og veitingahúsum, á farþegaskipum og í flugvélum.

Skólanum er samkvæmt lögum einnig heimilt að starfrækja deild eða halda námskeið fyrir matráðskonur og veita fræðslu nemendum skyldra iðn- og starfsgreina, svo sem í brauð og kökugerð og kjötiðnaði. Við skólann hefur hingað til aðeins verið haldið uppi kennslu í þrem deildum, framreiðslu, matreiðslu og námi fyrir matsveina á fiski- og flutningaskipum (kvöldnámskeið "sjókokka"). Aldrei hefur verið gengið frá reglugerð um skólann en námsskrá er nú í vinnslu. Húsnæðisaðstæður skólans eru mjög slæmar.

* Menntaskólinn í Kópavogi:

Haustið 1988 fór af stað ferðamálabraut við MK. Brautin er ein af átta brautum skólans sem leiða til stúdentsprófs (þær brautir eru alls 144 ein.). Í kynningarbæklingi um brautina segir að markmið hennar sé að búa nemendur undir störf í ferðaþjónustu eða frekara nám í greininni. Brautin er nátengd málabraut. Greinar sem tengjast ferðaþjónustu eru í kjarna sem allir taka og möguleiki er á vali til þess að kynnast betur ákveðnum sviðum innan ferðamála. Auk þess er lögð áhersla á tungumál og fræði um Ísland eins og jarðfræði, landafræði, félagsfræði og sögu. Unnar hafa verið ítarlegar áfangalýsingar vegna þessa náms. Nemendur stunda sérgreinar brautarinnar tvö síðustu árin í náminu. Nú eru 15 nemendur á þriðja ári og 10 á fjórða ári á þessari braut.

Í kjarna eru eftirtaldar ferðaþjónustugreinar (12 ein): Ferðaþjónusta (almennt um greinina), markaðsfræði ferðaþjónustu, samskipti (hvað er góð ferðaþjónusta?), stjórnun, rekstrarhagfræði,.

Í vali (6 ein) gefst nemendum kostur á að velja á milli eftirtalinna sviða:

Ferðaskrifstofur og flugfélög, hótél og veitingahús, leiðsaga.

Á vegum skólans hafa nú um fjögurra ára skeið einnig verið rekin kvöldnámskeið fyrir fullorðna í ferðaþjónustu þar sem kennd eru nokkurn vegin sömu námskeið og í dagskólanum. Þessi námskeið hafa verið skipulögð í nánnum tengslum við atvinnulífið og eru m.a. sótt af starfsfólki ferðskrifstofa, rútbílstjórum og fólki sem hyggur á frekara nám í þessum fræðum. (90 klst. Námskeið kostar t.d. kr. 12.000.-).

* Verslunarskóli Íslands:

Í öldungadeild VÍ er nú boðið upp á 35 einingar á ferðamálabraut með m.a. áföngum í farseðlaútgáfu (undirstöðuþekking í farseðlaútgáfu og verðútreikningum, 4 einingar) og ferðaþjónustu (eðli og markmið ferðaþjónustu 4 einingar) og landafræði og sögu (3 einingar). Þetta nám virðist sniðið að því námi sem er á námskeiðum í MK.

* Fjölbrautarskólarnir í Garðabæ og Breiðholti og Menntaskólinn á Egilsstöðum:

Í FG, FB og ME er boðið upp á áfanga í ferðaþjónustu (almenn kynning). Í FG er málabraut-ferðamálaína þar sem sérgreinar eru 8 einingar: ferðaþjónusta, listir og söfn, markaðsfræði (almenn) og samskipti. Við FB er einnig í gangi matartæknánám sem svipar mjög til náms í Hótel- og veitingaskólanum.

* Leiðsögumannaskólinn:

Hann er rekinn af Ferðamálaráði Íslands. Námið er eins vetrar nám, tvö kvöld í viku, fjórar klst. í hvert sinn. Það er undirbúningur undir leiðsögn við erlenda ferðamenn á Íslandi þar sem fjallað er um ferðamál almennt, svæðalýsingar, sögu, jarðfræði o.fl. (Gjald fyrir veturinn er kr. 53.000.-).

* Viðskipta- og Málaskólinn:

Viðskiptaskólinn býður upp á nám í hótélstjórn. Fjallað er um hótél- og

veitingahúsastörf, bókanir, fjármál, stjórnun, kynningarstarfsemi o.fl. 140 stundir. (Gjald er kr. 82.700.-).

Málaskólinn býður upp á ferðamálanám. Í kjarna eitt er um að ræða almenna kynningu á ferðamálaum, fjallað um flugmálasvið, ferðaskrifstofur, ferðir, markaðsmál o.fl. Í kjarna tvö er fjallað um ferðamannastaði og rekstur, auk tungumálanáms. 156 klst. (Gjald er kr. 83.600.-).

* Málaskólinn Mímir:

Þar fer fram ferðamálanám sem er bæði um ferðamál (sbr. í Málaskólanum) og tungumálanám. 114 tímar. (Gjald er kr. 65.000.-).

* Bréfaskólinn:

Þar er nú í undirbúningi nám fyrir fólk í ferðaþjónustu bænda í samvinnu við fræðslusvið Iðntæknistofnunar og Ferðaþjónustu Bænda. Námsefnið er unnið hjá Iðntæknistofnun. Hér verður líklega um 6 til 8 bréf að ræða. (Kostnaður þátttakenda verður ekki undir kr. 10.000.-).

* Flugfreyju- og flugþjónanám:

Flugleiðir reka 9 vikna námskeið fyrir flugfreyjur og flugþjóna í alls 164 tíma, auk 12 tíma í kynningarferðir. Þar er m.a. fjallað um snyrtingu, hjálp í viðlögum, áhafnaskrá, veðurfræði, sögu og skipulag Flugleiða. (Þátttakendur borga ekkert gjald).

Arnarflug er með samskonar námskeið.

Hér mætti bæta við flugnámi og Meiraprófs námskeiðum.

* Myndlista- og handíðaskólinn - auglýsingagerð:

Við MHÍ er námsbraut í auglýsingagerð en auglýsingar og markaðssetning skiptir miklu máli í ferðaþjónustu eins og í öðrum greinum atvinnulífsins.

* Háskóli Íslands - viðskiptafræði - tungumál - saga, landafræði, jarðfræði, þjóðfræði o.fl.:

Ef við leikum okkur að því að áætla hve margir nemendur ætu að vera í ferðaþjónustunámi getum við tekið 3,5% af 15.000 (nem. alls í framhaldssk.) og fáum um 500.

* Hugmyndir um fjölbrautaskóla í Kópavogi sem móðurskóla á sviði ferðamála:

Nefnd sem fékk það hlutverk að gera tillögur um skipan náms á framhaldsskólastigi í Kópavogi skilaði niðurstöðum árið 1982 og lagði til að auk þess náms sem fyrir var yrði komið upp skóla í Kópavogi í matvælagreinum og taldi nefndin að hagkvæmt yrði að tengja saman hótél- og veitingaskóla og matvælasjóla. Bæði menntamálaráðuneytið og bæjarstjórn Kópavogs samþykktu þessar tillögur. Hér var um stefnumarkandi tillögur að ræða sem unnið hefur verið að síðan þótt orðið hafi á því hlé og aðeins verið tekin hliðarspor (sbr. hugmyndir um að flytja Hótél- og veitingaskólann á Laugarvatni). Síðan var undirritaður samningur um skólalald á framhaldsskólastigi í Kópavogi 1982. Með öðrum samningi um skólalald á

framhaldsskólastigi og grunnskólastigi í Kópavogi 1983 á milli menntamálaráðuneytisins og Kópavogsbæjar var endanlega frá því gengið að komið skuli upp húsnæði fyrir hótलगreinar og matvælagreinar í Kópavogi svo fljótt sem unnt er.

Menntamálaráðuneytið hefur á undanförunum mánuðum sýnt vilja sinn í verki hvað varðar uppbyggingu náms á þessu sviði í Kópavogi með því að ætla 6 milljónir króna á fjárlögum þessa árs til byggingar stjórnunarálmu við fjölbrautarskólann í Kópavogi (MK hefur verið fjölbrautarskóli frá 1982) sem er 1. hluti nýbyggingar samkvæmt teikningum sem samþykktar voru 1988. Kópavogskaupstaður leggur síðan fram sinn hlut sem verður rúmar 2 millj. Ráðuneytið skipaði nýlega sama aðila, Heimi Pálsson, fulltrúa sinn í skólanefndir Hótel- og veitingaskólans og Menntaskólans í Kópavogi og hefur með bréfi falið honum að vinna að samvinnu þessara skóla og stefnumörkun um sameiningu þeirra og framtíðarskipan námsins.

C) Framtíðarsýn.

Þegar skipulagt er nýtt nám hér á landi er rétt og sjálfsagt að líta til annarra þjóða og sjá hvernig menn skipa nálum þar á viðkomandi sviði. Við tökum ekkert óbreytt upp frá öðrum en við getum nýtt okkur hugmyndir og reynslu annarra og aðlagað þær okkar þörfum.

Hvernig ætli námi á sviði ferðamála sé þá skipað í öðrum löndum?

Nám á sviði ferðamála virðist vera með ýmsum hætti í öðrum löndum, bæði formlegt nám í skólum og námskeiðahald af ýmsu tagi. Sums staðar tengjast greinar í hótell og veitingarekstri og greinar er falla undir verksmiðjuframleiðslu á matvælum (t.d. í Danmörku og Svíþjóð), annars staðar eru þær aðgreindar í mismunandi skólum (t.d. í Noregi). Víða er vel skipulögð fullorðinsfræðsla á þessu sviði eins og t.d. innan vinnumarkaðsmenntunarinnar í Svíþjóð (m.a. hugsuð fyrir atvinnulausa), þar má nefna undirbúningsnám fyrir starfsfólk veitingahúsa og mótuneyta. Í Bandaríkjunum er til margs konar nám á sviði ferðamála í "High School", "College" og "University", allt frá stuttum þjónustubrautum upp í víðtækt stjórnendanám.

Hvaða tillögur liggja fyrir hér á landi?

Vorið 1983 kom út á vegum samgönguráðuneytisins skýrsla um *Ferðamál á Íslandi, þjóðhagsleg þýðing. Spá um þróun til 1992. Tillögur um ferðamálastefnu*. Þar er lagt til að menntun og þjálfun starfsfólks sem annast þjónustu við ferðamenn verði aukin. Nefnd um menntun í matvælaíðnaði og hótell- og veitingaskóla sem skilaði niðurstöðum í febrúar 1984 lagði til að:

-Matvæla og hótelsvið Menntaskólans í Kópavogi (ekki er ólíklegt að nafn skólans breytist ef skólarnir sameinast) verði miðstöð fyrir kennslu á þessu sviði í landinu og þjóni einnig þörfum fullorðinsfræðslu.

-Meginhlutverk hótelskóla (hótelsvið MK) verði að mennta og þjálfa fólk til starfa í íslenskum veitinga- og gistihúsum og fyrir almenna þjónustu við ferðamenn.

-Hlutverk matvælagreinaskóla (eða matvælasviðs) verða að veita alhliða undirstöðufræðslu um matvælaíðnað, algengar tegundir matvæla, meðferð hráefnis til matvælavinnslu, helstu vinnsluaðferðir, mikilvægi hreinlætis, næringargildi, geymslu og sölu matvæla.

-Einnig er lagt til að reist verði sérstök bygging, gengið frá verkaskiptingu stjórnenda skólans og minnt á að byggja þurfi sérstaklega að menntun kennara í matvæla- og hótलगreinum.

Í nefndarálitinu er gengið út frá um 150 nemendum í fyrstu á matvæla- og hótelsviði, en sú tala hækki fljótlega upp í 250.

Í skýrslu nefndarinnar segir ennfremur að meginmarkmið náms í hótलगreinum sé að mennta og þjálfa fólk til starfa í íslenskum veitinga- og gistihúsum og fyrir almenna þjónustu við ferðamenn, svo og í gestamóttöku, leiðsögn og öðrum þeim störfum sem tengd eru ferðaþjónustu. Einnig eru nefnd störf á farþegaskipum og í flugvélum. Skólanum er jafnframt ætlað að annast endurmenntun.

Eftirtaldar starfsgreinar eru taldar upp:

Matreiðsla til sveinsprófs og meistaraprófs
Matreiðsla fyrir matsveina á Farfuglaheimilið- og fiskiskipum
Framreiðsla til sveinsprófs og meistaraprófs
Veitingastjórn
Rekstrarstjórn
Brauðskurður og áleggsgerð
Ræsting og þvottur
Gestamóttaka
Leiðsögn fyrir ferðamenn

Einnig gerir nefndin ráð fyrir framhaldsmenntun fyrir stjórnendur og námi fyrir starfsfólk á ferðaskrifstofum.

Starfsmenn við Hótel- og veitingaskólann hafa óformlega komið fram með hugmyndir um að skipulagt verði meistaránám í framreiðslu og matreiðslu við skólann (sbr. ný lög um framhaldsskóla). Í framhaldi af því námi verði nám í veitingastjórn, hótलगrekstri og veitingahúsarekstri sem opið verði þeim sem lokið hafa meistaránámi í framreiðslu og matreiðslu og fólkið með stúdentspróf af viðskiptabraut. Skólinn bjóði síðan upp á námskeið í gestamóttöku, birgðavörslu (m.a. vöruþekking, geymsla ýmissa vörutegunda og birgðabókhalð), herbergjaumsjón (m.a. þekkingu efni og áhöld, fjallað um vinnustellingar, frágang herbergja og samskipti), ræstingu og aðstoðarstörfum. Hér yrði ekki um

réttindanám að ræða og eru námskeiðin hugsuð fyrir fólk sem sinnir eða hefur áhuga á að sinna þessum störfum.

Við Framhaldsskólann að Laugum hafa verið unnar ítarlegar tillögur að námi í ferðamáladeild sem yrði þriggja ára starfstengt nám (starfsþjálfun sumarið eftir 4 önn). Námið hefur verið skipulagt í nánú samstarfi við aðila í ferðaþjónustu á svæðinu. Gert er ráð fyrir almennum bóklegum greinum eins og íslensku, dönsku, ensku, þýsku og frönsku, landafræði, sögu, þjóðfræði, stærðfræði, bókfærslu og ritvinnslu. Sérhæfðar greinar brautarinnar eru m.a. kynning á ferðaþjónustu, bóklegt og verklegt nám í framreiðslu (störf þjónustufólks í veitingasölum), hönnun matseðla, auglýsinga og skilta, matreiðsla og næringarfræði, samskipti og tjáning, þrífnaður, úrvinnsla úr verklegri þjálfun. Þessi tillaga liggur nú til athugunar í menntamálaráðuneytinu og er m.a. verið að huga að lengd námsins.

D) Tillögur.

Lítum að lokum yfir það sem hefur komið fram í þessu erindi um formlega starfsmenntun í ferðaþjónustu og skoðun hvar þarf hugsanlega að stofna til nýrra námstækifæra.

Hverskonar námi þarf að bæta við það sem nú er fyrir hendi á sviði ferðamála?

½ til 2 ára nám í framhaldsskóla:

Ekkert námsframboð í ferðaþjónustu er á styttri brautum, eins til þriggja anna, eins og nefndar voru hér í upphafi (atvinnulífsbrautir). Móta þarf brautir að þeirri lengd t.d. fyrir "smurbrauðsdömur", fyrir störf við ræstingu og umsjón með herbergjum á hótelum og gistiheimilum, birgðavörslu og gestamóttöku t.d. á litlum gistiheimilum (þ.m.t. Ferðaþjónusta bænda). Þetta nám þarf að vera að hluta úti í atvinnulífinu og jafnframt að vera í boði í fullorðinsfræðslu.

3-4 ára nám í framhaldsskóla:

Hér á landi er til þrennskonar þriggja til fjögurra ára nám á framhaldsskólastigi á því sviði sem hér um ræðir. Við höfum iðnnám matreiðslumanna og þjóna en á því sviði þarf að stofna til meistaranáms (fyrir stjórnendur fyrirtækja), endurmenntunar og viðbótarnáms í veitingastjórnun. Ég tel eðlilegt að allt þetta nám verði á hótél- og veitingasviði fjölbrautarskólans í Kópavogi. Námskrá fyrir þetta nám er í smíðum en mikið vantar á að nægileg námsgögn séu fyrir hendi. Þar þarf að gera átak. Einnig höfum við fjögurra ára ferðamálabrautina í Kópavogi fyrir t.d. starfsmenn á ferðaskrifstofum og hjá flugfélögum og fyrir fólk sem starf vill við móttöku á hótelum eða við rekstur hótela og veitingahúsa. Sérgreinar brautarinnar eru í boði í fullorðinsfræðslu. Styðja þarf við þróun þessa náms og gera það fjölbreyttara og vel má hugsa sér að sérgreinar verði stærri hluti af heildarnáminu. Þá höfum við Leiðsöguskólann. Hugsanlegt er að nám í leiðsögn fyrir ferðamenn verði námsbraut á framhaldsskólastigi auk þess

að vera kvöldskóli eins og nú er. Nám flugfreyja og flugþjóna er í raun viðbótarnám við framhaldsskólanám. Sama má segja um nám landvarða.

Háskólanám:

Lengra nám eða háskólanám er ekkert í boði hér á landi á sviði ferðamála. Að sjálfsögðu er lærdómsríkt að stunda nám á þessum sviðum eins og öðrum erlendis og kynnast um leið öðrum þjóðum og þeirra siðum. Í því sambandi þarf að vanda vel til vals á skólum, hugsanlegt er að hafa áhrif þar á í gegnum lánasjóð Íslenskra námsmanna. E.t.v. má skipuleggja valsvið innan viðskiptafræði Háskóla Íslands á sviði hótél- og veitingahúsarekstrar með tilliti til stærri fyrirtækja á þessu sviði. Þar er líka hægt að hugsa sér margskonar samsetningu á námi sem þegar er fyrir hendi í HÍ og snerta ferðamál, eins og tungumál, jarðfræði, landafræði, félagsfræði, þjóðfræði, rekstur o.fl. Þess má geta að Háskóli Íslands er mjög sjálfstæð stofnum og hefur sjálfur frumkvæði að nýjum námsleiðum innan sinna vébanda.

Kennaramenntun:

Gera þarf sérstakar ráðstafanir í menntunarmálum kennara í þessum greinum. Að sjálfsögðu verður að reikna með að þeir sem lokið hafa sérmenntun erlendis komi til kennslu í einhverjum mæli en einnig þyrfti að styrkja fólk til náms erlendis. Félag háskólamenntaðs fólks í ferðaþjónustu var stofnað um síðustu helgi. Með tilkomu þess félags má ætla að betri yfirsýn fáiast yfir þann hóp sem um er að ræða.

Námsefni:

Skortur á hentugu námsefni verður trúlega þungur ljár í þúfu við uppbyggingu náms í ferðaþjónustu. Gera þarf áætlun til nokkurra ára um útgáfu námsefnis á öllum sviðum ferðaþjónustunáms, t.d. í samvinnu við eitthvert útgáfufyrirtæki. Í fyrstu verður að nota erlent efni en jafnframt þarf að styrkja fólk til þess að sinna námsefnisgerð eins og gert er, reyndar í smáum stíl, hvað varðar allt framhaldsskólastigið. Fræðsluráð hótél- og veitingagreina með aðild launþega og atvinnurekenda hefur nýlega verið stofnað og má ætla að það beiti sér fyrir úrbótum í þessum efnum á sínu sviði.

E) Lokaorð.

Ef gera á átak í menntun fólk á ferðamálasviði hér á landi er brýnt að gera úttekt á því námsframboði sem fyrir er, meta gæði þess og gagnsemi fyrir atvinnulífið og nemendurna. Síðan þarf að skipuleggja nám á þessu sviði í einni samfelldri heild með verkaskiptingu á milli ýmissa aðila og í nánú samstarfi við atvinnulífið (fyrri 500-1.000 nemendur á ári). Sé náminu dreift of víða er hættu á að innihaldið rýrni. Hér er um "tískugrein" að ræða sem nýtur vinsælda, það má ekki stýra útbreiðslu námsins. Það er mikilvægt að vel sé vandað til og hagkvæmni gætt.

Að lokum vil ég leggja áherslu á mikilvægi þess að meta rétt þeirra sem mennta sig til ákveðinna starfa á þessu sviði. Þeir sem standa fyrir atvinnurekstri á sviði ferðamála, eins og í öðrum greinum, verða að meta að verðleikum það nám sem boðið er upp á í landinu, sé menntunin ekki metin og ef fólk með starfsmenntun gengur ekki fyrir um störf er til lítils unnið.

Ég þakka áheyrnina.

Valtýr Sigurbjarnarson **Uppbygging ferðapjónustu í dreifbýli**

Inngangur

Ég mun hér fara nokkrum orðum um þær breytingar sem átt hafa sér stað í ferðapjónustu síðastliðin ár, stöðu þessarar atvinnugreinar í dag og hvers mér finnst megi vænta í náinni framtíð. Eins og fyrirsögn erindisins ber með sér geri ég þetta með sérstöku tilliti til uppbyggingar ferðapjónustu í dreifbýli.

Breytingar síðustu ára.

Miklar breytingar hafa átt sér stað í ferðapjónustu á liðnum árum. Geysileg aukning hefur orðið á fjölda þeirra farþega sem komið hafa til Íslands. Árið 1981 komu um 150.000 farþegar til landsins og 1989 voru þeir um 273.000 en þetta er um 82% aukning á tímabilinu. Þar voru útlendingar um **72.000 1981** og um **131.000 1989** sem er sama hlutfallsleg fjölgun. Eitt er þó sem athuga ber í þessu samhengi. Þrjú síðustu árin stendur fjölgunin u.þ.b. í stað. Sjálfsagt eru margar ástæður fyrir því en oft heyrst manni að skráning gengis hafi þarna ráðið mestu og fróðlegt verður að fylgjast með hvaða áhrif gengisfellingar síðustu mánaða hafa á framvindu mála. Sjá mynd 1.

Árið 1981 voru 554 ársverk skráð við hótél- og veitingarekstur á landsbyggðinni en 1987 voru ársverkin þar orðin 1.237. Samsvarandi tölur fyrir höfuðborgarsvæðið voru 1.450 ársverk 1981 og 1.998 ársverk 1987. Sjá mynd 1.

Eins og þessar tölur bera með sér er aukningin á landsbyggðinni um 123% en um 38% á Höfuðborgarsvæðinu. Þarna verður þó að geta þess að upplýsingar um ársverk ná aðeins til ársins 1987 og ekki er ólíklegt að mjög hafi dregið úr aukningu á árunum 1988 og 1989, sbr. fjölda farþega til landsins.

Þetta sýnir vel mikinn uppgang í greininni, sérstaklega á landsbyggðinni og þó segja þessar tölur einungis hálfu söguna vegna þess að til viðbótar má telja fjölda starfa í tengslum við hótél- og veitingarekstur, þ.e. í öðrum greinum ferðapjónustu t.d. í akstri og flugi. Einnig hefur vaxandi fjöldi bænda haft tekjur af þjónustu við ferðamenn og er það vel. Þess má geta að skv. Könnun í Bretlandi fara 50% til 60% af eyðslu ferðamanna í gistingu og veitingar. Heildarfjöldi ársverka á vinnumarkaði höfuðborgarsvæðisins á þessu tímabili fór

úr um 56.000 í um 71.000, þ.e. jókst um 27% en á landsbyggðinni fjölgaði úr um 49.000 í um 56.000 ársverk, þ.e. 13.4%. Þetta sýnir að uppbygging ferðapjónustu á landsbyggðinni er jafnvel ennþá þýðingarmeiri en tölur um ársverk í henni gefa til kynna þar sem verulegur samdráttur hefur átt sér stað í mörgum greinum. Þar af leiðandi hefur er dýrmætt að fá eitthvað til að vega upp á móti samdrætti í öðrum greinum og þeirri miklu grisjun byggðar sem víða á sér stað.

Ég gat þess áðan að fjöldi bænda stundaði þjónustu við ferðamenn. Árið 1980 stofnuðu þeir með sér samtök til að skipuleggja sína starfsemi og hafa þar unnið gott starf, m.a. með því að gera úttekt hjá öllum félagsmönnum og flokka aðstöðuna hjá þeim eftir þeirri þjónustu sem þar stendur til boða.

Árið 1983 auglýstu 23 bændur sína þjónustu í kynningarbæklingi en 1989 voru þeir orðnir 112. Þarna hefur orðið mikil framför. Sjá mynd 3.

Staðan í dag.

Allir hljóta að geta verið sammála um að afar brýnt sé að þeir sem ferðapjónustu sinna skipuleggi vel sitt starf. Margt er vel gert og í góðu lagi í dag en þó má alltaf gera betur. Eitt af því sem mér finnst hafa verið mjög til bóta var stofnun Upplýsingamiðstöðvar ferðamála á Íslandi. Stofnsamningur um hana var undirritaður 4. ágúst 1987.

Rekstur öflugra upplýsingamiðstöðva á nokkrum stöðum á landinu er eitt af því sem ég tel nauðsynlegt í nútíma ferðapjónustu, enda kemur hún bæði ferðamönnum og þeim sem stunda þjónustu við þá til góða.

Þegar Upplýsingamiðstöðinni var komið á fót voru miklar væntingar við hana bundnar og ekki er vafi á því að hún hefur skilað ýmsu til betri vegar. Hins vegar get ég ekki annað en lýst vonbrigðum mínum yfir að ekkert skuli hafa gengið með uppbyggingu þessarar þjónustu úti á landi og nefni þá til dæmis Akureyri og Egilsstaði.

Í fyrstu grein stofnsamnings er kveðið á um að stefnt skuli að því að koma upp útibúum í einstökum landshlutum og að mínu mati hefur það þegar dregist of lengi. Á því verður að ráða bót sem fyrst. Oftast er borið við skorti á fé og ekki skal ég draga út því að gott væri að hafa meiri fjármuni til ráðstöfunar. Á hinn bóginn vil ég halda því fram að menn verði stundum að horfa í eigin barm og með tiltekinni hagræðingu hefði mátt losa um fé og nýta til uppbyggingar úti á landi, en þar á ég við rekstur á tveimur skrifstofum í Reykjavík, þ.e. hjá Ferðamálaráði Íslands og Upplýsingamiðstöð ferðamála á Íslandi.

Þarna hefði í upphafi starfsemi Upplýsingamiðstöðvarinnar þurft að standa betur að málum og því miður finnst mér að í þessu tilfelli hafi örlað á óheppilegri togstreitu hagsmunaaðila eins og raunar á ýmsum sviðum ferðamála.

Ekki er vafi á að með sameiginlegum rekstri þessara aðila hefði mátt spara verulegar fjárhæðir s.l. 2 ár og virðist nú loksins hilla undir að svo verði a.m.k. hefur verið samþykkt að stefna að því, bæði í stjórn Ferðamálaráðs Íslands og stjórn Upplýsingamiðstöðvarinnar.

Þetta sýnist afar eðlilegt enda segir í 6. tl. 7. gr. laga no. 60. Frá 1976 um skipulag ferðamála að eitt af verkefnum Ferðamálaráðs sé "*Forganga um hvers konar þjónustu- og upplýsingastarfsemi fyrir ferðamenn*". Það er því ekki seinna vænna að þessi starfsemi fari fram af endurnýjuðum krafti á vegum Ferðamálaráðs Íslands. Nú hefur fjárhagsáætlun um rekstur Upplýsingamiðstöðvarinnar fyrri yfirstandandi ár verið endurskoðuð og þess má vænta að verulegt fé sparist. Gert var ráð fyrir að reksturinn myndi kosta 14,4 millj. króna en nú er áætlað að sá kostnaður fari niður í um 10 millj. króna. Þarna sparast 4,4 millj. króna. Auk þess er nú settur inn nýr liður, 1,8 millj. króna til uppbyggingar upplýsingamiðstöðva úti á landi þannig að í raun má segja að þessi hagræðing leiði af sér um 6 millj. króna sparnað. Þessu ber að fagna en hins vegar hlýtur sá sem er að fjalla um uppbyggingu ferðaþjónustu í dreifbýli að harma að þetta skuli ekki eiga sér stað fyrr.

Nú kann einhver að spyrja hvað þetta komi ferðaþjónustu í dreifbýli við og hvort með svona tali sé ekki verið að ýta undir rígg milli landsbyggðarinnar og Reykjavíkur. Því er til að svara að uppbygging á landsbyggðinni er tvímælalaust allra hagur og það nýtist aðilum í Reykjavík ekki síður en þeim sem úti á landi starfa að uppbygging upplýsingamiðstöðva eigi sér sem fyrst stað.

M.a. með hliðsjón af þessu nefndi ég áðan nauðsyn á að hagræða í stjórnun ferðamála í Reykjavík og skapa þannig fjárhagslegt svifrúm til framkvæmda úti á landi. Það er allra hagur og má ekki dragast lengur ef menn ætla að stunda þjónustu við ferðamenn af þeirri fagmennsku sem við vissulega getum og eigum að gera. Ef hægt er að nýta betur það fé sem til ráðstöfunar er innan ferðaþjónustunnar þá á að sjálfsögðu að gera það hvað sem líður þröngum sérhagsmunum einstakra aðila eða togstreitu milli landshluta og þetta verður enn ljósara ef litið er til nánustu framtíðar.

Horft til framtíðar.

Ekkert bendir til annars en erlendum ferðamönnum sem sækja Ísland heim muni fjölga í framtíðinni. Breytingar sem orðið hafa á gengi íslensku krónunnar s.l. mánuði og kjarasamningar sem nýlega hafa verið undirritaðir skapa vonandi meiri stöðugleika í þjóðlífínu en oft áður. Maður getur jafnvel leyft sér að vona að verkföll trufli ekki rekstur þeirra sem stunda þjónustu við ferðamenn og uppi eru áform um að lækka verð á matvöru. Allt eru þetta breytingar til bóta. En fleiri breytingar eru í vændum.

Undanfarin ár má segja að aðeins hafi verið ein innkoma flugleiðis til landsins. Vegna þeirra framfara sem eru að verða á flugvöllum landsins í samræmi við

gildandi flugmálastefnu mun þetta breytast á næstu árum. Á komandi sumri mun ferðaskrifstofan "Saga Reisen" hefja beint flug frá Evrópu til Akureyrar og þegar flugvöllur verður orðinn góður á Egilsstöðum finnst mér sennilegt að þangað verði einnig hafði beit flug erlendis frá.

Það á eftir að hafa margvíslegar breytingar í för með sér og stuðla að betri nýtingu ýmis konar fjárfestingar sem tengist ferðaútleitu á landsbyggðinni. Þessu verða menn að vera viðbúnaðir að mæta með aukinni þjónustu og uppbyggingu sem þó má ekki kosta meira en svo að auknar tekjur nái að standa undir henni.

Vafalaust verður ekki hjá því komist að taka einhverja áhættu í þessu eins og atvinnurekstri yfirleitt en með markvissri vinnu fjölda manna sem hafa áunnið sér reynslu og aflað sér góðrar menntunar á sviði ferðamála er ég viss um að stórauka má tekjur af þjónustu við ferðamenn.

Niðurlag.

Hér hef ég getið nokkurra þátta sem snerta ferðamál almennt en þó reynt að fjalla sérstaklega um það sem að dreifbýlinu snýr. Freistandi hefði verið að ræða nánar um tiltekna staði á landsbyggðinni en bæði er tíminn og knappur til þess og eins hefði verið erfitt að taka einn stað fram yfir annan í þeim efnum.

Að síðustu vil ég undirstrika að þó rætt sé um dreifbýlið annars vegar og höfuðborgarsvæðið hins vegar má aldrei gleymast að hagsmunir manna í ferðamálum fara að langmestu leyti saman og þess vegna er brýnt að unni sé á þeim nótum. Allir eiga að nýta starfskraftana til að fá ferðamenn til landsins og síðan geta menn glímt í bróðerni um hylli þeirra. Hæfileg samkeppni er góð í þeim efnum og stuðlar að aukinni hagræðingu og fagmennsku í greininni.

Nú stendur yfir endurskoðun á stefnu í ferðamálum. Vonandi leiðir hún af sér ný og betri lög um skipan ferðamála á Íslandi sem auðveldar þeim sem við þessa starfsgrein vinna að ná þeim árangri sem til er ætlast. Í þeirri trú er ég bjartsýnn á framtíð ferðaútleitu hér á landi.

Hjörleifur Guttormsson Starf og hugmyndir ferðamálanefndar

Ágætu ráðstefnugestir.

Ferðamálanefnd samgönguráðuneytisins, sem skipuð var af Steingrími J. Sigfússyni samgönguráðherra með bréfi 1. júní 1989 er komin til þessarar ráðstefnu að beiðni Ferðamálaráðs til að kynna störf sín og hugmyndir. Okkur er það í senn ánægja og heiður að vera til kvödd á þennan vettvang, og ég vænti þess að bæði við í nefndinni og þið ráðstefnugestir getið haft af þessu nokkurt gagn. Mestu skiptir þó að af þessari ráðstefnu og störfum nefndarinnar spretti

sitthvað blómlegt fyrir það málefni sem við erum komin hér til að ræða: Ferðaþjónustuna og fólkið sem henni tengist.

Mér var af nefndinni falið að hafa orð fyrir henni til að byrja með, en á eftir munu aðrir nefndarmenn láta aðeins í sér heyra. Síðan gefst ykkur tækifæri á að spyrja okkur spjörunum úr og koma að ábendingum, að vísu í knöppu formi vegna þess stutta tíma sem við höfum hér til umræða.

Ég mun segja ykkur hér frá verkefnum nefndarinnar og starfstilhögun, reyna að varpa ljósi á það hvar við erum stödd og hvernig hugmyndin er að halda nefndarstarfinu áfram og ljúka því.

Í ferðamálanefndina voru skipuð:

Hjörleifur Guttormsson, alþingismaður, formaður.
Árni Þór Sigurðsson, hagfræðingur, starfmaður nefndarinnar.
Áslaug Alfreðsdóttir, hóteltjóri.
Birgir Þorgilsson, framkvæmdastjóri Ferðamálaráðs.
Bjarni Sigtryggsson, ferðamálafræðingur.
Friðjón Þórðarson, alþingismaður.
Kristín Einarsdóttir, alþingismaður.
Reynir Adolfsson, framkvæmdastjóri.
Unnur Stefánsdóttir, verkefnisstjóri.

Með skipunarbréfi ráðherra var nefndinni falið eftirfarandi: "...að fjalla um ferðamál á breiðum grundvelli og stefnumörkun í þeim."

Felur nefndarstarfið m.a. í sér eftirfarandi þætti:

1. Könnun á samkeppnisaðstöðu og rekstrarskilyrðum ferðaþjónustu hér á landi í samanburði við nágrannalöndin.
2. Endurskoðun á opinberri stefnu í ferðamálum og tillögur um æskilega þróun þeirra mála.
3. Endurskoðun laga um ferðamál.

Starfstíminn var ekki tiltekinn, en nefndin ákvað í samráði við ráðuneytið að ætla sér eitt ár og fjórðungi betur í viðfangsefnið, frá 1. júní 1989 til hausts 1990. Komið hefur í ljós að það var ekki ofætlað, þrátt fyrir langa og stranga fundi að jafnaði hálfsmánaðarlega.

Við hófum störf á nokkuð hefðbundinn hátt með efnisdrætti og almennri umræðu um verkefnin. Fórum í eina kynnisferð um "Gullna hringinn" svo nefnda í ágústmánuði og hittum marga í leiðinni. Kynntum okkur m.a. aðstæður við ferðamóttöku á Laugarvatni, við Geysi og Gullfoss og nefndi sendi frá sér nokkur bréf um úrbætur. Byrjuðum á haustdögum viðtöl við hagsmunaaðila og

fjölmarga sem tengjast ferðapjónustu á einn eða annan hátt og sóttum til þeirra mikinn fróðleik. Alls hafa þannig fulltrúar hátt í 100 samtaka, stofnana og félaga komið á fundi hjá nefndinni.

Vegna könnunar á samkeppnisaðstöðu og rekstrarskilyrðum ferðapjónustunnar fegnum við til liðs við okkur sérstakan vinnufúsan hóp fulltrúa frá Hagstofu, Seðlabanka og Þjóðhagsstofnun. Hefur starfshópurinn, sem við köllum tölfræðihópin, þegar unnið gott star fyrir nefndina, og liggur það hér fyrir til kynningar.

Við fikruðum okkur hægt að öðrum aðalþætti viðfangsefnis okkar: endurskoðun á opinberri stefnu í ferðamálum og tillögugerð um æskilega þróun þeirra mála. Nú eru þó komin á blað drög að ferðamálastefnu, sem við væntum að innan tíðar geti orðið stofn í þingsályktunartillögu, en fyrst er ykkar að fara um hana ómjúkum höndum á þessari ráðstefnu. Við leggjum áherslu á að þetta eru aðeins drög, sem nefndin hefur ekki tekið endanlega afstöðu til.

Jafnframt leggjum við hér fram enn lauslegri hugmyndir varðandi skipulag og stjórnun ferðamála, sem okkur langar að leggja hér fyrri ráðstefnuna til að fá fram viðbrögð, áður en lengra er haldið. Sama máli gegnir um nokkrar hugmyndir um fjármögnunarleiðir vegna verkefna í ferðapjónustu. Á þetta þrennt, ferðamálastefnuna, skipulagsrammann og fjármögnunina lítum við sem undirstöðu fyrir væntanlega löggjöf.

Framhaldið er svo hugsað þannig, að eftir ráðstefnuna geri nefndin atrennu að ferðamálastefnunni, fari yfir uppskeruna héðan frá Egilsstöðum og skili af sér til samgönguráðherra tillögu til þingsályktunar innan mánaðar hér frá. Við væntum þess að hún verði flutt inn á vettvang Alþingis til umræðu og kynningar fyrir páska og verði send út til umsagnar og kynningar fyrir vorið.

Nefndin væntir þess að fá tillöguna aftur í hendur með athugasemdum til yfirferðar í sumar, þannig að hún geti skilað henni fullunninni í hendur ráðuneytisins fyrir næsta haust. Það yrði síðan Alþingis að fjalla öðru sinni um tillöguna á komandi þingi.

Á svipaðan hátt gerum við ráð fyrir að hefja bráðlega endurskoðun löggjafar á sviði ferðamála, einnig í ljósi viðbragða héðan frá ráðstefnunni. Um þessi efni öll höfum við þegar fengið margar ábendingar í viðtölum við fólk, en þó get ég ekki sagt að gildandi lög hafi legið undir sérstaklega þungri gagnrýni. Það er öllu fremur meðferð löggjafar- og fjárveitingarvaldsins á lagabókstafnum sem verið hefur skotspónn. Þar fyrir utan er vissulega af mörgu að taka, m.a. varðandi skipulag stjórnarsýslu á sviði ferðamála, umhverfisþættina, fræðslumálin og alltof veika stöðu ferðapjónustu á landsbyggðinni. Þetta skýrist nánar þegar við virðum fyrir okkur einstök svið.

Ferðamálastefna og löggjöf hefur verið til endurskoðunar hjá flestum grannþjóðum okkar síðustu 5 árin. Alls staðar er horft til ferðaþjónustu sem vaxandi atvinnugreinar og kröfurnar til hennar fara vaxandi. Ýmsir fylgikvillar ferðamennsku kalla líka á aðgerðir. Við getum margt af þessari vinnu lært, en talsvert vantar á að nefndin hafi enn sem komið er kempt sem skyldi þau mörgu gögn sem henni hafa borist erlendis frá. Eitt af þeim er norræn ferðamálastefna, ætluð frá samgönguráðherrum Norðurlanda, og hefur Norðurlandaráð lagt blessun sína yfir það plagg. Undirritaður sótti fyrir hönd nefndarinnar ferðaráðstefnu í Lyngby við Kaupmannahöfn s.l. haust, þar sem ferðamál nýbyrjaðs áratugar voru viðfangsefnið. Mátti nokkuð af því málþingi læra. Nú stendur yfir evrópskt ferðamálaár, og við skulum vona að sú endurskoðun ferðamálastefnu og löggjafar sem hér stendur yfir megi teljast nokkurt framlag til þess af Íslands hálfu. Er það ekki svo í alþjóðlegu samstarfi, að mestu skiptir að hver og einn taki til í sínum garði þannig að heildin verði skapleg?

En nú skulum við snúa okkur að þeim hugmyndum sem ég kynni hér fyrir hönd ferðamálanefndarinnar.

Þar er um að ræða eftirfarandi:

- * Ferðamálastefnu - drög að þingsályktunartillögu.
- * Skipulag og stjórnun ferðamála - lausmótaðar hugmyndir til umræðu.
- * Fjármögnunarleiðir vegna ferðaþjónustu - nokkrar hugmyndir.
- * Ferðmennska og umhverfisvernd - nokkrar ábendingar.

Ferðamálastefna (drög að þingsályktunartillögu)

Markmið:

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að framfylgja ferðamálastefnu sem feli í sér eftirfarandi meginmarkmið:

- Að þróa og viðurkenna ferðaþjónustu sem þjóðhagslega mikilvægan og arðgæfan atvinnuveg.
- Að bæta lífskjör almennings með fjölbreyttu framboði í ferðum til annarra landa á hagstæðum kjörum svo og innanlands.
- Að valda sem minnstri röskun á íslenskri náttúru og samfélagi með ferðamennsku.
- Að hafa jákvæð áhrif á viðskiptajöfnuð landsmanna.
- Að auka fjölbreyttni atvinnulífs í landinu og nýta vaxtarmöguleika ferðaþjónustunnar.

- Að renna stoðum undir þróun byggðar sem víðast á landinu.
- Að stuðla að því að sem flestir geti notið ferðalaga og útivistar við góðar aðstæður.

Leiðir:

Til að ná ofangreindum markmiðum vegna ferðamála bendir Alþingi m.a. á að þörf sé á eftirfarandi aðgerðum:

Þróun og fjármögnun ferðaþjónustu

- Að vinna að greiðum samskiptum og miðlun upplýsinga milli þeirra sem starfa að ferðaþjónustu, bæði í þágu innlendra og erlendra ferðamanna.
- Að móta langtímaáætlun um ferðamál, þar á meðal um opinberar aðgerðir, til að sem best heildarsýn fái stöðugt yfir alla þætti ferðamála. Slík áætlun verði endurskoðuð með vissu millibili.
- Að auka þekkingu og færni þeirra sem vinna að ferðamálum með samræmdu framboði á námi sem tengist ferðaþjónustu innan skólakerfisins svo og þjálfun og eftirmenntun. Stuðlað verði að sem bestri samvinnu skóla og fyrirtækja í ferðaþjónustu.
- Að koma á ráðgjafarþjónustu á sem flestum sviðum ferðamála, ekki síst fyrir þá sem ætla að hefja rekstur og fjárfesta í greininni.
- Að hvetja lánastofnanir til að gera kröfur og veita aðstoð um rekstrar- og markaðsáætlanir vegna uppbyggingar í ferðaþjónustu.
- Að kanna möguleika á afurðalánum eða hliðstæðri fyrirgreiðslu vegna viðskipta í ferðaþjónustu.
- Að gæta þess að atvinnugreinin sjálf sé aflögufær um fjármagn til uppbyggingar og þróunar.
- Að ríki og sveitarfélög leggi fram fé til þátta sem varða farsæla þróun ferðamála til að lengri tíma litið og ekki er líklegt að sinnt verði af einkaaðilum.
- Að ná fram sem bestri nýtingu á fjármagni sem lagt er í ferðaþjónustu, m.a. með því að lengja ferðamannatímamann og ná fram samnýtingu á húsnæði og samgöngutækjum, þar á meðal með samvinnu við aðrar atvinnugreinar.
- Að samkeppnisaðstaða þeirra sem sinna ferðaþjónustu sé á jafnréttisgrundvelli, m.a. að því er varðar opinber gjöld.

Rannsóknir og markaðsfærsla

- Að efla rannsóknir á sviði ferðamála, þróa aðferðir til að meta árangur af aðgerðum og miðla upplýsingum um niðurstöður til fyrirtækja.
- Að auka tölfærlega heimildasöfnun er varpi ljósi á þýðingu greinarinnar fyrir efnahags- og atvinnulíf þjóðarinnar, sem og um samkeppnisstöðu hennar og rekstrarskilyrði á hverjum tíma.
- Að greina sem best milli ferðatílefni, svo sem viðskiptaferða, funda- og ráðstefnuhalds, orlofsdvalar og skemmtiferða, vegna markaðssetningar og skipulags innan ferðaþjónustunnar.

- Að móta langtímastefnu vegna markaðsfærslu og kynningar á Íslandi sem ferðamannalandi og við val á markaðssvæðum.
- Að leita eftir samvinnu við aðrar atvinnugreinar (útflytjendur o.fl.) til að skapa af landinu aðlaðandi ímynd.
- Að bæta samstarf ferðamálaaðila og fjölmiðla, m.a. um að fluttar séu fréttir og upplýsingar til erlendra ferðamanna á meðan þeir dvelja hérlandis.
- Að taka þátt í alþjóðlegri samvinnu á sviði ferðamála og fylgjast með þróun ferðamennsku um víða veröld.

Umhverfisvernd

- Að líta á það sem grundvallaratriði við skipulag ferðamála að rekstur ferðaþjónustu að vernda þurfi náttúru landsins og umhverfi. Í þessu skyni verði tryggð náin samvinna við stjórnvöld umhverfismála.
- Að stuðla að því með skipulagi ferða og samgangna að skemmtiferðafólk dreifist sem mest um landið.
- Að skipuleggja aðgang að ferðamannastöðum og svæðum, þar sem hætta er á of miklu álagi og umhverfispjöllum.
- Að móta stefnu um vegakerfi og umferð í óbyggðum sem miði í senn að náttúruvernd og að greiða fyrir ferðalögum til valinna svæða skv. nánara skipulagi.
- Að gera stóráttak í sorphirðu og hreinlætisaðstöðu á ferðamannastöðum og tryggja fjármagn til slíkra aðgerða.
- Að leggja göngustíga og bæta upplýsingar um gönguleiðir, reiðleiðir og skoðunarverða staði.
- Að samvinna sé höfð við leiðsögumenn, landverði og fararstjóra um umhverfisvernd og aðra þætti ferðamála.

Jákvæður viðskiptajöfnuður

- Að hvetja Íslendinga til að ferðast innanlands og stuðla að komu erlendra ferðamanna til Íslands eftir því sem samrýmst getur þjóðhagslegum markmiðum og umhverfisvernd.
- Að haga skattlagningu og verðlagningu í ferðaþjónustu hliðstætt því sem gerist í öðrum útflutningsgreinum og leitast við að tryggja að atvinnugreinin sé samkeppnisfær í sem flestu tilliti.
- Að leitast verði við að lækka innlenda kostnaðarliði vegna ferðaþjónustu, ekki síst verð á matvælum.
- Að skilgreina þá þætti sem styrkt geta stöðu Íslands sem ferðamannalands í augum heimamanna og útlendinga og vanda þær áherslur sem líklegar eru til að skila árangri.

Byggðabróun og ferðaþjónusta

- Að bæta skipulag ferðamála á landsbyggðinni, m.a. með því að efla þar miðstöðvar fyrir ferðaþjónustu og tryggja að ferðamálafulltrúar starfi í hverjum

landshluta.

-Að efla svæðisbundna samvinnu innan landshluta um ferðapjónustu og kynningu, m.a. með aðild sveitarfélaga.

-Að haga samgöngum, miðlun upplýsinga og uppbyggingu í ferðamannapjónustu þannig að ferðafólk dreifist sem víðast.

-Að varðveita sögulegar minjar í landinu og gera ferðafólki kleift að kynnast menningu og atvinnuháttum að fornu og nýju.

-Að vanda til kynningarefnis fyrir ferðamenn í máli og myndum um landið allt og einstaka landshluta og byggðarlög.

-Að veita áhugafélögum á sviði ferðamála og björgunarstarfa stuðning af hálfu hins opinbera og tryggja sem best tengsl þeirra innbyrðis og við aðra aðila í ferðapjónustu.

Jafnrétti til ferðalaga og útivistar

-Að bæta aðstöðu fatlaðra til ferðalaga og aðgang að þeirri þjónustu sem almennt er í boði.

-Að auðvelda aðgang sem flestra Íslendinga að orlofsdvöl við góðar aðstæður.

-Að bæta öryggi ferðamanna í byggð og óbyggð með leiðbeiningum, skipulagi björgunarmála og tryggingum.

-Að hafa sem fjölbreytilegast framboð af gístistöðum og annarri þjónustu.

-Að miðlun upplýsinga til ferðafólks uppfylli kröfur um góða þjónustu og þær séu samræmdar og áreiðanlegar.

Skipulag og stjórnun ferðamála (Hugmyndir til umræðu)

Samgönguráðuneyti

1. Eflt sem framkvæmdavald og eftirlitsaðili.
2. Ábyrgð á framgangi ferðamálastefnu.
3. Skýrari tengsl við Ferðamálaráð.
4. Samstarfsnefnd stofnuð við önnur ráðuneyti.

Ferðamálalöng

1. Haldið eigi sjaldnar en annað hvert ár?
2. Starfi skv. reglugerð, t.d. í 3-6 daga.
3. Fulltrúasamkoma, sbr. Náttúruverndarþing. 50-100 manns.
4. Opið áheyrnarfulltrúum.

Hlutverk:

Ráðgefandi samkoma.

Fjalli um og álykti um málefni ferðapjónustu.

Endurmeti ferðamálastefnu.

Kjósi fulltrúa í Ferðamálaráð.
Ferðamálaráð

Kostur 1.

- a) Mun fámennara en nú er, t.d. 7 manns?
- b) Formaður og varaformaður tilnefndir af ráðherra.
- c) 5 kosnir af Ferðamálaþingi.

Kostur 2.

- a) Fjöldi svipaður og nú og þá sérstök stjórn?

Kostur 3.

- a) Önnur skipan, t.d. kosið af Alþingi?
- b) Tilnefnt af ráðherra?

Hlutverk Ferðamálaráðs:

Framkvæmdastjórn fyrir skrifstofu Ferðamálaráðs?

Ráðgjöf fyrir ráðherra?

Skrifstofa hluti af ráðuneyti?

Sérstakt markaðs- og fræðsluráð ferðamála?

Hlutverk:

Framkvæmd landkynningar.

Söluátak erlendis?

Skrifstofa ferðamála

1. Undir Ferðamálaráði eða hluti af ráðuneyti?
2. Ferðamálastjóri eða skrifstofustjóri?
3. Deildaskipt eftir sviðum t.d.:
 - Almenn deild: Ferðamál, fjármál, fræðsla og stjórnun.
 - Skipulags- og markaðsdeild: Rannsóknir, upplýsingar, umhverfisvernd, landkynning, markaðsverkefni.
 - Ferðamálasjóður; sérstök stjórn? Hvernig valin?

Ferða- og upplýsingamiðstöðvar

1. Starfi svæðisbundið, t.d. í hverju kjördæmi.
2. Tengist Ferðamálaráði og ferðamálasamtökum svæðisins.
3. Grunnfjárveiting frá ríki, viðbót frá starfsumdæmi.
4. Starfsvettvangur ferðamálafulltrúa.

Hlutverk:

Ráðgjöf, miðlun upplýsinga.

Tengsl við sveitarfélög (ferða- eða atvinnumálanefndir).
Tengsl við aðra svæðisráðgjafa og skipulagsaðila.

Ferðamálasamtök

1. Starfi í hverju kjördæmi?
2. Starfi á minni svæðum?
3. Frjáls samtök ferðamálaaðila (fyrirtækja o.fl.).
4. Tengsl við samtök sveitarfélaga.
5. Aðili að landssamtökum?

Ferðamálanefndir sveitarfélaga

1. Lögbundnar?
2. Ákvörðun sveitarfélags?

Hlutverk:

Tillögur til sveitarstjórnar um aðgerðir í ferðámálum.
Tengsl við ferðamálasamtök.

Fjármögnunarleiðir vegna ferðþjónustu (Nokkrar framkomnar hugmyndir)

Fjáröflun til almennra verkefna

1. Markaður tekjustofn: 10% af vörusölu Fríhafnar.
-Gæfi samkvæmt áætlun 1990 óskertur 145 millj. króna.
-Eftir skerðingu skv. fjárlögum 1990 48,6 millj. króna.

Á að standa á kröfu um að fá hann óskertan, etv. Í áföngum?

2. Ferðamálaráð reki Fríhöfnina og njóti hluta af hagnaði?
Einkaaðilar í ferðþjónustu reki Fríhöfnina og skili hagnaði?

3. Flatur óbeinn skattur - ný tekjuöflunarleið?
4. Sameiginleg verkefnabundin fjármögnun ríkis og fyrirtækja í ferðþjónustu (krafa um mótframlag fyrirtækja gegn ríkisframlagi), t.d. í hlutföllunum: 2/3 ríki
- 1/3 ferðþjónusta eða til helminga 50% - 50%.
5. Ríkið gefi eftir launaskatt í ferðþjónustu?
-Nýttist til markaðsmála, landkynningar og fræðslu?
-Viðbót á móti frá greininni?

Sértæk mál

1. Fjárhagsvandi hótela, m.a. á landsbyggðinni.
-Nú í meðferð fjárveitinganefndar og ráðuneytis.
-Önnur skipan? Ferðamálasjóður?

2. Ferðamannastaðir, tjaldsvæði.
-Stofnbúnaður.
-Rekstur (sorphirða o.fl.).

3. Ferðamálasjóður.
-Óbreytt skipan?
-Tengist meira Ferðamálaráði?
-Færast undir Ferðamálaráð?
-Önnur skipan?

Ferðamennska og umhverfisvernd (Nokkrar ábendingar)

1. Náttúra landsins er það sem dregur flesta útlenda ferðamenn hingað.
2. Fjölmargir vinsælir ferðamannastaðir liggja undir áníðslu og skemmdum vegna umferðar ferðafólks.
3. Að mati nefndar Ferðamálaráðs vegna ferðamannastaða (des. 89) þyrfti strax fjárveitingar til brýnustu úrbóta sem hér segir:
- Vegna ferðamannastaða í óbyggðum 16.0 Mkr.
- Vegna ferðamannastaða á láglandi 20.0 Mkr.
- Vegna úrvinnslu og áætlanagerðar 0.5 Mkr.
- Vegna fræðslu- og kynningarefnis 2.0 Mkr.

Alls: 38.5 Mkr.

Um er að ræða snyrtiaðstöðu, stígagerð, göngubrýr, vegabætur, stikun vegslóða, merkingar, sorphirðingu, rotþrær, vatnsöflun og útgáfu fræðsluefnis.

4. Mikið skortir á samhæfingu og skýrari verkaskiptingu milli aðila, sem lögum samkvæmt eiga að sinna þessum málum (Ferðamálaráð, Náttúruverndarráð, Skipulagsstjórn, Hollustuvernd og sveitarstjórar).

5. Athuga ætti að stofna til samráðsnefndar vegna aðgerða á ferðamannastöðum, og gæti hún heyrt undir væntanlegt umhverfisráðuneyti. Aðilar sem m.a. ættu að eiga fulltrúa í henni eru:
-Ferðamálaráð.
-Náttúruverndarráð.
-Sveitarstjórn viðkomandi svæðis.
-Hollustuvernd.
-Skipulagsstjórn.

6. Landverðir, skálaverðir og leiðsögumenn hafa ítrekað bent á þörf úrbóta á ferðamannastöðum og safnað upplýsingum. Samtök þeirra ætti að virkja enn frekar í tillögugerð um úrbætur.

7. Umgengni er víða til vansa fram með vegum og við sveitabýli og í þéttbýli. Ætli Ísland að vinna sér sess á sviði umhverfismála er brýnt að gert verði áttak til lagfæringa.

Ég kem þá að þeim þætti sem varðar samkeppnisaðstöðu íslenskra ferðaþjónustu og öflun tölulegra upplýsinga um ferðaúttveg í landinu.

Eins og ég gat um áðan fékk nefndin sérfræðinga til aðstoðar við þennan þátt nefndarstarfsins og köllum við þá "tölfræðihópin". Þetta eru:

Friðrik Már Baldursson, Þjóðhagsstofnun.
Kristinn Karlsson, Hagstofu Íslands.
Þorsteinn M. Jónsson, Seðlabanka Íslands.

Fleiri hafa komið inni þennan hóp eða tengjast vinnu hans og nefni ég þar til Vilborgu Júlíusdóttur og Gamalíel Sveinsson á Þjóðhagsstofnun. Árni Þór Sigurðsson hagfræðingur hefur verið tengiliður nefndarinnar við hópinn og starfað með honum. Það hefur verið einkar ánægjulegt að fá þetta unga vaska lið á fundi nefndarinnar öðru hvoru.

Nú liggur fyrir greinargerð frá hópnum í bráðabirgðabúningi. Við leggjum hana fram fjölrítaða til kynningar hér á ráðstefnunni með góðfúslegu leyfi tölfræðihópsins. Um leið og ég vísa til þeirra upplýsinga sem þar koma fram vil ég drepa hér á örfáa þætti, sem tengjast niðurstöðunum.

Lítum fyrst á samkeppnisstöðum Íslands í ferðaþjónustu. Þar eru slegnir margvíslegir fyrirvarar, m.a. að ekki liggur skýrt fyrir, hver eru okkar helstu samkeppnislönd í ferðaþjónustu og því er ekki unnt að reikna út sérstakt raungengi miðað við launakostnað eða verðlag í þessu samhengi. Ályktanir hópsins endurspeglar það sem flestir eða allir sem starfa í ferðaþjónustu hafa fundið fyrir þ.e. að gengisskráning krónunnar skiptir miklu máli. Þegar gengi krónunnar er haldið föstu og laun lækka hlutfallslega meira hér en í samkeppnislöndunum, þá er samkeppnisaðstaða aðila sem flytja inn ferðamenn (það er í raun útflutningur ferðaþjónustu) að versna. Á hinn bóginn batnar staða þessara aðila þegar laun í samkeppnislöndunum hækka meira í krónum talið en laun hér á landi.

Nýlegt dæmi um fyrra ferlið er frá árunum 1986-88, en síðan hefur staðan batnað á mælikvarða íslenskrar ferðaþjónustu sem útflutningsgreinar. Þetta kemur skýrt fram á meðfylgjandi línuriti sem sýnir raungildi íslensku krónunnar mælt á tvo kvarða, þ.e. launakostnaðar og verðlags. Þetta línurit gefur

vísbendingu um þróun samkeppnisaðstöðu ferðaþjónustu á tímabilinu 1971-89. Topparnir á línuritinu sýna versnandi stöðu í rekstrarlegu tilliti.

Eins og ég gat um eru þetta bráðabirgða niðurstöður, byggðar á gögnum sem ekki taka sérstakt tillit til ferðaþjónustunnar sem atvinnugreinar. Framhaldið þyrfti að fela í sér sérstakar athuganir fyrir ferðaþjónustuna, þannig að framkvæma megi útreikninga á þróun samkeppnisaðstöðu hennar með skömmum fyrirvara.

Starfsmenn Þjóðhagsstofnunar hafa fjallað um uppgjör þjóðhagsreikninga og rekstraryfirlit fyrir ferðaþjónustu (nota þar á bæ orðið ferðaútveg í sömu merkingu). Jón Sigurðsson forstjóri stofnunarinnar og nú ráðherra gerði atrennu að þessu máli á árinu 1985 (sbr. Fjármálatíðindi, no. 3/1985) og nú var reynt að kafa nokkuð dýpra í málið. Úttekt tölfræðihópsins vísar m.a. til þess hvernig unnt væri að vinna úr fyrirbyggjandi gögnum til að komast sem næst raunsönnu uppgjöri fyrir ferðaþjónustuna. Einnig er bent á með hvaða aðferðum væri unnt að grafast fyrir um tekjur hér innanlands af íslenskum ferðamönnum.

Þá hefur Þjóðhagsstofnun reynt að meta svokölluð raungengisáhrif á tekjur og gjöld vegna ferðamanna. Með tekjum er þá átt við þann gjaldeyri sem erlendir ferðamenn selja hér á landi og með gjöldum er átt við þann gjaldeyri sem Íslendingar kaupa til ferðalaga erlendis. Vísa ég í því sambandi til töflu í fjölriti tölfræðihópsins, þar sem m.a. kemur fram sú mikla aukning sem orðið hefur á tekjum og gjöldum vegna ferðalaga á tímabilinu 1968-1989. Þar kemur einnig fram að gjaldeyriskaup Íslendinga vegna ferðalaga hafa aukist mun meira en tekjur af útlendingum, einkum á síðustu árum, reiknað sem hlutfall af útflutningi og innflutningi. Þetta þýðir með öðrum orðum að viðskiptajöfnuður ferðaþjónustunnar hefur orðið óhagstæðari.

Þá hefur hópurinn reynt að meta áhrif verðlagsbreytinga hér innanlands á tekjur af erlendum ferðamönnum. Kemur fram vísbending um að ef innlent verðlag hækkar um 10% umfram erlent (mælt í sömu mynt) megin búast við 10-20% samdrætti í tekjum af erlendum ferðamönnum að óbreyttu raungengi.

Raungengisbreytingar virðast hins vegar ekki í sama mæli hafa áhrif á útgjöld Íslendinga á ferðalögum erlendis.

Gildur þáttur í tölulegum upplýsingum varðandi ferðaþjónustu kemur frá Hagstofu Íslands. Þar er m.a. safnað tölum um fjölda farþega til landsins, bæði Íslendinga og útlendinga frá ýmsum þjóðlöndum og heimshlutum. Talnagögnin sem hér eru reidd fram ná allt aftur til ársins 1949. Margt athyglivert má lesa út úr þessum tölum, verður hér brugðið upp örfáum glærum sem sýna breytingar á þessu tímabili.

Þá heldur Hagstofan saman yfirliti um fjölda hótela og annarra gistimöguleika í landinu og frá árinu 1984 hafa verið skráðar gistinætur og þjóðerni gesta á

einstökum gististöðum. Ekki hefur tekist að vinna úr þessum upplýsingum sem skyldi vegna manneklu og álags á Hagstofunni en það stendur nú til bóta. Héðan í frá verður væntanlega unnt að nota þær til meira gagns en hingað til fyrir aðila í ferðaþjónustu.

Góðir ráðstefnugestir. Ég er hér kominn að lokum þessa yfirlits um starf ferðamálanefndarinnar til þessa og hef þó farið mjög hratt yfir sögu. Í fórum nefndarinnar liggur mikill efniviður, m.a. úr viðtölum við fjölda aðila í ferðaþjónustu og annarra sem koma nálægt ferðamálum. Nefndin á eftir að vinna betur úr þeim gögnum og síðan þeim efnivið sem örugglega bætist við á þessari ráðstefnu.

Ég vil leggja áherslu á að þau drög að ferðamálastefnu sem við kynnum hér eru enn langt frá því að vera fastmótuð. Við tæpum hér á mörgum hugmyndum einmitt til að fá fram viðbrögð ykkar hér á ráðstefnunni. Ferðamálaráð var svo vinsamlegt að gefa nefndinni kost á að kynna störf sín og hugmyndir. Fyrir þetta viljum við þakka aðstandendum ráðstefnunnar.

Akur ferðamála er bæði víður og margbrotinn og þær urtir fjölbreyttar sem þar vaxa. Það er eflaust ein ástæðan fyrir því hversu lengi það hefur vafist fyrir mönnum að viðurkenna ferðaþjónustuna sem atvinnugrein og átta sig á gildi hennar og vaxtarmöguleikum.

Málefni ferðaþjónustunnar eru að sama skapi afar margbrotin og að sumu leyti óræð líkt og ferð án fyrirheits. Slíka ferð er ekki unnt að selja sem fullbúna og mótaða afurð fyrirfram; þannig er ferð sem við kaupum ólík flestri annarri vöru og árangur söluaðila af markaðsfærslu ræðst af samspili margra þátta.

Þeir sem reyna að móta ferðamálastefnu eru að fást við flókið samspil afar margra þátta, þar sem niðurstaðan er komin undir samvinnu og samstillingu. Við skulum vona að okkur takist á þessari ráðstefnu að stilla saman sem flesta strengi og að þessi fundur verði til að lyfta undir ferðaþjónustu á Íslandi sem atvinnugrein.

Ferðamálanefnd Nefndarmenn Ferðamálanefndar Samgönguráðuneytisins

Unnur Stefánsdóttir

Ráðstefnustjórar, ráðherra, ráðstefnugestir.

Skrifstofa ferðamála er hugtak sem við höfum velt fyrir okkur. Ég hef þá skoðun að það sé eðlilegt að á slíkri skrifstofu geti flest það rúmast sem tilheyrir upplýsingum og þróun ferðamála í víðum skilningi. Slíkri skrifstofu þarf að deildarskipta eftir verkefnum og þar mætti hugsa sér upplýsingamiðstöð, fræðslu, markaðssetningu, rannsóknir, fjármál, landkynningu, umhverfimál og stjórnun. Ég sé fyrir mér mikla þróun í þessari atvinnugrein á komandi árum og greinin á eftir að verða stór atvinnuvegur á Íslandi. Því skiptir miklu að byggja

hana upp með framtíðarþróun í huga. Mér finnst eðlilegt að við aukningu og samræmingu þeirra verkefna sem tilheyra ferðaþjónustunni verði hugað að staðsetningu slíkrar skrifstofu. Mikið er um það rætt að það sé nauðsynlegt að hinar ýmsu stofnanir séu staðsetar utan höfuðborgarinnar og með því stuðlað að jafnvægi í byggð landsins. Margir staðir á landsbyggðinni koma til greina sem góður kostur fyrir landmiðstöð ferðamála.

Mín skoðun er sú að nágrenni höfuðborgarinnar komi helst til greina fyrir slíka skrifstofu. Á Suðurlandi eru margir þeir staðir sem flestir erlendir ferðamenn heimsækja og því tel ég Selfoss ákjósanlegan stað fyrir höfuðstöðvar ferðaþjónustu. Auk þess að vera skammt frá höfuðborginni og Keflavík þar sem flestir erlendir ferðamenn koma, þá hlýtur það að vera jákvætt fyrir skrifstofu ferðamála að vera svo skammt frá helstu áningarstöðum ferðamanna. Þó að staðsetning skrifstofu ferðamála sé ekki á verkefnalista þessarar nefndar þá finnst mér rétt að varpa fram þessari hugmynd hér þar sem svo margir úr þessari atvinnugrein eru hér saman komnir. Það er hinsvegar samgönguráðherra Steingrímur J. Sigfússon sem ræður mestu um það hvernig ferðamálastefna verður og hvar höfuðstöðvar ferðamála verða staðsettar og einnig skiptir vilji Alþingismanna þar miklu máli.

Að lokum þetta: Það er mikilvægt að móta ferðamálastefnu. Það er mikilvægt að fjalla um sem flesta þætti greinarinnar á sömu skrifstofunni. Það er mikilvægt að staðsetja ferðamálastofu úti á landi þar sem ég álít Suðurland vera góðan kost.

Birgir Þorgilsson.

Samgönguráðherra og góðir ráðstefnugestir.

Ég ætlaði að tala um allt annað mál í þessar 3 mínútur en það sem Unnur var að tala um, þó svo að það hefði kannski verið ástæða til að svara henni á þessum 3 mínútum.

Ég ætlaði að vekja máls á atriði sem ég kom inn á á fundi Ferðamálaráðs í gær, en það er stöðugt vaxandi útgerð erlendra ferðaheildsala hér á Íslandi. Þetta hófst með því að erlendir leiðsögumenn komu hingað oft á tíðum vegna skorts á leiðsögumönnum hér heima og sérfræðikunnáttu í sumum tilfellum. Síðan hefur þetta smám saman verið að færast yfir í vaxandi umsvif á nánast öllum sviðum og þó sérstaklega nú í seinni tíð hvað snertir staðsetningu bifreiða og þá fyrst og fremst fjallabíla, eða svokallaðra lengdra Land Rover bíla. Núna hef ég hér í höndum 4 skjalfest dæmi um það frá jafn mörgum ferðaskrifstofum í jafn mörgum löndum að þeir ætla að staðsetja hér bíla og skipta um farþega, vera með bílstjóra, eða í sumum tilfellum svokallaðan Driver Guide. Þessi bílar eiga, eftir því sem er sjáanlegt á þeim ferðaáætlunum sem hér liggja fyrir, að flakka um allt landið og taka upp farþega í 10 daga ferð á Húsavík í dag og eftir 10 daga fara þeir út á Keflavík og taka þar á móti öðrum 10 manna hópi sem

kemur með flugi o.s.frv. Þannig að þetta eru allt að 3 mánuðir sem hver bíll verður hér staðsettur.

Ég er ekki viss um að fólk geri sér grein fyrir því að það er etv. ekkert langt í það að þetta færist út í mikið fleiri þætti ferðamála. Hestaleigur, dettur mér í hug þegar ég sé Einar Bollason gnæfa hérna yfir sem hann gerir oftast, hvort sem hann situr eða er á hesti og áður en varir getur þetta komið við mörg kaun í íslenskri ferðaþjónustu.

Við verðum að vera á varðbergi því svo kann að fara með þátttöku Íslands í einhvers konar efnahagsbandalögum eða þá samningum við slík bandalög að við neyðumst til að opna etv. fyrir útgerð af þessu tagi af hálfu erlendra aðila en á móti gæti komið það að íslenskir aðilar gætu sinnt slíkum störfum í öðrum löndum.

Ég vil mega mælast til þess að einhver af þeim hópum sem starfa hér í dag og á morgun taki þetta mál til mjög alvarlegrar yfirvegunar og óskaði þess að ráðstefnan sem slík álykti sérstaklega og þá ekki síst hvað snertir innflutning matvæla. Við leyfum 10 kílóa innflutning matvæla per farþega hér inn í landið við komu en það er hreinn óþarfi að hafa það meira heldur en 3 kíló.

Kristín Einarsdóttir.

Fundarstjóri, samgönguráðherra, ágætu fundargestir.

Finnst ykkur rétt að takmarka aðgang að ákveðnum viðkvæmum stöðum á landinu þannig að til að komast þangað þurfi sérstakt leyfi eða svæðinu sé lokað þegar ákveðinn fjöldi er kominn inn á það? Hreint loftið, ómengaðar ár og vötn og sérstæð náttúra er það sem við hrósum okkur af og hægt hefur verið að selja, allavega hingað til. En eru allir vissir um að hægt sé að bjóða uppá slíkt í raun og veru? Er Ísland eins ómengað og óspillt og stundum er haldið fram? Ég held því miður ekki. A.m.k. fer þessum stöðum fækkandi sem þetta gildir um. Því miður. Víða blasir við mikil mengun og óþrifnaður og landeyðing er víða himinhrópandi. Ákveðnir staðir verða fyrir miklum ágangi ferðamanna, innlendra ekki síður en erlendra, sem flykkjast á ákveðna vinsæla staði oftast í skipulögðum hópum.

Margir þessir staðir eru nú þegar orðnir svo illa farnir, þeir þola alls ekki lengur þetta mikla álag. Ég tala nú ekki um ef enn á að auka ferðamannastrauminn. Flestir eru sammála um að grípa þurfi til ráðstafana til að koma í veg fyrir enn meiri eyðingu. Þótt margir virðist láta sér þetta í léttu rúmi liggja ef marka má það virðingarleysi sem landinu er sýnt. Ef til vill eru einhverjir sem telja að best sé að gera út á landið svo lengi sem hægt er og fara svo eitthvað annað þegar ekki gefur lengur.

Afleiðingarnar geti aðrir tekið á sig. Ég býst varla við að margir séu úr þessum hópi á þessari ráðstefnu, en því miður er ekki því að neita að "mér kemur ekki við" hópurinn er enn alltof stór. En hvað á að gera? Á t.d. að takmarka aðgang

hópfarabíla inn á ákveðin svæði en leyfa ótakmarkaðan aðgang annarra? Á að banna fólki að dvelja yfir nótt á ákveðnum viðkvæmum svæðum en skipuleggja dagsferðir inn á þau? Á að fórna ákveðnum stöðum, eins og einhver orðaði það og loka allri umferð um önnur sem við teljum mikilvægari? Er nægjanlegt að dreifa ferðamönnum víðar með því að koma upp betri aðstöðu á fleiri stöðum en nú er gert? Ber náttúra landsins allan þann fjölda ferðamanna sem ætlað er að laða hingað til lands?

Ég spurði í upphafi hvort ekki væri rétt að takmarka aðgang að ákveðnum viðkvæmum stöðum í verndarskygni. Hvað finnst ykkur? Ég tel að sú leið sé sú vænlegasta í þeirri stöðu sem við erum í nú. Hægt er í upphafi að velja ákveðna staði í tilraunaskyni. Hvað með að taka t.d. Landmannalaugar eða Herðubreiðarlindir eða fleiri til að athuga hvernig slíkt reynist. Slík tilraun gæti orðið mikils virði, eða hvað? Eitt er víst að við getum ekki setið aðgerðalaus.

Árni Þór Sigurðsson.

Gott ráðstefnufólk.

Ég ætlaði hér í örstuttu máli að fylgja úr hlaði þessari greinargerð svokallaðs tölfræðihóps sem hefur verið dreift hér. Það var í upphafi í þessum hópi ákveðið að skipta verkefnum hans í þrjá megin kafla.

Í fyrsta lagi þjóðhagsreikningauppgjör og rekstraryfirlit ferðapjónustu. Í öðru lagi samkeppnisaðstöðu ferðapjónustu og í þriðja lagi tölfræðilegar upplýsingar sem eru tengdar ferðapjónustu. Ég ætla ekkert að segja um innihald þessarar greinargerðar því það geta menn skoðað hver fyrir sig en ég vil aðeins koma að þremur atriðum sem ég tel að vant sárlega inn í þessa heildarmynd.

Það er í fyrsta lagi að gera ítarlega skilgreiningu á ferðapjónustunni í þjóðhagsreikningum og atvinnuvegaskýrslum. Í öðru lagi að hanna sérstaka vísitölu sem mælir samkeppnisaðstöðu ferðapjónustunnar í samanburði við okkar samkeppnislönd og í þriðja lagi að vinna úr gistináttatalningu fyrir 1989 og koma söfnun á úrvinnslu á þessum tölfræðiupplýsingum í það form að upplýsingarnar liggi fyrir strax svo það megi koma að gagni fyrir þá sem á þeim þurfa að halda í sínu starfi.

Ég tel það eðlilegt að ræða þetta aðeins í vinnuhópi sem hér á eftir að vinna til þess að heildarmynd fái af samkeppnisstöðu og rekstrarskýrðum sem ég hygg að menn séu sammála um að mikilvægt sé að inna af hendi.

Bjarni Sigtryggsson.

Góðir ráðstefnugestir.

Á þessum 2 mínútum og 59 sekúndum sem hver okkar hefur til umræða ætla ég að nota tímann til að fjalla örlítið um það sem nefndin hefur verið að vinna við stefnumótun og mikilvægi þess að að allir sem hafa eitthvað til málanna að

leggja, sem eru reyndar allir sem hafa hagsmuna að gæta, að þeir komi sínum sjónarmiðum á framfæri við þessa nefnd við fyrstu hentugleika. Þannig að nefndin hefur rætt við fulltrúa mjög margra hópa, sumir hafa komið mjög vel undirbúnir, sumir hafa lofað að senda nánara efni en ég vil auglýsa eftir því.

Hugtakið stefna er eitt mest notaða en kannski minnst skilgreinda orð í ferðapjónustu. Hvaða hlutverki hún á að gegna í samfélaginu, í efnahags og atvinnulífinu. Menn þurfa að gera sér grein fyrir því hvort ferðapjónusta á að verða stóriðja eða hvort að stóriðja eigi að vera aðalatvinnuvegur þjóðarinnar. Menn þurfa að setja sér markmið og stefna sem Ferðapjón. Bænda á pappír hjá einni nefnd og endar síðan kannski sem uppistaða í þingsályktunartillögu verður aldrei stefna nema um hana náist mjög víðtæk samstaða allar aðila sem á málið varðar. Þannig að þegar við erum að ákveða hvað var ætlunin að gera, hvert við ætlum að stefna, hverskonar ferðamenn við ætlum að fá, hvert þeir eiga að fara um landið, hvernig við ætlum að nýta landkosti, vinnuafli og þá litlu fjárfestingu sem við höfum yfir að ráða.

Það er þessi liður númer 2 sem ég set hér sem er veigamestur vegna þess að við erum of lítil þjóð, við höfum úr of litlu að ráða. Samt njótum við t.d. í þessari greinargerð OECD um ferðapjónustu í heiminum sem kemur út árlega, þá situr Ísland þar við sama borð og Bandaríkin og Japan. Þar er vitnað í íslenskustefnu sem sögð er vera sú að stefnt sé að aukningu og eflingu ferðapjónustunnar. Þá er auðvitað vitnað í lögin frá 1985. Það var reyndar eftir að einhver fann upp setninguna "þrátt fyrir ákvæði laga nr. X". Ef menn verða sammála um stefnu, kemur að framkvæmdinni.

Þá kemur að verkefninu við að framfylgja þ.e. skipulagið sem Hjörleifur greindi ágætlega frá sem ekki er byrjað að ræða nema mjög lauslega, hvernig á að skipuleggja og framkvæma stjórn ferðamála og það er mjög mikilvægt að framfylgja þeirri stefnu.

Síðan tekur við þriðji hlutinn sem gæti verið eins og við höfum nefnt ferðamálalöping þar sem árangurinn af settri stefnu og settum markmiðum er metinn þar sem þeir sem málið snertir koma saman, meta árangur og endurskoða markmið. Síðan byrjar hringurinn aftur. Þetta er það sem átt er við. Það þarf samstöðu um stefnuna. Það þarf virka þátttöku allra og ég skora á alla þá sem hafa eitthvað til málanna að leggja að senda það í formi bréfs eða greinargerðar þannig að nefndin geti hraðað verki sínu og síðan verið hægt að leggja þetta fyrir aftur og senda út, því að þessi stefna hver sem hún verður, verður aldrei hvorki fugl né fiskur nema um hana náist víðtæk samstaða. Ég þakka fyrir.

Friðjón Þórðarson.

Fundarstjóri, ráðherra, góðir ráðstefnugestir.

Ég vil fyrst lýsa ánægju minni að vera kominn á þessa Ferðamálaráðstefnu á

Egilsstöðum eftir gott flug frá Reykjavík og dúnmjúka landingu á Egilsstaðflugvelli. Það er verst að fá ekki að vera úti í svona fögrum veðri.

Það er nú svo að flestar nefndir að meginþunginn af starfinu hvílir á formanninum og hann liggur ekki á liði sínu eins og þið hafið heyrt. Hann vill og við kannski líka að nefndin sé sýnileg. Þess vegna er henni stillt hérna upp við borðið. Ef til vill sem skotmark líka en þó erum við ekkert huldufólk, aðeins fólk sem vill reyna að ljá þessum málum lið.

Eitt af verkefnum nefndarinnar er að athuga lögin sjálf og þá minnst ég þess að ég var formaður þeirrar nefndar sem endurskoðaði síðustu löggjöf en mér þótti gott þegar formaður gat þess að löggjöfin sjálf hefði ekki legið undir þungri gagnrýni að undanförunu. En þar er nú svo að þó löggjöfin sé vel úr garði gerð að þá er ekki alltaf sem hennar nýtur við. Það eru tekjustofnarnir sem brugðust.

Tekjustofnarnir sem við þurfum að endurheimta en ekki endilega það að fá ennþá betri löggjöf þó það sé gott. Formaður gat þess að akur ferðamála væri bæði víður og margbrotinn. Satt er það. Ég vil þó aðeins leyfa mér að nefna örfá atriði, það eru ferðamálasamtök landshlutanna. Þessi svæðisbundnu samtök byggðirnar og héruðin sem verða að standa í ístaðinu.

Ég held að fyrstu ferðamálasamtök utan Reykjavíkur hafi verið stofnuð á Vesturlandi. Þau hafa starfað misjafnlega vel en starfa þó enn og þetta þurfum við að leggja áherslu á. Við þurfum líka að leggja áherslu á umhverfismálin, umhverfisverndina og svo auðvitað hugleiða hið ágæta áverp ráðherra frá morgni þessa dags og þau fróðlegu erindi sem voru flutt: Menntun á sviði ferðamála, og Uppbygging ferðaþjónustu í dreifbýli, sem við höfum öll áhuga á. Vonandi leggur þessi ráðstefna eitthvað að mörkum við að móta stefnu í ferðaútvegi til frambúðar.

En af því ég held að ég eigi eins og hálfu mínútu eftir og Unnur byrjaði hér á dálítilli hreppapólitík þannig að Birgir hrökk við og hélt að hann væri kominn á framboðsfund, þá ætla ég að leyfa mér að hafa hér yfir vísu sem ég lærði fyrir mörgum árum en rifjaði upp löngu síðar í samráði við vin minn Helga Gíslason vegaverkstjóra sem auðvitað kunnir vísuna og af því að ég er nú staddur á þessum stað þá er hún svona:

Vel er flest um Vesturland,
vinsemd fest við Norðurland.
Sólarmest er Suðurland,
samt er mér best við Austurland.

Reynir Adolfsson.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

ÉG hafði hugsað mér að leggja áherslu á uppbyggingu ferðamála á

landsbyggðinni sem eru á bls. 10 í greinargerð Hjörleifs, sem hann las hér á unda, en þar sem við höfum farið dálítið langt fram úr tíma þá er ég að hugsa um að sleppa því núna því ég sé það þegar ég lít yfir hópinn að það eru svo margir fulltrúar landsbyggðarinnar hér að þeir eru alveg einfærir um að koma sínum málum vel til skila innan umræðuhóps þess sem fjallar um þessi málefni.

Ég vildi þó ekki láta hjá líða að stand hér upp og benda ráðstefnugestum á þá möguleika sem þeir hafa á að hafa áhrif á störf nefndarinnar og áhrif á hugsanlega nýtt frumvarp um stjórn ferðamála á Íslandi. Ég hygg að sjaldan eða aldrei hafi heilli atvinnugrein gefist kostur á að móta frumvarp að lögum með þeim hætti sem vinna ykkar hér í dag og á morgun getur gert. Yfirleitt hafa frumvörp komið fram á Alþingi nánast fullbúin og þá leitað umsagnar hagsmunaaðila og þá náttúrulega misjafnlega mikið tillit tekið til þess þegar þær hafa komið inn. Ég vil því biðja ykkur að nýta þetta tækifæri sem best í ykkar hópvinnu hér á eftir og óska ykkur góðs gengis í störfum ykkar.

Fyrirspurnir

Eiríkur Eyvindsson.

Vill ráðherraskipuð nefnd í ferðamálum kanna hvort heppilegt sé að flytja aðalstöðvar Ferðamálaráðs út á land.

Friðrik Eysteinnsson.

Ég vil lýsa vonbrigðum mínum með stefnumótandi hluta nefndarinnar. Þetta er ekki stefnumótun. Nefndin hefði átt að leita til aðila sem eru með stefnumótun sem sérgrein frekar en til hagfræðinga Þjóðhagsstofnunar, Hagstofu eða fleiri aðila.

Rafn Hafnfjörð.

Ég vil þakka Hjörleifi fyrir vel flutt erindi og nefndinni mjög góð störf. Mig langar að benda nefndinni og hópnum á að lítið er talað um landkynningu. Hvað viljum við gera og hvernig viljum við kynna landið. Eitt stærsta mál okkar er hver sé ímynd landsins. Hér er ég með nokkra bæklinga sem ég hef fengið erlendis frá sem eru það illa úr garði gerðir að þeir fæla frekar fólk frá landinu er að draga það að. Meðal annars vegna mjög slæmrar litgreiningar ljósmyndanna. Einkagisting ástæðan fyrir fækkun bandarískra ferðamanna gæti einmitt verið slæmir bæklingar.

Helena Dejak.

Ég vil andmæla Friðriki. Ef þetta er ekki stefnumótun, hvað er þetta þá.

Erna Hauksdóttir.

Ég vil þakka fyrir það sem hér hefur komið fram frá nefndinni. Greinilegt að hún hefur unnið mjög vel. Ég er hér með ábendingu til hópanna.

Mig langar að benda á það kúnstuga ástand sem myndast hefur í fjármálum ferðaþjónustunnar. Á sama tíma og ekki fæst nægilegt fé til ferðaþjónustu, eru

fyrirtæki í greininni ofsköttuð. Ég vil vara við of mikilli miðstýringu en mér sýnist á þeim drögum sem fram hafa komið dálítill tilhneiging til miðstýringar. Ferðaþjónusta er í eðli sínu þannig atvinnugrein að hún er mjög hentug fyrir einstaklingsframtakið um allt land. Það má ekki drepa niður með of mikilli miðstýringu. Það eru ákveðnir þættir sem við erum öll sammála um að opinberir aðilar þurfa að sinna eins og stórir þættir í umhverfismálum og ennfremur í landkynningu. Það má ekki gleyma því að núna eru það að miklu leyti einkaaðilar sem standa fyrir landkynningu. Ég vil aftur vara við miðstýringu því þetta er Einkagisting ákjósanlegasta atvinnugrein einkaframtaksins.

Eiríkur Eyvindsson.

Ég vil þakka ráðherra og nefndinni fyrir þau miklu störf sem hún hefur innt af höndum á síðustu mánuðum og legg til í framhaldi af ræðu Rafns og Ernu að miðstýring ætti að vera á bæklingaútgáfu á þann veg að enginn bæklingur ætti að vera gefinn út nema Ferðamálaráð hafi samþykkt hann. Þá væri minni hætta á því að illa væri staðið að útgáfunni. Ennfremur að einfalda þetta með því að gefa út Einkagisting til tvo bæklinga sem dygðu fyrir allt landið.

Miðstýring ætti líka að vera við byggingu dýrra húsa því þess eru dæmi að of mikil fjárfesting sem nýtist illa er stundum á litlu svæði. Það er brýnt fyrir fjármagnsstofnanir að ígrunda vel umsóknir um lánveitingu til stórra framkvæmda. Ég vil ennfremur taka undir með Kristínu í verndun umhverfisins og vil benda á bréf sem ég sendi nefndinni þar sem ég lagði til að viðkvæmir staðir á hálendinu væru verndaðir. Aftur á móti tekur láglandið frekar við, þar er hægara að græða upp. Gistiaðstaða ætti að vera sem minnst á hálendinu heldur ætti frekar að beina umferðinni til byggða.

Gunnar Sveinsson.

Mig langar að þakka nefndinni góð störf. Það á eftir að koma í ljós hvernig hún vinnur svo úr þessu. Ég er með fyrirspurn til nefndarinnar: Hefur erlent fjármagn í íslenskri ferðaþjónustu komið til umræðu og hverjar eru skoðanir þessara ágætu manna og kvenna á þessu umdeilda máli.

Friðrik Brekkan.

Ég vil þakka nefndinni mjög góð störf og vel framsett erindi. Eitt af mikilvægustu málunum sem liggja fyrir eru svæðisskrifstofurnar um allt land. Ég er nýkominn frá Portúgal þar sem ég var í tvo mánuði að kynna mér uppbyggingu ferðamála. Þar eru upplýsingaskrifstofur í hverju héraði og hverjum smábæ.

Þær eru reknar þannig að upplýsingamiðlun og n.k. sýningarsvæði fyrri handavinnu og ýmsar þjóðlegar hefðir sem héraðið og landið hefur upp á að bjóða. Í tengslum við þessar skrifstofur eru rekin námsskeið fyrir þá sem vilja vinna við minjagripagerð og annað. Þennan þátt má ekki vanmeta.

Vinnuhópar

Gunnar Sveinsson - hópur 1.

Fundarstjóri, góðir ráðstefnugestir.

Ég vil byrja á því að segja það að þegar við fengum þessa stóru pöntun, að fjalla um ferðamálastefnu, markmið og leiðir, þá þótti okkur stórt spurt. Að ætla að fjalla af einhverju viti þessa fáu tíma um nánast það starf sem Hjörleifsnefndin hefur verið að fjalla um og safna saman í skýrslu allt frá því í júní eða júlí mánuði í fyrra.

Eins og Íslendinga er siður þá gengum við rösklega til verks. Svo ég segi ykkur örlítið frá starfi nefndarinnar, þá fórum við í gær á hugarflug brain storming þar sem við fórum yfir þetta í sameiningu (án þess að fara yfir skýrslu nefndarinnar) frá eigin brjósti. Það hefði verið kostur ef skýrslan hefði legið frammi fyrr og hópstjórar hefðu náð að kynna sér innihald hennar nánar og undirbúið sig.

Hópurinn fjallaði um plagg ferðamálanefndarinnar og reyndi eftir föngum að taka afstöðu þó vissulega takmarkaðist umfjöllunin af tíma. Þegar á heildina er litið telur hópurinn skýrslu nefndarinnar mjög vel unna, en mikið veltur á framkvæmdinni.

Ferðamálastefnan verður að vera lifandi og í stöðugri endurskoðun. Framkvæmd hennar verður að njóta sífelldrar skapandi gagnrýni. Ráðstefna eins og þessi sem við nú erum stödd á er tilvalið tækifæri til þessa. Yfirstjórn ferðamála skal vera á einum stað. Beinum við því til nefndarinnar að hún hugleiði hvort eðlilegt sé að ferðamál heyri undir annað ráðuneyti en samgönguráðuneytið, t.d. viðskiptaráðuneytið.

Hópurinn styður hugmyndina um ferðamálaþing en í ljósi reynslu af ferðamálastefnum telur hópurinn heppilegt að hafa þingið opið öllum, (ekki bara kjörnum fulltrúum). Hópurinn styður hugmyndir nefndarinnar um að halda þingið annað hvert ár en leggur til að auk þeirra verði haldin milliping í landshlutunum. Þingið skal vera ráðgefandi, fjalli um og álykti um málefni ferðaþjónustu og endurmeti ferðamálastefnu.

Ferðamálaráð skal vera skipað svipað og nú, þ.e. fulltrúum hagsmunaaðila að undanskildu því að ráðherra skal aðeins skipa formanna og varaformann. Hlutverk Ferðamálaráðs: Framkvæmdastjórn fyrir skrifstofu Ferðamálaráðs og ráðgefandi aðili stjórnvalda. Framkvæmd landkynninga og söluátaka erlendis sem og innanlands. Skrifstofa ferðamála verði undir Ferðamálaráði og að þar verði ferðamálastjóri.

Ferð- og upplýsingamiðstöðvum verði komið á fót í öllum landshlutum með svipuðu sniði og í tengslum við Upplýsingamiðstöð ferðamála í Reykjavík. Ferðamálasamtök starfi í hverju kjördæmi og ferðamálanefndir sveitarfélaga skulu ekki vera lögbundnar.

Fjármögnunarleiðir vegna ferðaþjónustu. Ferðamálaráð skal reka Fríhöfnina á

Keflavíkurlugvelli til þess að tryggja að hinn lögbundni tekjustofn skili sér. Þó skal Ferðamálaráði heimilt að fela öðrum aðila rekstur Fríhafnarinnar.

Nefndin er sammála um að ekki verði lagður flatur óbeinn skattur á ferðaþjónustu að ofansögðu óreyndu. Stefnt skal að sameiginlegri verkefnabundinni fjármögnun ríkis og fyrirtækja í ferðaþjónustu í ákveðin verkefni. Forðast skal að gera ferðaþjónustu að ölmusuatvinnugrein. Hópurinn er sammála um að atvinnugreinin greiði sanngjarna skatta af starfsemi sinni.

Hópurinn telur að erlent fjármagn gæti reynst nauðsynlegt og alls ekki óeðlilegt við fjármögnun stærri verkefna í ferðamálaum s.s. hótela. Að lokum eru hér tvær ályktanir frá hópnum. Þar var reyndar ekki samstaða um þær.

Ályktun 1.

Ferðamálaráðstefnan ályktar að hópferðir útlendinga verði ekki leyfðar án fararstjóra með starfsleyfi frá Ferðamálaráði.

Ég vil taka það strax fram að ég, sem formaður nefndarinnar, er ekki sammála þessu. Að skipa eða tilnefna fararstjóra eða hvað sem við nefnum hann, hópstjóra með hverjum einasta hóp sem kemur til landsins tel ég rangt. Það er verið að takmarka frelsi okkar og útlendinga til að ferðast á þann hátt sem við kjósum. Þannig að hver hópur sem kemur hér, hvort sem það væri vinahópur 8 danskra bridgespilara eða hvað sem væri. Þeir þyrftu skilyrðislaust að fá fararstjóra. Það tel ég rangt. En það ríkir lýðræði í þessari nefnd sem við störfum í og þetta var niðurstaða nefndarinnar, en ég er ekki sammála henni.

Ályktun 2.

Hópurinn lýsir yfir áhyggjum sínum vegna vaxandi umsvifa erlendra aðila í ferðaþjónustu á Íslandi. Hópurinn vill undirstrika nauðsyn þess að koma á virku eftirliti, sem jafnframt skal hafa þjónustu með höndum, til að hindra náttúruspjöll og draga úr slyshættu.

Að lokum vil ég segja það að þegar við vorum að fjalla um markmið og leiðir í ferðaþjónustu, vorum við sammála um að það ætti að hámarka þær tekjur sem við getum haft af ferðaþjónustu án þess þó að ganga að náttúru landsins eða spilla menningu okkar. Við ættum að stefna að því byggja upp staði hér á landi þannig að landið sjálft væri til þess fallið og betur búið að taka á móti fleiri ferðamönnum. Það voru að sjálfsgöðu skiptar skoðanir um hvort við ættum að setja eitthvert hámark eða setja okkur eitthvert markmið. Eigum við að stefna að 200.000, hálfri milljón eða hvað?

Þetta yrði að þróast með þeirri afstöðu sem við höfum hér í landi. Þetta hefur þróast nokkuð stefnulaust hingað til og höfum við verið að fjölga ferðamönnum ár frá ári án nokkurrar stefnu. Okkar stefna hingað til hefur verið að fjölga ferðamönnum en við viljum líka huga að því að geta tekið á móti þeim og ekki síður að fullnýta þau tæki og fjárfestingu sem við höfum hér í landinu. Við

gætum ekki og megum ekki fjárfesta í ferðaþjónustu 3 mánuði á ári. Ég vil ekki vera að hafa yfir þessa gömlu klausu um að lengja ferðamannatímamann o.s.frv. Þetta höfum við heyrt öll svo mörgum sinnum og við fórum sjálf lítið út í það mál. En að markmiðið sé fyrst og fremst að hámarka þennan afrakstur sem við höfum af ferðamálum en ekki á kostnað náttúru eða menningar okkar sjálfra.

Kristín Njarðvík gerði þá athugasemd við kynningu Gunnars að allur hópurinn var sammála, einungis einn var á móti.

Þorleifur Þór Jónsson - hópur 2.

Niðurstöður hóps 2 sem fjallaði um þrjú megin atriði þ.e. verkaskiptingu opinberra aðila og fyrirtækja í ferðaþjónustu. Fjármál starfsskilyrði og tengsl atvinnuvegarins og fyrirtækja við stofnanir og almenn samskipti í því.

Hópurinn komst að eftirfarandi megin niðurstöðum:

1. Hlutvert ríkisins er að setja ramma utan um starfsemi ferðaþjónustunnar og skapa greininni starfsskilyrði sem gera henni kleyft að vaxa áfram.

2. Náttúruverndarmál eiga að vera á hendi opinberra aðila, þó með sem víðtækastri samvinnu við einstaklinga og fyrirtæki.

3. Landkynningar eiga að vera unnar í samvinnu opinberra aðila og fyrirtækja þannig að það sé gefinn út einn heildarbæklingur sem notaður er til kynningar erlendis. Svæðabæklingar sem notaðir eru til að kynna hvert svæði og síðan verði til staðar bæklingar einstakra fyrirtækja þegar heim í hérað er komið.

4. Fjármögnun er talin heppileg í formi þess að hafa áfram gjald af sölu Fríhafnarinnar. Ef það framlag skilar sér þá er það nægjanlegt til að koma í framkvæmd þeim brýnustu málum sem fyrir liggja til framkvæmda af hálfu ríkisvaldsins. Ákveðnar óskir eru um að lítið verði á ferðaþjónustuna sem gjaldeyrisaflandi atvinnugrein og launaskattur því hafður í samræmi við það sem gildir um slíkar greinar. Ef finna ætti nýjar tekjulindir þá yrði að tryggja það að ekki væri hægt að skerða þær eins og gert er með núverandi tekjustofna.

Það er fordæmi fyrir því að einstaka tekjustofnar hafi skilað sér til þeirra sem þá eiga að fá án þess að koma við í fjármálaráðuneytinu og þannig þyrfti að koma fríhafnarpeningunum fyrir svo þeir séu ekki skertir einhversstaðar á leiðinni. Menn voru almennt sammála um það að greininni væri gert mjög erfitt fyrir með álagningu virðisaukaskatts af fullum þunga á hin dýru aðföng veitingahús. Einnig var það álitnið einkennilegt að virðisaukaskattur væri innheimtur af landkynningarefni.

5. Menntunar og fræðslumál eru talin eiga vera á verksviði ríkisins og þá ekki nauðsynlegt að það tengdist Ferðamálaráði neitt heldur heyrði undir samræmt starf Menntamálaráðuneytisins.

6. Ráðgjöf, upplýsingaöflun og dreifing á að vera á hendi opinberra aðila þar sem slíkt tryggir hvað best hlutleysi og áreiðanleika.

7. Mikil áhersla var lögð á nauðsyn markaðskannana meðal annars til að komast að því hver eru okkar helstu samkeppnislönd.

Til að fyrirtæki í greininni geti vegna árstíðasveiflna starfað á raunhæfan hætt þurfa aðilar að eiga eðlilegan aðgang að innlenda markaðinum og ekki eiga í samkeppni við ýmsa niðurgreidda starfsemi opinberra aðila og félagasamtaka. Sama á við um það misrétti sem felst í tollfrjálsum innflutningi aðfanga erlendra ferðapjónustuaðila. Þar þarf að koma reglum í það form að þær beri árangur.

Hvað varðar skipulag, þá telur hópurinn að núverandi fyrirkomulag sé á margan hátt heppilegt og ef eigi að gera á því einhverjar breytingar þá þurfi að vera fyrir því mjög góðar og gildar ástæður. Yfirstjórn ferðamála teljum við rökréttast falin samgönguráðuneyti.

Hópurinn telur brýnt að komi verði á fót öflugum hagsmunasamtökum í greininni sem geti verið málsvari hennar í heild gagnvart stjórnvöldum og þannig þjappað hagsmunaaðilum saman um sameiginleg markmið.

Hópurinn telur að Ferðamálaráð í núverandi mynd sé góður starfsvettvangur og varast beri að stækka það mikið úr því sem það er. Öflug framkvæmdastjórn er síðan skilyrði fyrir því að stefnumörkun ráðsins komist í framkvæmd. Hópurinn leggst alfarið gegn því að skipað verði í ráðið af Alþingi.

Það urðu talsverðar umræður um fyrirkomulag og form ráðstefna eins og þessarar sem við erum hér á í dag. Þar var réttilega bent á að fagráðstefna sem þessi eigi að vera á virkum dögum. Það verður vonandi fljótlega sem litið verður á ferðamál sem alvöru atvinnugrein og þá verður þetta sjálfsagður hlutur.

Júlíus Sigurbjörnsson - hópur 3.

Ráðstefnustjórar, ágætu þingfélagar.

Ef ég byrja á því að fara yfir þá umfjöllun sem var í þessum hópi um það rit sem við köllum *Hjörleifsplassið* okkar á milli um *Starf og hugmyndir ferðamálanefndar* þá var almenn ánægja í hópnum yfir þessu starfi og ég beðinn að þakka það sem að búið er af því, en við sjáum náttúrulega um leið og við flettum þessu í gegn og fengum kynningu á í gær að þetta er rétt upphafið að miklu viðameiri vinnu og sjálfsagt á eftir að eyða í það löngum tíma að bera það jafnvel oftast undir fyrirbæri eins og, ja ekki svona stóra samkomu reyndar, en þá sem í ferðamálum eru að snúast.

Ef við byrjum á því að fara í gegnum liði sem við hnutum aðeins um. Á bls. 27 þar sem er stjórnmerkt númer 2 *Að bæta lífskjör almennings með fjölbreyttu framboði í ferðum til annarra landa á hagstæðum kjörum svo og innanlands.* Okkur þótti í hópnum fullmikil áhersla víða lögð á þjónustu eða markaðsöflun og

miðað tekið fullmikið á útlendinga í öllu plagginu og viljum samkvæmt þeirri skoðun okkar, breyta þessari setningu þannig að hún hljóði: *Að bæta lífskjör almennings með fjölbreyttu framboði í ferðum innanlands á hagstæðum kjörum svo og til annarra landa.* Það er kominn tími til þess að okkar mati í þessum hópi að leggja mun meiri áherslu á ferðir okkar sjálfra um eigið land.

Á bls. 29. Þar fannst okkur líka þurfa að koma inn aukin áhersla á rannsóknir og markaðsfærslu ferða okkar um eigið land. Það er í samræmi við þá skoðun okkar að áherslan sé ekki nægileg, allavega á þann þátt. Við erum ekki með mótaðan texta þar heldur ábendingu um að leggja meiri áherslu á þetta.

Á bls. 31, stjórnúmerktur 3. Liður *Að haga samgöngum, miðlun upplýsinga og uppbyggingu í ferðamannaþjónustu þannig að ferðafólk dreifist sem víðast.* Við myndum vilja breyta þessum texta örlítið: *Að haga samgöngum, miðlun upplýsinga og uppbyggingu í ferðamannaþjónustu þannig að ferðafólk dreifist sem víðast og stutt sé við bakið á þjónustu og samgöngum sem nauðsynlegar erum allt árið.* Þarna eigum við við að það sé bráðnauðsynlegt að reyna að beina ferðamönnum innlendum sem erlendum meira inn í það samgöngu kerfi og þá þjónustu sem til staðar er og þarf nauðsynlega að vera til staðar í landinu og við mundum sárlega finna fyrir ef ekki væri. T.d. þegar ekki er flogið á milli staða þá viljum við og ætlumst til þess að komast með vel búnum trukk í snjónum milli áfangastaða. Ef þessu fyrirbæri er ekki sköpuð lífsskilyrði meðal annars með því að beina ferðamönnum inn í þetta kerfi, þá teljum við að það sé hægt að styðja við það og auka þar hagkvæmni í rekstri. Þetta er líka öryggisatriði að ýmsu leyti.

Á bls. 33. Er talað um Ferða- og Upplýsingamiðstöðvar sem var mikið hjartans mál í þessum hópi og við höfum ályktað um. Ef við lítum á hlutverk, þá stendur þar Ráðgjöf, miðlun upplýsinga. Tengsl við sveitarfélög. Við viljum bæta þar aftan við: og samtök þeirra. Síðan er fjallað um ferðamálasamtök. Þar er í síðasta stjórnúmerkta lið: *Aðili að landssamtökum?* Þessi landssamtök eru til. Voru stofnuð hér á Egilsstöðum í mars 1987.

Við viljum ekki það sem er fyrsti stjórnúmerkti liðurinn og spurningarmerki við og við lítum á það sem spurningu til okkar hvort ætti að lögbinda ferðamálanefndir sveitarfélaga. Við teljum það ekki vera svo.

Fleiri beinar athugasemdir við þetta ágæta plagg voru ekki í hópnum en það verð um það mikil og gagnleg umræða sem leiddi til þess að við erum hér með fimm ályktanir úr hópnum, sem ég ætla að lesa upp og fylgja örlítið úr hlaði.

Við fengum það verkefni að fjalla um: Ferðaþjónustu, samspil höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar. Samgöngur og ferðaþjónustu.

Ályktun 1.

Ferðamálaráðstefna 1990 ályktar að það skuli vera hluti af ferðamálastefnu að

ferðamönnum jafnt innlendum sem erlendum skuli beint í auknum mæli í það ferða- og þjónustukerfi sem til er í landinu og starfrækt er allt árið.

Ályktun 2.

Ferðamálaráðstefna 1990 fagnar því framtaki Vegagerðar ríkisins að koma upp upplýsinga- og þjónustumerkjum ásamt áningarstöðum við þjóðvegi landsins. Jafnframt skorar ráðstefnan á aðila í ferðaþjónustu að sameinast um staðlaðar merkingar meðfram vegum.

Það er ekki víst að þið þekkið öll þetta ágæta rit hér sem barst inn í okkar hóp frá Vegagerðinni. Þar er fjallað um staðlaðar merkingar við þjóðvegi og tilraunir sem búið er þá þegar að gera í þá áttina og teikningar og skýringar á því sem þeir vilja kalla Áningar við þjóðvegi sem er fyrst og fremst til þess að fólk komist útaf þjóðvegum til þess að átta sig á hvert halda skuli og fá þá upplýsingar um þá þjónustu sem er á þeim stað. Það er hugsað þannig að þar sem komið sé inn í viðkomandi hérað séum stór, viðamikil skilti með upplýsingum um héraðið í heild og síðan greinist þetta smátt og smátt niður þegar maður kemur inn í það þannig að við fáum staðbundnar upplýsingar jöfnum höndum og við komum að hverjum stað. Okkur þótti ástæða til að fagna þessu framaki Vegagerðarinnar.

Ályktun 3.

Ferðamálaráðstefnan 1990 skorar á samgönguráðherra að hann hlutist til um að fólksflutningar innanlands séu skipulagðir með það fyrir augum að ýtrustu hagkvæmni sé gætt til að tryggja öruggar samgöngur á sanngjörnu verði.

Það er gömul en samt síung umræða sem þetta skipulag sem við búum við, bæði í fólksflutningum í lofti og á landi, minna reyndar á sjó. Þegar dæmin eru tekin um t.d. rútur sem hægt er að taka, 11 yfir daginn, upp í Borgarnes og fara þær hlið við hlið á sama tíma. Eða flug stangast á hvað annað og þarna var líka rætt um þá nauðsyn að fólksflutningar yrðu skipulagðir á þann veg að það væri hægt að rekja sig áfram í þökkalegri tímaröð á þá áfangastaði sem maður ætlar sér, en þyrfti ekki að bíða í fleiri klukkutíma eða jafnvel yfir nætur þó maður fari snemma af stað að heiman.

Ályktun 4.

Ferðamálaráðstefnan beinir þeim tilmælum til menntamálaráðuneytisins að kennsla í landafræði Íslands verði eflað í þeim tilgangi að auka áhuga Íslendinga á ferðalögum um eigið land. Skólaferðalög um Ísland ættu að vera hluti af þessari fræðslu.

Auk þess er holt hverjum þegn þessa þjóðfélags að kynnast landi sínu í blíðu og stríðu, er fátt til þess betur fallið að auka kynni og eyða deilum byggða á milli, en þekking sem aflað er með dvöl utan heimahaga.

Ályktun 5.

Ferðamálaráðstefnan á Egilsstöðum 1990 skorar á Ferðamálaráð að ráðið stuðli að stofnun og rekstri upplýsinga- og samgöngumiðstöðva í hverju kjördæmi.

Það urðu þó nokkuð miklar umræður um þennan þátt mála þó að ályktunin sé ekki lengri en þetta. Það var vitnað í einkaframtak heima í héraði þar sem að einstaklingar eða fyrirtæki hafa staðið fyrir upplýsingaskrifstofum eða upplýsingagjöf, án endurgjalds og það virðist vera, og er nauðsynlegt. Auðvitað þarf að gera það með einhverju ákveðnu skipulagi. Einhverju ákveðnu átaki og það er spurning þó það komi ekki fram í þessari síðustu ályktun okkar, hvernig það væri uppbyggt. Það mætti hugsa sér að það væri með þátttöku Ferðamálaráðs, opinberra aðila og hagsmunaaðila á hverju svæði, en við viljum ekki með þessari tillögu binda það öðru vísi en svona.

Ég held ég hafi ekki mikið fleiri orð um þetta en þakka mínum ágæta hópi samstarfið og ykkur hljóðið.

Þóroddur F. Þóroddsson - hópur 4.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Við gengum út frá bls. 30 og 35 í riti sem við kenndum við Hjörleif og minnispunktum sem ég lagði fram í byrjun. Út úr þessu komu Einkagisting átta megin atriði sem við ætlum að taka sérstaklega fyrir. Í umræðunni fórum við reyndar víða og margt sem þar kom fram.

Í hópnum voru einstaklingar með mjög ólíkan bakgrunn og áhuga þannig að það er mjög eðlilegt að það komi fram áhersluatriði frá hverjum og einum og það var vel þegið að hafa svona vel samsettan hóp. Ég vil líka hvetja þá sem voru í hópnum til þess að koma hér upp á eftir og leggja orð í púkkið. Við sömdum ekki ályktanir í vinnuhópnum sem slíkum, heldur það sem við erum að dreifa eru áherslupunktur sem við hópstjórnarnir töldum okkur finna út úr okkar minnispunktum að hefðu verið ákveðin atriði sem við vildum koma hér á framfæri. Hópurinn hefur því ekki fjallað um þetta, hvorki frá orði til orðs né í einstökum atriðum eftir að við settum þetta saman. Sjálfsagt vilja þau bæta einhverju við.

Þarna eru átta atriði upptalin. Í allri umræðunni kom sífellt upp sama orðið; skipulag. Við komu sífellt að þessu í allri umræðunni hvar sem við vorum stödd, hvað sem við vorum að ræða um það var skipulag, það var samræming, skipulag, samræming endalaust og samvinna opinberra aðila væri nauðsynleg og okkur sýnist að meginmálið í þessu öllu sé að hinir opinberu aðilar sem vinna að ferðamálum vinni meira saman. Það er grunnurinn að því að við náum árangri á þessu sviði.

Ég ætla að leyfa mér að lesa þessi atriði þó svo þið séuð með þau í höndunum. Það hefur verið bent á það að í sumum tilfellum sé þarna nokkuð stíft tekið til

orða eða mikið tekið upp í sig, en það er jú gert til þess að hvetja menn til þess að ræða þessi mál.

1. Ferðamálaráð þarf að hafa stefnu í umhverfismálum. Hún er grundvöllur að því að aðilar í ferðaþjónustu leggi áherslu á umhverfismál í starfi sínu og að opinberir aðilar svo sem Skipulagsyfirkvöld og Náttúruverndarráð geti markvisst unnið með þeim að útbótum.

2. Tekið er undir tillögu ferðamálanefndar. Samgönguráðuneytisins um samvinnu opinberra aðila svo sem Ferðamálaráðs, Náttúruverndarráðs, Sveitarstjórna, Hollustuverndar ríkisins, Skipulags ríkisins, Vegagerðar ríkisins og fyrirhugaðs Umhverfissráðuneytis. Ferðamálaráð er hvatt til að taka upp viðræður við þessa aðila hið fyrsta.

3. Landsskipulag og svæðisskipulag eru grundvöllur að jákvæðri landnýtingu og uppbyggingu ferðaþjónustu. Skipulag er nauðsynlegt til þess að stýra umferð um landið og gera nauðsynlega uppbyggingu á áningarstöðum mögulega. Uppbygging ökuleiða, reiðleiða og göngustíga er grundvöllur að bættri umgengni um landið auk aðbúnaðar á áningarstöðum. Tryggja þarf að almannaréttur varðandi umferð um landið sé virtur.

4. Gjald á að taka fyrir veitta þjónustu og það á að renna til þess svæðis sem gjalddakan fer fram á. Þjónusta getur verið t.d. í formi aðgangs að snyrtingum, leiðsögn og gerð göngustíga. Tryggja þarf að gjalddaka samkvæmt lögum um ferðamál skili sér til ferðamála. Gjaldtaka getur verið nauðsynleg til að stýra umferð um tiltekið svæði þar sem draga þarf úr fjölda þeirra sem þar fara um.

5. Fræðsla um náttúru landsins í skólum er undirstaða bættrar umgengni okkar um landið. Tryggja þarf fræðslu til erlendra ferðamanna t.d. með því að afhenda þeim upplýsingar við komu til landsins, sem þeir kvitta fyrir að hafa mótttekið og kynnt sér. Eftirlit með umferð og umgengni á hálendi þarf að stórauka.

6. Leiðsögumenn eiga að vera með öllum hópferðum innlendra sem erlendra ferðamanna. Menntaðir leiðsögumenn sem þekkja vel til aðstæðna og náttúrufars geta tryggt rétta umgengni við viðkvæma náttúru landsins. Erlendir leiðsögumenn eiga að afla sér atvinnuleyfis og sækja námskeið hér á landi sem tryggir þekkingu þeirra. Fjölgun erlendra hópa er fara án leiðsagnar um landið er verulegt áhyggjuefni.

7. Stefnt skal að því að gisting í tjöldum og húsbílum verði einungis á skipulögðum svæðum þar sem nauðsynleg þjónusta er til staðar.

8. Stórátak þarf að gera í úrbótum á mörgum fjölsóttum stöðum sem eru að eyðileggjast undir fótum ferðamanna.

Þetta er eitt þeirra verkefna í ferðaþjónustunni sem þarf virkilega að taka á og nauðsynlegt er að stefna sé mörkuð um það hver hinna opinberu aðila eigi að

sjá um þetta verkefni, hver á að borga brúsann og hver á að sjá um rekstur á þeirri aðstöðu sem komið er upp hér og þar um landið.

Þórdís Eiríksdóttir - hópur 5.

Ráðstefnustjórar, góðir ráðstefnugestir.

Hópur 5 fjallaði um markaðsfærslu í ferðamálum, landkynningu og gæðaflokkun. Hópurinn var fremur stór, yfir 20 manns þannig að eftir almennar umræður um þessi mál fyrri daginn var hópnum skipt niður í 5 starfsnefndir sem hver um sig fjallaði um afmörkuð málefni. Ég hef tekið saman helstu atriði úr þessum nefndum og vil biðja Pál að hjálpa mér að kynna niðurstöðurnar.

Markaðsfærsla er mjög vítt hugtak og undir það koma landkynning og gæðaflokkun. Hér koma niðurstöður hópanna. Landkynningu skiptum við í tvennt, annarsvegar bæklingar og útgáfustarfsemi og hinsvegar óbein landkynning.

1. Landkynning - bæklingar, útgáfustarfsemi. Í dag er verulegur skortur á samræmdri bæklingaútgáfu; bæklingaflóðinu verður að linna. Við leggjum til að ferðamálayfirvöld standi fyrir útgáfu upplýsingabæklings í samvinnu við þjónustuaðila, þar sem fram komi almennar upplýsingar um land og þjóð, honum fylgi blaðauki í öðrum lit með nánari upplýsingum um þjónustuaðila í ferðapjónustu á Íslandi. Kostnaðurinn af útgáfunni skiptist á milli þjónustuaðila s.s. ferðaskrifstofa, bílaleiga, Reykjavíkurborgar, ferðamálasamtaka, flugfélaga o.s.frv. Leggja þarf áherslu á fallegar ljósmyndir, sem gefi góða heildarmynd af náttúru landsins, atvinnuvegum og menningu þjóðarinnar. Þá væri æskilegt að gefnar yrðu út einstakar landslagsmyndir t.d. í stærð A3 til notkunar á sýningum og til almennrar kynningar, auk þess að selja þær ferðamönnum. Þá mætti gera meira af því að hafa slíkar myndir á hótelum. Þá má benda á að myndbönd eru í auknum mæli notuð til landkynningar og ættu ferðamálayfirvöld ef til vill að beita sér fyrir framleiðslu góðrar kynningarmyndar. Vönduð tímarit eru líka tvímælalaust góð landkynning.

2. Landkynning - óbein, jákvæð - neikvæð. Óbein landkynning er oft mjög áhrifarík. Nýta þarf þetta tækifæri betur, þar sem mögulegt er að beita henni í beina landkynningu. Dæmi um slíka óbeina landkynningu þar sem hægt er að hafa áhrif á hvernig landið er kynnt:

Heimsóknir Forseta Íslands
Íþróttakeppnir
Fegurðardrottningar

Önnur jákvæð óbein landkynning:

Íslenskar bókmenntir
Listir
Útfluttar vörur

Kvikmyndir (Íslenskar eða teknar á Íslandi)
Frímerki/póstkort

Neikvæð óbein landkynning:

Hvalamálið
Nafn landsins
Verðlag
Gallaður eða óvandaður útflutningur

3. Ímynd landsins - markhópar. Nefndin komst að þeirri niðurstöðu að ímynd landsins væri hrein og óspillt náttúra, stórbrotin - öðruvísi. En landið hefur líka neikvæða ímynd í tengslum við hátt verðlag og hvalveiðar. Nefndin velti fyrir sér hvernig ákjósanlegt væri að ímynd Íslands væri. Við eigum að leggja áherslu á gæðaímynd tengda framleiðsluvörum og þeim markhópum sem við viljum höfða til. Það þarf að samræma vöru og þjónustu, ímynd og kynningar. Nefndin lagði mikla áherslu á að það þyrfti að skilgreina þrengri markhópa og miða þjónustuna og kynninguna við þá. Sem sagt við verðum að velja ákveðnar upplýsingar og beina beint til þessara markhópa.

4. Gæði - samræmdar kröfur - eftirlit. Um ástandið í dag hafði nefndin þetta að segja: Engin samræming er á flokkun og gæðamati gististaða og þeirri þjónustu sem þar er veitt. Ekkert eftirlit er með þessari þjónustu og því hverjum stað í sjálfsveld sett að flokka sig og verðleggja. Í framhaldi af því leggur nefndin til að skipaður verði starfshópur sem saman standi af fulltrúum hagsmunaaðila og Ferðamálaráðs til að ná eftirtöldum markmiðum:

- a. Endurskoða og færa nær raunveruleikanum reglugerð um veitinga og gististaði no. 288/1987.
- b. Skilgreina þjónustuflokka (hótel, gistiheimili, heimagisting) og koma í veg fyrir misnotkun þeirra þjónustuheilda.
- c. Koma á sívirknu eftirlistkerfi er gefi stöðugt raunhæfa mynd af ástandinu á hverjum tíma.

Í framhaldi af þessu, að öll þjónusta verði skilgreind á sama hátt og unnt sé undir eftirliti. Í þessum hóp kynnti auk þess Páll Richardsson frá Ferðaþjónustu Bænda flokkunarkerfi sem ferðaþjónustan hefur verið að vinna að undanfarið. Mig langar til þess að biðja hann að segja frá þessu og í lokin gera grein fyrir störfum nefndar þessa hóps sem fjallaði um þingsályktunartillögu Hjörleifsnefndarinnar.

Páll Richardsson - hópur 5.

Mig langar að kynna það sem við höfum gert í Ferðaþjónustu Bænda í sambandi við flokkun, stöðlun og eftirlit. Fyrir tveimur árum síðum við það að þjónustan hjá okkur í kringum landið var mjög ólík. Þetta var erfitt í sölu og við ákváðum að reyna þá að skilgreina betur þessa þjónustu.

Við gerðum þetta þannig að við fórum 20 bændur til Wales og gistum á ferðapjónustubæjum. Þetta var mjög gaman og við sáum hvernig þetta var gert þar. Svo tókum við það flokkunarkerfi sem þeir nota í Wales, og reyndar mjög svipað í Englandi og Skotlandi. Við byrjuðum að vinna úr þessu og löguðum þetta að íslenskum aðstæðum. Þá fórum við af stað og byrjuðum að taka út og við hönnuðum eyðublöð. Við förum inn á hvern bæ og mælum herbergin, rúmin, skráum búnað í herbergjum, ástand innanhúss, utandyra, snyrtingar o.s.frv.

Í framhaldi af þessu fengum við í samvinnu við Ferðamálaráð í Wales þeirra Trades and Consumer Manager til að taka út nokkra bæi á Suðurlandi. Þá fór Þórdís til Wales og vann hjá Ferðamálaráði Wales og tók út bæi þar, þannig að hún fékk þar starfsþjálfun má segja hjá mönnum með sjö ára reynslu í þessu. Staðan í dag er sú að við höfum tekið út alla bæi sem hafa uppbúið rúm og við færðum niðurstöður inn í gagnagrunn. Við getum lesið út úr þessu hvernig ástandið er. En það sem kemur þessari samkomu mest við er að það hefur komið í ljós að reglugerðir, ekki einungis hjá Samgönguráðuneytinu heldur líka hjá öðrum ráðuneytum, byggingarreglugerð, heilbrigðisreglugerð, brunavarnir o.s.frv. eru ekkert í samræmi við það sem er að gerast og það þarf að vera einhver samstarfsnefnd ráðuneyta til þess að taka þessi mál fyrir og gera raunhæfar kröfur. Kröfur sem menn geta uppfyllt. Þetta þarf að gera nú þegar.

Ég ætla ekki að orðlengja um þetta þar sem þetta er mál sem við verðum að huga að vegna þess að nú eins og við vitum öll erum við á tölvuöld, bókanir eiga eftir að færast meira og meira inn í tölvukerfi er okkur sagt af Flugleiðum t.d. Amadeus kerfið og ef þú ert ekki með vöru sem hægt er að skilgreina þannig að það sé hægt að setja hana inn í svona kerfi þá verður þú undir. Með þessu er ég alls ekki að segja að við eigum að missa sérkenni. Alls ekki. Við erum að tala um grundvallaratriði. Okkar hugmynd er engan veginn að staðla svo þetta sé allt eins. Þá ætla ég að láta það duga um flokkun og stöðlun.

Við vorum tveir sem fórum yfir þingsályktunartillöguna og við höfðum einn og hálfan tíma til þess og við fórum í gegnum plaggið og merktum, strikuðum út og bættum inní og við látum svo Hjörleif fá þetta á eftir.

Í grófum dráttum voru athugasemdirnar eftirfarandi:

1. Stefnan er ekki skýr.
2. Markaðsfærsla. Leggja aðaláherslu á nýtingu utan aðaltíma og meiri áherslu á innanlandsmarkaðinn.
3. Að bæta aðstöðu til verndar náttúru um leið og ferðamönnum fjölgar. Mig langar að gefa dæmi um þetta: Dyrhólaey. Þangað fara margar rútur en þar er engin aðstaða. Auðvitað með tímanum verður ekki hægt að senda fólk þangað. Það má þá álykta að það eigi að takmarka fjölda bíla sem fara upp á Dyrhólaey, en við viljum frekar fara þá leið að koma upp aðstöðu til að gera fleira fólki kleift að fara á þessa staði.
4. Við vörum við miðstýringu. Sumsstaðar í þessu plaggi eru ýmsir punktar sem

benda til þess að hér gæti verið um of mikla miðstýringu að ræða. Ég tel æskilegt að fela aðilum eins og Félagi ferðapjónustu bænda, SVG o.fl. eitthvert þessara verkefna sem koma fram í plagginu. Hins vegar erum við fylgjandi miðstýringu í sumum tilfellum eins og í gæðaeftirliti sem við teljum að opinberir aðilar eigi að sjá um.

5. Við viljum 7 manna Ferðamálaráð, kosið af ferðamálaþingi en einn maður skipaður af ráðherra í þessum hópi.

6. Við leggjum áherslu á samstarfsnefnd ráðuneyta. Þetta ver reyndar í tengslum við umhverfismál, en ég held að þetta eigi líka við í tengslum við eftirlit og gæðapjónustu. Þarna vantar einhverja samræmingu.

Sigrún Magnúsdóttir - hópur 6.

Ráðstefnustjórar, ráðstefnugestir.

Hópur 6 fjallaði um rannsóknir og þróun í ferðamálum. Menntun og þjálfun starfsfólks. Við tvískiptum þessu starfi og fjölluðum um rannsóknir og þróun í gær og í morgun fjölluðum við um menntun og starfsþjálfun. Ég ætla að gera grein fyrir því sem þarna kom fram.

Hópurinn staðfesti í gær að rannsóknir væru nauðsynlegar fyrir vaxandi atvinnugrein. Nauðsynlegt væri að hafa marktækar upplýsingar til að byggja ábyrgar ákvarðanir á.

Menn voru sammála um að æskilegt væri að innan Ferðamálaráðs eða skrifstofu ferðamála væri deild sem sæi um rannsóknir, ákveði hvað skuli rannsakað í samráði við aðila í hinum ýmsu greinum ferðapjónustu og hverjir sjái um framkvæmd rannsókna. Í því sambandi voru nefndir til aðilar eins og t.d. Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands, Útflutningsráð og Hagstofan.

Þá komu fram tillögur um rannsóknir, sem nauðsynlegt væri að gera s.s. ýmsar markaðsrannsóknir, hvaða lönd eru helstu samkeppnisaðilar okkar, hvers konar ferðamenn eru það sem koma til Íslands og hvaða þýðingu hafa þeir fyrir þjóðarbúið.

Fram komu tillögur um fjármögnun rannsókna. Lagt var til að ákveðið hlutfall af ráðstöfunarfé Ferðamálaráðs / skrifstofu ferðamála væri lagt í rannsóknir. Þá var einnig bent á að hægt væri að skikka ýmsa aðila sem veita ferðapjónustu, til að skila inn ýmsum upplýsingum. Fyrirspurn kom fram um það hvort Vísindasjóður hefði styrkt rannsóknir í ferðamálum. Nefndarmenn vissu ekki til þess að það hefði verið gert.

Þá kom einnig fram í umræðu hópsins að oft tengjast rannsóknir starfsemi háskóla. Það er engin sérstök deild fyrir ferðapjónustu í Háskóla Íslands en eitthvað um að nemendur viðskiptadeildar hafi unnið kandiðatsritgerðir sem tengjast ferðapjónustunni, þá helst rekstrar- og hagfræðileg verkefni. Þá kom fram að á fundi háskólamenntaðs fólks í ferðapjónustu höfðu menn sagt frá því

að áhugi væri meðal kennara þess fólks að koma til Íslands og vinna að rannsóknum.

Við fengum Sigurborgu Hannesdóttur í heimsókn í hópinn, þar sem hún greindi frá reynslu sinni af rannsóknarstörfum á Íslandi. Hún sagði í stuttu máli frá könnun sem hún gerði sem hluta af lokaverkefni sínu í mastersnámi, þar sem hún lagði aðaláherslu á þróun og uppbyggingu áfangastaða. Á máli hennar var ljóst að ýmsum upplýsingum er safn að hér á landi sem máli skipta fyrir ferðapjónustuna en þessar upplýsingar eru ekki í því formi sem hentar okkur best. Nefndi hún þar sem dæmi upplýsingasöfnun Vegagerðarinnar um umferð, en hún miðast sem kunnugt er við fjölda bifreiða en ekki eru veittar upplýsingar um þann fjölda fólks sem er í bifreiðunum. Um flugumferð er safnað upplýsingum. Þar eru til tölur um fjölda þeirra sem um flugvelli fara þ.e. heildarfjöldi en ekki tölur um hve margir koma á staðinn né heldur hve margir fara þaðan. Gistináttatalninguna nefndi hún einnig og talaði um að upplýsingar hefðu borist svo seint að fólk sæi ekki gildi þessarar upplýsingaöflunar. En nú horfir til betri vegar því tölur fyrir árið 1989 eru í þann veginn að berast.

Sigurborg sagði einnig frá breskri könnun sem breska hagstofan hefur framkvæmt frá árinu 1961. Þar er aðal markmiðið að safna gögnum fyrir vöruskiptajöfnuðinn. Ítarlegum upplýsingum um ferðalög til Bretlands og ferðlög úr landi. Hún sagði frá því hvernig þessi könnun er framkvæmd og lagði fram eintak af spurningalista þeim sem lagður er fram í könnuninni. Síðan fjölluðum við í dag um menntun og þjálfun og þá fjölluðum við fyrst um opinbera skólakerfið.

Hópurinn var sammála um að mikill skortur væri á menntun fyrir starfsfólk í ferðapjónustu. Sú menntun sem um væri að ræða í hinu opinbera skólakerfi væri á framhaldsskólastigi, annarsvegar iðnfræðsla og hinsvegar nám í almennum framhaldsskólum.

Aðilar lýstu sig ánægða með það nám sem boðið er uppá í Menntaskólanum í Kópavogi og töldu rétt að vernda það nám sem þar er boðið upp á á Ferðamálabrautinni og að þar verði þróað frekara nám sem hentar þessu skólastigi þ.e. inn í almennum framhaldsskóla fyrir ferðamálabraut. Tillögur komu fram um að gera Leiðsöguskólann að sérstakri framhaldsdeild þá er átt við skólastig sem er fyrir ofan stúdentspróf og að einnig mætti bjóða upp á nám fyrir framlínufólk (þ.e. gestamóttöku á hótelum, móttökum flugfélaga og ferðaskrifstofa) á svipaðri braut.

Fyrirspurn kom fram til hópsins frá Gerði Óskarsdóttur um það hvort æskilegt væri að koma á stuttum starfstengdum brautum í framhaldsskólum t.d. 2ja ára námi sem tekur miða af störfum þeirra sem eru í framhaldsskólum að loknum grunnskóla. Þeirra sem koma inn í framhaldsskólana en ljúka ekki námi þaðan eins og er.

Við vorum sammála um að flest störf í ferðaþjónustu krefðust mikillar menntunar til dæmis málakunnáttu og ekki væri unnt að mennta starfsfólk til ferðaþjónustu á þessum stuttu brautum. Eini möguleikinn sem nefndarmenn sáu fyrir þessar 2ja ára brautir eru fyrir fólk sem starfar að viðhaldi og þrífnaði.

Hópurinn fjallaði um málefni Hótel- og veitingaskóla Íslands og þá kom fram tillaga um að sett væri sérstök reglugerð fyrir skólann þar sem kveðið yrði á um hlutverk hans. Hópurinn var sammála um að nauðsynlegt væri að koma sem fyrst á meistaraskóla við skólann, þar sem framreiðslu- og matreiðslumönnum yrði gert kleift að öðlast stjórnunar- og rekstarmenntun. Tillögur komu fram um aukið framboð t.d. til smurbrauðsfólks.

Hópurinn ræddi þörf á menntun á æðri stigum þ.e. hvort rétt væri að koma á námi á háskólastigi í fræðum sem tengdust ferðaþjónustu. Þetta var talið æskilegt sem framtíðarverkefni en lögð var áhersla á að efla nám á öðrum skólastigum fyrst.

Í hópnum komu fram hugmyndir um að gott væri að slíkt háskólanám tengdist að einhverju leyti sérstöðu Íslands. Þá komu fram hugmyndir um það frá fólki sem hefur háskólamenntun í ferðaþjónustugreinum að það vantar sérhæfinguna fyrir Ísland, í ferðalandafræði, í landvernd, umhverfismálum o.s.frv. Það væri hugsanlegt að á háskólastiginu myndi menntunin miðast við að veita þessa fræðslu.

Ferðamálanám erlendis kom einnig til umræðu. Hópurinn var sammála um að nauðsynlegt væri að viðurkenna ákveðna erlenda skóla þannig að Lánasjóður íslenskra námsmanna veitti aðeins lán vegna náms við þá. Þessar umræður komu upp í sambandi við það að í dag vita atvinnurekendur lítið um hvað liggur að baki hinna ýmsu "titla".

Annað sem við ræddum um var skortur á námsefni og nauðsyn þess að aðilar innan opinbera skólakerfisins og þeirra sem vinna að menntunarmálum utan þess hefðu með sér aukið samstarf, samhæfðu t.d. útgáfu á efni þar sem því yrði komið við. Rætt var um hin ýmsu námskeið sem í boði hafa verið og vakin var athygli á mismunandi verðlagi þeirra. Hópurinn leiddi hugann að gildi slíks náms bæði fyrir atvinnurekendur og þá sem námið sækja.

Í upphafi fundarins var kynnt það námsframboð sem er í ferðaþjónustu. Við heyrðum mjög greinargóða lýsingu á því frá Gerði G. Óskarsdóttur í gær hvað er í boði. Margrét Jónsdóttir kynnti samstarfsverkefni um fjarkennslu fyrir ferðaþjónustubændur. Í framhaldi af því spunnust um það umræður um hvort nýta mætti þessa aðferð fyrir fleiri greinar. Birna kynnti leiðsögunámið og lagði mikla áherslu á mikilvægi þess að íslenskir, löggiltir leiðsögumenn væru í sem flestum skipulögðum ferðum. Allir í hópnum voru henni sammála.

Almennar umræður

Jón Gauti Jónsson

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Mér þykir vænt um að þetta er fyrsta Ferðamálaráðstefnan sem er farin að skilgreina það hvaða auðlind það er sem ferðapjónustan byggist á, sem er náttúran. Mér finnst menn líka vera farnir að átta sig frekar á því að aukinn fjöldi leiðir af sér ákveðna skerðingu á ferðafrelsi hvers og eins. Við getum öll verið sammála um að það sé allt í lagi að senda 10 manns upp á hálendið sumar hvert og leyfa þeim að valsa hvert sem er. Aftur á móti þegar fjöldinn er farinn að skipta þúsundum verðum við að setja umgengnireglur, jafnvel einhverskonar ítölu. Til dæmis um það þá kom fram hjá Höskuldi Jónssyni í umræðunni í okkar hópi í morgun að hann hafði farið með 19 manna hóp í gönguferð um Lakagíga. Þessi hópur gekk upp á einn gíginn og það sá á honum eftir þessa 19 ferðamenn. Hvað þá ef þarna kæmu 1000?

Mig langar í sambandi við það sem hefur verið rætt hér að minnast á þrennt. Nú veit ég ekki með ályktanir frá vinnuhópi um umhverfismál og skiplag hvort þetta sé hugsað sem beinar ályktanir. Ef svo er þá langar mig að benda hér á lið 4, sem ég held að hljóti að vera mjög varasamur þ.e. að það eigi að taka gjald fyrir veitta þjónustu sem er í formi aðgangs að snyrtingum, leiðsögn og gerð göngustíga. Ég held að við ættum að fella þetta út. Við eigum einungis að taka eitt gjald í upphafi, sem er í fríhöfninni í Keflavík. Þar með eru menn að kaupa sér aðgang að náttúrunni. Hitt eiga að vera undantekningartilvik. Ég segi það ekki að í vissum tilvikum á þess áttar gjaldtaka rétt á sér, en einungis í algjörum undantekningartilvikum. Ég efast um að þessi gjaldtaka muni gera meira en að standa undir þeim kostnaði sem það hlýtur að hafa í för með sér að innheimta þetta gjald. Mér skilst að í Höfða í Mývatnssveit þar sem þetta er gert, þá sé launakostnaður vegna þessa um 50% og ég held að það sé undantekningartilvik að það nái því. Legg ég því til að þetta sé liður sem ekki sé ályktað um.

Í öðru lagi var hér ályktun sem tengdist leiðsögn um landið. Þar þarf að byrja á því að skilgreina hvað er hópur og hvað er hópferð. Ég held að það sé ekki hægt á svona ráðstefnu að álykta um svona hlut, þ.e. að skylda alla að hafa leiðsögumenn. Er það hópferð að saumaklúbbur taki sig saman og fari í hópferð upp í Borgarfjörð?

Í þriðja lagi, þá er ég aðeins farinn að tengjast þessari nefnd. Það hefur mikið verið rætt um það hér að það ríki skipulagsleysi og það vanti eftirlit og allt skipulag. Þetta þurfum við að efla og koma á. Það hefur reyndar líka verið mikið rætt um það að menn eigi að varast miðstýringu. Ég tel mig ekki vera talsmann miðstýringar en mig langar að varpa því hér fram hvort það eigi að vera í lögum heimild til að stýra þessum hlutum beint? Á síðustu 10 árum hefur sáralítið gerst í þessu. Á að vera til eitthvert fyrirkomulag, án þess að ég átti megri fyllilega á því hvernig það ætti að vera uppbyggt. Að vísu á bls. 34 í skýrslu Hjörleifsnefndarinnar eins og hún er kölluð, er sagt hér í 5. lið Athuga ætti að

stofna til samráðsnefndar vegna aðgerða á ferðamannastöðum ég myndi vilja bæta við vegna aðgerða, eftirlits og skipulags. Þar sem Ferðamálaráð, Náttúruverndarráð, sveitarstjórnir, Hollustuvernd, skipulagsstjórn og hugsanlega Vegagerð ríkisins ættu fulltrúa.

Eigum við að hafa einhverja stofnun í kerfinu sem ég myndi þurfa að fá samþykki hjá ef ég ætlaði að skipuleggja 10 daga ferð um landið. Fá þar einhvern stimpil á hana. Þar með er komið eftirlit með því hvernig fólk ferðist um landið og einnig væri hægt að leiðbeina mönnum þannig að bent væri á ef ákveðinn staður er þéttsetinn á vissum degi/dögum. Ég er sammála Birgi Þorgilssyni en hann hefur miklar áhyggjur af útgerð erlendra ferðaskrifstofa um landið. Þessi nefnd myndi þá skilgreina hvað er hópur og hún myndi síðan athuga hvort þessi skipulagði hópur hefði leiðsögumann með réttindi og ýmislegt fleira mætti tengja þessu eins og hvernig fólk hyggst skipuleggja þessa ferð.

Maður hefur oft rekið sig á það að það eru skipulagðar ferðir um landið án þess að heimafólk sé spurt að því hvort það vilji þetta og hvort nokkur aðstaða sé fyrir hendi. Flatey á Breiðafirði var mjög gott dæmi um þetta þar sem ferðamenn flæða inn en enginn hreinlætisaðstaða er fyrir hendi. Hver á þá að standa undir þeim kostnaði. Er það skipulagsaðilinn sem þá byggir nauðsynlega hreinlætisaðstöðu á þeim áningarstað sem hann kemur á eða er það hið opinbera? Mig langar að varpa því fram í umræðuna hvort við þurfum ekki að viðurkenna einhverja stýringu á þessu sviði. Mér sýnist það lítið hafa gerst í þessum málum síðastliðin 10 ár þannig að einstaklingum er vart treystandi til þessa.

Eiríkur Eyvindsson.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Ferðamálaráðstefna var hér 1972 í góðu veðri að hausti til, þá átti enginn í vandræðum með að komast heim eins og nú horfir til. Ég vil aðeins í mjög stuttu máli vekja athygli Ferðamálaráðs á því hvort þetta sé heppilegur tími. Hann er vissulega heppilegur að því leyti að það er minnst að gera hjá þeim sem eru með ferðaþjónustu á þessum tíma, en veður getur verið óhagstætt um hávetur. Ekki síst í febrúar sem er líklegast erfiðasti mánuður ársins.

Suðurland væri heppilegra ef þetta á að vera að vetri til og þá í Reykjavík. Þessi ráðstefna er nokkuð sérkennileg að því leyti að hér eru í undirbúningi miklar breytingar á lögum og reglugerðum um Ferðamálaráð. Einnig er nýtt Ferðamálaráð tekið til starfa. Ferðamálaráði og Hjörleifsnefndinni, eins og við köllum hana er mikill vandi á höndum. Hér kemur fram í mjög greinargóðum plöggum það sem Hjörleifsnefndin hefur verið með. Þar er að vísu varpað fram spurningum þar sem við vitum ekki alltaf við hvað er átt en þarna eru þó nokkrir möguleikar. Það er full ástæða til þess að ætla að Ferðamálaráð geti krafist þess af okkur sem sitja þessa ráðstefnu, að við reynum að koma á

framfæri skoðunum okkar í þessu máli. Jafnvel þó að ekki heyrst neitt núna þá komi það á næstu dögum til þess eins að bæði nefndin og Ferðamálaráð geit unnið eftir því sem fram hefur komið á þessum fundi. Ég held, fundarmenn góðir, að við verðum að treysta því að það sem er óljóst verðum við að fela Ferðamálaráði og nefndinni að leysa og undirbúa lög sem eiga síðan að gilda. Eftir að lögjin hafa verið gerð verða gerðar reglugerðir og þá er stundum hægt að hnika ýmsu til.

Eitt er það sem ekki hefur komið nægilega fram að mér finnst á þessari ráðstefnu. Það er hreinlætisaðstaða meðfram vegum og á fjölsóttum ferðamannastöðum. Ég ætla að leggja hérna fram til fundarins eða Ferðamálaráðs svohljóðandi efni:

Til Ferðamálaráðs.

Ferðamálaráðstefnan haldin að Egilsstöðum 16.-17. febrúar 1990 ályktar að gerð verði ítarleg könnun á því hvar á landinu er talin brýnust þörf á snyrtiaðstöðu meðfram þjóðvegum og á fjölsóttum ferðamannastöðum. Fundurinn telur eðlilegt að hið opinbera leggi fram fjármagn til útbóta þar sem þörfin er mest. Leitast skal við að einstaklingar sjái um reksturinn.

Sannleikurinn er sá að þetta horfir víða til vandræða, bæði meðfram vegum og á fjölsóttum ferðamannastöðum. Það er tæplega hægt að ætlast til þess að sveitarfélög eða áhugamenn komi þessu upp. Það eru engar tekjur af þessu, en þó er þessi aðstaða nauðsynleg. Það er full ástæða til að ætlast til að heimamenn líti eftir þessu og í sumum tilfellum sjá algjörlega um reksturinn. Að minnsta kosti er það betra en ástandið eins og það er víða núna.

Ágúst Hafberg - fundarstjóri.

Fundinum hefur borist eftirfarandi skeyti:

*Ferðamálaráðstefnan Egilsstöðum.
Ég vona að tekin verði til athugunar minjagripaútgáfa.
Einar Valgarð Bjarnason
Snorrabraut 42, Reykjavík.*

Halldór Jóhannsson.

Ráðstefnustjórar og góðir fundarmenn. Ég var með þóroddi og fleirum í hópi sem fjallaði um umhverfismál og skipulag (hópur 4). Við settum upp átta megin atriði. Þetta er geysilega stór málaflokkur og mér heyrst að menn séu sammála um það að umhverfismál eru mál málanna í dag og þar af leiðandi eru þarna atriði sem eru grundvallaratriði til þess að ferðamál og umhverfismál nái að vinna saman.

Ég bendi ykkur á númer 1. hjá okkur þar sem að Ferðamálaráð þarf að hafa stefnu í umhverfismálum. Ég ætla að leyfa mér svona persónulega að bæta því við að það sé kannski ekkert óeðlilegt að Ferðamálaráð líti til hins nýja umhverfisráðuneytis með samastað því þessi atriði virðast óhjákvæmilega falla saman.

Það eru fleiri atriði sem mig langar að vekja athygli á. T.d. í lið númer 3 hjá okkur að Tryggja þarf að almannaréttur varðandi umferð um landið sé virtur. Þetta er annað mál sem er mjög stórt atriði og kemur ekki fram í skýrslunni sem við höfðum mikið talað um. Í framhaldi af þessu var mikið rætt í okkar hópi að aðilar sem eru með skipulagðar ferðir, hestaferðir o.s. frv. geti átt von á því að það sé lokað á þá á ákveðnum stöðum. Þeir þurfa að hafa ákveðinn tíma fyrir sig til þess að geta fundið aðrar leiðir. Hvernig á að taka á veðráttunni okkar því að stundum er hálendið ekki opnanlegt fyrr en í júlí, stundum í júní og stundum jafnvel ekki, þannig að við þurfum að hafa einhverja stefnu til þess að geta unnið eftir og lög og reglugerðir sem taka ótvírætt á þessum málum.

Jón Gauti talaði um gjaldtökuna. Við vorum alls ekki sammála um þennan lið og ekki sammála hvernig ætti að taka á þessu. Þetta er mjög viðkvæmt mál og dæmið frá Höfða í Mývatnssveit er ákveðin prófraun. Eitt hefur þó skapast þarna, það er þarna starf fyrir eitt ungmenni og ég tel að það sé mjög gott. Annað sem hefur skapast er að þetta hefur orðið til þess að draga aðeins úr átroðningi í Höfða og það er vel. Hins vegar er það alltaf tilfinningamál hvar á að byrja að láta greiða fyrir og hvar ekki. Við þekkjum það erlendis frá að það þarf meira að segja að borga fyrir að fara á snyrtingu. Við höfum ekki gert þetta hérna, en spurningin er hvort við verðum ekki að fara að hugsa um þetta og það sama með hálendið okkar vegna þess að það kostar mikið að reka þetta og það er óhjákvæmilegt að með auknum átroðningi að við gerum einhverjar betrubætur eða hreinlega setjum kvóta á það. Þetta er atriði sem athyglivert væri að ræða svolítið meira um.

Ég vil í lokin segja það að þetta er atriði sem við leggjum fram sem ályktanir þessa vinnuhóps. Ef ráðstefnan kýs að taka eitthvað af þessu sem ályktanir hennar, þá fögnum við því en við lítum ekki á það sem þetta séu beint tillögur til að álykta um af hálfu nefndar Hjörleifs.

Eitt annað mál áður en ég fer. Ég hef verið að vinna fyrir Vegagerðina að þjónustu- og leiðbeiningarskiltum. Við hengdum tillögur okkar upp hér niðri svo ráðstefnugestir geti kynnt sér þær. Við höfum ekki kynnt þetta mikið en höfum þó verið í ágætu samstarfi við aðila í Ferðaþjónustu bænda. Ef einhverjir hérna hafa góðar ábendingar þá bið ég þá endilega að koma þeim á framfæri, það er mjög vel þegið.

Vilhelm Wessman.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Við höfum rætt um menntamál bæði í gær og í dag og sú niðurstaða sem hópur 6 skilaði hér hnígur mikið í þá átt sem ég hef barist fyrri í menntamálum undanfarin 20 ár. Í tvo áratugi hef ég meira og minna starfað í nefndum, bæði sem formaður skólanefndar Hótel og veitingaskóla Íslands, í fræðslunefnd, í þessum greinum ásamt samnorrænum fræðslunefndum. Þetta er allt gott og vel og mér finnst við vera komin vel á veg með það að undirbúa þetta starf en það er eitt sem vantar og þekki ég það ákaflega vel. Það vantar peninga. Á sínum tíma var ég einn af talsmönnum þess að Hótel og veitingaskólinn færi á Laugarvatn og barðist mikið fyrir því. Menn sögðu á þeim tíma að við værum að berja niður það sem ætti að gera í Kópavogi. Það var alls ekki rétt. Við erum algerlega sammála því að þessi skóli rísi í Kópavogi, en við sáum fram á það að með þeim fjárlögum sem áttu að veita til þessarar uppbyggingar tæki það 10-15 ár að byggja þennan skóla. Á Laugarvatni á sínum tíma höfðum við fullbúinn skóla sem hefði kostað ákaflega lítið að gera að þeim skóla sem okkur vantaði. Eins og málin líta út í dag, ef við ætlum að hafa ferðapjónustu á Íslandi skulum við huga að grunninum og grunnurinn er menntun okkar fólks og ef við ekki hugum að því getum við gleymt öllu tali um ferðapjónustu á Íslandi.

Ég ætla að leggja fram tillögu í lok þessa fundar þar sem við ályktum um það að til skólamála og þeirrar uppbyggingar verði veitt þeim upphæðum sem til þurfa. Því verði lokið á næstu 3 árum. Þessar 8 eða 10 milljónir eða hvað það nú er, eru bara smámunir. Við erum að tala um uppbyggingu á skóla sem kostar á milli 400 - 500 milljónir. Við skulum gera okkur grein fyrir því. Þannig að ef á að staðsetja hann í Kópavogi þá þurfum við að fá hann strax, við höfum ekki tíma til að bíða.

Gerður G. Óskarsdóttir.

Góðir ráðstefnugestir.

Það skiptir máli þegar maður er að vinna að menntunarmálum að vita hvað er að baki þessum menntunarleiðum sem verið er að fjalla um.

Menntun á sviði þessara mála er ekki einungis á vegum menntamálaráðuneytisins. Þetta er í rauninni á vegum fjögurra ráðuneyta: Samgönguráðuneytis, þar er leiðsögunám sem er á vegum Ferðamálaráðs. Síðan er það landbúnaðarráðuneytið með sinn part af Ferðapjónustu bænda og í rauninni líka félagmálaráðuneytið með Bréfaskólann. Þannig að ef vinna á að virkilegri samræmingu þá er ekki nóg að menntamálaráðuneytið geri það. Það þarf að vera einhver aðili sem er þvert á ráðuneyti og kannski þyrfti frumkvæði af svona samstarfi og samhæfingu í menntamálum á sviði ferðamála að koma frá Ferðamálaráði.

Menn tala mjög mikið um að það vanti menntun. Það sé skortur á menntun í þessari grein og það kom fram í starfshópnum í morgun þegar við fjölluðum um menntamál. En mér finnst ég ekki hafa fengið skýr skilaboð um það hvað það er sem vantar. Ég hélt þegar ég var að ræða þetta við fólkið í menntamálaráðuneytinu að nú myndi ég koma með héðan af þessari ráðstefnu

miklu skýrari mynd af því hvað það er sem þyrfti að koma upp. Það er ljóst að menn vilja meistaraskóla við Hótel og veitingaskólann, og það vissi ég reyndar áður. Það er reyndar mjög kallað á meistaraskóla fyrir allar iðngreinar í mjög breyttir mynd. Mér finnst að ég hafi fengið skýr skilaboð um það að fólk finnst ekki tímabært að fara að hugsa um þetta nám á háskólastigi, en þó eru það talsvert óljós skilaboð því hvað er háskólastig? Það er nú lengra mál en svo að við getum farið að ræða það hér. Síðan hef ég heyrt að þið viljið nám fyrir framlínufólkið eins og þið kallið það. Þeir sem taka á móti ferðamönnum hjá ferðaskrifstofum, flugfélögum og á t.d. hótelum o.þ.h. Ég hélt að þegar námið í Kópavogi þróast þá myndi það svara þeirri þörf.

Síðan voru nokkuð skýr skilaboð í hópnum í morgun að menn eru ekkert að hugsa um stuttar brautir. Ég spurði þarna um stuttar starfsmenntabrautir og það var reyndar það sem við héldum í menntamálaráðuneytinu að t.d. þyrfti að vera á þessu sviði. En hér kom fram, sem er rétt, að fólk þarf að kunna tungumál til þess að geta starfað að þessum málum. Þá er stundum talað um stúdentspróf. Ég set líka spurningarmerki við það vegna þess að þó við krefjumst tungumálakunnáttu er ekki þar með sagt að stúdentspróf svari því. Ég held í rauninni ekki. Leiðsögunámið gerir miklar kröfur um tungumálakunnáttu og menn þurfa að vera mjög góðir í tveim tungumálum sem eru mjög eðlileg inntökuskilyrði í þá grein en það er enginn sem nær því með stúdentsprófi.

Mig grunar að meirihlutinn af þeim sem koma inn í leiðsögunám hafi auk þess að hafa stúdentspróf hlotið sína málþjálfun með dvöl í viðkomandi löndum. Á sumum námsbrautum er ekki mikið tungumálanám. Nú er hægt að fara í gegnum framhaldsskóla án þess að leggja mikla áherslu á tungumál.

Mér finnst mjög mikilvægt að í skólakerfinu sé komið upp margskonar stuttum starfsmenntabrautum á ýmsum stigum sem við getum kallað háskóla- og framhaldsskólastig. Þannig starfsmenntabraut er kannski leiðsögunámið með hreinar og klárar inntökukröfur. Það kom upp að framlínufólkið þyrfti kannski slíkt nám. Í sambandi við háskólastig og ekki háskólastig þá getur verið allskonar nám sem krefst stúdentsprófs eða sambærilegs prófs og mér finnst að stúdentsprófið eigi ekki að vera svona afgerandi eins og það er núna. Fólk er með allskonar menntun og reynslu sem er alvega sambærileg við stúdentspróf. Ef háskólastig væri skilgreint þannig að það tæki við þegar þessu fjögurra ára framhaldsnámi lýkur þá er þetta auðvitað á háskólastigi.

Eins og háskóli er skilgreindur í dag þá er það jafnframt skóli þar sem stundaðar eru rannsóknir. Það er mjög mikil umræða í gangi um það hvernig eigi að skilgreina háskólastigið.

Ég er með þessar hugleiðingar hér til þess að segja við ykkur að mér finnst mikilvægt að þið sem vinnið að þessum málum segið hvaða starfsfólk hjá ykkur þarf meiri menntun en það hefur þegar það kemur til ykkar núna. Ég lýsi eftir þessu því mér finnst ég ekki geta farið niður í menntamálaráðuneyti og sagt það

sem fólkið vill er svona og svona nám. Núna þurfum við bara að skipuleggja það og koma því einhversstaðar á. Auðvitað er ekki hægt að fá þetta útúr einni ráðstefnu, en ég hélt kannski að menn væru með meiri hugmyndir um það.

Að lokum vil ég aðeins koma inná fjármagnið því Vilhelm Wessman var svo afgerandi í umræðunni um það. Sumt kostar mjög mikla peninga eins og að byggja yfir skólann í Kópavogi. Sumt kostar ekki peninga, sumt er nefnilega bara gert vitlaust núna. Það er verið að halda fólki í framhaldsskólakerfinu á röngum forsendum núna. Það þarf að hanna annarskonar nám fyrir það fólk og fella þá úr ýmist nám sem fólk er í núna.

Philip Vogler.

Eitt áhugasvið mitt í nefndinni um umhverfismál og skipulag vildi ég láta koma betur fram. Það er ekki gott að stefna að því að loka ferðamannastöðum, helst ekki nokkurn tíma. Það kostar fé að gera það því það er óhæft að loka bara með orði en ekki hafa neitt eftirlit þannig að sumir fara samt. Því er betra að nota þetta fé til leiðbeiningar á svæðinu og til uppbyggingar, þannig að jafnvel við sem búum í landinu eigum kost á að fá að sjá staðinn. Ég samdi tillögu sem ég vildi lesa upp.

Á stöðum þar sem átroðningur stefnir náttúrunni eða þjóðminjum í hættu skal leitast við að halda honum í skefjum með því að koma upp merkingum, leggja stíga, færa tjaldstæði lengra frá og fleira. Einnig skal hafa landverði sem víðast. Frekar en að loka svæði alveg ætti að leyfa að duglegustu og áhugasömustu ferðamenn komist þangað gangandi, en fatlaðir á bíl með sérstöku leyfi. Stæði fyrir bíla og hesta verður að skipuleggja og afmarka utan við allra viðkvæmustu og áhugaverðustu staði.

Til alls þessa þarf virkt eftirlit og þó að Páll Richardsson hafi tjáð sig áðan gegn mikilli miðstýringu þá samþykkti hann líka að hennar væri þörf vegna eftirlits og leyfisveitinga. Umhverfisnefndin komst aftur og aftur að þeirri niðurstöðu að einmitt einn aðili þyrfti að hafa yfirumsjón í slíkum málum.

Árni Þór Sigurðsson.

Ráðstefnustjórar og ágæta fundarfólk.

Það er búið að dreifa hér skjali frá umræðuhópi 2, sem ég átti sæti í og ég ætla aðalega að gera það að umræðuefni hér. Áður en ég sný mér að því vil ég koma að áliti frá hópi 4. Það var tvennt. Annarsvegum um leiðsögu í hverjum bíl. Ég er sammála Jóni Gauta í því að það sé mjög erfitt að koma því við en fyrst og fremst þarf að skilgreina hópana sem er verið að tala um í því efni. Hinsvegar þá er ég líka sammála honum í því að setja fyrirvara við gjaldtöku af ferðamönnum þ.e. að selja mönnum aðgang að náttúru landsins. Það held ég að sé mjög varhugavert og það sé eðlilegt að líta svo á að fólk borgi sig inní landið með því að kaupa í fríhöfninni.

Síðan er í sambandi við hóp 2 þá hélt ég að við hefðum verið mjög sammála allan tímann í þessum hópi, en hinsvegar þegar Þorleifur kom hér og gerði grein fyrir álitum hópsins þá held ég að ég hafi ekki kannast við nema svona þriðja part af því sem þarna kom fram. Það er svo allt annað mál.

Það voru 3 verkefni sem við höfðum. Eitt var að ræða verkaskiptingu milli opinberra aðila og einkageirans í ferðaþjónustu. Í öðru lagi fjármögnun og í þriðja lagi stjórnun ferðamála. Því miður fór það svo að við eyddum mestum tíma í að ræða það sem við vorum sammála um þ.e. verkaskiptinguna og fjármögnunina. Í þessu álitum frá hópi 2 er gerð grein fyrir niðurstöðum hópsins í sambandi við verkaskiptingu og ég held að ég geti verið sammála því sem þar kemur fram og við vorum það öll. Eins með fjármálin þá höfum við rætt það að gjaldtakan í fríhöfninni sé skynsamlegur tekjustofn, það voru að vísu uppi sjónarmið í nefndinni um að þetta væri óeðlilegt en mikill meirihluti var þeirrar skoðunar að þetta væri skynsamur tekjustofn og að það ætti að láta reyna á það að ná öllum þessum tekjum sem að eiga að koma inn og það var bent á það að það eru til tekjustofnar, hjá ríkinu, sem skila sér óskertir. Það var t.d. bent á það að flugvallaskatturinn skili sér til framkvæmda í flugmálum, jafnvel þó sumir í hópnunum vilji láta fella þann skatt niður.

Síðan er það þriðja atriðið sem við ræddum um, en það var stjórn ferðamála. Það fór kannski minnsti tíminn í það og því miður varð ég að fara af fundi hópsins yfir á annan fund svo ég missti af síðustu 20 mínútunum eða svo. En það virðist hafa verið gert mikið þá. Fyrst að menn vilja ekki hafa helgarráðstefnur, þetta sé alvöru atvinnugrein og það séu allir að vinna. Ég vil þá gjarna spyrja þessa ágætu menn, þessa direktóra sem geta alltaf farið í miðri viku, hvort þeir vilji gefa starfsfólki sínu frí í miðri viku svo það geti komist á ferðamálaráðstefnu því ég sakna þess svolítið að hlutur starfsfólks í greininni er ekki nógu mikill og það hefur ekki farið mikið fyrir því fólki hér á þessari ráðstefnu. Ég sakna þess verulega og það er einmitt rétt sem Vilhlem Wessman sagði að menntun er mjög nauðsynleg og þá er einmitt mjög nauðsynlegt að fólkið í greininni skipti sér af málefnum hennar.

Ég sé ekki að það skipti nokkru máli útaf fyrir sig að þessar ráðstefnur séu í miðri viku eða um helgar. Mér finnst það óþarfi að leggja einhverja sérstaka áherslu á það í svona álitagerð. Ég myndi bara vilja strika það út. Í sambandi við núverandi fyrirkomulag á Ferðamálaráði, þá segir hérna í þessu álitum að hópurinn telji...

núverandi fyrirkomulag heppilegt og ef eigi að gera á því einhverjar breytingar þá þurfi að vera fyrir því mjög gildar ástæður.

Svo segir hér að...

Ferðamálaráð í núverandi mynd sé góður starfsvettvangur og varast beri að stækka það mikið úr þessu. Öflug framkvæmdastjórn er síðan skilyrði fyrir því að stefnumörkun komist í framkvæmd.

Ég held nú að reynslan sé sú að það Ferðapjón. Bænda engin stefnumörkun fram í ráðinu sem slíku. Það hefur verið kvartað yfir því sí og æ á ráðsfundum, bæði í þessu ráði og mér er kunnugt um að það var gert í því síðasta, einmitt vegna þess að það er of stórt, kemur of sjaldan saman og er ekki nógu virkt. Mér finnst vera ákveðin mótsögn í þessu að menn vilji halda þessu fyrirkomulagi af því það er svo ofsalega virkt en jafnframt að hafa öfluga framkvæmdastjórn því sannleikurinn er sá að framkvæmdastjórnin sem sér um stefnumörkunina, leggur hana fyrir ráðið, ræðir hana í 3 tíma á tveggja þriggja mánaða fresti og síðan er það samþykkt. Stefnumörkunin ferð því ekki fram í ráðinu, þessvegna hefði ég talið að það væri miklu betra að líta til svona ráðstefna eða þinga af þessu tagi sem að hér eru þannig að menn hittist í 2-3 daga, ræði mjög ítarlega í starfshópum ákveðin verkefni og stefnumótunin fari þar fram og því sé síðan vísað til Ferðamálaráðs sem sé þá minna, 5-7 manna, sem þessi ráðstefna kysi að mestu leyti og það væru þarna einn eða tveir fulltrúar sem viðkomandi ráðherra myndi skipa til formennsku.

Ég held að það væri miklu skynsamlegri leið heldur en að viðhalda ráðinu eins og það er í dag. Það eru líka ákveðnar mótsetningar varðandi það að aðrar starfsstéttir eigi ekki fulltrúa í Ferðamálaráði. Á sama tíma vilja menn ekki fjölga í ráðinu vegna þess að þá verður það óvirkara og þ.a.l. verður ekki svigrúm til þess að bæta við öðrum starfsgreinum. Það er líka ákveðið misvægi að mínu áliti að það er einn fulltrúi frá hverju landshlutasamtakanna. Síðan er einn frá stórum samtökum eins og Félagi ferðaskrifstofa, einn frá Sambandi veitinga- og gistihúsa, einn fulltrúi frá Ferðapjónustu bænda sem út af fyrir sig er eitt fyrirtæki úti í bæ sem er að mörgu leyti óeðlilegt að eigi beinan fulltrúa í svona ráði. Ég vildi velja þessu upp og eins og þetta er sett upp í umræðuhópi 2 þá sé þetta ekki alveg í samræmi við þá umræðu sem þar fór fram. Ég vona að aðrir í hópnum taki til máls og segi sitt álit á þessu.

Ásbjörn Björnsson.

Ráðstefnustjórar, ráðstefnugestir.

Ég ætla að koma inn á tvö atriði sem mér finnst vanta inn í þessa umræðu. Það er aðallega til þess að tryggja það að þessi atriði fari inn í umfjöllun nefndarinnar.

Fyrri atriðið er samkeppni, markaðsfærsla. Við erum búin að ræða mikið um það, skilgreina hugtök og sumir ekki sáttir við það en markaðsfærslan er í sjálfu sér að fullnægja þörfum ákveðinna markhópa betur en samkeppnisaðilinn og við verðum þ.a.l. að skilgreina það í samkeppni við hverja við erum. Það er eitt skilyrði sem ég tel að við verðum að setja okkur í þessu. Við erum búin að vera að reyna að fá vöruframleiðendur í útflutningi til þess að færa sig úr því að vera framleiðslusinnaðir yfir í það að vera markaðssinnaðir og eitt af því er að gera sér grein fyrir samkeppninni. Mér finnst á þessari fyrstu ferðamálaráðstefnu minni að fulltrúar hér inni séu ennþá mjög framleiðslusinnaðir. Varan er svo góð að hún selur sig sjálf. Ég held að það sé ekki rétt. Hún er góð en hún selur sig ekki sjálf.

Ég get nefnt tvö dæmi um þetta. Það er það sem er að gerast í Evrópubandalaginu 1992 og það sem er að gerast í austur Evrópu. Við verðum að sjálfsögðu að gera okkur grein fyrir því hvaða áhrif þetta hefur á okkur sem ferðamanaland. Hvernig taka samkeppnisaðilarnir á þessum breytingum.

Varðandi kynningarmál erlendis, þá hafa menn verið að skilgreina starfssvið og tala mikið um samræmingu og samstarf sem að ég held að sé alveg rétt. Mér finnst bara vanta eitt inn í þetta og vil bend ykkur á það að það er til Útflutningsráð Íslands sem er samstarf útflytjenda á vörum og þjónustu. Þjónustan hefur ekki verið hér inni í lengri tíma. Við erum að sjálfsögðu í því að kynna bæði land og framleiðsluvörur, sérstaklega framleiðsluvörur. Við gerum það með vörusýningum sem eru skipulagðar. Við nýtum okkur ferðir Forseta Íslands. Við nýtum okkur allar opinberar heimsóknir. Við verðum með móttöku t.d. í kvöld fyrir 30 fréttamenn sem verða með Havel, sem er hér í opinberri heimsókn. Þannig að þetta starf er fyrir hendi og það er að sjálfsögðu opið ferðamálum en mér finnst menn gleyma því að Útflutningsráð sé til.

Hjörleifur Guttormsson.

Þetta er búinn að vera góður tími síðan ég fór hér úr ræðustólnum í gær. Það hefur margt komið hér fram sem skiptir okkur máli sem erum að vinna að stefnumótun í ferðamálum. Mér hefur þótt gott að hlýða á það allt nánast. Það er þó eitt sem ég hef dálitlar áhyggjur af sem hefur borið loft á í máli manna hér en það er heitið á þeirri nefnd sem hefur verið sett til verka. Ég hef verið að velta því fyrir mér hvernig stefnur á því að aðilar í ferðaþjónustu vilja innleiða nýja siði að þessu leyti. Er það þörfin fyrir að skapa ímynd sem svo mikið er rætt um í ferðaþjónustunni. Er það þessi tónn sem menn vilja ná, þessi eini rétti tónn í landkynningarstarfi o.s.frv. Hvernig stendur á því að menn vilja fara að kenna vinnunefndir við formann þeirra. Ég kann þessi heldur illa. Ég verð að segja það við ykkur, og ég vil hvetja ykkur til þess, þó þið megið nota þetta svona í smáum hópum, að merkja ekki þetta starf níu manna nefndar við mitt nafn.

Það ber ekki að skilja mig þannig að ég sé farinn að fyrirverða mig á nokkurn hátt við störf nefndarinnar. Þetta er margra manna framlag, á að vera það og hópurinn hefur stækkað til muna á þessum fundi sem er að vinna að þessu máli. Við höfum fengið ýmis skilaboð hér á þessum fundi og það var einmitt það sem við vorum að vonast eftir.

Við höfum fengið þá einkunn að það sem við vorum að bera fram væri engin stefna og við höfum fengið þá einkunn á þetta verk að stefnan sé ekki nógu skýr, og við höfum fengið þá einkunn að þetta sé mjög vel unnið plagg. Svo að þið sjáið að þetta eru dómar af ýmsum toga en því er við að bæta, og þar kem ég að svipuðu og Gerður vék hér að, að þetta eru ekki alveg nógu skýr skilaboð.

Ef við eigum að geta notað þau þá þurfum við að geta áttað okkur á hvað í þeim felst, ekki síst það sem menn finna aðfinnsluvert. Sem sagt, hvað er ekki nógu skýrt, hvað vantar á, hverskonar stefnu ef þetta er ekki stefnumótun. Ég er síst að kvarta yfir þessum einkunnum, allar geta þær átt rétt á sér að vissum hætti, en við þurfum að reyna að vinna okkur framúr málinu með því að ná fram breytingum sem geta talist til bóta þó ekki væri nema bestu manna yfirsýn.

Hér hafa komið hópunum fjölmargar ábendingar sem ég tel að varði störf okkar, sem við getum haft gagn af. En það gildir með þær ábendingar, eins og ég gat um með stefnuna í heild að skilaboðin eru ekki alltaf einhlít og það er líka útaf fyrir sig allt í lagi. Við höfum varast að setja hlutina fram, meitlað og ákvarðað og víða haft spurningarmerki eins og þið sjáið á okkar blöðum.

Það er að koma að því að álykta hér. Menn eiga eftir að ræða mikið og ég skal ekki taka hér meiri tíma. Ég er mjög þakklátur fyrir þau viðbrögð sem komið hafa. Undirtektir, hafa falið í sér leiðsögn, gagnrýni eða kvittað er fyrir það sem erum að leggja fram. Við erum á Egilsstöðum og ætlum að fara að álykta hér og menn þurfa alltaf að gæta sín þegar þeir álykta á Egilsstöðum. Þið vitið það væntanlega. Hér var ályktað á almennum fundi fyrir nokkrum árum 1948 að ríkissjóður væri skuldlaus. Það var inntakið í þeirri samþykkt, sem hefur gefið Egilsstaðasamþykktum virkilegt gildi. Menn byrjuðu á því að álykta að Ríkissjóður Íslands væri skuldlaus og gengu síðan út frá því í framhaldinu.

Ég er ekki frá því að það sé það sem við þurfum á að halda, það er bjartsýni af þeim toga sem tengist þessari Egilsstaðasamþykkt frá sínum tíma að þó að menn séu að berja sér þarna syðra og séu að halda utanum ríkissjóðinn og ýmislegt blási í mót þá verðum við að sigla í krafti bjartsýni. Svo mikið er víst að ég held að það séu aðrir sem að skulda ríkissjóði heldur en ferðapjónustan á Íslandi.

Að ríkissjóður þurfi að leita í aðrar matarholur ef hann ætlar að fara að innheimta. Því að ferðapjónustan, vaxandi atvinnugrein, hefur ekki notið sérstaks atlætis af hálfu hins opinbera. Við teljum að þar þurfi að verða breyting á en viljum ekki að greinin verði baggi eða ölmussugrein, sem atvinnuvegur. Það er ekki til farsældar en ég hvet ykkur og okkur öll til þess að starfa að málefnum þessarar greinar af bjartsýni og raunsæi. Í hæfilegri blöndu.

Ég þakka ykkur hjartanlega fyrir. Ég geri ekki ráð fyrir að koma hér aftur í stólinn nema sérstaklega sé beint til mín fyrirspurnum.

Margrét Jóhannesdóttir.

Fundarstjórar, ágætu ráðstefnugestir.

Mig langar að leiðrétta skilgreiningu sem kom hér á Ferðapjónustu bænda áðan. Ferðapjónusta bænda er samtök ferðapjónustu bænda og þeir eru núna u.þ.b. 112 og verða á þessu ári líklega 120.

Ástæðan fyrir því að ég er komin hér upp er sú að ég starfaði í hóp sem var nefndur nr. 6 og það er eitt atriði sem gleymdist að geta hér áðan. Við reyndum aðeins að ræða skýrslu nefndarinnar. Á fyrsta blaði er talað um markmið og við vildum koma með ábendingu útaf vissu atriði sem er: Að bæta lífskjör almennings með fjölbreyttu framboði á ferðum til annarra landa á hagstæðum kjörum svo og innanlands. Við viljum leggja mikið meiri áherslu á ferðaþjónustu hér innanlands frekar en að senda Íslendinga úr landi.

Einnig langar mig að segja í sambandi við þessa skýrslu að við fáum í hendurnar mjög viðamikla skýrslu sem í eru óteljandi punktar og ég álit að til þess að geta sagt eitthvað um hana þurfi maður að hafa töluvert góðan tíma. Maður hefði þurft að geta lesið hana vel og farið í gegnum hana. Nefndin var líka með önnur mál eins og við vitum sem átti að álykta um þannig að ég álit að við höfum fengið alltof lítinn tíma til að geta sagt eitthvað ákveðið um þessa skýrslu.

Ágúst Hafberg.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Ég vil byrja á því að þakka Hjörleifsnefndinni sem við köllum. Mér finnast þessar tillögur gegnumgangandi góðar og eins og formaðurinn sagði þá á þessi nefnd eftir að starfa í á annað ár í viðbót. Hún er hér að leita hugmynda og eru það afar góð vinnubrögð. Ég vil biðja menn að íhuga vandlega skipulag og stjórnun og líka að menn forðist að gera þetta að of fastri stofnun í ríkiskerfinu.

Ástæða þess að ég bað um orðið er að mér fannst helst til of neikvæður tónn, sérstaklega í tillögum frá nefndunum. Við höfum fallið í þá gryfju, ekki bara hér á þessari ráðstefnu heldur því miður í Ferðamálaráði á undanförunum árum að við erum alltaf að jagast útaf fjármálum og það er vissulega rétt, það er versti þröskuldurinn. Umræðan um umhverfismál er líka rétt. Við þurfum að búa landið betur til þess að geta tekið á móti ferðamönnum. Við þurfum að framleiða vöruna og hafa hana í lagi. Ef að við hefðum haft einhverja tugi milljóna á hverju ári, eins og okkur ber, til að láta umhverfismálin í samvinnu við góða aðila, eins og Náttúruverndarráð, ferðafélögin og einstaklinga til að byggja upp og þetta yrði ekki baggi til að reka, þá væri landið allt öðruvísi búið.

Ég vil segja við ykkur ágætu þingmenn: Ef ykkur finnst vandamál í sambandi við þessi mál úti á landi og eruð hræddir við þau, þá hættið þið að beita hnífnum svona hastarlega við þessa fjárveitingu.

Ég vil segja að alltof þröngar reglur (sem sumir sjá sem lausn við því að ákveðnir aðilar komist ekki inn í landið) hvort sem það er í búnaði eða með leiðsögufólk, og á meðan menn geta ekki komið sér saman um hvað sé hópur þá held ég að það sé Egilsstaðasamþykkt að samþykkja að íslenskur leiðsögumaður eigi að fylgja öllum hópum. Ég tel að leysa eigi úr einstökum vandamálum með hliðsjón af þeim reglum sem til eru því það eru bæði íslenskir og erlendir leiðsögumenn sem ganga illa um.

Við skulum vera jákvæð og bjartsýn og þetta er ánægjulegasta ráðstefna sem ég hef setið og hef ég setið þær flestar, því að hérna er það orðið viðurkennt að þetta sé starfsgrein og ein af þeim stærstu á Íslandi og með það förum við heim.

Kristín Njarðvík.

Fundarstjóri, góðir ráðstefnugestir.

Mig langar til að minnast á eitt sem af einhverjum ástæðum hefur fallið út úr ályktun þess hóps sem ég var í, sem var nr. 1. Það var þegar við vorum að fjalla um grein 7 á bls. 26. Þar segir: Að stuðla að því að sem flestir geti notið ferðalaga og útivistar við góðar aðstæður. Það sést þarna hvers vegna sumir hafa kallað þetta stefnuleysi og aðrir kallað þetta ágæta stefnu. Þetta er svo opið að við getum fundið með góðum vilja það sem við viljum. Við hefðum gjarna viljað undirstrika, að gera fötluðum kleift að njóta ferðalaga og útivistar við góðar aðstæður því að ég hef talsvert ferðast með fatlað fólk og það eru ótrúlega margir þröskuldar. Ágúst sagði áðan að versti þröskuldurinn væri þetta peningajag en við skulum ekki gleyma öllum hinum. Það er kannski auðvelt fyrir okkur sem eigum auðvelt með að komast leiðar okkar.

Það er annað sem ég vildi tala um og það er í sambandi við gjaldtöku. Það er mjög auðvelt að sitja í stjórn einhversstaðar og ákveða að það skuli kosta þetta og þetta í Dimmuborgir. Síðan kemur að því að ferðir sem eru skipulagðar fara í Dimmuborgir. Við vitum ekki betur en að við komust þarna en þá er allt í einu kominn skúr og maður sem heimtar peninga. Útlendingar eru miklu smámunasamari í öllum útreikningum en við erum. Við látum bara vaða, hundraðkall, ekkert mál. En útlendingar hugsa allt öðruvísi. Þeir setja talsvert fyrir sig þegar kemur bakreikningur. Þegar að þessum bakreikningum kemur eru það við sem verðum að vinna úr þessu. Við skulum hugsa okkur að við séum með 40 manna hóp. 10 láta sig hafa það að borga hundraðkallinn, eða hvað það nú er, en hinir eru fúlir. Það getur verið hálfur dagur þar sem við erum með helminginn af farþegunum óánægðan. Ég tel þetta ekki heppilegt því helmingur peninganna Ferðabjón. Bænda í skúrinn, en ef þetta verður gert vil ég að það sé gert með það góðum fyrirvara að ferðaskrifstofum verði gert aðvart þannig að þær geti ákveðið hvort hafa eigi þetta inni verðinu. Þetta er mjög viðkvæmt því þegar verið er að verðleggja og skipuleggja ferðir er allt gert til þess að halda verðinu í lágmarki. Síðan er aðeins eitt atriði í viðbót. Síðastliðið sumar var fjórði hver leiðsögumaður útlendingur.

Helena Dejak.

Ég er ekki von að halda ræður og þá sérstaklega ekki á íslensku. Í fyrsta skipt sem ég las ræðu á íslensku var fyrir 15 árum á Hótel Loftleiðum í tilefni Júgóslavíukynningar á vegum Landsýnar, sem í dag nefnist Samvinnuferðir Landsýn. Ég skildi lítið af því sem ég las, en ég man vel að ég var að tala um hvaða sérstöku tilfinningar ég bæri til Íslands og þessar tilfinningar hafa ekki

breyst. Þær eru sterkari í dag eftir 15 ár en þær voru þá. Í dag skil ég margt betur en þá og ég vona að þið skiljið einnig það sem ég er að reyna að segja.

Ég tók þátt í Íslandskynningu á World Trade Travel Market í London sem Flugleiðir ásamt Ferðamálaráði skipulögðu. Mín skoðun er sú að þetta hefði mátt gera öðruvísi og betur til að laða fólk betur að básnum okkar. Skreyta hefði mátt básinn á þjóðlegan og heimilislegan hátt, sýna fyrir framan hann íslenska þjóðdansa, glímu eða eitthvað því um líkt og hafa þar á boðstólnum þjóðlegan íslenskan mat og íslenskt vatn. Ekki sér maður hvaða tilgangi það þjónaði að vera þarna með drykkjusamkvæmi fyrir Íslendinga á svæðinu. Það hefði frekar átt að halda boð fyrir viðskiptavinum t.d. á vegum sendiráðsins. Hvernig gerum við þetta? Það er alltaf verið að tala um að það kosti svo mikið að setja upp svona bás. Hvernig væri nú ef fólk í ferðapjónustu tæki sig saman, eins og fyrirmyndar fjölskylda, og gæfi einn eða tvo dag í sjálfboðavinnu til að myndast við að skreyta slíkan bás eða við að undirbúa og koma fram með hugmyndir um það á hvaða hátt best væri að auglýsa. Þeir peningar sem þarna væru gefnir myndu örugglega skila sér aftur.

Yfirleitt þá finnst mér íslensk, eins og júgóslavnesk, ferðapjónusta byggja um of á lönguninni um skjótfenginn gróða, einskonar Lottóvinning eða góða loðnuvertíð, samanber heimsókn þeirra Reagans og Gorbatsjofs hér um árið. Ferðapjónusta er ekki svona. Það tekur mörg ár að byggja upp traust viðskiptavinanna og það gengur ekki að við lofum einhverju og stöndum svo ekki við það. Breyta þarf hugsunarhættinum því eins og við vitum öll þá er í ferðapjónustu unnið með fólk og fyrir fólk og því þýðir ekki að vera með fýlu í þessu starfi eða dollaramerki í augum. Fólk finnur þetta strax. Það þarf að þjóna frá hjartanu. Þetta tekur lengri tíma en kostar minni peninga og fólk sem fer úti ferðapjónustu með það eitt í huga að fá ódýrar ferðir, veislur eða skemmtanir ætti ekki að fara í þetta starf.

Menn eiga að gleðja sjálfa sig með því að þjóna öðrum. Ferðapjónusta bænda er einmitt gott dæmi um það sem vel er gert að þessu leyti og er þetta fólk e.t.v. einhverjir bestu sendiherrar okkar á erlendri grund. Innan hennar kemur það fljótt í ljós hverjir þjóna vel og hverjir ekki. Hinir síðarnefndu hellast fljótt úr lestinni. Slíkt hið sama ætti að gilda um alla aðra aðila í ferðapjónustunni.

Eitt vandamál sem mér finnst líka vera áberandi eru samskiptaörðugleikar. Það er eins og hver og einn vilji alltaf vera að bauka í sínu horni án þess að hugsa um aðra eða heildina. Þarna Ferðapjón. Bænda mikil orka og miklir peningar til spillis. Þetta á ekki síst við um starfsemi Ferðamálaráðs Íslands. Mikið skortir á allt upplýsingastreymi milli þess og þeirra aðila sem í ferðapjónustu starfa. Væri nú til alltof mikils mælst að það gæfi t.a.m. út fréttabréf, einu sinni eða tvisvar í mánuði þar sem greint væri frá því hvað væri að gerast þar á hverjum tíma.

Sigrún Magnúsdóttir.

Ég ætla ekki að vera fjölorð en það kemur mér dálítið spánskt fyrir sjónir þegar Gerður talar um að hún hafi ekki fengið nægilega mikið útúr starfi hóps 6, þar sem hún átti sjálf sæti í þessum hópi og hafði fullt málfrelsi og tillögurétt. Mig langar að benda á að sem starfsmaður í hótél- og veitingagreinum þá unnum við í hópi 6 fjórar tillögur þar sem var beðið um menntun fyrir starfsfólk í þeim greinum og við erum fjölmennar starfsgreinar í ferðaþjónustu og við biðjum um menntun til handa því fólki sem sér um viðhald og hreingerningu á hótélum og veitingahúsum. Við biðjum um menntun fyrir millistjórnendur sem á að fara fram í meistarakóla í Hótél- og veitingaskólanum. Við biðjum um menntun fyrir gestamóttökufólk, sem er hluti af framlínufólki þannig að það er alveg ljóst að þarna eru tillögur. Við biðjum um menntun fyrir smurbrauðsfólk. Þarna eru allavega fjórar starfsgreinar tilnefndar þar sem vantar menntun.

Ragnar Guðmundsson.

Ráðstefnustjórar og góðir félagar.

Ég ætla ekki að vera langorður og kann ekki að grínast en það getur verið að ég reyni að skjóta einhverju að ykkur. Hjörleifur er farinn að glotta, ég var orðinn svo leiður og syfjaður í gær á ræðunni hans að það komst ekkert á blaðið. Eins og ykkur er sumum kunnugt þá erum menn sem ýmist dotta eða eru að krefsa á blað, þeir taka aldrei eftir neinu. Þegar maður býr til vísu verðum maður að vera dálítið hreinskilinn og þið vitið hvað Höskuldur er kenndur við núna. Hann mun kannski hafa haft með sér eitthvað af því. Vísan hljóðar þá svona:

*Fólk hans tölu tók sem grín,
tíst því jókst að vonum.
Hvannarótarkláravín,
kom til bjargar honum.*

Svona til þess að sanna það að ég hef ekki sofið allan tímann þá vil ég segja að þessi ráðstefna hefur verið mjög góð. Kannski er það vegna þess að salnum er raðað upp eins og í bíó og engin leið að fela sig á bak við annan, þessvegna svaf ég kannski ekki nógu ljúft. Ég held að Ferðamálaráðstefnur séu þarfar því menn kynnast og skiptast á skoðunum og orð eru til alls fyrst. Ég vil þakka starfsfólki þessarar ráðstefnu ákaflega skemmtilega og þrúða og gullfína framkomu.

Magnús Oddsson.

Ágætu ráðstefnugestir og ágæta samstarfsfólk.

Það er okkur sem erum staðsett erlendis að landkynningar og markaðsstörfum ómetanlegt að fá tækifæri til þess að skjótast heim á þessar Ferðamálaráðstefnur þegar þær eru haldnar svona á eins og hálf til tveggja ára fresti. Við fáum hér tækifæri til þess að heyra hvað er að gerast nýjast í atvinnugreininni og heyra helst hvað það er sem mönnum finnst að þeim störfum sem við erum að sinna og eins hvað mönnum finnst hvað er að hjá hvorum örðum og heyra tillögur til lausnar á ýmsu því.

Því hefur stundum á þessum ferðamálaráðstefnum og langt fyrir utan þær og milli þeirra verið haldið fram með réttu eða röngu að Ferðamálaráð og þeir sem að þessari atvinnugrein vinna skiptust nokkuð í tvo hópa. Þ.e.a.s. svokallaður landkynningarhópur og umhverfishópur. Ég held að þetta sé nú ef til vill vegna þess að það hefur átt sér stað ákveðið reiptog sem við þekkjum mörg um það fjárveitingabrot sem okkur hefur verið úthlutað hverju sinni og því miður hefur það ekki verið til skiptanna þannig að landkynningarhópurinn hefur togað vasaklútinn yfir línuna oftast heldur en hinn og ég ætla ekki að fara mörgum orðum um það núna en þetta hefur að mínu mati ekki verið ágreiningur um málendin. Ágreiningur hefur e.t.v. aldrei verið neinn heldur er þetta ákveðinn misskilningur sem byggist á þessu reiptogi því við eigum miklu miklu meira sameiginlegt en það sem ágreiningur er um.

Það vita náttúrulega allir að sú auðlind sem við erum að selja í þessari atvinnugrein er náttúra landsins og það hafa margir haldið og því verður ekkert neitað að við værum með draumavöru solumannsins, þ.e. vöru sem hægt er að selja aftur og aftur en hún er alltaf kyrr í hillunni í búðinni. Mörgum hefur verið ljóst frá upphafi og smám saman er öðrum að verða ljóst að við það að afhenda viðskiptavininum vöruna og setja hana í hilluna aftur þá smám saman ferð að sjá á umbúðunum. Þær verða skítugar og drullugar og það kemur að því að þær rifna.

Nú þegar öllum er að verða þetta ljóst þá Ferðapjónustu Bænda fram mun meiri umræða á þessari ráðstefnu en ég man eftir áður um umhverfismál og umhverfismál eru geysilega mikið rædd í þeim löndum sem við erum að markaðssetja í og selja. Sem dæmi get ég sagt ykkur að fyrir örfáum dögum var sagt frá könnun á meginlandinu sem gerð var í tveimur löndum um það hvað það væri sem 11 ára börn hefðu mestar áhyggjur af í framtíðinni. Niðurstaðan var yfirgnæfandi. Langmestar áhyggjur höfðu þau af því að jörðin væri að hverfa í eigin úrgangi.

Umhverfismál eru þessum börnum hjartans mál. Við skulum muna eitt, að þessi börn sem þarna svöruðu það er sú kynslóð sem er ferðamenn morgundagsins. Við fáum ýmsar ábendingar og það er mjög nýtt að við fáum ábendingar vegna þessara mála. Ég ætla að nefna eitt dæmi, sem ég held að ekki nokkrum aðila hafi dottið í hug að væri tilefni til áminningar. Í stórum Íslandsbæklingi sést stór og mikil og falleg flugvél á flugi yfir Reykjavíkurborg. Það hafa komið þó nokkuð mörg bréf og ábendingar um að það sé nú ekki gott umhverfisverndunarsjónarmið sem þarna sjáist að láta stóra farþegaþotu spúa út blæstri sínum yfir hreinustu höfuðborg í heimi eins og við höfum verið að kynna hana.

Hvalamálið, alveg burtséð frá því hvaða afstöðu menn höfðu í málinu sem slíku, var okkur mjög þungt í skauti. Það sem var okkur þungt í skauti var árangur málflutnings umhverfissinna. Það er til dæmis allt annað en skemmtilegt að vera með stóran landkynningarbás á sýningu á meginlandinu og á sömu sýningu eru

Greenpeace með mun stærri bás og dreifa þar bæklingum sem stendur á, farið alls ekki til Íslands. Þetta er ein tegund af ákveðinni samkeppni. Ég nefni þetta hér aðeins sem dæmi um það hvað landkynning getur oft verið snúin.

Sókn er besta vörnin og því ættum við sem störfum við landkynningu að koma því á framfæri að við séum í fararbroddi í umhverfismálum og vinna samkvæmt því. Að geta kynnt Ísland sem hreint og fagurt land, jafnframt því sem við gætum sýnt fram á það að við værum að vinna brautryðjendastarf í umhverfisvernd, þá náum við eyrum þeirra sem ég nefndi áðan sem ferðamenn morgundagsins og slá um leið vopnin úr höndum þeirra sem úthrópa okkur sem andstæðinga umhverfisverndunar.

Ég endurtek að ég tel að við eigum að stefna að því að taka alþjóðlega forystu í umhverfismálum og nýta okkur það sem eina af aðaláherslunum í landkynningu og markaðssetningu landsins og ég læt stjórnendum ráðstefnunnar eftir hvort við ættum e.t.v. að setja saman ályktun um þetta á þessari ráðstefnu. Einnig í tilefni af stofnun þess ráðuneytis sem með þessi mál fer.

Rafn Hafnfjörð.

Hæstvirtur ráðherra, ráðstefnustjóri, fundarstjóri. Góðir ráðstefnugestir. Ég ætla aðeins að minnast á tvö mál. Hópur 4 talaði um það hérna áðan hversu margar gistinætur væru í ferðamálum hér á Íslandi. Ég veit ekki hvaðan þessi tala er komin. Ég hef oft heyrt þetta en ég efast um að þessar upplýsingar sem við heyrum um þennan fjölda gistinátta séu réttar. Til dæmis get ég sagt ykkur það að það eru u.þ.b. 200 veiðihús á Íslandi. Þau eru full af veiðimönnum 3 mánuði á ári. Við vitum um allan þennan fjölda sumarbústaða sem eru líka fullir 3 mánuði á ári. Ég veit ekki hvort þessar tölur koma inni þennan fjölda gistinátta sem ég heyri talað um ár eftir ár. Ég efast um það. Það er talið að það séu um 60.000 Íslendingar sem stunda stangaveiði. Allt eru þetta ferðamenn. Það eru einnig ferðamenn sem gista í þessum sumarhúsum BSRB og Iðju. Mér finnst það mikið atriði að þessar tölur séu réttar vegna þess að á þessu verða stjórnvöld að byggja.

Hitt málið sem ég ætlaði að ræða lítillega er þetta skeyti sem barst hingað inn á fundinn. Það er kannski ábending til nefndarinnar. Minjagripaframleiðsla er stórmál. Við þekkjum þetta í öðrum löndum. Við getum vitnað til Mallorca. Þar eru tugir ef ekki hundruð þúsundir manna sem vinna þar að minjagripaframleiðslu. Hér á næsta bæ við okkur er mjög hagar útskurðarmeistari sem sker út fallega minjagrip. Ef við förum aðeins norðar í Borgarfjörð eystra þá eru þar gerðir minjagripir úr steinum. Mjög falgri minjagripir sem seljast vel einkum til útlendinga. Ég er sjálfur í póstkortaframleiðslu. Ég get aðeins nefnt að það er seld um Einkagisting milljón póstkorta á Íslandi á ári hverju. Hvað haldið þið að þetta gefi ríkinu?

Það er fjarskalega gaman að koma niður á pósthús á sumrin og sjá alla útlendingana vera að setja frímerki á póstkortin sín. Hvað kostar eitt frímerki á póstkort. 21 kr. þýðir 21 milljón í ríkissjóð. Fyrir u.þ.b. 20 árum síðan voru stofnuð samtök iðnrekenda sem framleiða minjagrip. Þessi samtök heita Íslenskur Markaður. Þar eru menn sem framleiða minjagrip úr silfri, keramik, vefnaðarvörum og ég veit ekki hvað og hvað. Álafoss var inni myndinni, sælgætisframleiðendur eru þar inni og ýmsir fleiri.

Þetta fyrirtæki hefur selt sínar vörur á Keflavíkurflugvelli og þetta fyrirtæki hefur gengið mjög vel. Þar til að byggð var ný flugstöð. Þá allt í einu hækkaði leigan fyrir þetta litla fyrirtæki sextánfalt. Þannig að þetta fyrirtæki sem er að reyna að afla gjaldeyris og halda sinni starfsemi gangandi þarf að borga í dag 40.000.000 króna í húsaleigu. Takið nú eftir. Álafoss gengur illa og er á hausnum. Önnur fyrirtæki sem eru þarna eru kannski á barmi gjaldþrots eins og svo mörg fyrirtæki á Íslandi. 2.000 fyrirtæki lögðu upp laupana á síðastliðnu ári, eftir því sem ég hef heyrt. Atvinnuleysi er töluvert í landinu. Er ekki talað um að það sé 3% í dag. Einhversstaðar heyrði ég tölu um það að það væri 7% hér á Austurlandi fyrir stuttu síðan.

Það er hægt að hjálpa þessum fyrirtækjum á ýmsan hátt eins og t.d. með því að lækka þessa húsaleigu. Ég bið ykkur, ráðamenn þjóðarinnar að aðstoða þessi fyrirtæki vegna þess að með því að fyrirtækin gangi vel, er aukin atvinna og meiri skattar í ríkiskassann. Þetta er svo einfalt. Ég bið nefndina þess vegna að taka þetta til athugunar og ég bið ráðamenn þjóðarinnar að gera það sem ég held að þeir séu kosnir til, það er að gera okkur lífið í þessu harðbýla landi bærilegt en ekki óbærilegt.

Karl Sigurhjartarson.

Fundarstjóri, ágætu fundargestir.

Ég vil byrja á því að taka undir varnaðarorð Jóns Gauta og Kristínar með gjalddöku á ferðamannastöðum en aðalerindi mitt í pontu er samt að ræða litillega um skipulag, samsetningu og fyrirkomulag á Ferðamálaráði.

Árni Þór var hér áðan og kannaðist við lítið af því sem hafði verið sagt í hópnum enda var hann fjarverandi þegar þetta var rætt. Það kemur fram í þessari greinargerð frá hópnum að hópurinn sé nokkuð ánægður með núverandi fyrirkomulag Ferðamálaráðs og það er útaf fyrir sig rétt hvað mig varðar. Ég hef ekki séð í rauninni bent á neinn annan kost sem ég tel betri. Ég get ekki tekið undir orð Árna með að það eigi að vera eitthvað ferðamálaþing eða jafnvel þessi ráðstefna sem kýs fulltrúa í Ferðamálaráð. Ég held að það yrði ansi handahófskennt val sem kæmi út úr því og ég treysti því ekki að þeir hagsmunaaðilar sem eiga hvað stærstra hagsmuna að gæta að þeir kæmu sínum mönnum að í svoleiðis fyrirkomulagi.

Ég held samt sem áður, þó það sé ekki hlutverk nýju nefndarinnar að skipa hagsmunasamtök, þá er greinilegt að það er mikill áhugi meðal hagsmunaaðila að stofna slík samtök. Það hefur komið fram að það er töluvert langt í það að þær tillögur sem nefndin skilar af sér og þær lagabreytingar og þær reglugerðir sem fæðast út frá því taki gildi. Ég held að það sé tími kominn til og ég vorkenni okkur ekkert sem störfum í þessu að stofna þessi hagsmunasamtök á þessu eina og hálfu ári sem við höfum til stefnu því það sé ég sem einna skynsamlegustu leiðina til þess að skipa Ferðamálaráð. Að hagsmunasamtök allra aðila sem starfa að ferðamálum séu til og þau kjósi ákveðinn fjölda fulltrúa í Ferðamálaráði sem mætti ekki vera stærri en 9 manns og ríkið skipi síðan það sem á vantar. Ég held að þetta sé hægt ef þetta þykir skynsamlegt.

Þorleifur Þór Jónsson.

Ráðstefnustjórar, ráðherra og góðir fundargestir.

Ég var víst illa fjarri góðu gamni hér áðan þegar farið var að gagnrýna niðurstöður frá vinnuhópi númer 2. Ég var í óða önn að fjölfalda þær niðurstöður. Ég hefði kannski átt að hætta í miðju kafi og kippa því í liðinn. Það er náttúrulega mjög eðlilegt að Árni hafi kannast frekar lítið við megnið af hlutunum þar sem samantekt Ferðapjón. Bænda fram þegar hópurinn lýkur sínu starfi og þá koma þessi punktar fram á skýrari og afmarkaðri hátt en þeir hafa gert í umræðunni frá því í gær. Þetta á sér því allt mjög eðlilegar skýringar. Það er að vísu, skal ég viðurkenna, mjög slæmt að ákveðnir hlutar af þeim sem eru að vinna hér í hópum hafi þurft að fara á annan fund á sama tíma.

Það er líka mjög knappt fyrir okkur að taka saman þessar niðurstöður klukkan 12 og hafa þær tilbúnar kl. 13. Við erum hér 6 hópar sem höfðum aðgang að tveimur tölvum og einum prentara. Samt finnst mér mjög mikið liggja eftir þessa hópa og þeir hafa skilað mjög miklu frá sér. Ef það eru einhverjar rangfærslur í því sem hópurinn skilaði frá sér vegna þess að ég hef ekki tekið nógu vel eftir þá leiðrétti ég það.

Þóroddur F. Þóroddsson.

Við ákváðum við Jón Gauti að áréttta svolítið. Senda sjálfum okkur í rauninni dálítið skeyt. Við sitjum báðir í Ferðamálaráði en við settum saman stutta ályktun upp úr texta vinnuhópsins sem fjallaði um umhverfismálin.

Ferðamálaráðstefnan 1990 beinir til Ferðamálaráðs

- 1. Að Ferðamálaráð marki sér stefnu í umhverfismálum.*
- 2. Að Ferðamálaráð vinni að því að eftirlit með umgengni og umferð á hálendi verði stóraukið.*
- 3. Að Ferðamálaráð beiti sér fyrir aukinni upplýsingagjöf til erlendra ferðamanna er hér koma.*

4. Að Ferðamálaráð ráði starfsmann til að gera úttekt á fjölsóttum ferðamannastöðum og undirbúi framkvæmdir sem þar eru nauðsynlegar.

Friðrik Eysteinnsson.

Góðir fundarmenn.

Það er eitt sem mér mislíkar yfirleitt og það eru hugtök sem menn nota án þess að vita hvað þýða. Þá á ég við hugtök eins og stefnumótun, markaðsmál og fjármál. Menn halda að markaðsmál séu auglýsingar eða landkynning. Menn halda að stefnumótun sé að setjast niður og tala við tugi eða hundruði aðila í ferðaþjónustu og skrifa svo niður eitthvað upp úr því. Menn halda að fjármál séu að passa uppá tékkaheftið.

Ég hjó eftir því að Hjörleifur Guttormsson sagði að það væri ekki á blaði nefndarinnar að líta til framtíðarinnar eða réttara sagt að líta til ástandsins í Austur Evrópu. Ef það er ekki á blaði nefndarinnar þá þarf það að komast þangað vegna þess að maður setur ekki stefnu um framtíðina án þess að reyna að gera sér grein fyrir því hvernig hún verði. Það er algjört lykilatriði. Það sem vantar í þetta hérna er samkeppnisstefna. Hvernig ætlum við að staðsetja okkar ferðaþjónustu gagnvart samkeppnisaðilum okkar í framtíðinni þannig að okkar nái að vaxa og dafna.

Þetta er það sem stefnumótun gengur út á í mjög stuttu máli. Ef þetta er ekki á blaði nefndarinnar, þá þyrfti það svo sannarlega að komast þangað. Í öðru lagi þá hjó ég eftir því að Gunnar Sveinsson sagði að það ætti að hámarka tekjurnar af ferðamönnum. Hann hlýtur að hafa mismælt sig því það sem maður á að reyna að hámarka er hagnaðurinn í framtíðinni. Sem skapast af því að hagnaður er yfirleitt í hámarki töluvert áður en tekjur ná því að vera í hámarki.

Mér þótti gjaldtakan á fjölsóttum stöðum athygliverð. Það þarf virkilega að skoða það því það er leið hagfræðinnar til að leysa svona mál. Þessi átroðningur skapast af því að þetta kostar ekkert, og gæðin eru ókeypis. Það mætti vel skoða það. Hvað varðar menntun og ríkið þá er ég einn af þeim sem telja að ríkinu sé yfirleitt ekki treystandi fyrir þeirri starfsemi. Ég hef komið nálægt kennslu í hinum og þessum framhaldsskólum og ég veit að námsefni verður úreltara eftir því sem árin líða ef það er alltaf sama námsefnið fyrir utan það að það vantar yfirleitt námsefni.

Menn hafa talað hér um fjármál. Þessi fjármálavandi skapast af því að tekjurnar eru ekki nægilega miklar, skatttekjurnar. Það má auka þær með því að koma höndum yfir allskonar ólöglega starfsemi sem ekki skilar þeim tekjum sem hún á að skila. Þetta er bæði hjá aðilum utan og innan ferðaþjónustunnar og þetta skiptir milljörðum á ári.

Þórunn Gestsdóttir.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Ítalskur bindindismaður kom inn á bar í Milanó og hann sá þar mann sitja með fullt stórt glas af koníaki. Þessi ítalski sagði: "Ungi maður veist þú að áfengi rænir lífi 50.000 Ítala á ári?" "Sama er mér", sagði hinn "Ég er Íslendingur". Þetta er dæmisaga um það að við erum stundum föst í þröngum farvegi þegar við ræðum hin ýmsu mál og þar á meðal ferðamál.

Ég er komin hingað í þennan ræðustól m.a. til að fagna því og láta vita af því að ég er ánægð með það hve umræðan hér hefur farið víða og spannað nokkuð breitt svið enda er ferðaþjónustan mjög margbrotin og kemur víða við. Það hefur verið talað um það að þetta sé stærsti atvinnuvegur í heimi en ég held að það sé hægt að fullyrða það að þetta sé stærsti atvinnuvegur heims. Veitir flestum í heimi atvinnutækifæri. Það eru 101 milljón manna sem starfa við ferðaþjónustu þ.e. sextándi hver starfandi maður í heiminum.

Ég vil líka nota tækifærið og þakka nefndinni vel unnin störf. Ég geri mér fyllilega grein fyrir því, eins og flestri sem hér eru að þetta er aðeins upphafið, nefndin hefur unnið mjög vel og nú kemur það til kasta þeirra sem vinna við ferðaþjónustu að vinna vel úr þessu, koma ábendingum áleiðis og ég ætla að áskilja okkur rétt til þess í Ferðamálanefnd Reykjavíkurborgar að við fáum að senda inn ábendingar þó síðar verði.

Ég vil líka þakka fyrir hönd Ferðamálanefndar Reykjavíkurborgar góðan undirbúning þessarar ráðstefnu og allan aðbúnað. Það hefur verið forvitnilegt að hlusta hér á menn og ég dáist að því hvað fólk hefur verið duglegt að vinna í hópunum og skila hér niðurstöðum því þetta er erfitt verk og naumur tími.

Það er ein hugmynd sem ég vildi gjarna að menn tækju með sér heim og veltu fyrir sér. Karl Sigurhjartarson kom aðeins inná hana áðan og það er stofnun landssamtaka hagsmunaaðila sem starfa að ferðaþjónustu. Ég held að þar liggi framtíðarlausn í skipan ferðamála, meðal annars.

Eitt atriði sem ég hef saknað að hafi verið rætt hér er útgáfumál. Það er stundum talað um bæklingana ýmist í neikvæðum eða jákvæðum tón. Þeir eru of margir, of litlir, það vanti einn stóran, en ég vil benda ykkur á það þar sem ég er ritstjóri fyrir ferðatímarit, að ferðamaður kæmist lítið áleiðis milli áfangastaða ef hann hefði ekki hið ritaða orð með í farteskinu og allt það sem lýtur að útgáfumálum og varðar ferðamál er mjög umfangsmikið. Þið sjáið kort, leiðsögurit, ferðahandbækur, tímarit og sitthvað fleira. Þetta er mjög stór angi innan ferðaþjónustunnar.

Sigurborg Hannesdóttir.

Ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir.

Mig langar að varpa fram hugmynd varðandi gjaldtöku á hálendinu, sem ég veit reyndar að er ekki ný. Það er sá möguleiki að gera hálendið að þjóðgarði. Það

er hægt að gera með því að merkja inná kort. Við þurfum ekki að girða það. Það sé síðan seldur passi sem veiti aðgang að allri þeirri þjónustu sem er innan þess svæðis. Það er hægt að ganga að þessu fyrirfram og þannig létt byrði af fararstjórum. Það þurfa ekki að vera háar upphæðir sem þarna er greitt fyrir. Eftirlit getur verið á nokkrum stöðum og þar er hægt að rukka menn um þessa passa og ef menn eru ekki með hann þá geta þeir keypt hann þar og þá.

Í grófum dráttum er þessi hugmynd svona og ég held að hún sé raunhæf. Það kostar heilmikið að koma upp aðstöðunni og við megum ekki bera einhvern kinnroða fyrir því að láta borga eitthvað fyrir hana. Með því að ná inn tekjum á þennan hátt eða einhvern annan getum við líka byggt upp betri aðstöðu sem kemur öllum til góða og þar með réttlætir gjaldtöku.

Þetta með að taka gjald getur verið spurning um sjálfsvirðingu. Hvers vegna ættum við að leyfa allan aðgang að öllu hér án þess að taka neitt fyrir það þegar við vitum að við þurfum að byggja þessa þjónustu upp. Málið er ekki hvort, heldur hvernig og við getum gert það þannig að það fari vel á því.

Ágúst Hafberg - fundarstjóri.

Ég hef fengið hér í hendur ályktanir allra hópanna og einni af þessum ályktunum fylgdi smá kálfur, ef ég mætti kalla svo, sem ég veit að vísu að er einhver ágreiningur um af sama toga og við heyrðum hér áðan. Árni Þór gerði athugasemdir hér í dag og þegar ég ætlaði að inna hann eftir breytingartillögum sem mér fannst eðlilegt að bera hér upp þá benti hann á að þetta eru ályktanir hópanna sjálfra innávið til nefndarinnar, samgönguráðuneytisins og Ferðamálaráðs.

Þar sem engar breytingatillögur hafa borist ætla ég að leyfa mér að bera það fram hér að við lítum svo á að þessar tillögur hafi verið afgreiddar einróma sem tillögur nefndanna sjálfra og látum þær ganga í heilu lagi frá okkur sem slíkar.

Júlíus Sigurbjörnsson Mótmælir þessu.

Örn Þorleifsson.

Fundarstjóri, góðir fundargestir.

Það er eitt sem ég vil segja ykkur og hann Magnús kom inná það áðan og það er tímasprengjan sem okkar kynslóð er búin að láta út í náttúruna og við bíðum eftir að hún springi. Þetta er tímasprengja sem er talin springa eftir svona 20-25 ár hér í Evrópu. Sprengjan er sú að mengun og súrefnisshortur er farinn að gera vart við sig, að börn á vissum þéttbýlissvæðum eru farin að ganga með súrefnisgrímur og þetta er staðreynd. Hvað getið þið gert og hvað get ég gert til þess að taka þessa sprengju úr sambandi? Þetta er stóra málið í dag. Við erum

hér með fallegar samþykktir, ályktanir. Allt þetta er fánýtt nema við tökum á þessu stóra máli sem plagar okkur hér á norðurhveli. Hvað getum við gert?

Ályktanir

1. ályktun.

Ferðamálaráðstefna, haldin á Egilsstöðum 16. og 17. febrúar 1990, lýsir yfir óánægju sinni með að ekki hafi verið staðin skil á lögbundnum tekjum Ferðamálaráðs, á undanförunum árum. Ráðstefnan leggur áherslu á að þessi mál verði færð til betri vegar og beinir því til framkvæmdastjórnar Ferðamálaráðs að hún vinni tillögu um fullar heimtur Friðhafnarfés í áföngum, þannig að Ferðamálaráð njóti óskerts framlags innan 3ja ára.

Þorleifur Þór Jónsson og Árni Þór Sigurðsson.

Samþykkt samhljóða.

2. ályktun.

Ferðamálaráðstefnan haldin að Egilsstöðum 16. og 17. febrúar 1990 ályktar að gerð verði ítarleg könnun á því hvar á landinu er talin brýnust þörf á snyrtiaðstöðu meðfram þjóðvegum og á fjölsóttum ferðamannastöðum. Fundurinn telur eðlilegt að hið opinbera leggi fram fjármagn til úrbóta þar sem þörfin er mest. Leitast skal við að einstaklingar sjái um reksturinn.

Eiríkur Eyvindsson

Samþykkt samhljóða.

3. ályktun.

Ferðamálaráðstefnan 1990, haldin á Egilsstöðum, ályktar að ekki verði hjá því komist að gera stóráttak í menntunarmálum ferðaþjónustu. Fyrsta mikilvæga skrefið í þá átt er að veitt verði fjármagn til byggingar Hótel og ferðamálaskóla og henni verði lokið innan þriggja ára.

Vilhelm Wessmann, Unnur Stefánsdóttir og Sigrún Magnúsdóttir.

Samþykkt samhljóða.

4. ályktun.

Ferðamálaráðstefnan 1990 beinir til Ferðamálaráðs

- 1. Að Ferðamálaráð marki sér stefnu í umhverfismálum.*
- 2. Að Ferðamálaráð vinni að því að eftirlit með umgengni og umferð á hálendið verði stóraukið.*
- 3. Að Ferðamálaráð beiti sér fyrir aukinni upplýsingagjöf til erlendra ferðamanna er hér koma.*
- 4. Að Ferðamálaráð ráði starfsmann til að gera úttekt á fjölsóttum ferðamannastöðum og undirbúi framkvæmdir sem þar eru nauðsynlegar.*

Póroddur F. Þóroddsson og Jón Gauti Jónsson.

Samþykkt samhljóða.

5. ályktun.

Á stöðum þar sem átroðningur stefnir náttúrunni eða þjóðminjum í hættu skal leitast við að halda honum í skefjum með því að koma upp merkingum, leggja stíga, færa tjaldstæði lengra frá og fleira. Einnig skal hafa landverði sem víðast. Frekar en að loka svæði alveg ætti að leyfa að duglegustu og áhugasömustu ferðamennirnir komist þangað gangandi, en fatlaðir á bíl með sértöku leyfi. Stæði fyrir bíla og hesta verður að skipuleggja og afmarka utan við allra viðkvæmstu og áhugaverðustu staði.

Philip Vogler.

Samþykkt samhljóða.

Ráðstefnuslit

Kristín Halldórsdóttir

Góðir ráðstefnugestir.

Við setningu þessarar ráðstefnu óskaði ég okkur öllum góðra stunda. Ég held að ég megi fullyrða að sú ósk hafi ræst. Fyrir hönd Ferðamálaráðs vil ég taka undir þakki sem eru margar fram komnar hér. Ég vil þakka öllum framsögumönnum þessarar ráðstefnu. Steingrími J. Sigfússyni, samgönguráðherra, bæði fyrir hans framlag og fyrir hvað hann hefur verið hér mikið með okkur.

Ég vil þakka Gerði G. Óskarsdóttur og Valtý Sigurbjarnarsyni, Hjörleifi Guttormssyni og félögum hans úr Ferðamálanefnd Samgönguráðuneytisins, eins og hún heitir formlega, fyrir mjög upplýsandi erindi sem urðu okkur drjúgt veganesti í hópavinnuna.

Sérstakar þakki flyt ég starfshópnum okkar þeim Árna Stefánssyni, Þorleifi Þór Jónssyni og Sigurborgu Hannesdóttur og samstarfsfólki hennar hér fyrir austan fyrir undirbúninginn og skipulagningu þessarar ráðstefnu. Ég hef ekki heyrt annað en ánægjuraddir með þann þá málsins. Sérstaklega hafa margir lýst ánægju sinni með það hversu góður tími var gefinn fyrir umræður í hópum sem tryggði nokkuð almenna virkni í stað þess að stór hluti ráðstefnugesta sæti meirihluta tímans og hlustaði á aðra eins og oft vill verða á ráðstefnum.

Ég vil þakka Ágústi Hafberg og Þuríði Backman fyrir styrka, ljúfa og glaðværa fundarstjórn og svo öllum hópstjórunum fyrir þeirra vandasama starf. Öllum öðrum sem unnið hafa sérstök störf eða verkefni á þessari ráðstefnu þökkum við Ferðamálaráðsmenn þeirra framlag og þá sérstaklega öllum þeim mörgu hér á Egilsstöðum sem lagt hafa hönd á plóginn til að gera þessa ráðstefnu árangursríka og gleðiríka.

Ég sé líka ástæðu til að þakka fjölmiðlum fyrir þann óvenjumikla áhuga sem þeir hafa sýnt þessari ráðstefnu. Þessi aukni áhugi er væntanlega til marks um aukinn skilning á mikilvægi og framtíðarhorfum þessarar greinar. Síðast en ekki síst viljum við í Ferðamálaráði þakka ykkur ráðstefnugestir góðir fyrir komuna og ykkar mikilvæga framlag til vel heppnaðrar ráðstefnu.

Hér hafa skoðanir verið viðraðar og verið nokkuð skiptar en við eigum eftir að átta okkur betur á niðurstöðum ráðstefnunnar og árangri. Ég ætla ekki að fjalla um það hér í löngu máli enda mál að ræðuhöldum fari hér að linna. Nokkrir hafa orðað það hér, a.m.k. Hjörleifur Guttormsson og Gerður Óskarsdóttir að þau hafi ekki fengið nógu skýr skilaboð frá þessari samkomu sem gæti gagnast þeim nægilega vel í störfum þeirra og kölluðu eftir ítarlegri skýringum.

Þau orð kunna að eiga rétt á sér en þá ber þess einnig að gæta að fæstir höfðu séð gögn ferðamálanefndarinnar fyrr en um leið og formaður kynnti þau hér í gær. Mér finnst þó að skilaboð þessarar ráðstefnu til stjórnvalda og almennings geti verið nokkuð skýr og umbúðalítill. Við viljum gera þeim ljóst að ferðapjónusta er alvöru atvinnugrein sem hefur fært þjóðinni umtalsverða björg í bú og getur fært henni miklu meiri verði henni sköpuð eðlileg og réttmæt skilyrði.

Það verður að segjast eins og er að ríkisvaldið hefur ekki stuðlað að uppbyggingu ferðapjónustu í landinu eins og vert hefði verið. Ekki einasta hefur það haldið lögboðnu stjórnarverkfæri, þ.e.a.s. Ferðamálaráði, í fjötrum fjárskorts og þar með gert því ókleift að gegna lögboðnu hlutverki sínu, heldur hefur það þrengt almenn skilyrði t.d. með launaskatti sem mörgum þykir ósanngjarn í þessari grein. Háum flugvallarskatti og skattlagningu á matvæli sem hefur verið þungur baggi í veitingapjónustunni.

Lánafyrirgreiðsla í greininni er ekkert í líkingu við það sem býðst á ýmsum öðrum sviðum sem þó eru ekki eins arðvænleg. En til þess eru erfiðleikarnir að yfirstíga þá. Það er ekkert holt að lenda á allt of beinni og greiðri braut. Þá getur farið eins og fyrir mannum sem settist upp í bílinn sinn í Reykjavík þegar hringvegurinn var opnaður og var svo kátur yfir þessum nýja möguleika að hann lyfti vart bensínfætinum fyrr en hann var kominn til Reykjavíkur aftur.

Ég hygg að hann hafi misst af ýmsu á leiðinni. Einhver sagði hér í gær, ég held að það hafi við Bjarni Sigtryggsson, að stefna væri samkomulag. Ég held reyndar að við séum mörg reyndar nokkuð sammála um stefnuna jafnvel mjög svo í þá veru sem hún er skilgreind í núgildandi lögum en vissulega þarf slík stefna að vera í sífelldri endurskoðun. Ég held að við séum mjög mörg sammála um það að ef ekki á illa að fara verði að gera Ferðamálaráði kleift að sinna þeim verkefnum sem því eru falin með lögum því grunninn verður að treysta, efla þekkingu, kynningu, upplýsingar og ráðgjöf og mikilvægast alls er að taka til í eigin ranni áður en gestum er boðið inn þ.e.a.s. að tryggja varðveislu þess sem

atvinnugreinin hvílir fyrst og fremst á sem er sérstætt umhverfi okkar, landið sjálft og dýrmæt náttúra þess.

Ég er mjög ánægð með þann græna tón sem hefur verið nokkuð áberandi á þessari ráðstefnu jafnvel í formi sprengjutals en ýmsir hafa einmitt talað um umhverfisvandann sem þriðju heimsstyrjöldina þ.e.a.s. styrjöld manns og náttúru. Þar töpum við ef við stöndum ekki með náttúrunni.

Við þurfum að sýna gestum okkar innlendum sem erlendum að við séum verðug þessa lands sem við höfum að láni. Ef við gerum rækilega hreint í gestastofu okkar þá væri það besta landkynningin.

Hafið þökk fyrir góðar stundir og megum við öll komast heil heim.