

## 34. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands haldin á Kirkjubæjarklaustri 14.-15. október 2004

### Dagskrá

#### Fimmtudagur 14. október

- kl.  
10:30 Skráning og afhending gagna.
- kl.  
11:30 Setning: [Einar Kr. Guðfinnsson](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands.
- kl.  
11:40 Ávarp: [Gunnsteinn R. Ómarsson](#), sveitarstjóri Skaftárhrepps.
- kl.  
11:50 Ávarp: [Hr. Sturla Böðvarsson](#), samgönguráðherra.
- kl.  
12:15 **Hádegisverðarhlé.**
- kl.  
13:30 Efnahagslegt gildi ferðaþjónustu  
[Ásgeir Jónsson](#), hagfræðingur KB-Banka og lektor við Háskóla Íslands
- kl.  
14:15 Að selja norðurljósin  
[Friðrik Pálsson](#), framkvæmdastjóri Oddhóls ferðaþjónustu ehf.
- kl.  
14:30 Efnahagslegt gildi ferðaþjónustu heima í héraði  
[Ingunn Guðmundsdóttir](#), sveitarstjóri Skeiða- og Gnúpverjahrepps
- kl.  
14:45 Fjárhagslegur ávinningur af vottaðri umhverfisstefnu  
[Guðrún Bergmann](#), hótelhaldari Hótel Hellnar
- kl.  
15:00 [Umræður og fyrirspurnir.](#)
- kl.  
15:30 **Kaffihlé.**
- kl.  
16:00 2004-2005 Hotel Industry Trend and Presentation of Rezidor SAS  
Hospitality  
[Olivier Jacquin](#), framkvæmdastj. markaðs- og sölusviðs Rezidor SAS  
sem m.a. hefur Radisson SAS hótelin innan sinna vébanda.
- kl.  
16:40 [Umræður og fyrirspurnir.](#)
- kl.  
17:00 [Almennar umræður og afgreiðsla ályktana.](#)
- kl.  
18:00 [Ráðstefnuslit.](#)
- [Afhending umhverfisverðlauna Ferðamálaráðs Íslands fyrir árið 2004.](#)

#### Ráðstefnustjórar:

Eva Björk Harðardóttir, ferðaþjónustubóndi og Ólafía Jakobsdóttir,  
verkefnisstjóri.

## **Einar K. Guðfinnsson**

Virðulegi samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir.

Hvað eruð þið að tæta til Costa del Sol þegar hægt er að sitja á Heklutindi og baða rasskinnarnar í hraunstraumnum?

Þannig yrkir fremsta skáldið af minni kynslóð, Einar Már Guðmundsson, í ljóði sem hann kallar Tourist information. Er nokkuð hægt að orða hugsunina skýrar. Er þetta ekki öflugt ákall til fólks um að ferðast um Ísland? Ættum við kannski að bjóða skáldinu upp á samstarfsverkefni í markaðsmálum ferðaþjónustunnar? Því kvæðið er vitaskuld óður til Íslands, þar sem íslenskri náttúru er teflt gegn hinni stöðluðu ímynd sólarstrandarinnar.

Ætli við hugsum ekki líka einhvern veginn svona þegar við erum að ræða um ferðamálin og þýðingu þeirra fyrir íslenskt samfélag. Við veltum fyrir okkur hvernig við getum höfðað til Íslendinga um að ferðast um landið okkar um leið og við höfum uppi herhvatningu til útlendinga um að koma til okkar í heimsókn. Því að okkur er það ljóst að Ísland hefur upp á mjög margt að bjóða sem ferðamannaland. Og auðvitað er það þannig að þegar við leggjum af stað við að markaðssetja landið okkar þá er það í ljósi þeirrar fullvissu að við eigum eitthvað sem aðrir eiga ekki, einhverja þá sérstöðu sem gerir landið okkar eftirsóknarvert.

Nú vitum við það öll að það er ekki vandalaust að heyja þá samkeppni sem er í ferðaþjónustuheiminum. Mörg lönd búa yfir einstakri náttúru, eiga stórbrotna og glæsilega sögu. Engu að síður blasir það við að við Íslendingar erum að ná meiri árangri í uppbyggingu ferðaþjónustu okkar heldur en gengur og gerist um löndin í kringum okkur. Það hlýtur að segja einhverja sögu. Á sama tíma og ferðamönnum fjölgar hér á landi, mega nágrannar okkar ýmsir þola fækkun ferðamanna. Eru það þó fögur lönd og á margan hátt aðgengilegri hinum stóra heimi. Ástæðurnar eru örugglega fjölmargar en ég ætla að segja það hispurlaust og án allrar hræsni að ég held að aðal gerandinn í þeim efnum sé atvinnugreinin sjálf; íslensk ferðaþjónusta sem hefur einfaldlega staðið sig vel í þessari hörðu alþjóðlegu samkeppni. Okkur hefur tekist að útskýra það fyrir Íslendingum sem útlendingum að það sé ekki ástæða til að tæta bara til Costa del Sol, svo ég vitni enn í nafna minn Einar Má, þegar hægt er að sækja Ísland heim. Og þetta er heilmikið afrek.

Eftir lítilsháttar niðursveiflu sem varð á árinu 2001 þá hefur íslensk ferðaþjónusta verið að auðgast og eflast á ári hverju. Í fyrra um þetta leyti horfðum við til baka og sögðum: komum erlendra ferðamanna hefur fjölgað um 12%. Nú stöndum við enn í sömu sporum og getum aftur horft hróðug um öxl og sagt: erlendum ferðamönnum sem hingað koma til landsins er enn að fjölga

um 14%. Nýjar tölur sem við höfum fengið sýna að fjölgun á fyrstu 9 mánuðunum verður sú. Nýtt metár er að verða til í ferðaþjónustunni. Ferðamannafjöldinn frá útlöndum er nú orðinn álíka mikill, eða um 300 þúsund manns og hann var allt árið 2002, fyrir tveimur árum. Þetta er gífurlegur vöxtur í einni atvinnugrein og ég er alveg viss um það að aðrar atvinnugreinar horfa til ferðaþjónustunnar með aðdáunarblik í auga.

Óhætt er að fullyrða að markaðsstarfsemi í íslenskri ferðaþjónustu hefur aldrei verið meiri en nú á síðustu fáeinum árum. Þar kemur til frumkvæði íslenskra ferðaþjónustufyrirtækja og öflugur stuðningur hins opinbera. Það er enginn vafi á því þegar við horfum á þetta í samhengi að vel hefur tekist til. Gott samstarf hefur orðið til á milli atvinnugreinarinnar og hins opinbera. Enda er það svo að markaðsáttak hins opinbera hefur verið unnið á forsendum atvinnulífsins. Nokkur ágreiningur varð í upphafi um fyrirkomulag þess þegar hið opinbera tók ákvörðun um að efla hlutdeild sína í almennri markaðssetningu ferðaþjónustunnar og með auknum samstarfsverkefnum við ferðaþjónustuna í landinu.

Við fórum rækilega yfir það á vettvangi Ferðamálaráðs hvernig koma mætti sem mest og best til móts við sjónarmið atvinnugreinarinnar til þess að tryggja sem best þetta samstarf. Enginn vafi er á því að þetta hefur tekist vel. Við rýndum í gagnrýnina sem sett var fram og reyndum að vinna með uppbyggilegum hætti að því að þróa fyrirkomulagið og ljóst er að á þessu ári hefur ríkt góður friður um það. Ég er heldur ekki í vafa um að það hefur verið mjög til góða fyrir íslenska ferðaþjónustu og þá fagmennsku sem þar þarf að ríkja að mjög strangar kröfur voru gerðar af hálfu Samgönguráðuneytis, Ferðamálaráðs og sérfræðinga þess þegar kom til úthlutunar fjármagns á þessum vettvangi. Þetta leiddi til þess að fagleg vinna við markaðsmálin varð meiri. Mönnum varð ljóst að til þess að eiga von í samstarfi við hið opinbera urðu menn að vanda sig. Menn þurftu að keppa við þá sem gera best í markaðssetningu á þessum vettvangi. Þetta er vitaskuld ein meginástæða til þess að við erum nú að sjá stöðugan vöxt íslenskrar ferðaþjónustu.

Ferðaþjónustan hér á landi hefur sannarlega einkennst mjög af þeim mikla vexti sem orðið hefur. Þetta er hygg ég flestum orðið vel ljóst. En annað ber ekki síður að leggja áherslu á. Ferðaþjónustan hefur tekið gríðarlegum breytingum; stakkaskiptum liggur mér við að segja. Fyrirtækin hafa orðið að aðlaga sig að þessum breytingum, stýra þeim eftir föngum og nýta sér þau tækifæri sem alltaf felast í breyttum aðstæðum. Stöðnun er dauði á slíkum breytingartímum og þess vegna hefur það verið algjört lykilatriði hversu ferðaþjónustan hefur verið sveigjanleg og fyrirtækin rösk við að grípa þau tækifæri sem hafa skapast. Hér er ég ekki sérstaklega að vísa til þeirra breytinga sem hafa orðið í hinu alþjóðlega umhverfi. Ég er fyrst og fremst að vísa til þeirra miklu breytinga sem hafa orðið á ferðaháttum fólks sem hingað kemur til lands og á högum Íslendinga sem fara í ferðalag um landið sitt.

Það er ástæða til þess að fara nokkrum orðum um þessar breytingar. Á síðustu Ferðamálaráðstefnu kom ég talsvert inn á þá miklu aukningu sem hefur orðið á framboðshlið ferðaþjónustunnar. Þar vék ég sérstaklega að aukningu sætaframboðs og aukningu á hótelrymum hér á landi. Það er enn ástæða til þess að gefa þessu máli nokkurn gaum. Fyrir um réttu ári blöstu við þær staðreyndir að viðbótarsætafjöldi til landsins með flugi og ferju yrði um 120.000. Þetta er gríðarleg aukning. Við skulum hafa það í huga að 330.000 erlendir farþegar komu hingað til lands í fyrra og álíka fjöldi Íslendinga lagði í hann til annarra landa. Aukning í sætaframboði hélt áfram á þessu ári og mun enn vaxa á því næsta.

Ef við skoðum þetta aðeins nánar þá er það þannig að hjá Icelandair var sætaframboðið um 1.700.000 sæti í fyrra en verða um 1.850.000 sæti í ár. Enn sjáum við vöxt á komandi ári. Icelandair hafa boðað áframhaldandi kröftuga markaðssókn og ljóst er að sætaframboð hjá því fyrirtæki fer í 2.019.000 sæti á næsta ári. Aukningin hjá Icelandair nemur því frá því í fyrra til næsta árs ríflega 300 þúsund sætum. Hjá Iceland Express verður sætaframboðið á þessu ári um 370.000 sæti en var um 176.000 árið á undan. Það er nær tvöföldun. Norræna, nýja glæsilega ferjan sem er í siglingum milli Seyðisfjarðar og Evrópu, hefur aukið framboð hjá sér úr 26.700 sætum árið 2003 í 62.000 sæti árið 2004.

Þetta er gríðarleg aukning og ánægjulegt er að sjá að hún er líka að kalla fram aukinn fjölda ferðamanna. Í tilfelli ferðaþjónustunnar hefur það orðið reynslan að aukning á framboði skapar forsendur til aukinnar eftirspurnar, einkanlega þegar slíku er fylgt eftir með öflugri markaðssókn. Það hefur nákvæmlega gerst hér á landi eins og ég hef þegar rakið.

Sömu sögu er að segja varðandi hótelrymi og framboð gistirúma. Á árinu 2003 í mánuðunum janúar til apríl, á svo kallaðri lágönn, var framboð gistirúma um 9.600 en fór í tæp 10.000 á þessu ári. Í tölum sem við höfum frá maí til ágúst, á háannartímabili, er ljóst að aukningin nemur um 700 gistirúmum á milli sömu ára. Fjárfesting í auknu gistirympi heldur áfram. Slíkt endurspeglar tiltrú markaðarins og þeirra sem gleggst mega vita á frekari vexti í ferðaþjónustunnar. Aðkoma nýrra fjárfesta að greininni sýnir líka að menn eygja þarna arðsvon. Sérlega ánægjulegt er til þess að vita að fjárfestar hafa lagt fjármuni sína í ýmis svið ferðaþjónustunnar, svo sem flugfélög, gistingu, afþreyingu, bílaleigubíla, svo eitthvað sé nefnt. Þetta er uppörvandi. Það gríðarlega mikla fjármagn sem flæðir um hagkerfi okkar, finnur sér núna farveg til ávöxtunar í ferðaþjónustunni. Slíkt er mjög af hinu góða.

Það er ljóst mál að í íslenskri ferðaþjónustu eins og í öðrum löndum er ferðaþjónustan að verða æ einstaklingsmiðaðri. Fólk fer út fyrir landsteinana, heimsækir fjarlæg lönd á sínum eigin forsendum og vill geta notið persónulegrar þjónustu sem það skipuleggur sjálft. Þetta stafar af betri kjörum, almennari menntun, þar gegnir netið lykilhlutverki, þar skipta laggjaldaflugfélögin um heim allan miklu máli og þar ræður líka fjölbreytt framboð af afþreyingu. Þetta verður

auðvitað til þess að það skapast nýir markaðir, þó aðrir hverfi að einhverju marki í staðinn. Gott dæmi um þetta er þróun á bílaleigum í landinu. Á árinu 1999 voru skráðir nýir bílaleigubílar 287 hér á landi. Ári seinna voru nýir bílaleigubílar 494. Talan nær tvöfaldaðist árið 2001 og nýir bílaleigubílar voru 946 þeir voru síðan 1.036 árið 2002 og 1.372 árið 2003. Nýskráningar bílaleigubíla höfðu m.ö.o. fimmfaldast frá árinu 1999 til 2003. SAF áætla að bílafjöldinn sé um 4.000 bílar yfir sumarið þegar ferðamannastraumurinn er sem stríðastur. Fjöldi bíla í árslok hefur aukist úr 2.044 árið 1999 í 3.108 í fyrra.

Þetta er auðvitað vísbending um þær breytingar sem orðið hafa í ferðavenjum fólks en þetta er líka afraksturinn á þeim umskiptum sem hafa orðið í fjármagnskerfi okkar, þar sem rekstrarleigur og annað fjölbreytilegt fjármögnunarform hefur gefið bílaleigunum tækifæri til fjármögnunar sem ekki var til staðar áður. Athyglisvert er jafnframt að ljóst er að bílaleigum hefur fækkað, þær voru árið 2001 53. 2002 voru þær 61 en eru ekki nema 51 á s.l. ári. Það er m.ö.o. ljóst að bílaleigurnar eru að stækka og verða öflugri og geta tekist á við stærri verkefni.

Á sama tíma hefur það gerst að fjöldi leyfa til fólksflutninga með rútum stóð í stað á milli árána 2002 og 2003. Hins vegar varð athyglisverð þróun í sérhæfðum hluta þessa markaðar. Sérútbúnir jeppar sem höfðu rekstrarleyfi, voru 15 árið 2000, voru 23 ári seinna, 27 árið 2002 og 51 í fyrra. Þarna er enn eitt dæmið um hvernig menn eru stöðugt að leita nýrra möguleika. Þetta síðasta sem ég nefni má kannski kalla nýtt birtingarform þess sem áður þekktist og voru kallaðir fjallabílstjórar. Mennirnir sem bjuggu til nýja möguleika á að njóta íslenskrar náttúru og urðu goðsagnir í lifanda lífi.

Ekki fer heldur framhjá nokkrum að fjárfesting í hjólhýsum og tjaldvögnum hér á landi hefur orðið ævintýraleig á síðustu árum. Við sem ferðumst mikið um landsins vegi verðum þessa vel vör að sumarlagi. Vel veit ég að slíkt er þyrnir í augum margra gistihúsaeigenda, sem þurfa að keppa við þennan nýja keppinaut á markaðnum. Árið 1994 eða fyrir einum áratug voru hér á landi 630 hjólhýsi en 2360 tjaldvagnar. Í fyrra var tala hjólhýsa orðin 747 en tjaldvagnarnir voru orðnir 8439, hafði með öðrum orðum fjölgað um 360 %. En í öllum breytingum felast tækifæri. Líka í ferðapjónustu. Ætla má að sá sem fjárfest hefur fyrir stórfé í slíkum gripum, kjósi að nýta fjárfestinguna hér innanlands og sækist þá eftir þeirri þjónustu og afþreyingu sem ferðapjónustan hefur verið að byggja upp á öðrum sviðum. Þarna þurfa menn því að vera vel vakandi yfir nýjum möguleikum. Ánægjulegt er að vita til þess að á sama tíma og landinn væðist tjaldvögnum og hjólhýsum fer hann í vaxandi mæli til gistingar á hótélum og gististöðum landsins. Þetta sýna gistináttaskýrslur Hagstofunnar okkur.

Á síðustu ferðamálaráðstefnu í Mývatnssveit var nokkuð rætt um hvalveiðar sem þá höfðu hafist fyrr um sumarið. Höfðu margir innan ferðapjónustunnar áhyggjur af afleiðingum þessarar ákvörðunar. Öllum er kunnugt um skoðanir

mínar í þeim efnum. Tvö ár hafa nú liðið þar sem saman hefur farið hvalveiðar og hvalaskoðun. Nú höfum við fengið allmikla reynslu og hún er sem fyrr, jafnan ólygnust. Því var haldið fram af ýmsum að ekki skipti máli hversu mörg dýr yrðu drepin eða hversu viðurhlutamiklar veiðarnar yrðu. Við það að fyrsti hvalurinn yrði skotinn væri skaðinn skeður. Nú geta menn endalaust deilt um þessi mál en eitt blasir við; á sama tíma og hvalveiðar eru stundaðar hér við land í takmörkuðum mæli, undir vísindalegu eftirliti þá fjölgar ferðamönnum sem aldrei fyrr. Það er með öðrum orðum ljóst að ef menn leggja sig fram og vinna með ábyrgum hætti þá er hægt að láta ríma saman sjálfbæra nýtingu náttúruauðlinda okkar í hafinu og íslenska ferðaþjónustu. Það skiptir máli. Það er mikið fagnaðarefni.

Ein ástæða þess að okkur er að ganga betur í íslenskri ferðaþjónustu er vafalaust sú mikla uppbygging sem orðið hefur á innviðum landsins. Þar er ég auðvitað fyrst og fremst að horfa til samgöngubáttanna, vegagerðar, flugvalla og annars þess háttar. Það er mikið fagnaðarefni. Ísland hefur gjörbreyst að þessu leyti. En öllum framkvæmdum fylgir röskun. Það sjáum við t.d. við þá stórfelldu vegagerð sem nú fer fram víða um landið, ekki síst á höfuðborgarsvæðinu. Í því sambandi langar mig til þess að vekja máls á atriði sem við höfum rætt innan Ferðamálaráðs og höfum reynt að hafa áhrif á með aðgerðum okkar. Það fer ekkert á milli mála að merkingar í tengslum við framkvæmdir hér á landi eru algjörlega óviðunandi. Raunar svo mjög að það er ekki bara til vansa heldur getur valdið stórhættu. Það er mikil ábyrgð sem framkvæmdaaðilar og ábyrgðaraðilar slíkra verka axla og það er sjálfsögð krafa að merkingar vega séu bærilegar og séu á íslensku jafnt sem ensku. Hvað má t.d. útlenskur ferðamaður hugsa sem les skilti þar sem stendur: Vegurinn er lokaður vestan við Vatnsmýrarveg hjá BSÍ? Þetta er óskiljanlegt öllum nema reykvískum innbyggjurum og sennilega bara þeim sem klárir á kompásinn !! Sama er í rauninni að segja um merkingar á vegum úti. Þær þarf að bæta mjög. Við höfum reynt að beita okkur í þessum málum en því miður án mikils sýnilegs og því nota ég þetta tækifæri til alvarlegrar áskorunar til allra þeirra sem hlut eiga að máli að bæta tafarlaust úr. Hér er um öryggismál að ræða og sjálfsagða kröfu.

Góðir fundarmenn.

Þegar við hugleiddum innan Ferðamálaráðs hvert yrði höfuðviðfangsefni ferðamálaráðstefnunnar núna þá var af mjög mörgu að taka. Okkur þótti hins vegar einboðið að reyna að bregða sérstöku ljósi á raunverulegan hlut ferðaþjónustunnar í íslensku atvinnulífi og efnahagslífi. Sá mikli vöxtur sem hefur orðið í greininni hlýtur að gefa okkur tilefni til þess að kortleggja sem best umfang greinarinnar og þýðingu hennar í sem víðustu samhengi. Þess vegna er fagnaðarefni að eiga þess kost hér á eftir að hlýða á álit sérfræðings sem unnið hefur að þessu verkefni og jafnframt að heyra sjónarmið fólksins innan atvinnugreinarinnar til þessa máls.

Við getum sannarlega litið stolt um öxl þegar árangur liðinna ára er metinn og sú mikla fjárfesting sem hefur orðið í greininni er til marks um það að það fólk sem innan hennar starfar hafi trú á framtíðarmöguleikunum og er jafnframt til marks um það að íslenskar lánastofnanir telja möguleikana vera til staðar.

Ferðapjónusta er nú orðinn mikilvægur þáttur í atvinnulífi og atvinnusköpun á landssvæðum þar sem svo var ekki fyrir fáeinum árum. Á ári hverju opnast mönnum sýn að þessu leitinu í æ fleiri landshlutum. Sú einstaklingshyggja sem hefur ríkt innan greinarinnar er að mínu mati hennar höfuðstyrkleiki en um leið líka veikleiki hennar. Styrkleiki þar sem menn eru fljótir til að bregðast við breytingum á aðstæðum og það er mikill kostur í atvinnugrein sem er að taka svo miklum breytingum sem ég hef hér verið að rekja. En um leið hefur stundum skort á meiri heildarhyggju og skýrari sýn um heildarhagsmunina sem við verðum að hafa í huga. Þess vegna hygg ég að það hafi verið til góðs fyrir greinina að geta fylgt liði í samstarfsverkefnum af þeim toga sem við höfum verið að efna til í markaðsmálum ferðapjónustunnar hér á landi.

Góðir ráðstefnugestir.

Ég vil ljúka þessum orðum með því að færa félögum mínum í Ferðamálaráði kærar þakkir fyrir ákaflega gott samstarf. Starfsfólki ráðsins þakka ég dugmikið starf og ferðamálastjóra fyrir einstaklega ánægjulegt samstarf og vel unnin störf. Ennfremur flyt ég samgönguráðherra, ráðherra ferðamála einlægar þakkir fyrir gott samstarf og afar trausta varðstöðu um hagsmuni ferðamála í landinu.

### **Gunnsteinn R. Ómarsson**

Ráðstefnustjórar, virðulegi ráðherra samgöngumála Sturla Böðvarsson, formaður Ferðamálaráðs Einar K. Guðfinnsson, ágætu ráðstefnugestir.

Ég býð ykkur öll hjartanlega velkomin í Skaftárhrepp. Það er okkur íbúum Skaftárhrepps sönn ánægja að ferðamálaráðstefnan árið 2004 skuli vera haldin hér á Kirkjubæjarklaustri og okkur þykir það líka mjög við hæfi því að í mörg ár hefur vaxtarsproti atvinnulífsins í sveitarfélaginu verið í ferðapjónustu og mikil uppbygging hefur átt sér stað á þeim vettvangi.

Augu ferðamanna hafa lengi beinst að svæðinu. Enda mikill straumur þeirra hér á háannatíma en mér þykir nú ljóst að augu hagsmunaaðila í ferðapjónustu beinast í ríkari mæli að Skaftárhreppi. Mér finnst ekki úr vegi að fara nokkrum orðum um sveitarfélagið og kynna fyrir ykkur náttúrufar þess og íbúa.

Skaftárhreppur er næststærsta sveitarfélag landsins, tæpir 7.000 ferkílómetrar að flatarmáli en í samanburði má nefna að Reykjavíkurborg er um 300 ferkílómetrar. Landslag og gróðurfar í Skaftárhreppi er mjög fjölbreytilegt og andstæður náttúrunnar miklar. Veðursæld í Skaftárhreppi er mikil á íslenskan mælikvarða, mildir vetur og jafnan hlý og sólrík sumur. Af því leiðir flóra

gróðurs þar sem hann nær að dafna. Dýralíf er einnig mjög fjölskrúðugt hvort heldur er á landi eða í vötnum.

Til sögulegs fróðleiks má nefna það að árið 1783 rann mikið hraunflóð úr Lakagígum á Síðumannaafretti og kallast þær hamfarir í daglegu tali Skaftáreldar. Er það talið eitt mesta hraunflóð sem að runnið hefur á jörðinni í einu gosi sem að undirstrikar stærð sveitarfélagsins. Sveitarfélagið er hinsvegar fámennnt og sérstaklega dreifbýlt. Á þessu mikla landsvæði búa rúmlega 500 manns og þar af um 160 manns í þéttbýlinu á Kirkjubæjarklaustri. Hefðbundinn landbúnaður hefur verið um langan tíma undirstöðuatvinnugrein sveitarinnar og þá sérstaklega sauðfjárrækt. Iðnaður hefur farið vaxandi hin síðari ár og áþreifanlegasta dæmið velheppnuð uppbygging bleikjueldis en Klaustursbleikjan er orðin vel þekkt á landsvísu.

Sprenging hefur hinsvegar orðið í ferðapjónustu og ávallt fjölgar þeim sem að hafa sitt lífibrauð af ferðapjónusturekstri og sér vonandi ekki fyrir endann á þeirri jákvæðu þróun sem að þetta hefur í för með sér fyrir búsetuskilyrði á svæðinu. Öflug og markviss ferðapjónusta þarfnast fólks, bæði starfsfólks og ferðafólks. Til að styrkja ferðapjónustu í hinum dreifðu byggðum landsins þarf markvissa uppbyggingu atvinnu á breiðum grunni svo að fjölga megi störfum og þar með fólki á þeim svæðum. Á þessum svæðum vill fólk búa og reynir af fremsta megni að skapa sér búsetuskilyrði. En því miður tekst þó fáum að lifa af ferðapjónustunni einni og sér. Erfitt er hinsvegar að skilgreina ferðapjónustustörf og inni á svæði eins og þessu erum við í raun öll starfandi í ferðapjónustu.

Aukin fjölbreytni starfa og stöðugt framboð atvinnu er líkleg til að hækka laun á viðkomandi svæði og þar með auka eftirspurn fólks eftir störfum. Mér finnst afar ósennilegt að slík þróun geti haft neikvæð áhrif á þróun ferðapjónustu því að lág laun eru vart líkleg til að auka gæði ferðapjónustu og ferðapjónusta á ekki að vera atvinnugrein sem að fólk hleypur í af því að það fær ekkert annað að gera. Við verðum að standa þannig að uppbyggingu starfa í ferðapjónustu að þau séu samkeppnisfær við önnur störf sem eru í boði.

Í mínu máli horfi ég fyrst og fremst á Skaftárhrepp en þó svo að mikil uppbygging hafi orðið í ferðapjónustu hin síðari ár vantar enn mikið upp á fullnægjandi framboð þjónustupátta. Við höfum reyndar upp á gríðarlega margt að bjóða. Óspillta náttúru og endalaus víðerni en nánast það eina sem að ferðamenn ganga að vísu hjá ferðapjónustuaðilum er fæði og gisting. Það vantar enn mikið upp á framboð afþreyingar og leiðsögn á svæðinu. Vissulega eru margir þættir þessu valdandi en líklega er það fámennið og það hversu ferðamannastraumurinn er bundinn við árstíðir sem mestu veldur.

Okkur tekst í dag að fá erlenda ferðamenn á svæðið vegna náttúrunnar en við þurfum að hafa taumhald á þeim. Halda þeim uppteknum á svæðinu í lengri tíma því að hér er svo margt að sjá og upplifa. Það er líklegt að það komi



ferðapjónustunni í heild til góða því að búast má við að ánægður ferðamaður sem upplifir aðeins hluta landsins leggi leið sína hingað á ný til að kanna ókunnar slóðir.

En hvað er það sem við getum gert til að blása lífi í afþreyingu fyrir ferðamenn? Mér finnst eðlilegt að áherslan sé lögð á sérkenni hvers svæðis, bæði hvað varðar náttúrufar og lifnaðarhætti fólks. Víða um lönd þar sem náttúrufar er einsleitt og lítið stórbrotið eru það lifnaðarhættir fólksins svo sem í mat og drykk sem mikinn áhuga ferðamanna vekur. Hví ættum við ekki að undirstrika okkar sérstöðu? Um aldir hefur hér verið stunduð matvælaframleiðsla og jafnvel drykkjarframleiðsla sem mikla sérstöðu hefur og myndi hún án efa vekja athygli ferðamanna.

Eins og áður sagði hefur sauðfjárrækt verið undirstöðuatvinnugrein í sveitarfélaginu og hefur hún verið stunduð hér um aldir. Margar hefðir hafa skapast fyrir verkun og framreiðslu og ég get fullyrt það að heimareykt vesturskaftfellst hangikjöt borið fram hrátt er eitthvað það mesta hnossgæti sem hugsast getur. Það er ekki svo að allt sem framleitt er þurfi að vera til útflutnings. Við getum hagað hlutum svo til að framleiðsluvörur séu til stuðnings ferðapjónustu og boðnar ferðamönnum í þeim tilgangi. Ferðamenn hafa áhuga á að upplifa landið og þjóðina sem í því býr.

Okkar svæði getur tekið á móti miklum fjölda ferðamanna. Og enn meiri fjöldi en að fer hér um í dag enda landsvæðið stórt og andstæður miklar. Hér er mögulegt að skapa nokkurskonar ævintýraheim þar sem hægt er að hafa ofan af fyrir ferðamönnum í lengri tíma. Mér finnst rétt að stýra ferðamönnum inn á svæði sem að getur tekið við miklum fjölda án þess að verða fyrir tjóni vegna ágangs. Það er ekki svo um öll svæði en eins og staðan er í dag geta Lakagígar vart tekið á móti aukinni umferð ferðamanna í því formi sem sú umferð er í í dag. Hinsvegar er hægt að haga hlutum þannig til að svæðið geti tekið á móti enn meiri fjölda. Með því móti skerðist ferðafrelsi manna því ekki verður hægt að fara um óáreittur og án eftirlits enda eiga helstu náttúruperlur okkar ekki að standa mönnum svo opnar.

Nú nýverið var undirrituð viljayfirlýsing af hálfu Umhverfissráðuneytis fyrir hönd ríkisstjórnar, Sveitarfélagsins Hornafjarðar og Skaftárhrepps um stækkun þjóðgarðsins í Skaftafelli. Stefnt er að því um næstu mánaðarmót að ganga frá stækkuninni með formlegum hætti og mun syðri hluti Vatnajökuls auk Lakagígasvæðisins falla undir þjóðgarðinn. Við stofnun verður þjóðgarðurinn sá stærsti í Evrópu. Þjóðgarðurinn mun enn frekar beina augum manna að svæðinu og straumur ferðamanna á eftir að aukast hér á komandi árum. Við þurfum því að fara að undirbúa okkur fyrir slíkt eins vel og við mögulega getum.

Góð upplýsingagjöf til ferðamanna í Skaftárhreppi skiptir máli fyrir ferðapjónustu á svæðinu og fyrir landið allt. Hér er margt að sjá og svæðið er víða erfitt yfirferðar. Auk góðrar upplýsingagjafar er ekki síður mikilvægt að

ferðaleiðir séu vel merktar og vegir góðir svo viðkvæmri náttúru sé hlíft fyrir ágangi bíla og annars ferðamáta. Veglagning í Þjóðgarð, inn á Lakagígasvæðið er mikilvægasta verkefnið í þessu sambandi. Við lifum í fámennu samfélagi í Skaftárhreppi og við verðum að leita hagkvæmustu leiða til að treysta starfsemi og störf á svæðinu. Sveitarfélagið hefur ekki burði til að leggja ferðaþjónust lið umfram aðrar atvinnugreinar en styrkir greinina eftir fremsta megni í viðleitni til atvinnuuppbyggingar. Það er jafnframt eðlilegt að sveitarfélagið leiti eftir samstarfsaðilum um rekstur upplýsingamiðstöðvar fyrir ferðamenn og enn eðlilegra að landssamtök komi að rekstri slíkrar miðstöðvar í ljósi stærðar svæðisins og mikilvægi þess fyrir ferðaþjónustu almennt á Íslandi.

Ég hef oft sagt að ferðaþjónustuaðilar í Skaftárhreppi verði að standa saman til að ná árangri. Á það ekki síður við um ferðaþjónustuaðila á Íslandi öllu. Við lifum í alþjóðlegu samfélagi og ánægður ferðamaður, sama hvar hann hefur borið niður á landinu, á frekar eftir að koma aftur og jafnvel enn fleiri vegna hans ánægju.

Góðir fundarmenn, ég hvet ykkur til þess að kynna ykkur vel starfsemi ferðaþjónustuaðila í Skaftárhreppi og óska jafnframt eftir því að við getum á markvissan hátt unnið saman að eflingu ferðaþjónustu á Íslandi í allri framtíð.

### **Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra.**

Ráðstefnustjóri, ágætu ráðstefnugestir!

Mér er það sérstök ánægja að ávarpa ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands á þessum sögufræga stað, sem jafnframt er einn fegursti staður landsins.

Hér á Kirkjubæjarklaustri leitar hugurinn til Skaftárelda og Móðuharðinda, sem eru að dómi margra, afdrifaríkustu náttúruhamfarir sem dunið hafa yfir íslensku þjóðina. Í Skaftáreldum árið 1783 rann úr Lakagígum eitt stærsta hraun sem runnið hefur í einu gosi á jörðinni á sögulegum tíma og er hraunið að margra dómi náttúrufyrirbæri á heimsmælikvarða. Það er þessi jarðsaga og stórbrotna náttúra sem vekur hjá okkur löngun til að að ferðast um landið okkar og heillar einnig fjölda erlendra ferðamanna. Kirkjubæjarklaustur er eftirsóttur ferðamannastaður og vel að verki staðið við uppbyggingu allrar þjónustu hér og í nærsveitum.

Í þessari ræðu mun ég fara yfir það sem ég tel efst á baugi í atvinnugreininni og vil byrja á markaðssókn í íslenski ferðaþjónustu. Á þessu ári voru 320 milljónir króna á þessum fjárlagalið samgönguráðuneytisins og fór stór hluti fjárins í samstarfsverkefni með ferðaþjónustufyrirtækjum af öllum stæðrum og gerðum. Ferðamálastjóri hefur haldið utan um þetta verkefni með sínu fólki og hef ég heyrt fulltrúa fyrirtækja fara lofsamlegum orðum um það tækifæri sem þessi

aðferð hefur veitt í landkynningarmálum. Þó hafa einnig heyrst raddir sem telja að aðferðin henti ekki alls kostar minni fyrirtækjum.

Í því fjárlagafrumvarpi, sem lagt var fram á Alþingi fyrir hálfum mánuði, er gert ráð fyrir að 150 milljónir komi til markaðsmála í ferðaþjónustu, til viðbótar við það sem er til Iceland Naturally. Á árinu 2001 voru þetta 50 milljónir, á árinu 2002 voru þetta 200 milljónir, á árinu 2003 voru þetta 300 milljónir og 320 milljónir í ár. Það er óumdeilt að stjórnvöld og atvinnugreinin hafi nýtt þetta fé af fagmennsku og metnaði. Það sem hins vegar hefur valdið óróa í kringum þessa fjármuni er kæra eins fyrirtækis til Eftirlitsstofnunar EFTA. Kæruefnið er að fyrirtækjum sé mismunað með því að bjóða til samstarfs af þessu tagi. Þó að kæran hafi nú verið dregin til baka er málið enn til skoðunar og er uppi ágreiningur um hvort líta beri á samstarfsverkefni sem beina styrki til fyrirtækja og samkeppnisstaða þeirra hafi því skekkst. - Ég vona að niðurstaða fáiast sem fyrst í þetta mál og að ekki komi til þess að aðferðin, sem nýst hefur til að tvöfalda fé til landkynningar, verði dæmd ónothæf.

Fimm ára samningur um Iceland Naturally verkefnið í Norður-Ameríku er nú að renna sitt skeið, en þar er á ferðinni samstarfsverkefni stjórnvalda og fyrirtækja, sem selja vörur og þjónustu á Bandaríkjamarkaði. Í ljósi góðrar reynslu af verkefninu hefur verið ákveðið að gera nýjan samning og þá til fjögurra ára, eða frá 2005 til ársloka 2008. Framlag samgönguráðuneytis er 700 þúsund dollarar á ári og fyrirtækin leggja fram 300 þúsund dollara. Þarna hefur skapast öflugt og eftirtektarvert samstarf, sem ekki einvörðungu hefur náð góðum árangri, heldur sýnir þann slagkraft sem hið opinbera og hagsmunaaðilar geta náð með því að samnýta fjármagn og þekkingu til að ná sameiginlegu markmiði.

Til þess að fara ofan í saumana á því hvort nýta megi reynsluna af IN til hliðstæðs verkefnis í Evrópu hefur vinnuhópur verið settur á laggirnar. Vinnuhópurinn starfar undir forystu samgönguráðuneytisins, en auk þess eiga þar sæti fulltrúar Samtaka atvinnulífsins, Þýsk-íslenska verslunarráðsins, Fransk-íslenska verslunarráðsins og utanríkisráðuneytis. Starfsmaður hópsins er forstöðumaður Ferðamálaráðs á meginlandi Evrópu enda er reiknað með að verði verkefnið að veruleika verði það vistað hjá Ferðamálaráði, á sama hátt og gert er vestanhafs.

Evrópa er okkur svo mikilvægur markaður að ég vil einskis láta ófreistað til að ná þar auknum árangri. Það þarf því að kynna þeim sem þar búa, enn frekar en áður, að Ísland sé spennandi viðkomustaður allt árið um kring og að landsbyggðin sé töfrandi jafnt vetur sem sumar. - Íslenska menningarkynningin í París hefur verið nokkuð til umræðu að undanförunu og sýnist sitt hverjum. Mín afstaða er algjörlega skýr og á henni byggðist þátttaka samgönguráðuneytisins í þessari kynningu; það kostar peninga að koma Íslandi á framfæri á erlendum vettvangi. Auðvitað þarf að vanda mjög til allra slíkra kynninga því að annars getur verið verr af stað farið en heima setið. Við

stefnum að því að fjölga ferðamönnum frá Frakklandi eins og öðrum löndum Evrópu og nýtum til þess þær leiðir sem við teljum heppilegastar; kynning á íslenskri menningu er ein þeirra leiða.

Það hefur verið athyglisvert að sjá hvernig sveitarstjórnir og fyrirtæki í ferðaþjónustu á öllu Norðurlandi hafa náð að stilla saman strengi og sameinast á einum vettvangi; Markaðsskrifstofu Norðurlands. Þó að ekki liggi fyrir hver árangurinn af þessu hefur orðið er þó kominn vísir að einhverju sem vert er að fylgjast vel með. Þarfir ferðaþjónustunnar þurfa, eins og í öðrum atvinnugreinum, að vera í stöðugri endurskoðun. Burtséð frá mörkum sveitarfélaga eða kjördæma eiga heilu svæðin sameiginlegra hagsmuna að gæta og eiga ekki hafa neitt annað að leiðarljósi við að sameina krafta sína. Mér finnst Markaðsskrifstofa Norðurlands athyglisverð nálgun á markaðssetningu heilla svæða, því að öll vitum við að sameinað átak er aflmeira en þegar hver og einn hugsar aðeins um þrönga eiginhagsmuni. Það er ástæða til að fagna þessu starfi Norðlendinga en vissulega er hér um langtímastarf að ræða sem ekki er hægt að mæla árangur af á fyrsta eða öðru ári verkefnisins.

Snemma á þessu ári opnaði Ferðamálaráð nýja skrifstofu á Norðurbryggju, eða Bryggjunni, í Kaupmannahöfn. Þó að þessi landkynningarskrifstofa sé enn á bernskuskeiði þá vona ég að þeir sem starfa í ferðaþjónustu átti sig á því að þarna er komið tækifæri sem nauðsynlegt er að kynna sér og nýta sem allra best. Það fer alltaf best á því að fyrirtækin og stjórnvöld nái að starfa saman og ná þannig meiri slagkrafti í þeirri hörðu samkeppni sem ferðaþjónustan starfar í.

Vest Norden ferðakaupstefnan var haldin í Reykjavík fyrir réttum mánuði síðan. Þótti vel til takast og engin þreytumerki að sjá á þessu áralanga samstarfi Íslands, Grænlands og Færeyja. Á næsta ári er það Grænlandinga að halda ferðakaupstefnuna og hafa þeir boðað að hún muni haldin í Kaupmannahöfn næsta haust. Norðurbryggjuhúsið verður vettvangur kaupstefnunnar og verður mjög fróðlegt að sjá hvort þessi leið Grænlandinga muni breyta eðli kaupstefnunnar til framtíðar.

Á þessu ári hefur formennskan í Norrænu ráðherranefndinni verið í höndum Íslendinga. Mikið hefur verið að gerast í samgöngumálum enda verða alþjóðlegar reglur um flug og siglingar sífellt fyrirferðarmeiri og við viljum standa þannig að málum að við verðum, ásamt Norðurlöndunum, leiðandi í öryggismálum. Ísland hefur sérstaklega beint sjónum að umferðaröryggi en þar, eins og í öllum þessum málaflokkum á ferðaþjónustan mikilla hagsmuna að gæta. Eins og þið hafið eflaust orðið vör við hefur samgönguráðuneytið í samstarfi við Umferðarstofu staðið fyrir átaki til að efla vitund fólks um umferðaröryggismál og þá miklu ábyrgð sem hvert og eitt okkar ber í umferðinni.

Ferðamálin hafa verið ofarlega á blaði undir formennsku Íslands og unnið hefur verið að stefnumótun í sjálfbærri ferðaþjónustu á norðurslóðum, í

menningartengdri ferðapjónustu og í ferðapjónustu fyrir fatlaða. Afrakstur þessa starfs verður kynntur á ráðstefnu í Kaupmannahöfn þann 8. nóvember n.k.

Samgönguráðuneytið hefur á þessu ári, eins og því síðasta, haft samstarf við iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið um uppbyggingu ferðapjónustu á landsbyggðinni. Fjármunir til þessa hafa komið af byggðaaætlun. Á þessu ári hófst samstarf um byggðamál í tengslum við byggðaaætlun og er markmiðið að styðja sérstaklega við uppbyggingu ferðapjónustu á landsbyggðinni næstu þrjú árin a.m.k. Verkefni, sem styrkt hafa verið, hafa verið á sviði menningar en einnig tengst umhverfissvottunarkerfinu Green Globe 21. Einnig á samgönguráðuneytið í ýmiss konar samstarfi við ferðapjónustuaðila víða um land í því skyni að gera ferðapjónustunni kleift að takast á við aukinn fjölda ferðafólks og sífellt meiri kröfur um gæði og þjónustu.

Ferðamálaráð Íslands hefur sinnt umhverfismálum ötullega frá upphafi og nýtur þar algjörrar sérstöðu miðað við sambærilegar stofnanir í öðrum löndum. En það er engin tilviljun að umhverfismál á ferðamannstöðum séu eitt lögbundinna verkefna Ferðamálaráðs hér á landi. Allir vita að íslensk ferðapjónusta byggir á náttúru landsins. Greinin má því aldrei hafa skammtímamarkmið að leiðarljósi og verður að dafna í anda sjálfbærrar þróunar. - Ég tel því mikilvægt að umhverfissvottun og efling umhverfisfræðslu verði tekin fyrir skipulega og markvisst á sama hátt og sveitarfélögin á Snæfellsnesi og Ferðapjónusta bænda hafa gert í samstarfi við Hólaskóla. Það er einnig fagnaðarefni að veita eigi sveitarfélögunum á Snæfellsnesi sérstaka viðurkenningu á World Travel Market í London í næsta mánuði.

Ég myndi ég vilja sjá frammistöðu íslenskrar ferðapjónustu á sviði umhverfismála hampað enn frekar en nú er gert. Það eru og gætu orðið mörg tilefni til þess. Ísland hefur sérstöðu í auðlindanýtingu á sjálfbærum forsendum og við eigum bæði að vekja athygli á því og nýta okkur þá kosti sem íbúar vítt um veröldina sjá í því að sækja heim þjóð sem gerir umhverfismálum svo hátt undir höfði og við gerum og viljum gera. Umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs eru liður í því að vekja athygli á þeim sem skara fram úr á þessu sviði og ríkir ávallt tölvuerð eftirvænting um það hvaða fyrirtæki hljóti hnossið hverju sinni en þau eru nú veitt í tíunda sinn.

Í öllu því sem að ferðapjónustunni snýr er nauðsynlegt að horfa enn frekar til framtíðar. Á ferðamálaráðstefnunni í Mývatnssveit á síðasta ári kynnti ég fyrirhugaða vinnu við gerð ferðamálaáætlunar undir stjórn ferðamálastjóra. Þessi ferðamálaáætlun er þessa dagana að líta dagsins ljós, en hún er fyrir tímabilið 2006-2015 með framkvæmdaáætlun til ársins 2010. Áætluninni er ætlað að vera grunnur að þingsályktunartillögu, sem verður vonandi lögð fram á þessu þingi. Auk stýrihópsins hefur tuttugu manna bakland haft tækifæri til að hafa áhrif á gerð ferðamálaáætlunar. Þeir sem tilnefndu fulltrúa í þessa bakvarðasveit voru SAF, Ferðamálasamtök Íslands, Samband íslenskra

sveitarfélaga og stjórn mála flokkarnir á Alþingi. Vil ég nota tækifærið og þakka öllu þessu fólki fyrir óeigingjarnt starf.

Þegar ferðamálaáætlun hefur verið kynnt á Alþingi mun hefjast vinna við endurskoðun laga um skipulag ferðamála. Vegna mikilla breytinga í íslenskrri ferðaþjónustu, m.a. með stofnun Samtaka ferðaþjónustunnar og evrópskum reglum um neytendavernd og tryggingar, hafa lög um skipulag ferðamála tekið mörgum breytingum á undanföllum árum en eru að grunni til 40 ára gömul.

Ágætu ráðstefnugestir! Það verður spennandi að fylgjast með þeim erindum sem hér verða í dag en meginþema ráðstefnunnar Efnahagslegt gildi ferðaþjónustunnar er vissulega brýnt í umhverfi sem tekur stöðugum breytingum og býr oft við mikla óvissu og óstöðugleika. Umræðan er ekki síður brýn þegar fjármagn til markaðsmála ferðaþjónustunnar er hugsanlega að minnka á ný og því gríðarlega mikilvægt að ferðaþjónustan nái að koma því vandlega á framfæri hve gríðarlega þýðingarmikil hún er íslensku efnahagslífi.

Eins og sjá má hefur fjölgun ferðamanna hingað til lands verið með ólíkindum. Spár sem taka mið af undanföllum 10 árum sýna að fjöldi erlendra ferðamanna gæti orðið á bilinu sjö til áttahundruð þúsund árið 2015. Þetta eru háar tölur en ég leyfi mér samt að halda því fram að miðað við þann kraft sem býr í íslenskri ferðaþjónustu geti þessi tala átt eftir að verða miklu hærri. Getur það verið! - að eftir fimm góð ár muni okkur takast að tvöfalda þann fjölda ferðamanna sem kemur til landsins í ár? Þessari spurningu þurfum við að svara í áætlunum okkar á næstunni.

Að lokum vil ég þakka öllum sem komið hafa að undirbúningi ráðstefnunnar; starfsfólki Ferðamálaráðs og fulltrúum ferðaþjónustunnar hér á Kirkjubæjarklaustri og í nágrenni. Ég óska ykkur öllum góðrar ráðstefnu og ánægjulegrar dvalar á þessum góða stað.

### **Ásgeir Jónsson**

#### **Glærur PowerPoint 0,5 MB**

Það er mikil ánægja að vera kominn hingað á Kirkjubæjarklaustur. Ég er nú ekki mjög vel kunnugur hér en ég er hinsvegar ættaður héðan, langa, langa, langaafi minn eða þar um bil, var hann Jón Steingrímsson eldklerkur. Við Jón eigum það reyndar sameiginlegt líka að við ólumst upp í Skagafirði, Jón kemur frá Þverá í Skagafirði. En það er mikil ánægja að vera kominn hingað aftur, ef hægt er að orða það þannig.

Það sem ég ætlaði aðeins að tala um hérna, þetta er að stofni til unnið upp úr skýrslu sem að ég ásamt fleirum reyndar vann fyrir Hagfræðistofnun Háskóla Íslands fyrir Samgönguráðuneytið og Ferðamálaráð og ég vil sérstaklega geta þess að það voru ýmsir sem að komu að þessu m.a. Magnús Oddsson og síðan eru hlutir sem að ég hef bætt við.

Ég ætla aðeins að fara yfir í fyrsta lagi hvað þjóðhagslegur ábati þýðir. Það hugtak er á reiki. Síðan um framlegð vinnuafis og um hlutverk, fjölgun ferðamanna og hlutverk ríkisins.

Það hefur verið gífurlega misfarið með hugtakið "þjóðhagslegur ábati" eða orðið "þjóðhagslegt" eitthvað og oft er þetta talið vera fjöldi starfa eða útflutningstekjur. Það hefur oft verið talað um að eitthvað sé þjóðhagslega hagkvæmt vegna þess að það skapi ákveðin störf eða eitthvað slíkt eða auki útflutningstekjur. Við munum vel eftir þessari umræðu t.d. um stóriðjuframkvæmdirnar þar sem talað var um þjóðhagslegan ábata og fjölda starfa. Þetta er hinsvegar rangt, algerlega rangt.

Mismunur á auðlegð þjóða er ekki fjöldi starfa. Lönd í þriðja heiminum, þau hafa mikið af störfum en þau eru ekki með framleiðnistörf, þau eru ekki að skapa verðmæti. Útflutningstekjur eru aðeins mælikvarði á veltu útflutningsatvinnuvega, þær eru ekki markmið í sjálfu sér. Síðan er náttúrulega flóknari "mecanismi" sem ég ætla ekki að tala um hér eins og gengið, hvernig gengi krónunnar lætur innflutning og útflutning stemma af þegar til lengri tíma er litið o.s.frv. Þannig að það er alltaf eitthvert jafnvægi.

Þegar það er talað um þetta þá eru oft notaðir svokallaðir "margfaldarar". Þetta er það sem við hagfræðingar köllum McKensisk fyrirbrigði og reyndar þegar ég vann á Hagfræðistofnun og við vorum að fá hagsmunaaðila í heimsókn að gera skýrslur þá var þetta eitt af því sem að þeir vildu endilega fá, margfaldaragreiningu. Það að geta metið það hversu mörg störf sköpuðust eða hversu mikill ábati skapaðist af einhverju ákveðnu, einhverri ákveðinni framkvæmd eða eitthvað slíkt.

Þessi margfeldigreining er stórkostlega gölluð og nýtur ekki virðingar meðal hagfræðinga, engra hagfræðinga eiginlega þannig lagað. Það er hægt að nota hana til þess að greina staðbundnar aðstæður eins og áhrif einhverrar framkvæmdar á eitthvert hérað eða eitthvert svæði en hún náttúrulega lítur fram hjá því að ef að þú skapar störf í einni grein þá verður fólkið sem að kemur til með að vinna þar að fara úr öðrum greinum í staðinn. Við getum ekki gert ráð fyrir því að það sé einhver hópur af fólki sem að er ekki að gera neitt annað heldur en að horfa á sjónvarpið eða eitthvað annað. Ég held reyndar að ef við myndum safna saman öllum þeim skýrslum sem hafa verið gerðar þar sem margfeldigreiningin hefur verið notuð um þann ábata af hverri einni atvinnugrein þá værum við komin upp í landsframleiðslu sem að væri líklega svona hundrað sinnum meiri heldur en hún er.

Þannig að mér persónulega leiðist þessi greining. Það er hægt að nota hana eins og ég segi til að greina héraðsbundinn ábata en hún er ekki hagfræðilega "sound" og hún getur oft verið mjög villandi.

Hvað er þá "þjóðhagslegur ábati"? Þjóðhagslegur ábati er fyrst og fremst aukin framleiðni. Sömu framleiðsluþættir séu að gefa af sér meiri ábata. Svo við höfum það á hreinu að hagvöxtur er framleiðni. Hagvöxtur er ekki nýting á auðlindum þó að það geti aukið hagvöxtinn til skemmri tíma lítið en hagvöxtur er framleiðni, það að við séum að búa til meira úr sömu framleiðsluþáttum. Það er framleiðni og þess vegna er hagvöxturinn endalaus af því að hluti framleiðninnar er það að við erum að ná fram betri nýtni og ekki það að við séum að nota náttúruauðlindir. Hagvöxtur þýðir það að við séum að nota náttúruauðlindir á hagkvæmari hátt. Tækniframfarir o.s.frv. stærðarhagkvæmni, breiddarhagræði, ég tala um þetta allt saman á eftir. Það gæti verið þessi hefðbundna framleiðni sem þið hugsið um þar sem að starf skilar ákveðinni framleiðni en það getur líka verið það að það sé framleiðni innviða þ.e. innviðir eru eins vegir, brýr, göng. Það gæti líka verið stjórnkerfi landsins. Það eru innviðir, hlutir sem að allir nota og verða að vera til staðar.

Svona í byrjun. Ég sé allavega að þjóðhagslegur ábati ferðamennsku hann er fjórþættur. Annarsvegjar sköpun nýrra starfa í ferðaþjónustu sem gefur fólki tækifæri á hærri tekjum að gefinni menntun, búsetu og starfsþjálfun.

Í öðru lagi bætt framlegðni einkafjármagns. Koma ferðamanna hún eykur nýtingu þeirra fjármuna sem eru fyrir í landinu. Þetta á sérstaklega við úti á landi þar sem við höfum mikið af innviðum í einkaeign sem eru illa nýttir. Verslunarhúsnæði sem er illa nýtt, skólahúsnæði sem er illa nýtt, veitingahúsnæði sem er illa nýtt. Ástæðan er einfaldlega sú að til þess að ná fram hagræði og það er ástæðan fyrir því að verslun í Reykjavík er hagstæðari en úti á landi að það eru fleiri viðskiptavinir sem að bera uppi þann fastakostnað sem að verslunin þarf að þola. Þess vegna hefur aukinn fólksfjöldi töluvert mikla þýðingu og þið þekkið þetta náttúrulega ef að þið komið út af landi. Þið vitið það að ef að fjöldi fólks á ákveðnum stað fer niður fyrir ákveðið mark þá gefst þjónustustarfsemi upp vegna þess að það er komið þá niður fyrir það mark sem getur borið þann fastakostnað sem þessu fylgir.

Svo í þriðja lagi er bætt framleiðni opinbers fjármagns og innviða. Það er ljóst að ferðamennirnir taka þátt í samgöngukerfinu, þeir kaupa bensín ef þeir eru að ferðast á öllum þessu bílaleigubílum sem við sáum hérna í morgun hjá honum Einari K. Í hvert skipti sem að útlendingarnir fylla á bílinn hjá sér eru þeir að styðja við íslenskar vegaframkvæmdir. Í hvert skipti sem að þeir fara út í búð og kaupa einhvern varning eru þeir að borga virðisaukaskatt. Þegar þeir kaupa hótélherbergi borga þeir virðisaukaskatt. Með því eru þeir að taka þátt í því að bera uppi samgöngumannvirki landsins og þeir eru líka að taka þátt í því að bera uppi velferðarkerfi landsins. Líka ef þeir kaupa áfengi þá eru þeir væntanlega að taka þátt í endurhæfingu landsmanna eða eitthvað álíka. Ég veit það ekki en við verðum að átta okkur á því að það er dálítill ósamhverfni í þessu vegna þess að tekjur fyrir ríkið þær koma fram úti á landi. Fólk, ferðamenn, þegar það er að keyra á bílum út um landið þá kaupir það væntanlega bensín og þjónustu og borgar skatt til ríkisins. Skatturinn hinsvegar verður ekki eftir úti á



landi. Hann fer allur til Reykjavíkur, hann fer til höfuðborgarsvæðisins og þess vegna er sá ábati sem að ferðaþjónustan skilar úti á landi hann kemur ekki nema að hálfu leyti fram þar. Það er annað mál og við ætlum kannski að tala aðeins betur um það á eftir.

Í fjórða lagi, og þetta er mjög vanmetið, það er sterkari grundvöllur fyrir sérhæfingu og fjölbreytni. Þetta skiptir mjög miklu máli fyrir byggðarlög utan Reykjavíkur sem að skortir fjölbreytni í verslun. Skortir þennan lágmarksfjölda af kúnum til að geta starfað. Þó ég sé nú ekki gamall, eða ég tel mig allavega ekki vera gamlan, þá sé ég mjög mikla breytingu frá því þegar ég var strákur. Í mínu heimahéraði og úti um land, þegar maður keyrir. Það eru komnir allskonar staðir, það eru komnir barir fyrir þá sem það vilja eða kaffihús og ýmiskonar möguleikar og það verður að hafa það í huga að jafnvel þó að þessi þjónusta sé byggð upp með útlenda ferðamenn í huga þá nýta heimamenn sér þetta líka. Þetta hefur mikla þýðingu fyrir þá líka. Menn skyldu alls ekki vanmeta það.

Í þessu sambandi er ljóst að það sem hefur verið að gerast núna á síðustu svona 20 árum sérstaklega er það að þjónustan úti á landi hefur verið að hrynja, ég get alveg bara farið yfir sviðið, þið getið keyrt inní hvert meðalstórt pláss á Íslandi og velt fyrir ykkur öllum þeim búðum sem að voru þarna og eru farnar á hausinn eða horfnar. Búðir sem voru með bækur, sérvöru, föt, eitt og annað en eru nú horfnar. Á sumum stöðum er hreinlega öll matvöruverslun horfin eða er bara í einhverjum sjoppustíl.

Þetta stafar bæði af fólksfækkun en líka vegna þess að samgöngur eru orðnar það góðar að fólk er farið að keyra mikið á milli. Ég þekki t.d. í Stykkishólmi sem dæmi að matvöruverslun er varla svipur hjá sjón miðað við það sem hún var þegar ég var krakki þar og eins og ég sé það þá er ferðaþjónustan eina leiðin til þess að endurreisa þjónustuiðnaðinn úti á landi. Þá í rauninni að endurreisa fjölbreytnina í störfum úti á landi vegna þess að það sem fór síðan með þessi byggðarlög úti á landi er að þegar þjónustan hvarf og það voru bara frumvinnslugreinar eftir þá um leið varð atvinnuumhverfið miklu einhæfara og fjölbreytni starfa minnkaði allverulega sem að síðan hafði mikil áhrif til þess að fólk flutti á brott.

Þið þekkið þetta væntanlega, við segjum t.d. að það sé karlmaður sem er sjómaður og hann á konu sem vill vinna eitthvað, ekkert sem að er fyrir hendi í byggðarlaginu og þau flytja brott. Reyndar hef ég heyrt kenningu um það að t.d. með sjómenn í dag og sérstaklega á frystitogurunum að það fer eftir því hvað konurnar vilja hvar viðkomandi háseti býr. Vegna þess að ef að konan er ánægð á Ólafsfirði þá býr fjölskyldan á Ólafsfirði, ef að konan er ekki ánægð á Ólafsfirði þá býr fjölskyldan ekki á Ólafsfirði. Þannig að ég held að flestir sem að hafa reynt að vera í hjónabandi þekki þetta hver það er sem að .....

Þetta er eins og brandarinn um það að það var karl sem að sagði hjónabandið væri svo hamingjusamt vegna þess að þau skiptu með sér verkum, hún tæki

ákvarðanir um smáa hluti og hann tæki ákvarðanir um stóra hluti. Smáu hlutirnir voru eins og það hvar þau ættu að búa o.s.frv. stóru hlutirnir voru það hvort að við ættum að ganga inn í ESB eða hvaða flokk ætti að kjósa. En það er annað mál.

Ársverk í ferðaþjónustu frá 1973-1999 hafa vaxið jafnt og þétt. Ég veit ekki hvort þið skiljið þessar leiknilínur. Þetta er prósentuvöxtur á ári. Þetta þýðir það að vöxtur í ferðaþjónustu hefur vaxið um 2% á ári. Þetta er leikni upp á 2%. Störfin voru eitthvað í kringum 3000 um 1973 en eru komin í 5000 í dag. Þetta er jafn og þéttur vöxtur starfa. Þetta er svona svipaður hraði eins og er reyndar í öðrum geirum á Íslandi. Íslenska þjóðin er mjög ung og mannaflinn vex mjög hratt. Árið 1950 vorum við helmingi færri en við erum í dag og helmingi fátækari líka reyndar en Ísland hefur í raun sérstöðu meðal annarra Evrópuþjóða í því hvað við erum ung og hvað mannaflinn er að vaxa hratt og þessvegna eiginlega er eðlilegur hagvöxtur á Íslandi svona 3-4% núna í dag. Ef það fer niður fyrir 3% þá er það það saman eins og krepja í öðrum löndum. Ágætt að hafa þetta í huga.

Ferðaþjónustan hefur ekki vaxið endilega miðað við aðrar greinar, ekki mannaflinn, heldur haldið svipuðum hraða eins og aðrar greinar. Að vísu má náttúrulega velta fyrir sér hversu nákvæmur mælikvarði þetta er reyndar en það er annað mál. Framlegðin er bara nálægt því meðaltalið fyrir landið og við getum séð það á næstu mynd bara með því að taka hlutdeild ferðaþjónustunnar á heildar ársverkum og heildarframleiðslu. Hagstofan er með tölur um það framlag til landsframleiðslu og við getum síðan tekið heildarmannfjöldann og deilt í og þetta hlutfall er 1 og það þýðir það í rauninni að hvert starf í ferðaþjónustu er að skila svona mjög svipuðu eins og önnur störf í landinu að meðaltali. Þannig að framleiðnin er bara svipuð og fyrir landið í heild sem er reyndar kannski ekkert sérstakt vegna þess að þetta er náttúrulega mjög fjölbætt grein og margskonar störf sem koma þarna við sögu þannig að einhver var að tala um það að ferðaþjónustan sé láglaunavinna og þetta sé einhver undirmálsatvinnuvegur þá er það ekki rétt. Þetta er á mjög svipuðu plani og önnur störf í hagkerfinu.

Það sem meira er og mér finnst vera athyglisverðast er að ef við lítum á fjölda ferðamanna á hvert ársverk frá 1973-2001, þá sjáum við það að baki hverju ársverki þá eru mun fleiri ferðamenn þ.e. að hvert ársverk er að afgreiða mun fleiri ferðamenn. Þetta sýnir aukna framleiðni vegna þess að það sem er að gerast þarna er væntanlega stærri einingar sem eru í gangi, væntanlega líka lenging á ferðamannatímanum eitthvað. Ég held reyndar að í kringum 1970 hafi Ísland verið svona land fyrir ríka sérvitringa að miklu leyti sem að voru að koma hingað til að veiða lax og bjuggu á Hótel Holti að miklu leyti en þetta hefur verið að breytast töluvert.

Eftir þessu að dæma virðist framleiðni í ferðaþjónustu vera á mjög svipuðu reki og aðrar greinar og möguleikarnir eru mjög svipaðir og hjá öðrum greinum. Það

er ekkert sem bendir til þess að þetta sé undirmálsatvinnuvegur eða eitthvað slíkt.

Svo var annað. Greininni er oft legið á hálsi fyrir það að skapa störf fyrir ófaglærða og svo er haft á orði að það á að vera menntun o.s.frv. En ég bara spyr: Er eitthvað rangt við það að skapa störf fyrir ófaglærða? Það er staðreynd á Íslandi að það er töluverður menntunarskortur fyrir hendi. Við erum með mjög mikið af ungu fólki sem er ómenntað þ.e. sem hefur ekki farið í gegnum formlega skólagöngu. Athugið að orðið menntun þýðir að verða að manni. T.d. fór afi minn aldrei í skóla en ég myndi samt telja hann menntaðan. Þannig er líka hægt að fara í háskóla og komast í rauninni hjá því að menntast að miklu leyti.

Við verðum samt að horfa á það að ferðapjónustan er búin að taka við fiskiðnaðinum að miklu leyti, fiskiðnaðurinn er að hverfa hjá okkur og ferðapjónustan hefur skapað ný atvinnutækifæri sem fólk ekkert endilega tekur sem neyðarbrauð heldur eru þetta ný tækifæri fyrir ómenntað fólk að fara út í og það er bara gott. Það er hægt að halda ræður um mikilvægi menntunar o.s.frv. og allt gott um það að segja en samt er það ljóst að við erum þarna með hóp sem þarf á störfum að halda og þarf að skapa atvinnu fyrir sérstaklega úti á landi og þetta fólk er að taka störf í ferðapjónustu vegna þess að þetta er besti kosturinn sem það sér og væntanlega, ég leyfi mér að segja það, vegna þess að þetta eru skemmtilegri en störf í frystihúsi. Ég vona að ég móðgi engan með því.

Svo hafa náttúrulega árstíðasveiflurnar fallið mjög vel að menntakerfinu hvað þetta varðar. Reyndar er mjög ótrúlegt hvernig menn hafa í rauninni notað tölur eins og laun til að draga ákveðnar ályktanir. Eins og því var haldið fram t.d. með Vestfirði af því að meðallaun fyrir vestan hafa verið tiltölulega há eða voru það þau hafa að vísu lækkað tiltölulega á síðustu árum en lengi vel voru meðallaun fyrir vestan hærrí en í Reykjavík og á sama tíma var fólk að flytjast af Vestfjörðum til Reykjavíkur. Þá héldu ýmsir lærðir menn því fram að ástæðan væri sú að það væri bara svona leiðinlegt fyrir vestan þ.e. að búsetuskilyrðin væru svona slæm. Þá náttúrulega gleymist það að þessi störf sem að eru að gefa þessar háu tekjur fyrir vestan það eru störf við sjómennsku og þau eru takmörkuð. Fjöldi sjómanna á Íslandi er búinn að vera í kringum 5.000 að mig minnir og er búinn að vera nokkuð stöðugur í 40 ár eða eitthvað álíka. Þannig að fyrir utan þessi störf, þessi fáu hálaunuðu störf, var ekki mikið annað framboð. Það er staðreynd að störf í þjónustu úti á landi eru ver borguð heldur en í Reykjavík, það er bara staðreynd.

Það er hægt að segja það þannig að ef það hefðu fleiri störf skapast við sjómennsku á Vestfjörðum þá hefði fólk fjölgað þar. Ég veit það vegna þess að frá 1970-1980 þegar voru að skapast störf á Vestfjörðum við skuttogarana þar þá fjölgaði fólki á Vestfjörðum og reyndar í mörgum sjávarbyggðum. Það er bara ekki þannig lengur og ég held að störfín skipti miklu máli. Ég hef reyndar

kennt við Háskóla Íslands nemendum í ferðamálafræði og ég geri oft þá könnum mér til gamans að spyrja fólk, mjög mikið fólk utan af landi sem að kemur þarna, hverjir hér inni myndu vilja búa úti á landi ef að þeir fengju störf við hæfi? Það eru mjög margir sem myndu vilja það. Ég held að landsbyggðin hafi tapað fólki ekkert endilega vegna þess að hún sé slæmur búsetukostur heldur fremur vegna þess að störf við hæfi eru ekki í boði. Þá erum við ekki endilega að tala um störf við fiskvinnslu eða stöf við frumvinnslu heldur störf við hæfi. Þannig að ferðapjónustan skiptir miklu máli að þessu leyti vegna þess að hún getur mögulega búið til störf við hæfi fyrir ungt menntafólk á Íslandi.

Ef við tölum nú um framleiðni fjármagns þá sjáið þið náttúrulega hvað við erum að eiga við, þessa gífurlegu árstíðarsveiflu, þetta er fjöldi flugfarþega greindur eftir mánuðum árið 2002. Þið sjáið það að það er mikill fjöldi að fara í gegnum Leifsstöð á aðeins nokkrum mánuðum. Sama sést hér ef við lítum á sveiflur í gistináttum. Sveiflan sem við reiknuðum út á gistináttum í janúar og apríl og deilt í gistinætur í maí-ágúst. Við sjáum að sveiflan fyrir höfuðborgarsvæðið er 2 og sveiflan fyrir t.d. norðurland vestra er 33 sem þýðir það að það eru 33 sinnum fleiri gistinætur á háönn en á lágönn sem dæmi. Að vísu verður að taka tillit til þess að töluvert af gistingu er ekki til boða á veturna en þið þekkið það að þetta er vandamálið í greininni, það er þessi slæma nýting utan háannar. Þetta er alveg verulegt vandamál og þetta er það sem kemur einna helst í veg fyrir arðsemi í greininni og fyrir aukna framleiðni í greininni. Það er þessi mikla sveifla og við erum ekki að tala um þetta eins og það sé ekki búið að tala um þetta áður en þetta er náttúrulega forgangsverkefni og hefur verið væntanlega að reyna að fjölga störfum utan háannar og þetta er náttúrulega það sem að getur aukið framleiðni fjármagns einna helst í greininni. Ef við viljum auka framleiðni fjármagns í greininni þá reynum við að fjölga fólki utan háannar.

Svo er hérna annað sem tengist nýtingu flugvallarins og það eru sveiflur innan daga. Leiðakerfi Flugleiða er byggt upp þannig að þeir eru náttúrulega að koma með vélarnar allar inn á sama tíma til að fólk geti skipt og síðan fer það áfram. Þetta er annað mál sem að flugvellir hafa mikið verið að hugsa um en þetta skapar náttúrulega slæma nýtingu í flugstöðinni eins og við vitum. Kannski eitthvað sem að þið vitið.

Svo er það framlegð innviða. Það er ljóst að Íslendingar eru fámenn þjóð í stóru og ógreiðfæru landi og það er ýmis fastur kostnaður. Við þurfum að byggja vegi, við þurfum að tryggja samgöngur um landið og þetta er ekkert sem að kemur byggðastefnu við. Það er alveg sama þó að öll þjóðin myndi búa í Reykjavík, það þyrfti samt að hafa góða vegi til að geta ferðast um landið, fyrir utan það, að það þýðir ekki að bjóða ferðamönnum til landsins og hafa ekki vegi, hafa ekki samgöngumannvirki sem þeir geta farið um. Þannig að þetta hefur verið stórt mál fyrir íslensku þjóðina og verið mjög þungur baggi á ríkinu. Það hefur stundum verið sagt að af því að við rekum ekki her þá eigum við að vera tiltölulega vel staddir fjárhagslega, ríkið hafi ekki þessa byrði en á móti kemur að við þurfum að gera nokkuð sem að eiginlega engin önnur þjóð í

Evrópu þarf að gera og það er að byggja upp samgöngunet um landið og með þetta fá skattgreiðendur. Mikið hefur verið gert í þessu en það er líka mikið eftir. Og ég myndi segja að það er eitt lykilatriðið í því að reyna að geta borgað fyrir samgöngumannvirkin að fá fleiri notendur sem fara um vegina.

Þetta er sérstaklega mikilvægt utan Reykjavíkur. Þeir sem hafa reynt að keyra í Reykjavík, allavega á háannatíma dags, sjá það mjög auðveldlega að það er töluverð umferð í borginni en þegar þeir koma út fyrir borgina þá er tiltölulega lítil umferð. Þetta skipir miklu máli vegna þess að þetta þýðir það að úti á landi ef það er hægt að auka fjölda notenda á vegunum og það hefur ekki þannig áhrif að það sé að tefja fyrir öðrum en það hefur töluvert mikil áhrif að því leyti að þessir notendur eru þá að borga til ríkisins, þeir eru þá að kaupa bensín á bílinn sinn o.s.frv. Þetta kemur bara eins og hreinn ábati inn í skatttekjur ríkisins að fá útlendinga sem að taka bílaleigubíla og keyra um landið og kaupa bensín þó það náttúrulega skapi gróðurhúsaáhrif o.s.frv.

Þetta er önnur mynd hérna, þegar verið er að tala um innviði og fastan kostnað. Þetta eru vísitölur frá árinu 2000. Þetta er hlutfallslegt umfang flugrekstrar í Evrópu árið 2000. Athugið að við erum það fámenn jafnvel þó að við höldum að okkar fótboltið eigi að geta unnið aðrar þjóðir þá erum við í rauninni mjög fámenn þannig að bara það að ef við værum ekki með þessa miklu umferð í gegnum Keflavíkflugvöll þ.e. íslensk flugfélög sem að fljúga með fólk á milli Evrópu og Bandaríkjanna eins og þið þekkið. Ég held að bara ¼ af öllum farþegum Ícelandair sé Íslenskur, hitt er allt saman útlendingar. Þessir erlendu ferðmenn sem að í raun koma ekkert til Íslands nema til að stoppa aðeins þeir í raun greiða niður fyrir okkur flugið út. Ef að flugfélagið væri bara að fljúga með okkur út til útlanda þá væri það bara þannig að það væru bara 3-4 áfangastaðir og það væru bara mjög fáar ferðir í viku allavega yfir lágönn á veturna.

Það er þessi tíðni líka í flugsamgöngum sem skiptir höfuðmáli ef að við ætlum að byggja upp landið sem ráðstefnumiðstöð eða miðstöð fyrir fólk sem að hefur lítinn tíma. Til þess að geta gert þetta þá þurfum við að vera með ákveðinn lágmarksfjölda af umfangi, ákveðinn lágmarksfjölda af flugvélum og við þurfum að vera þá með mjög stóran flugvélager. Án þess að ég sé að agitera sérstaklega fyrir Flugleiðum þá er töluverður ábati af því að hafa mjög stórt flugfélag sem er með mikið umfang og er með Ísland sem miðstöð, það verði ekki vanmetið að því leyti að við erum þá í rauninni að deila þessum fastakostnaði á miklu fleiri aðila með þessum hætti og ég veit ekki hvernig flugið væri á Íslandi ef við þyrftum að byggja það á minna umfangi.

Svo er hérna framleiðni í fjölbreytni. Mig langar að segja hérna eina sögu áður en ég tala um þetta.

Þegar ég var ungur strákur þá var ég í grunnskólanum á Hólum og þá áttum við einu sinni að skrifa tímastíl sem var um það: Hvað myndir þú gera ef þú fengir ferðamann í heimsókn til Skagafjarðar, hvað myndir þú sýna honum? Síðan var

Þetta lesið upp þegar þetta var búið og ég man eftir einni bekkjarsystur minn að hún las upp: "Ég myndi fara með honum og sýna honum Skagafirðingabúð". Fyrir þá sem ekki vita er það magasín kaupfélagsins í Skagafirði sem þá var reyndar nýbyggt og fyrir hana var þetta náttúrulega mjög mikið nýnæmi. Hún hafði ekki séð áður svona stóra verslun, lyfta og allt í þessu. Ég man alltaf þegar við fórum í bekkjarheimsókn á Hótel Sögu þegar við fórum til Reykjavíkur og þá fóru allir að ferðast í þessari lyftu upp og niður vegna þess að það var aðalfjorið. En það er í raun ekkert hús í Skagafirði sem er með lyftu ekki fyrr en að kaupfélagið kom með þetta og það var í rauninni þannig að hóteltjórinn hálfpartinn rak bekkinn út aftur þegar við vorum þarna inni... en það er annað mál.

Þetta svona lýsir dálítið hugarfari fólks, áttið ykkur á því að við gerum okkur oft ekki grein fyrir því hvað það er sem skiptir máli. Hvað er það sem hefur virði? Við tökum staðalímyndir annarsstaðar frá, það sem okkur þykir merkilegt en það sem útlendingum finnst ekki merkilegt. Ég get bara nefnt annað dæmi. Þegar ég var strákur var það mjög algengt að bændur væru með sauði, reyktu þá og væru að borða kjötið hrátt. Þetta hinsvegar þótti villimennska hjá svona siðuðu fólki og það er ekki fyrr en að við lærum að meta parmaskinku og hráskinku erlendis frá sem að við förum að snúa okkur aftur að þessu. Áttum okkur á því að það geti verið gildi í þessu. Íslendingar eru mjög slæmir hvað þetta varðar t.d. hvað varðar "arkitektúr" að ef þið farið um Reykjavík þá eru eiginlega engin tengsl frá þessari gömlu byggingarhefð og síðan yfir í nýja byggingarhefð. Fólk sem að við sendum út til að læra "arkitektúr" kemur heim og vill helst byggja bara útlenskar byggingar. Sama á við með íslenska matargerð. Henni var í raun ýtt til hliðar gersamlega í stað þess að við reyndum að þróa íslenska matargerð sem að byggði á einhverju gömlu þá tókum við bara erlenda hluti beint upp. Það er því ekki hægt að leggja of litla áherslu á hvað fjölbreytni þýðir og hvað í raun ferðabjónustan hefur gert þ.e. fyrir fólk úti á landi að það er farið að gera sér grein fyrir því hvers virði saga þess og arfleið er.

Sveitarfélög úti á landi eru farin að sjá beinan ávinning af því að vera með söfn. Beinan ávinning af því að styðja undir eitthvert handverk og dútl sem ekki þótti vera merkilegt áður. Hugarfarið hefur breyst alveg rosalega hvað þetta varðar. Þetta hefur leitt til aukinnar fjölbreytni og líka að ég held til þess að lífsgæðin úti á landi hafi batnað og það er komið svigrúm fyrir meiri sérefni, meiri fjölbreytni og allskonar slíka hluti. Við sjáum það bara á Kirkjubæjarklaustri, ég meina að þetta hótél væri ekki hér til að þjóna heimamönnum eða einhverjum fámennum hópi. Kaffihúsið væri ekki hér, kaffihúsið er reyndar mjög gott ég mæli með því. Þetta er bara dæmi um þann ábata sem að ferðamennskan skilar. Við skulum ekki vanmeta þetta. Það er ekki aðeins að við séum að búa til þjónustustörf úti á landi heldur erum við líka að búa til mikla fjölbreytni úti á landi og fjölbreytni skiptir máli.

Án þess að ég sé sérstaklega vel að mér í frumkvöðlafræðum þá er ljóst að frumkvöðull er sá aðili sem að tengir saman ólíka hluti úr ólíkum greinum.

Þessvegna eru frumkvöðlar helst í stórum borgum þar sem að eru margar greinar saman. Reyndar eru frumkvöðlar líka yfirleitt stórskrítið fólk sem er annað mál en svo ég komi því inn að úti á landi bara það að hafa meiri fjölbreytni í störfum, hafa meiri hluti gangandi þ.e. að hafa margar ólíkar greinar að starfa hlið við hlið hefur töluverð áhrif á andann í samfélaginu og skapar ákveðinn kraft fyrir einhverjar nýjungar og þetta er eitthvað sem að ég hef sjálfur séð. Einhæfni er vandamál á fámönnum svæðum og kannski eitthvað sem að ég þarf ekki að berja meira á.

Það er annað að ferðaþjónustan er eini augljósi vaxtarbroddurinn á landsbyggðinni. Hún byggir á notkun staðbundinna aðfanga sem að ekki er hægt að flytja úr stað s.s. náttúrufegurð.. Þið getið ekki flutt fjöllin. Það er hægt að flytja kvótann en ekki fjöllinn, það er allavega töluvert erfitt. Þið athugið það að það sem hefur verið að gerast t.d. í sjávarútvegi það er alltaf verið að tala um kvótakerfið en það er bara einn hluti af þessu. Það eru fiskmarkaðirnir, það eru nýjir vegir, það eru frystitogararnir. Sjávarútvegurinn er að verða eins og hver önnur iðngrein. Hún er ekki lengur bundin við ákveðna staði. Nú getur verið jafnmikilvægt að vera nálægt flugvelli eins og það að vera nálægt fiskimiðunum. Það er ekkert óeðlilegt að Akureyri hafi verið að byggjast upp sem fiskiðnaðarmiðstöð vegna þess að Akureyri hefur haft þessa löngu iðnaðarhefð með mikið iðnaðarafli sem að er vant því að vinna í iðnaði. Mér finnst mjög eðlilegt að Akureyri hafi farið út í fiskiðnað. Hagfræðilega þýðir þetta það að þessi aðföng eru ekki lengur staðbundin, það er hægt að fara með þau á milli. Ferðaþjónustan er hinsvegar staðbundin. Fólk kemur á einhvern stað til að sjá eitthvað, fólk kemur á staði ekki til að kaupa hamborgara. Mér finnst eins og sumt fólk í ferðaþjónustu haldi það að fólk komi á staði til að kaupa hamborgara en það er ekki rétt. Fólk kemur til að sjá eitthvað á staðnum.

Þetta er eitthvað sem að verður ekki tekið frá stöðunum, eitthvað sem að þú getur byggt á. Ég held reyndar að augu margra sveitarfélaga úti á landi séu að opnast hvað þetta varðar. Ég tala um að þetta sé eini augljósi vaxtarbroddurinn vegna þess að fjöldi ferðamanna er að vaxa jafnt og þétt og hefur verið að vaxa síðustu 40 ár og vex áfram. Þetta er vaxandi markaður og þetta heldur áfram.

Ef við aðeins förum yfir hvað hefur verið að gerast. Ég tók hér gistinæturnar. Höfuðborgin er hér með 22% markaðshlutdeild hvað varðar gistingu Íslendinga, í kringum 60% hvað varðar gistingu útlendinga. Sjáið síðan hvað markaðshlutdeildin er mismunandi. Sjáið t.d. hvað Vestfirðir og Norðurland vestra er að draga að sér fáa útlendinga í kringum 1% markaðshlutdeild sem dæmi. Reykjavík hefur verið aðalferðamannastaður landsins, þar hafa flestar gistinæturnar verið í rauninni sem er eðlilegt kannski og þeir staðir sem að eru næst Reykjavík eru þeir sem að hafa mesta markaðshlutdeild. Eftir því sem farið er fjær minnkar það. Þið sjáið að þetta breytist töluvert vegna þess að ferðaþjónustan er að færast út um landið. Reyndar er mjög athyglisvert að gistingar Íslendinga í Reykjavík hafa minnkað stórkostlega, um 30% á 5 árum.

Ég kann ekki alveg skýringuna á því en líklega eru það ýmsir hlutir eins og betri samgöngur og fleira en við sjáum að vöxturinn er mjög misjafn á milli svæða. Suðurland er t.d. að vaxa um helming, 45% þegar miðað er bæði við útlendinga og Íslendinga en 64% þegar miðað er við útlendinga sem að er gífurlegur vöxtur. Norðurland vestra er hinsvegar eiginlega ekki að vaxa eða mjög hægt. Vestfirðir vaxa reyndar mjög hratt en eru mjög lágur basis sem þeir eru að vaxa frá, því að útlendingar eru ekki mjög stór kúnnahópur þar.

Þetta svona lýsir þessum breytingum sem hafa verið að gerast og það er sérstaklega athyglisvert hvað Suðurlandið er að taka allverulega við sér og reyndar Vesturland líka, þau svæði sem að liggja að Reykjavík. Þetta eru þau svæði sem að greinlega eru að taka við af borginni. Reykjavík er að vaxa hægar heldur en meðaltalið. Í auknum mæli í framtíðinni erum við að sjá ferðapjónustuna vera að færast út á land, úr Reykjavík út á land. Ég held að samgöngur skipti mjög miklu í því, það að þú getir tryggt öryggi fólks að það geti alltaf komist á milli.

Síðan ef að við sjáum hlutfallið hvað varðar útlendinga. Útlendingar eru í kringum 72% af öllum þeim sem gistu á Íslandi árið 1978 en eru komnir upp í 78% núna og við sjáum hve þróunin er misjöfn milli svæða og það virðast vera til staðir sem að eru fjarri Reykjavík, Vestfirðir og reyndar Austurland sem að eru að bæta við sig flestum útlendingum hvað þetta varðar. Það er alveg augljóst hvað er að gerast hér.

Fjölgun ferðamanna. Síðustu 40 árin hefur þetta vaxið svona um 6% á ári sem er mjög stöðugur vöxtur sem er mjög sjaldgæft í svona hagfræði efnum að sjá svona stöðugan vöxt. Það hefur margt gerst á þessum tíma, það voru olíukreppur í kringum 80, það var Persaflóastríð í kringum 90-92. Það var kreppa og hryðjuverk 2001 en þetta hefur ekki haft eiginlega nein áhrif. Ferðamönnum fjölgar jafnt og þétt á Íslandi. Þetta er jafn, stöðugur vöxtur hann er jafnvel heldur að færast í aukana svo ég vitni aftur í fyrirlestur Einars K. í morgun að vöxturinn var 12-14% á þessu ári sem gæti jafnvel bent til þess að við séum jafnvel að sjá fram á örari vöxt í framtíðinni. Ástæðan sem að ég sé fyrir þessu er sú að það sem vex með logarítmiskum vexti er eitthvað eins og það að ef við hendum steini í vatn þá sjáum við hvernig öldur myndast frá honum og þetta er þessi stækkun á markaðshópnum, smitun, landkynning og síðan flugnet Icelandair og það er hægt að leggja áherslu á landkynninguna hvað þetta varðar af því að þó að ég sé kannski ekki beinlínis forsvarsmaður mikilla ríkisafskipta í sjálfu sér þá er ákveðið vandamál til staðar í ferðapjónustu hvað varðar landkynningu. Við í hagfræðinni viljum kalla það freistnivanda eða laumufarþegavanda vegna þess að ef að einhver ferðapjónustuaðili auglýsir sjálfan sig þá er hann jafnframt að skapa business fyrir aðra á svæðinu sem að eru að koma til hans. Hann fær ekki allan ábatann af því að fá viðkomandi ferðamann til sín. Þessvegna er mjög líklegt að landkynningin verði of lítil ef að hver hugsar bara um sjálfan sig vegna þess að hann er þá í raun að búa til business fyrir aðra.



Því er mjög mikilvægt að það sé einn aðili sem að samræmir fyrir allt svæðið og ríkið gerir það en svo líka hefur vaxið töluvert að það séu héraðsbundin samtök þar sem að ferðaþjónustuaðilar taka sig saman um að gera ákveðna hluti. Þá oft gildir það þannig að allir verða að vera með. Þannig að landkynning skiptir mjög miklu máli í þessu. Hlutur ríkisins er náttúrulega að sjá um landkynninguna og síðan jöfnun á álagi yfir árið á landið. Annað, þjóðhagslegur ábati við gestina er þá mismunandi eftir því hvar viðkomandi gestur dvelst. Hann er meiri úti á landi en í Reykjavík.

Þarna eru komin ákveðin rök fyrir byggðastefnunni sem að eru betri en mörg önnur rök sem að maður heyrir. Aftur ef að þið getið fengið útlendinga til að keyra úti á landi og taka bensín og vera á bílaleigubílum erum við að búa til töluverðan ábata fyrir ríkið. Ríkið er að njóta töluvers ábata af þessu sem að líklega oft gleymist. Þarna er kominn þá rökstuðningur fyrir þeim samgöngumannvirkjum úti á landi og líka rökstuðningur fyrir því af hverju við reynum að efla ferðaþjónustuna.

Náttúruvernd. Það er ljóst að margir vinsælustu staðir landsins eru nálægt þolmörkum. Náttúra landsins er mjög viðkvæm, sérstaklega á þeim svæðum sem eru nálægt eldstöðvum eða þar sem að jarðvegurinn er mjög öskukenndur og þar er mögulegt að verða vandamál í Skaftafelli, í kringum Mývatn og eins í kringum Lakagíga. Þetta er ákveðið vandamál og ég held að í framtíðinni verðum við að stýra aðgangi að þessu og við verðum að selja inn á þessa staði og nota peningana til að halda þeim við og verðum í raun að sýna mikla hörku í því að reyna að stýra aðganginum og reyna að fá fólk til að fara t.d. á Vestfirði, fara á Snæfellsnes eða eitthvert annað t.d. á Norðurland vestra þar sem að eru færri fyrir og þar er minni ágangur.

Ég sé það í raun fyrir mér hvað varðar byggðastefnu að hér sé þá svigrúm fyrir ríkið. Hér séu allavega miklu fleiri ástæður fyrir ríkið að hafa áhrif á það hvernig þróunin er, miklu meiri ástæða heldur en í mörgum öðrum greinum eins og t.d. sjávarútvegi að ríkið sé að fikta með sjávarútveginn sem dæmi. Hér eru allaveg komnar ástæður fyrir því af hverju við eigum að reyna að jafna álagið milli svæða, af hverju við ættum að styðja ákveðin svæði til að kynna sig o.s.frv. Það eru ýmsir möguleikar í þessu sambandi og án þess að ég ætli beinlínis að fara út í það núna en það er ljóst að í framtíðinni mun þetta verða töluverður stýringarvandi út af því að fjöldi ferðamanna er bráðum að nálgast það mark að þetta getur farið að valda vandræðum á sumum svæðum hvað varðar náttúruna og líka hvað varðar troðning á ákveðnum svæðum.

Ég reyndar ferðaðist um landið núna síðustu viku ágústs og ég get sagt að það var mjög indælt að vera eiginlega eini maðurinn á ferðinni í stað þess að vera að ferðast í júlí þar sem að er mjög mikið af ferðamönnum. Ég held að við séum að fara að horfa á það í framtíðinni að það verði það mikill fjöldi af fólki að við þurfum aðeins að velta fyrir okkur hvernig við ætlum að stýra því. Við getum

ekki haft bara þannig að fólkið hlaupi um eins og kindur um landið, það er eiginlega ekki hægt.

Ég er með nokkrar tillögur, náttúruvernd, byggðastefna. Eins og ég sé áhersluna í ferðapjónustu yfir landið ætti hún að vera sú að leggja áherslu á innviðina, kynninguna, mannvirkin og líka kannski að reyna að hjálpa við að búa til afþreyingu eða eitthvað slíkt. Ríkið ætti að halda sig gersamlega frá uppbyggingu þjónustu eins gistihúsa, hótela og slíks. Ríkið ætti raunverulega að láta einkaaðila um það að mestu leyti. Ríkið ætti fyrst og fremst að einbeita sér að innviðunum.

Að lokum. Ég tók hér hagvöxt síðustu 10 ára. Íslenska hagkerfið er búið að vaxa töluvert eða um 40% frá 1993-2003. Ég greindi þetta niður eftir greinum og þetta eru tölur frá Hagstofunni. Landbúnaður hefur staðið í stað sem búast mátti við og sjávarútvegur hefur líka staðið í stað sem er í raun heldur neikvætt ekki vegna þess að við höfum illa rekin sjávarútvegsfyrirtæki eða svoleiðis heldur bara vegna þess að við erum komin að þeirri afkastagetu sem að fiskistofnarnir þola.

Álið, það er mjög lítil framlegð þar, ástæðan er mjög einföld, það var reyndar verið að byggja álsmiðju Norðuráls í Hvalfirði en eftir að búið var að byggja álverið þá er notkun erlendra framleiðsluþátta mjög mikil í álbræðslu. Mér reiknast svo til að það sé um 30% af þeim framleiðsluþáttum sem að notaðir eru í álbræðslu séu innlendir, allt hitt er aðflutt. Þessir innlendu þættir eru fyrst og fremst raforkan og síðan laun. Jafnvel þó að stóriðjan hafi mjög háan prófíl þegar við erum að tala um atvinnusköpun þá kemur annað á daginn þegar við erum að tala um raunverulegt framlag til hagvaxtar.

Þær greinar sem að eru að skapa þennan hagvöxt eru verslunar- og veitingahúsarekstur, flutningar og þjónusta. Þetta eru þær greinar sem ýttu íslenska hagkerfinu upp úr 5 ára kreppu frá 1989-1993. Eftir að landsframleiðslan stóð í stað og húsnæðisverð og laun lækkuðu að raunvirði á milli ára. Töluvert stór hluti af þessu er náttúrulega ekki ferðamennska, heldur sem dæmi bankarekstur, fjármálageirinn sem að hefur vaxið. Ýmis önnur þjónusta hefur komið líka fram en það er samt alveg ljóst að það er ferðapjónustan sem að er einn helsti vaxtarbroddageirinn. Við erum að fara í svipaðan gír og aðrar þjóðir. Við erum að fara yfir í þjónustu og ástæðan fyrir miklu atvinnuleysi í Evrópu og Þýskalandi t.d er sú að við erum með í Þýskalandi mjög sterkt iðnaðarhagkerfi sem að er að þrjóska við að fara yfir í það að vera þjónustuhagkerfi. Þess vegna er allt þetta atvinnuleysi. Í Bandaríkjunum erum við hinsvegar að horfa á hagkerfi sem að fór í gegnum mikla aðlögun í kringum 1981-1985 þar sem að þeir raunverulega slepptu taki á þessum iðnaði og hafa byggt sig síðan upp sem þjónustukerfi.

Það er samt ljóst að í hugum flestra er þjónusta ekki alvöru framleiðsla. Við heyrum ennþá ræður um það frá hagsmunasamtökum og stjórnmálamönnum

sem vilja tala um iðnaðinn aftur og aftur. Ísland er ekki lengur iðnaðarland, vinnuafli hér er alltof dýrt. Það er gott að hafa ákveðinn iðnað, það er gott að hafa stóriðju, gott að ákveðinn hluti af framleiðslunni sé álbræðsla ég er ekki að mæla á móti því. Hinsvegar er vöxtur ferðaþjónustunnar sá vaxtarbroddur sem að væntanlega mun reka áfram hagkerfið á næstu árum.

Fólk úti á landi er dálítið blindað af þessu. Einu sinni fyrir 1-2 árum þá vann ég verkefni fyrir bæjarfélag úti á landi þar sem verið var að reyna að meta hagræna stefnumótum og gekk mjög vel. Ég lagði fram ákveðnar tillögur sem að byggðust aðallega upp á ferðaþjónustu. Það var eina greinin sem að ég sá sem vaxtarbrodd. Síðan var haldin kynning og það voru allir s.s. mjög jákvæðir nema að allt í einu kom einn bóndi upp og sagði að við skyldum ekki vera að ljúga að sjálfum okkur að það sköpuðust engin störf í ferðaþjónustu. Hvar væri stóriðjan. Ég er ekki að mæla á móti stóriðju, alls ekki, en það er ljóst að sá hagvöxtur sem mun eiga sér stað á Íslandi á næstu árum verður í tengslum við þjónustu. Það er það sem mun reka hagkerfið áfram. Ferðaþjónustan er einn mikilvægasti þátturinn í því.

Stóriðja getur náttúrulega skipt máli fyrir atvinnu á ákveðnum svæðum og það er ljóst að álbræðslan fyrir austan mun skipta miklu máli fyrir Austurland en álbræðsla skiptir eiginlega engu þjóðhagslegu máli fyrir þjóðina þannig lagað. Við erum samt að horfa á stóran vaxtargeira hér og ferðaþjónustan virðist vera einn öruggasti vaxtargeirinn með jafnan og stöðugan vöxt þegar fram líða stundir.

Ég vil aftur leggja áherslu á það að það er töluverður ábati af ferðaþjónustu vegna þess hve við erum fámenn og ég tel að það sé töluvert starf fyrir höndum við að reyna að skipuleggja vöxtinn í greininni. Mikið verk framundan við það að samþætta byggðastefnu, náttúruvernd og síðan hagkvæmni. Allir þessir þrír þættir geta farið saman ef vel er staðið að verki. Mönnum hættir til að vanmeta áhrif nýrra vaxtarbrodda og við megum ekki vanmeta áhrif þess vaxtarbroddar sem ferðaþjónustan er á landsbyggðina og landið. Takk fyrir.

**Friðrik Pálsson.**

**Glærur PowerPoint 0,6 MB**

Ráðherra, fundarstjórar og aðrir fundargestir. Það hlýtur nú að vera tölvuverð fífldirfska fyrir mann sem að er búinn að vera sem fisksali í 30 ár að fara að ávarpa svona samkomu. Ég verð hinsvegar að segja það að mér líður miklu betur eftir ræðu Ásgeirs. Ég er loksins að átta mig á því núna af hverju ég hætti í sjávarútveginum. Það kom fram að fiskiðnaðurinn er að leggjast af, það er enginn vöxtur þarna lengur. Mig var farið að gruna þetta en var bara ekki orðinn alveg viss fyrr en núna.

Hinsvegar verð ég að viðurkenna það að þessi lýsing hans á því hvernig er að koma til Reykjavíkur fannst mér afskaplega merkileg vegna þess að ég upplifði

Þetta hinsvegar varðandi Sauðárkrók. Fyrsta ferðalagið sem ég held að ég hefi farið í, allavega án þess að móðir mín héldi í hendina á mér, var norður á Sauðárkrók á svokallað fermingarbarnamót og það var í fyrsta sinn sem ég sá stórborg. Við þjuggum á hóteli sem að hét held ég örugglega Villa Nova eða eitthvað svoliðis og það var síðasta kvöldið sem að ég drakk landa.

Nú, þema ráðstefnunnar er annars "Efnahagslegt gildi ferðapjónustunnar" og ég sagði við viðmælanda minn sem að bað mig um að koma hérna í dag að ég myndi engu bæta við það sem að Ásgeir myndi segja svo það væri betra að ég reyndi að tala um eitthvað sem að ég vissi eitthvað um og mér fannst hinsvegar mjög gaman að heyra Ásgeir tala nánast eingöngu um ferðapjónustuna úti á landi og það er akkúrat sem að ég af hendingu kom mér fyrir með en ég er hjartanlega sammála honum í því og mun aðeins koma inn á það hér á eftir að ég er sannfærður um að ferðapjónustan á meiri möguleika úti á landi þ.e. að vöxturinn verður meiri úti á landi heldur en í Reykjavík og þá sérstaklega utan þessa háannatíma sem að kallaður er.

Nú ég ætla að sjálfsögðu ekki að reyna að leiða ykkur í neinn stóra sannleika um ferðabransann. Ég veit afskaplega lítið um hann. Ég hef hinsvegar verið þiggjandi og það nokkuð stór þiggjandi ferðapjónustunnar í 30 ár. Búinn að ferðast víða og þurft að búa á hótelum, haldið mig töluvert fyrir framan barinn, sitjandi við borð í veitingasalnum og hrjótandi inni á svefnherbergjum og þessvegna er svo gaman að lenda í því allt í einu að vera kominn þarna hinumegin, jafnvel fyrir innan barinn. Ég fæ svo mikla samkennd þegar líður á kvöldið með þeim sem að fá sér aðeins of mikið og reyni gjarnan að koma þeim bara fyrir í bólið.

Ég ætla að reyna að vefa fortíðina pínulítið inn í þetta spjall en af því að ég hef ekki verið í ferðapjónustunni og veit voðalega lítið um hana og hef lítið lesið um hana þá fyrirgefa mér kannski þeir sem að eru búnir að vera hérna lengi og þekkja þetta allt miklu betur en ég.

Nú þessi orð hér, verð, áreiðanleiki, gæði, þjónusta, vörubrúun, nýjungar. Ég held að það hafi nú verið komið inn á þetta allt saman í ræðum hér fyrir í dag. Þetta eru allt saman góð íslensk orð sem allir þekkja og vita hvað þýða. Orð þessarar merkingar hafa líka verið notuð bæði hér heima og erlendis um áratuga skeið þegar verið er að fjalla um framleiðslu- markaðs- og sölumál og eru auðvitað notuð ennþá. Hvert þessara orða um sig hefur mikið gildi, skýra merkingu en saman geta þau líka myndað heild og röðin auðvitað skiptir máli þegar menn eru að setja sig niður við það að átta sig á því hver fyrir sitt fyrirtæki og sinn vörflokk hvar þeir vilja vera.

Verð, áreiðanleiki, gæði, þessi 3 orð voru lengi þau sem markaðsmenn einbeittu sér að og gjarnan í þessari röð og þá var oftast verið að tala um áreiðanleika í afhendingum og eitthvað þessháttar. "Mikið fyrir lítið" auglýsti Mikligarður á árunum. Hvað þýddi það? Þýddi það að þú fengir mikið af vörum fyrir lítið fé

eða að þú borgaðir mikið fyrir lítið. Það er mjög hættulegt að vera með svona óljósar yfirlýsingar.

Gæði, áreiðanleiki, þjónusta, verð. Þarna kemur orðið þjónusta inn í lýsinguna. Þjónustan var ekki sérstaklega hátt skrifuð eða kannski ekki sérstaklega skilgreind lengi vel. Þarna eru gæðin komin í fyrsta sætið og verð í það fjórða. Auðvitað þarf ekki að segja ykkur það að það getur margt runnið þarna saman á milli þjónustu og gæða o.s.frv.

Síðan bætist þarna við þjónusta, gæði, verð, enn og aftur töluverður áherslumunur. Þjónustan er komin í fyrsta sætið, gæði í annað sæti og verð í það þriðja. Kannski á þetta betur við í dag en nokkur önnur samsetning en þó er ég ekki frá því að áreiðanleikinn eigi frekar að vera þarna í þriðja sæti.

En hvað með magnið? Skiptir það máli bæði í okkar bransa og öðrum? Magnhagkvæmni og magnafsláttur. Er hægt að sleppa magni út úr svona upptalningu? Ég held að það sé hægt vegna þess að magn á ekki að villa okkur sýn. Þú átt að sýna mikla þjónustu, mikinn áreiðanleika og sanngjörn gæði þó að magnið sé mikið. Þó að þú sért að sinna stórum hópum. En hvað þá með verðið? Jú, kannski getur magn haft áhrif á verð en magnafslættir mega ekki verða til þess að þú missir sjónar á hlutunum eða slakir á á nokkurn hátt. Þessvegna leyfi ég mér að taka magnið útfyrir sviga og ætla ekki að tala meira um það.

Við skulum samt á eftir tala svolítið um það sem að Bandaríkjamenn kalla "The perceived value" sem útleiggst kannski best sem "væntingarverðmæti" eða m.ö.o. það verðmæti þeirrar vöru og þjónustu sem að viðkomandi viðskiptavinur væntir að hann sé að kaupa. Margir telja að frumkvöðlar íslenskrar ferðapjónustu hafi verið forsvarsmenn Loftleiða á sínum tíma. Víst er það rétt að þeir hófu fyrstir manna að flytja fjöldann allan af ferðamönnum til Íslands og hin frægu "Stop-over" urðu sjálfsagt þess valdandi að Ísland komst almennilega á blað og að fleiri og fleiri fréttu af þessu skrytna laggjaldaflugfélagi og þessari skrytnu eyju sem að millilent væri á og unnt væri að heimsækja nánast fyrir ekki neitt.

En mikið vatn hefur runnið til sjávar síðan og bæði hefur landslagið og loftslagið breyst en Loftleiðir náðu undraverðum árangri, árangri sem að við búum ennþá að. En hvað buðu t.d. Loftleiðir uppá? Þeir buðu uppá verð, mjög augljóslega voru þeir með lágt verð en þeir voru líka með rómaða þjónustu. Þeir voru ekki með neinn sérstakan áreiðanleika en umfram allt nýjung, þá nýjung að geta flogið milli Evrópu og Bandaríkjanna á verði sem hinn almenni borgari réði við. Þeir stunduðu líka talsverða vörupróun sem að m.a. fólst í mismunandi "stop-over" pökkum hér á landi en á þessum tíma var ekki mikið um góða veitingastaði eða spennandi hótél sem að drógu fólk til Reykjavíkur sem að voru á færi þessara farþega. Það var bara Hótél Holt sem að nefnt var hér áðan.

En hvað gerðu þeir svo? Og nú tala ég sem leikmaður, við sáum ýmis hótél rísa í Reykjavík sem að voru sérstaklega hönnuð og byggð fyrir þessa "stop-over" farþega og svo ég tali nú ekki um með hugmyndina að Eddu-hótelunum sem að hrint var í framkvæmd og bókstaflega bjuggu til ferðarþjónustuna úti á landi í stærri stíl en að nokkurn óraði fyrir. Sum þessara hótela mátti hugsanlega fella undir hugtakið "gæði", flest undir hugtakið "þjónustu", þar sem allir lögðu sig mikið fram og sjálfsagt mörg eða öll undir hugtakið "verð" sem að er þó alltaf mjög huglægt.

En hvar stendur íslensk ferðarþjónusta í dag og ég get nú svo sem svarað því bara með annarri spurningu eins og Húnvetningar gera gjarnan. Af hverju var ég að spyrja að þessu? Svarið við þessari spurningu setur mig náttúrulega bara í vandræði á þessum vettvangi en ég held að íslensk ferðarþjónusta standi á miklum tímamótum. Og þarna ætla ég að vera með aðeins lítið innskot. Þegar ég var að byrja að selja saltfisk fyrir um 30 árum meðan að fiskiðnaðurinn var ennþá í uppgangi þá var saltfiskur matur fyrir fjöldann. Framleiðslan var gríðarlega mikil, gæðin voru í lagi, það var áreiðanleiki í afhendingum, vöruþróun var lítil, nýjungar fáar en verðið var aftur viðráðanlegt fyrir fjöldann. 25 árum seinna var framleiðslan orðin miklu minni, en hún var samt mikil, vöruþróun var markviss og er, gæðin mikil en verðið hátt. Núna er saltfiskur ekki lengur fyrir fjöldann nema á hátíðisdögum og hvers vegna? Það er of lítið framboð. Þá spyr ég, hvað með okkar framboð í íslenskri ferðarþjónustu? Og ég ætla aðeins að koma nánar að því aftur á eftir.

Ég sagði rétt áðan að íslensk ferðarþjónusta stæði á miklum tímamótum sem að er auðvitað bara gamall og þreyttur frasi. Hvenær stöndum við ekki á tímamótum? Það er ekkert til í þessum iðnaði frekar en öðrum sem að er kyrrstaða, hér annað hvort miðar mönnum áfram eða afturá- bak.

Íslensk ferðarþjónusta stendur á talsvert gömlum merg og margt mjög jákvætt hefur gerst á undanförunum árum. Það er stöðugt vaxandi framboð á ferðamöguleikum til Íslands. Enn er hornsteinninn í fólksflutningum til og frá landinu Ícelandair en nýjir vaxtarbroddar hafa sýnt veruleg tilþrif og aukið á fjölbreytni ferða til og frá landinu.

Hótelum hefur fjölgað jafnt og þétt, sérstaklega á þéttbýlissvæðinu en jafnframt úti á landi og á veitingasviðinu hafa orðið stórstiga framfarir eins og allir þekkja. Þetta hefur gerst hratt og nokkur fyrirtæki í þessum bransa eiga ennþá eftir að fara á hausinn eða hafa ekki farið á hausinn þrátt fyrir sterkasta gjaldmiðil í heimi árum saman og það er auðvitað bara rannsóknarefni.

Það hefur líka orðið mikil bylting en þó að hápunkturinn sé ennþá hásumarið og utan Reykjavíkur búum við ennþá að Eddu-hótelunum sem bjargvættinum sem skapar möguleika ferðalanga til að ferðast hringinn um landið. Eddu-hótelin eru auðvitað barn síns tíma, frábær hugmynd og frábær lausn og þau hafa ennþá miklu hlutverki að gegna á ákveðnum svæðum. Ferðarþjónustan hlýtur

hinsvegar að stefna að heilsárshótelum sem að byggð eru sem slík og eiga að nýttast allt árið. Þessir sumartoppar sem að við höfum upplifað hér á undanförunum árum eru bæði dýrir og óheppilegir. Við höldum ekki sömu gæðum á hótelum og veitingastöðum sem við opnum að vori og lokum að hausti eins og á þeim sem að starfa á heilsárs grunnni.

Fjárfestingin stendur heldur ekki undir sér við þessháttar aðstæður og það hafa ekki öll hótél eða veitingastaðir aðstöðu til þess að leigja ríki eða sveitarfélögum húsnæði sitt og innbú til annarra nota yfir dauðatímann. Þessu þarf og verður að breyta. En á meðan við neyðumst til að viðurkenna að ferðalög til Íslands séu að mestu bundin við stuttan sumartíma þá mun okkur ekki miða vel áfram. En ég hef mikla trú á því að ferðalög til Íslands bæði séu að breytast og eigi eftir að vaxa mjög verulega að vetri til jafnframt sumrinu. Við höfum svo margt að selja og ég byggi það m.a. á minni stuttu reynslu.

Þá kem ég að titli þessa erindis, að selja norðurljósín. Það er þekkt sagan af Einari Ben. sem þarf ekki að rifja upp hér þegar hann seldi norðurljósín. Við Íslendingar í ferðapjónustunni getum selt þau áfram og við getum staðið við þá sölu, við getum afhent þau. Á mínu litla hóteli fáum við fleiri og fleiri viðskiptavinum og vaxandi bókanir þeirra hópa og einstaklinga sem að koma til þess beinlínis og búa jafnvel nóttum saman til þess að freista þess að sjá þau. Það er þekkt að heilu landssvæðin í Alaska og Finnlandi svo dæmi séu tekin geri út á að selja norðurljósín. En ég er auðvitað fyrst og fremst að fjalla um sölu norðurljósanna í óeiginlegri merkingu. Við höfum svo margt að selja, líka á veturna og margt sem að við kunnum ekki endilega að meta sjálf og þá þurfum við að passa okkur á að meta ekki allt út frá okkar eigin sjónarhorni.

Við getum selt myrkrið. Margir borgarbúar verða hreinlega orðlausir þegar þeir búa á hóteli þar sem hægt er að slökkva öll útljós og við blasir íslenskt svartamyrkur ef má taka svo til orða. Við höfum fengið alveg óborganleg viðbrögð og yndislegar og eftirminnilegar setningar eins og þessar: "Ó Guð, ég hef aldrei séð myrkur áður".

Hestaferðir hér á landi þarf ekki að fara mörgum orðum um að er mjög vaxandi grein sem nýtur mikilla vinsælda en það eru mjög miklir möguleikar til frekari þróunar. Stuttar ferðir, langar ferðir, venjulegar ferðir, lúxus hestaferðir, auðvitað eru allir hestar lúxushestar en það er annað mál. Það er þekkt erlendis eins og þið vitið að reiðhjólaferðir eru skipulagðar á milli lúxushótela á bestu vegum og þá fer fólk og gistir síðan og borðar gourmet-kvöldverð og sefur í bestu rúmum og heldur svo áfram að hjóla daginn eftir. Ég get vel ímyndað mér að þetta ætti eftir að gerast hérna í hestaferðunum líka. Þetta gera reyndar ákveðnir hópar Íslendinga dálítið. Ég get alveg fullyrt það að við á Hótel Rangá við vísun hlutfallslega a.m.k. jafn mörgum gestum í hestaferð að vetri til og á sumrin.

Super-jepparnir, það má eiginlega segja það sama um þá. Það hefur orðið gríðarlega mikil aukning þar og mörgum viðskiptavinum okkar finnst alveg ævintýri að fá að skoða svona bíla hvað þá heldur að ferðast í þeim og einstaka fá að taka aðeins í þá þó að það sé náttúrulega alveg bannað, bara kóngar og eitthvað svoleiðs fólk inni í Þórsmörk. En viðskiptavinir sem að sækja í þessar ferðir eru oft úr þeim hópi sem að er tilbúinn til að borga hvað best og er tilbúinn til að kaupa allskyns viðbótar þjónustu. Þessi þjónusta á ekki síður við að vetri til og á sumrin.

Þá getum við komið að því sem að ég kalla "sjálfstæða ferðalanginn" sem að var nú talað um hér töluvert áðan. Vaxandi fjöldi fólks kemur hingað og leigir bíl til lengri eða skemmri ferðalaga og að svo miklu leyti sem að þessi hópur er einsleitur má segja að þetta sé fólk sem að sækist eftir góðri gistingu og góðum mat, leggur áherslu á að fá góða þjónustu, er afar þakklátt fyrir að menn gefi sér tíma til að gefa góð ráð og er oft með það í huga að koma aftur. Það finnst mér að við megum aldrei gleyma að við eigum að reyna að fá þetta fólk aftur. Sumir gera það.

Ég tel þetta vera mjög mikilvægan vaxtarbrodd, það er auðvitað hamlandi hvað bílaleigubílar hérlandis hafa verið dýrir en við verðum vör við það eins og þið örugglega öll að það er mjög vaxandi fjöldi þeirra að koma fyrr að vori og fara seinna að hausti. Nú um áratuga skeið höfum við selt hér laxveiði. Við verðum hinsvegar vör við það að það er mjög mikill áhugi á silungsveiði. Menn eru að spyrja eftir, af því að við komum aðeins nærri rekstrinum upp í Hrauneyjum, veiði niður um ís að vetri til. Þarna tel ég að sé mjög óþægður akur, við eigum gríðarlegan fjölda vatna sem að eru full af fiski og víða í Evrópu er það þannig að ef þú gengur kannski í 2-3 tíma til að komast að góðu veiðivatni og það eru 100 manns sem að eru komnir þar á undan þér.

Við eigum og erum að selja víðáttuna og fámennið. Þú getur farið í jeppaferð í 5 tíma, yfir Búðaháls upp að Dynk, yfir að Fagrafossi og niður með Köldukvísl, yfir Tryppavað og niður Sprengisand. Þú ert á ferðinni um miðjan ágúst, á miðjum degi í sól og fínu veðri. Viðskiptavinirnir eru himinlifandi yfir fegurðinni og víðáttunni en það sem þeim finnst merkilegast og eftirminnilegast var að við sáum ekki neinn einasta mann en sáum einn eða tvo bíla í fjarska. Þetta er hlutur sem að við eigum að leggja miklu meiri rækt við, fólk hefur svo mikinn áhuga á að koma hingað vegna víðáttunnar.

Í þessu samhengi ætla ég aðeins að nefna að ég hef dálitlar áhyggjur af umræðum um þennan svokallað autanvegaakstur. Vitanlega eigum við að hafa reglur um hann og við eigum að gera kröfu til þess að þær reglur séu virtar. Hinsvegar megum við ekki vera kaþólskari en páfinn. Ég hef orðið vitni að ótrúlegum hlutum eins og þeim að erlendum ferðamönnum verður það á upp á regin öræfum að aka efitr slóða sem að var reyndar mjög ógreinilegur en samt augljóslega slóði. Þeir fara upp á smá hæð, staldra þar við smá stund og koma til baka og þegar þeir koma til baka er þeim hótað lögreglunni og svo er sæst á



Það að þeir mega fara fjögur saman með hrífur og raka yfir förin. Satt að segja voru miklu meiri umhverfisspjöll af hrífunum en nokkur tíman bílnum. Það er aðeins það að við megum ekki fara yfir lækinn þegar við erum að reyna að átta okkur á hvernig við viljum fara að þessu.

Nú þessi björn er eiginlega svona vörumerkið okkar á Hótel Rangá. Hann vill engin bönn, hann vill helst hafa allt sem frjálst. Við erum að láta hana á hann skilti, sem á stendur "Kvörtunardeildin" og svo sjáum við hvað gerist. En það er í gangi núna vinna skilst mér við það að skilgreina hvaða vegir eða slóðar skuli vera opnir og hverjir ekki. Það er engin leið að alhæfa neitt í því en ég hallast að því að þar eigum við að fylgja þeirri góðu reglu að banna sem fæst og leyfa sem flest. Það eru minni líkur á að menn aki utan vega ef að þeir hafa nóg af slóðum til að leika sér á.

Auðvitað verða alltaf einhverjir vargar sem að láta sér ekki segjast en við megum ekki láta það bitna á þeim náttúruunnendum sem að líka hafa gaman af því að þvælast á bílum fram og aftur um hálendið, þeir eiga jú líka sinn rétt.

Ég verð að skjóta hér að tveimur hlutum í viðbót um umhverfismál þó að hún Guðrún ætli að gera það á eftir. Hún er nú gömul skólasystir mín, að vísu var hún í 1. bekk þegar ég var í 15. bekk eða eitthvað, hún er miklu yngri en mér finnst við stundum vera að fara svolítið offari í göngustígagerð. Ég skil vel t.d. nauðsyn þess að laga göngustíginn í kring um Seljalandsfoss en ég hef hinsvegar miklar efasemdir um göngustíginn og þá er ég að tala um manngerða göngustíga upp með Skógarfossi að hafa hann svona alveg við hliðina á fossinum ef að það þarf að gera stíg á annað borð og mér er mjög minnisstætt að hafa komið inn í Dimmuborgir fyrir fáum árum síðan þar sem að búið var að leggja sjávarmöl á göngustígana. Aðskotaefni sem að passaði engan vegin, hvorki við hraunið né mosann.

En nóg um það. Ég ætla aðeins að velta upp svona í lokin örfáum spurningum. Ég spyr hérna, er Ísland hæft sem sumardvalarstaður? Þegar við förum til Spánar eða Flórída, það var komið að þessu hérna líka aðeins fyrr í dag, þá förum við gjarnan á einn stað og verðum þar kannski í hálfan mánuð og gerum það sem okkur finnst skemmtilegast í nágrenninu. Liggjum á ströndinni og kíkjum á það sem er svona í dagsferðar fjarlægð. Við fáum þónokkra svona gesti til okkar á hótelið okkar og þeir eru mjög sælir með svona fyrirkomulag og bara til að rifja upp með ykkur það sem svona gestir eru að gera. Þeir koma ár eftir ár sumir, þeir fara til Vestmannaeyja, í Þórsmörk, í Landmannalaugar á snjósleða, á hestbak, í fjórhjólaferð, upp á Sprengisand, hringferð um Þjórsárdal, Gullfoss og Geysishringinn. Þeir fara og veiða lax einn daginn, silung annan daginn og svona getum við haldið áfram. Það er enginn vafi á því að það sem að kom fram hjá sveitarstjóranum áðan, það eru þessir afþreyingarmöguleikar sem skipta öllu fyrir þennan iðnað.

En ég vil hinsvegar leyfa mér að spyrja, erum við sjálf og kannski ferðaheildsalarnir okkar aðeins of bundin af þeim hugsunarhætti að túristarnir þurfi helst að sjá allt Ísland í fyrsta skipti sem þeir koma hingað. Við endasendumst með þá út um allt land með ærnum tilkostnaði og sendum þau síðan úr landi örþreytt með þá tilfinningu að þau þurfi ekkert að koma aftur, þau hafi séð allt. Hvað var sagt um Ameríkanana, "do Europe in a week".

Fyrrum samstarfskona mín í fiskinum sagði um það ágæta fyrirtæki Útgerðarfélag Akureyringa að þeir væru svo frábærir að þeim hefði tekist að sérhæfa sig í fjölbreytileika og það var í þeirra tilfelli alls engin þversögn í þessari setningu. Ég tel að framtíð ferðapjónustunnar á Íslandi eigi að felast í því öðru fremur að sérhæfa okkur í fjölbreytileika. Við höfum einstaka hluti að selja, gríðarlega fjölbreytni og það sem ég hef bent á hér að framan er auðvitað bara brot af því sem að ég gæti nefnt og brotabrot af því sem að þið gætuð nefnt. Ég tel jafnframt að við eigum að leggja vaxandi áherslu á þann hluta ferðamanna sem að vilja borga og skilja meira eftir.

Ég ræddi áðan um takmarkað framboð á fiski frá Íslandi. Í mínum huga er alveg skýrt eins og Ásgeir kom m.a. inn á hér áðan að við höfum einnig takmarkað framboð af Íslandi og íslenskri náttúru fyrir ferðamenn og spurningin er auðvitað sú hvernig við ætlum að takmarka það. En við skulum líka muna eftir því að íslenska náttúran er ekki nándar nærri eins viðkvæm á veturna, við getum gengið þá allt öðruvísi um landið.

Við þurfum engin boð eða bönn en náum þessum árangri með betri þjónustu, meiri gæðum og hærra verði. Svo ég komi að upphafsorðum mínum þá er útbreidd í mörgum greinum viðskipta um þessar mundir sú skoðun að nýjungar, hvaða kröfu um þjónustu viljum við já að viðskiptavinurinn geri spurði ég, við eigum að sækjast eftir viðskiptavinum sem gera kröfur um nýjungar, góða persónulega þjónustu og vilja borga meira fyrir gæði og geta treyst því að þegar þeir koma aftur þá höfum við upp á eitthvað nýtt að bjóða.

Ég ætla að ljúka orðum mínum svo í dag með því að hvetja alla sem að þessari þjónustugrein koma til að vinna að aukinni arðsemi fyrirtækjanna í heild. Við eigum að stuðla að jákvæðri samkeppni um leið og við aukum samstarf okkar á milli. Við verðum að muna það að aukning hjá einum kemur öllum til góða en við verðum stöðugt að vinna að vöruþróun, nýjungum og nýbreytni og það er eins og ég sagði áðan ekkert til sem heitir kyrrstaða hvorki í þessari atvinnugrein né annarri. Þá verður það aðeins afturför en framfarir eru það sem við viljum og viljum áfram. Takk fyrir.

### **Ingunn Guðmundsdóttir.**

Komið þið sæl. Ég var að hugsa um það áðan þegar að Friðrik var að tala að það skyldi þó ekki vera að þessi ráðstefna markaði þau tímamót að niðurstaðan yrði að lífið er ekki lengur saltfiskur en það sagði við mig ferðapjónustufulltrúi áðan, mikið er gaman að það skuli vera sveitarstjóri að tala hérna um ferðamál.

Mér datt nú í hug þegar ég fékk að vera fjallkona á Selfossi einu sinni að ég sagði við konurnar þegar þær voru búnar að skauta mig upp, jæja nú vitum við ekkert hvað ég ætla að fara með, þið vitið ekki nema að ég hafi æft klámvísu. En einhvern veginn var þeim alveg sama, ég var komin í fjallkonubúninginn og þær treystu mér til að halda mig við efnið. Ég held að ég hafi nú gert það.

En það eru forréttindi að fá að verja vinnudegi í það að keyra hérna austur og ég hugsaði með mér þegar ég var að nálgast hérna að svo á ég eftir að keyra heim aftur og það verður jafn dásamlegt. Þá sé ég hlutina frá hinni hliðinni. En ég heyrði söguna sem Ásgeir sagði um hjónin sem að skiptu með sér verkum, að konan réði smáatriðunum og karlinn þeim stóru og hann var spurður, hvernig gengur þetta... ja það hafa ekki komið upp nein stór mál. Hann spurði líka, Ásgeir, er hægt að færa fjöllin og ég ætla bara að segja ykkur núna að það er alveg svakalega góð hugmynd í fæðingu. Ætli hún hafi ekki verið að fæðast á leiðinni hérna austur að ef þið heyrið auglýst frá Skeiða- og Gnúpverjahreppi, "Fjöllin koma í bæinn" þá ætla ég að biðja ykkur um að mæta.

Ég er fædd og uppalin á Selfossi og fyrir 2 árum þá fór ég í sveit í fyrsta skipti á ævinni og gerðist sveitarstjóri í Skeiða- og Gnúpverjahreppi. Næstu 12 árin á undan hafði ég verið í bæjarstjórn Selfoss og Árborgar, síðustu árin í forsæti. Ég mun ekki halda áfram fræðilegri umræðu sem að var hér í upplegginu heldur mun ég bara tala eins og saklaus sveitarstjóri og vona að það komi einhverjar hliðar fram sem að ekki hafa komið áður í dag.

En þegar ég var lítil stelpa þá voru göturnar á Selfossi með malarslitlagi líkt og leiðin inn að Stöng í Þjórsárdal er núna. Þannig var það einnig með leiðina yfir Hellisheiði að maður tali nú ekki um vegina niður í Gaulverjahrepp þar sem amma mín bjó. Vegirnir voru ekkert til að hrópa húrra fyrir og bílaeign landsmanna var ekkert í líkingu við það sem gerist í dag. Landsmenn voru ekkert mikið að þvælast um nema að nauðsyn krefði.

Þannig var það líka með erlenda gesti, þeir voru sjaldséðir. Maður tók eftir því ef að það kom útlendingur í bæinn, jafnvel þó að það væri bara hermaður af vellinum eða eitthvað þessháttar. Ég var þó svo heppin að pabbi þurfti jeppa vegna vinnu sinnar. Hann keypti auk þess tjald og við fórum á rússajeppanum í Galtalæk og Þórsmörk og allt þetta og ég áttaði mig á því síðar að þesskonar ferðalög voru ekki almenningseign í þá daga og ekki einu sinni það að fara til Reykjavíkur.

En þegar pabbi keyrði okkur á rússanum höfðu vegirnir batnað verulega frá tímum ömmu sem fæddist fyrir 100 árum. Þegar hún var lítil stelpa fékk hún eitt sinn að fara til Reykjavíkur með föður sínum. Þau ferðuðust í hestvagni og gistu á leiðinni þó að það væri aðeins ferðast úr flóanum. Maður skreppur nú bara í búð í dag til Reykjavíkur. En ég segi nú bara sei, sei jú mikil ósköp, það hafa orðið framfarir. Stríðið færði okkur flugvöllinn í Keflavík og steiptan veg þaðan og til Reykjavíkur. Upp úr 1970 var vegurinn austur yfir Hellisheiði

byggður og lagður bundnu slitlagi og fljótlega eftir það var hringvegurinn að veruleika og margar aðrar framfarir urðu á stuttum tíma.

Útgerðin hóf að togaravæðast og sækja á fjarlægari mið. Samhliða því sáu stjórnvöld nauðsyn þess að bæta hafnirnar. Það þarf ekki sérfræðing til að sjá að mikil breyting hefur orðið á daglegu lífi fólks á Íslandi á þessum árum.

Það dýrmætasta í þessari þróun er að með henni varð smám saman til ný atvinnugrein á Íslandi. Nefnilega ferðaþjónustan. Nú er ferðaþjónustan orðin alvöru atvinnuvegur, ekki síður en sjávarútvegurinn og ef að hún á að fá að þróa sig frá smábátum yfir í togara og frystiskip þarf hún að fá sínar hafnarbætur.

Skýrsla Hagfræðistofnunnar Háskóla Íslands sem að hér var gerð grein fyrir áðan var gerð fyrir þennan vinnuhóp samgönguráðuneytis um flug- og ferðaþjónustu á Íslandi er nokkurskonar stöðugreining. Hún segir okkur hverjar aðstæður eru nú varðandi flug- og ferðaþjónustu og hún bendir líka á leiðir til að bæta arðsemi greinarinnar. Það eru mörg atriði í skýrslunni sem að vekja vonir og áhuga landsbyggðarmannsins.

Ég ætla að vitna orðrétt í skýrsluna en þar stendur á blaðsíðu 10:

"Flest bendir til þess að þjóðhagslegur ábati við hvern þann gest sem að ratar hingað til lands sé mjög mismunandi eftir því hvar hann kemur og hvar hann dvelst. Í þessu efni er því mikil nauðsyn að stilla saman bættu arðsemi, byggðastefnu og náttúruvernd með þeim hætti að efla enn frekar þá viðleitni að dreifa ferðamannastraumnum um landið og yfir árið. Það gæti ef til vill verið verjandi fyrir hagkvæmnissakir að stjórnvöld myndu aðstoða við markaðssetningu þeirra héraða hérlendis sem hafa verið síður vinsælli meðal ferðamanna og niðurgreiða ferðamannastraum til landsins utan háannar þegar fjárfestingar í greininni eru vannýttar og þá einkum að beina ferðamannastraumnum frá Reykjavík og til landsbyggðarinnar."

Þessi orð skil ég sem skilaboð til stjórnvalda hvert þau skuli beina hafnarframkvæmdum ferðaþjónustunnar. Mörg okkar þekkja hreint magnaða staði á Íslandi sem ekki hafa fengið verðskuldaða athygli ferðamanna. Staði sem hreinlega má í því samhengi líta á sem vannýtta auðlind. Þar er um að ræða náttúruperlur, fornminjar, sögu og auðvitað menningu. Mér finnst að stjórnvöld ættu að gera eitthvað með það sem sérfræðingar Hagfræðistofnunnar Háskóla Íslands setja fram í skýrslunni og mætti hugsa sér eftirfarandi yfirlýsingu frá þeim. Ég get látið Sturlu hafa þetta á eftir.

Ríkisstjórn og Alþingi lýsa yfir vilja til að leggja sitt af mörkum til að tryggja hámarks afrakstur í ferðaþjónustu og jafna álag af ferðamönnum á land og þjóð. Stjórnvöld gera sér grein fyrir nauðsyn þess að stilla saman bættu arðsemi, byggðastefnu og náttúruvernd með þeim hætti að efla frekar þá viðleitni að dreifa ferðamannastraumnum um landið og yfir árið. Kannað verður

hvort að verjandi sé fyrir hagkvæmnissakir að stjórnvöld aðstoði við markaðssetningu þeirra héraða hérlendis sem hafa verið síður vinsælli meðal ferðamanna. Lagðar verða til sérstakar fjárveitingar á næstu fjórum árum sem að nýttar verða í vegabætur, aðgengi að náttúruperlum ásamt uppbyggingu fornminja og sögustaða.

Er þetta ekki einfalt. Ég er nú með hálfgjörðan gjörning í bakgrunni við það sem ég segi eftir þetta. Myndirnar eru ekki endilega í beinu samhengi við orðin en samt tenging. Þá segi ég eins og sonurinn í happdrættisauglýsingunni. Þar sem hann situr með roskinni móður sinni í strætó. Mamma var búin að láta gamminn geysa um hvað þau skyldu gera ef að þau fengju stóra vinninginn, honum fannst eitthvað vanta í upptalninguna og sagði: "En hvað með mig, hvað með okkur mamma?" "Okkur þröstur minn, við þurfum ekki neitt, við höfum sko hvort annað".

Í Skeiða- og Gnúpverjahreppi höfum við vissulega hvort annað en það er stundum ekki nóg. Hreppurinn er hreinræktað dreifbýlissveitarfélag með landbúnaði sem aðalatvinnugrein. Við höfum vinnu af dæmigerðum þjónustugreinum sveitarfélags og ferðaþjónustan er nokkur. Mig langar að segja ykkur hvernig þessi umræða snýr að okkur og hvað við myndum gera ef að við fengjum þann stóra í byggðastyrk ferðamála sem að kannski verður að veruleika.

Við vitum nú þegar um fengsæl mið sem að líkur eru á að gefi góðan arð. Á meðan við höfum hvort annað getum við hjálpast að við að bagsa með árabátana en ef hinsvegar yrði sköpuð aðstaða fyrir togskip þá fyrst gætum við nýtt miðin okkar til fulls og náð viðunandi arðsemi.

Skeiða- og Gnúpverjahreppur liggur langt frá sjó og því kannski langsótt að tala um hafnaraðstöðu í nokkru samhengi en með samlíkingu við togaraútgerðina erum við einfaldlega að segja að stjórnvöld þurfi að leggja peninga í aðstöðu sköpun fyrir atvinnugreinina ferðaþjónustu ekki síður en atvinnugreinina útgerð.

Hreppurinn liggur langur og mjór meðfram Þjórsá frá upptökum hennar við Hofsjökul og fram til Skeiða. Landnámsmaðurinn Ólafur tvennurbrún nam Skeiðin upp að Sandlækjarholti og Þorbjörn laxakarl nam Þjórsárdalinn allan og Gnúpverjahrepp niður að Kálfá. Það mun hafa verið Þrándur mjögsiglandi sem tók þann hluta sem að liggur þar á milli. Í hreppnum eru þegar rekin tvö hótél, Hótél Hekla á Brjánsstöðum og Hótél Minni Mástunga í Gnúpverjahreppi. Tvö gistiheimili eru rekin aðallega í tengslum við hestaferðir, Hestakráin og Steinsholt og þá er gisti- og veitingarekstur í Árnesi.

Þjórsárdalurinn er merkilegur fyrir margra hluta sakir. Í innanverðum dalnum er byggð talin hafa lagst af árið 1104 í kjölfar Heklugoss. Fornleifafræðingar hófu rannsóknir þar árið 1939 og grófu upp bæinn á Stöng og 7 aðra bæi. Uppgröfturinn sá er talinn með hinum merkustu og sagt er að enginn uppgröftur

sé jafnoft nefndur í ritum fræðimanna um þessháttar efni. Nokkrar rannsóknir hafa verið gerðar síðan en í leiðarvísi um Stöng sem að Kristján Eldjárn fyrrum forseti skrifaði segir m.a.:

"Þegar uppgreftri bæjarins var lokið í ágúst 1939 þóttu tóftirnar svo fagrar og skýrar eins og þær höfðu varðveist undir tveggja metra þykku vikurlagi að menn höfðu ekki geð í sér að moka ofan í þær aftur."

Þess vegna voru minjarnar yfirbyggðar en þær eru í nokkurri niðurníðslu í dag og mikil þörf á að gera átak til endurbóta. Þjóðveldisbærinn svokallaði var reistur í tilefni að 1100 ára afmæli Íslands byggðar og er hann eftirgerð af Stangarbænum og stendur í nágrenni Búrfellsvirkjunar. Þar hefur einnig verið reist stafkirkja. Í þjóðveldisbænum mætti hugsa sér ýmiskonar starfsemi og fræðslu frekar en nú er. Við höfum ýmsar náttúruperlur sem að við getum sýnt miklu fleirum heldur en er í dag og það má nefna Hjalparfoss sem er stutt frá þjóðveginum á leiðinni inn að Búrfellsvirkjun, stutt frá malbikinu. En þá kemur eitt að Háifoss sem er innarlega í Þjórsárdalnum, ofan við Stangarfjall og að þeim fossi er enginn opinber vegur. Það er slitróttur vegarslóði upp á línuveg landsvirkjunnar upp að fossinum og það er varla viðunandi fyrir slíka náttúruperlu. En við höfum vakið athygli á þessu nýlega og það verður vonandi bætt úr.

En með styrk frá Ferðamálasjóði þá var aðkoma og umhverfi Háafoss endurbætt sumarið 2002 og þarna er einmitt dæmi um göngustígagerð og lagfæringar og ég tel nú að þetta hafi lukkast vel. En ég er líka að benda á t.d. náttúruperlu rétt ofan við bæinn á Stöng þar sem að er Gjáin og þar er líka fallegur foss en eins og áður sagði þá nær hreppurinn inn að Hofsjökli þar sem að eru hin nafntoguðu Þjórsárver.

Þjórsárver eru einstakt vistkerfi og landslagsheild á hálendi Íslands. Þjórsárver eru gróðurvin með árpúsunda samfellda sögu, þróttmikils lífríkis. Þjórsárver eru náttúrugersemi með viðurkennt alþjóðlegt gildi. Ofarlega í Þjórsá, þarna á þessum slóðum, eru fossar sem að ekki margir hafa augum litið en þeir sem til þekkja telja þá ekki síðri að fegurð og mikilfengleik en marga stærstu fossa landsins. Ef verður af svokallaðri Norðlingaölduveitu munu þessir fossar sumir að mestu hverfa en meiningin er þó að hleypa vatni á þá á skrifstofutíma.

Margt er hægt að telja upp en spurningin er sú hvernig við heimamenn getum vakið athygli á þessum verðmætum. Við höfum verið að reyna og munum reyna áfram. Ég gef ykkur sýnishorn af því hvað við höfum reynt. Vestmannaeyingar hafa tekið upp þá ágætu hefð að halda gosloka hátíð til að minnast goslokanna sinna eða þegar þeir fluttu aftur heim til Eyja. Þegar ég var að hlusta á viðtal við fulltrúa hátíðarinnar í sumar þá datt mér það í hug að kannski væri rétt að gera eitthvað með þetta 900 ára afmæli gosloka í Þjórsárdal. Það eru á þessu ári 900 ár síðan að fólk flúði bæina sína í Þjórsárdal og þeir fóru undir 2 metra lag af ösku eins og sagt var um Stöng.

Ég viðraði þessa hugmynd við ferðamálafulltrúann okkar, hana Ásborgu, og Kristínu Huld Sigurðardóttur forstöðumann Fornleifaverndar ríkisins og við höfum unnið að þessu verkefni síðan og þessa dagana er að hefjast kynningarátak í fjölmiðlum og í nóvember munum við halda hátíð í Stangarbænum. Ætlunin var að vinna einnig verkefni með grunnskólanum og vonandi verður það gert einhvern tímann en það verður allt að hafa sinn tíma. Það er næstum öruggt að þessi vinna á eftir að ala af sér enn frekari umfjöllun um Þjórsárdalinn.

Ferðamálafulltrúinn okkar hefur unnið með Þjórsárdalinn í öðru samhengi sem er alþjóðlegt verkefni sem að mörgu leyti kannast við en það er "Saga lands, Destination Vikings" sem að er styrkt af Evrópusambandinu. Þar er verið að fjalla um víkingana og sögu þeirra. 2003 þá hóf þessi hópur sína vinnu í febrúar 2003 og þá var fyrsti fundurinn haldinn hér á Íslandi og hópurinn heimsótti m.a. Stangarbæinn og Ásborg segir mér að þar hafi þau lent í ófærð á leiðinni og það var toppurinn á ferðinni. Slík stemming hún gefur okkur vonir varðandi ferðapjónustu utan háannatímans.

Nú síðasta sumar héldum við landnáms hátíð í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og hugmyndin sú fæddist við vinnslu stefnumótunar ferðapjónustu í uppsveitum Árnassýslu. Það voru Ásborg og Rögnvaldur Guðmundsson sem voru á ferðinni þar. Tilgangurinn með þessum hátíðarhöldum er að vekja athygli á svæðinu og skapa umgjörð fyrir ferðapjónustuaðila og fleiri heimamenn til að kynna starfsemi sína og framleiðslu. Dagskráin var haldin víða um sveitina og tókst mjög vel. Það voru allir sammála um það að svona er skemmtilegt að gera og það þarf að sníða þessu réttan stakk þannig að það vaxi fólki ekki yfir höfuð en ég held að við höfum farið rétta leið og verið lánsöm. Við njótum mikillar reynslu ferðapjónustufulltrúans okkar og það er mjög dýrmætt að hafa reynslumikinn starfsmann eins og Ásborgu með svona verkefni fyrir utan að það er gott að hafa svona ljúfan starfsmann.

Við notum hvert tækifæri til að halda sögunni á lofti og sýna dýrgripi okkar gestum. Kannski göngum við of langt stundum, sem dæmi um það er erlendi vinnuflokkurinn sem við höfðum í tvær vikur um daginn. Það var dagsskipunin einn daginn að þau skyldu fara með ferðapjónustufulltrúanum inn í Þjórsárdal og hlusta á það sem hún hefði fram að færa. Við settum þau bara í vinnu við það.

En nú eftir þennan lestur þá er ég nú viss um að þið eruð mér sammála um að efnahagslegt gildi ferðapjónustu sé ótvírætt í sveitinni úti á landi. Þar sem þegar eru góðir sprotar mjög víða í vexti og sem eru að skapa atvinnu fyrir fólkið okkar. Við verðum voða glöð ef að einhver stefna fer í gang sem að gerir ráð fyrir að svæði sem eru síður eða minna heimsótt en önnur fái einhvern stuðning við markaðssetningu og kynningu þá myndi það gleðja okkur mjög.

Það væri í samhljómi við þessa skýrslu sem að við höfum flest verið að kynna okkur. En ef við fáum öflugar hafnir þá byggjum við öflugri veiðiskip, það er ekki spurning. Takk fyrir.

Guðrún Bergman.

### **Glærur PowerPoint 0,4 MB**

Samgönguráðherra, ágætu ráðstefnugestir. Það er mjög ánægjulegt að fá að koma hingað til að tala um fjárhagslegan ábata af vottaðri umhverfisstefnu. Ég tala að sjálfsögðu kannski meira út frá rekstri á mínu fyrirtæki heldur en á stóru sveitarfélagi jafnvel þó að sveitarfélögin fimm á Snæfellsnesi hafi náð þeim merkilega áfanga nú fyrir skömmu að mæta viðmiðum Green Globe 21 fyrst allra sveitarfélaga á norðuhveli jarðar. Það er stór áfangi sem auðvitað kemur væntalega til með að hafa áhrif til að vekja athygli á Íslandi fyrir það sem við erum að gera í umhverfismálum.

Fyrsta spurningin þarf kannski að vera afhverju á að setja sér umhverfisstefnu? Skiptir það einhverju máli? Og grunnsvarið er að hún borgar sig. Hún gerir það alltaf og í hverju felst það? Hún borgar sig í sparnaði og hún borgar sig í aðhaldi og hún borgar sig í betri stýringu á rekstrinum sjálfum og það sem kannski er það einfaldasta í þessu er að við erum að gera sömu hlutina bara á aðeins öðruvísi máta.

Það höfum við lært á því að ferðast um landið m.a. þegar við vorum að vinna með Ferðaþjónustu bænda, þegar verið var að koma á umhverfisstefnu hjá aðilum innan samtakanna. Margir hverjir voru þegar að vinna mjög mikið að því sem að felst í umhverfisstefnu. Þannig að þetta er ekki eins og fólk sé að taka upp nýja starfshætti en það þarf kannski að gera ákveðnar breytingar á sumum af starfsháttum sínum.

Nú vottun þriðja aðila á umhverfisstefnu er einungis bara staðfesting á því að þú sért að vinna samkvæmt stefnu þinni.

Ég ætla síðan aðeins að fjalla um það á hvaða hátt umhverfisstefnan borgar sig. Hún borgar sig í betri orkunýtingu og það er þá aðallega kannski ljós og rafmagn og annað þessháttar sem að við erum að tala um en líka vatnsnotkun. Hún borgar sig í skýrari markmiðum og í stefnufastari rekstri. Um leið og við erum búin að setja okkur markmið þá vitum við hvert við erum að fara og það er einfaldara að fylgja markmiðunum eftir heldur en ef allt er laust í reipunum hjá okkur.

Hún borgar sig yfirleitt í hagkvæmari innkaupum því að það er partur af því sem að við hugsum um þegar við erum að versla. Hún borgar sig líka í minna úrgangsmagni og það er kannski eitt af því sem að við eigum eftir að finna meira fyrir á næstunni, við sem erum í ferðaþjónusturekstri, vegna þess að ríkisstjórnin hún þarf að setja ákveðnar reglur fyrir 1. apríl á næsta ári um



minnkun á úrgangsmagni og þá megum við reikna með því að það verði tekið upp gjald og því kannski frekar fylgt eftir heldur en hefur verið gert hingað til.

Þá þurfum við að borga ákveðið urðunargjald fyrir það sem við þurfum að senda frá okkur til urðunar og jafnvel þó að okkur finnst það að þegar sorpið er farið á urðunarstaðinn þá sé það komið í burtu og við þurfum ekki að sjá það lengur þá er því miður ekkert "burt" til og fáir sem að vilja búa við hliðina á urðunarstað þó hann sé þarna einhversstaðar og við þurfum á honum að halda. Í venjulegu heimilishaldi þá eru um 50% af þeim úrgangi sem að til fellur lífrænn úrgangur og það er hægt að endurnýta hann til jarðgerðar. Ég held að við í ferðapjónustu þurfum að horfa mikið til þess að gera það líka hjá okkur.

Ég segi öruggara umhverfi vegna þess að þegar þú ert með umhverfisstefnu þá er margt sem þú velur sem að er minna skaðlegt m.a. strax frá upphafi ýmis byggingarefni og þættir í byggingunni og þá erum við að tala um það að það er ekki mengun frá þeim efnum sem að kemur út til gestanna meðan þeir dvelja hjá þér. Svo náttúrulega í gæðum sem að gestirnir kunna að meta vegna þess að fólk sem að hefur ofnæmi og það er sífellt að aukast í heiminum í dag að fólk er með ofnæmi fyrir öllu mögulegu og því finnst það kannski vera tryggt eða öruggt þegar það er á stað þar sem að að það veit að þvotturinn eða rúmfötin hafa verið þvegin úr lífrænt vottuðu þvottaefni. Þannig að það eru ýmsir svona litlir hlutir sem að verða stórir og skipta máli í heildargæðunum okkar eins og Friðrik var að tala um áðan.

Ég ætla að tala um litlar tölur, ég ætla ekki að tala um stórar tölur eins og Ágeir gerði. Maðurinn minn sat við hliðina á mér áðan og hnippti í mig og sagði, var hann líka svona skemmtilegur þegar hann var að kenna þér og ég sagði já. Það er mjög gaman að hlusta á Ásgeir tala. En ég ætla að tala um svona einfalda hluti því að við konurnar hugsum alltaf um frið og hvað við getum sparað í því. Ég er hérna með tölur úr rannsókn sem að gerð var í Bandaríkjunum af Umhverfisstofnun Bandaríkjanna á sjúkrahúsi þar sem að verið var að spá í það hvað væri hægt að gera til að spara við þrif á sjúkrahúsi. Þar tala þeir um að það sé 60% sparnaður sem felist bara í því að kaupa moppur og tilheyrandi ef notaðar eru örtrefjamoppur.

Þær eru dýrari almennt, örtrefjamoppurnar, en þær þola þetta 500-1000 þvotta sem þýðir að það er hægt að nota þær 500-1000 og þvo þær á meðan að aðrar venjulegar moppur með löngum hárum sem að kannski eru ekki notaðar mikið hér á Íslandi en voru notaðar mikið í Ameríku þola þetta 55-200 þvotta. En það sem kannski skiptir mestu máli og það er bæði fyrir peningana okkar og fyrir umhverfið er það að það er allt að 95% sparnaður við kaup á hreinsiefnum að nota örtrefjamoppur og 20% sparnaður á vinnuafli við þrif og svo kannski sem er ennþá meira og getur skipt máli jafnvel þó að við eigum næstum því langmest af vatni í heiminum í dag af öllum þjóðum að þá vitum við aldrei hversu lengi vatnsbyrgðir okkar endast eða þyrftum í raun að skoða að það er ástæða að fara vel með þær hvar sem við erum. En þegar þú ert að þvo gólfíð í

100 herbergjum þá notarðu 5 gallon eða 20 lítra af vatni fyrir það ef þú notar örtrefjamoppur en ef þú ert með venjulegar moppur þá notaður 420 lítra af vatni. Það munar alveg rosalega í vatnsnotkun. Að viðbættu því að þessir þættir hafa ýmislegt með meira hreinlæti að gera þegar örtrefjamoppur eru notaðar.

Ég ætla aðeins að fjalla meira um tölur. Við búum ekki öll á jarðvarmasvæðum þannig að við höfum ekki öll jarðhita til að hita upp húsin okkar og þessvegna skiptir kannski stýring á hitastillum miklu máli eins og í herbergjunum. Þetta eru bara svona litlir hagnýtir hlutir en samt mikilvægir. Ég held að flest öll hótél vinni samkvæmt þessu í dag en þarna er umtalsverður sparnaður í rekstri bara ef að þú passar upp á hitastillinguna. Raforkueyðsla, það hefur verið landlæg trú hér á Íslandi að það skipti ekki máli hvort að þú slökkvir á tölvunni þinni á kvöldin eða ef að þú ferð frá henni eða á nóttunni eða hvort að hún gangi eða ekki en 3-13% af raforkueyðslu í OECD ríkjunum er einmitt vegna tækja sem skilin eru eftir á "Standby" stillingu og það á þá auðvitað við um sjónvörp og ýmis önnur tæki.

Stefán Gíslason sem ég fékk þessar tölur frá sem er fulltrúi Staðardagskrár 21 á Íslandi gerði sjálfstæða könnun og komst að því að þetta getur farið allt upp í 15% og það er áætlað að eyðsla af þessum toga geti farið upp í 10% í ferðaþjónustufyrirtækjum og ég veit ekki hversu hár rafmagnsreikningurinn ykkar er á mánuði en það skiptir mig allavega miklu máli að geta sparað um 10% af því sem að það væri ef að ég passaði ekki upp á orkunotkunina. Þessvegna getur breyting eins og þessi, bara lítil, hún getur leitt til umtalsverðs sparnaðar bara í rekstrinum.

Nú afhverju vottun? Enn á ný vegna þess aðhalds sem hún veitir. Vegna þess að við setjum okkur kannski ákveðna stefnu en ef það er enginn sem er að fylgjast með henni þá hefur hún tilhneigingu til að hafa ansi lausar ytri brúnir og stundum rennur hún út í sandinn, "æ ég var búin að ákveða að gera þetta en þú veist það var enginn til að ýta við mér svo ég eiginlega bara gleymdi því eða eitthvað þessháttar".

Nú vegna þeirrar tryggingar sem hún veitir neytandanum. Hann er aðal aðilinn í lífi okkar. Hann er sá sem skiptir mestu máli. Vegna staðsetningar á markaði, þeir sem eru vottaðir þeir eru að stilla sér upp á markaði í sérhópi og það á ekki bara við um einstök fyrirtæki eða svæði heldur hlýtur það að eiga við um lönd líka. Ég er nýkomin úr námsferð frá Eistlandi þar sem ég var að kynna mér ferðaþjónustu í dreifbýli þar og það má segja að ferðaþjónustan sé 8 ára gömul. Þeir fóru að snúa sér að ferðaþjónustu eftir að þeir stofnuðu sjálfstætt ríki og Rússarnir fóru 1994. Þar eru þegar 8 hótél komin með Græna Lykilinn og þeir eru að vinna mjög ötullega að því að ferðaþjónustan hjá þeim verði sjálfbær og þeir eru að koma á fót eigin vottunarkerfum og hvetja fólk til að ganga til liðs við þau. Þannig að þeir eru þegar búnir að setja sér ákveðna stefnu og ríkisstjórnin þar er með inni í þessari stefnumótun þannig að við hljótum að horfa til þess að í þessu líka erum við í samkeppni við önnur lönd.

Við erum auðvitað líka að setja okkur umhverfisstefnu og fá vottun út af umhverfisverndarsjónarmiðum og vegna þess sparnaðar sem að vottun fylgir. Kannski vegna þeirra markaðslegu tækifæra líka sem að fylgja henni af því að þegar þú ert að þjóða upp á gæði sem eru umfram það sem aðrir eru að gera þá hlýtur þú að vera búinn að skapa þér markaðslegt forskot sem að aðrir eiga erfiðara með að keppa við. Sérstaklega ef þú ert fyrstur að komast á þann markað.

Það eru margir sem að hafa verið hræddir við vottun og talað um að hún sé svo erfið og kostnaðarsöm og það sé ekki hægt að fara í hana og ég ætla bara að segja ykkur frá því að annað ferlið í vottunarferlinu er að mæta viðmiðum Green Globe 21 og þá þarf að senda inn ákveðnar mælitölur og það er tiltölulega einfalt það sem þú sendir inn. Þú sendir inn upplýsingar um orkunotkun, um vatnsnotkun, um þann úrgang sem þú sendir inn til urðunar, um samfélagslega skuldbindingu sem felur m.a. í sér hvað mikið af matvælum eða þjónustu þú kaupir af svæðinu sem að þú býrð á. Til þess að sýna fram á að þú sért að styðja við það hagkerfi sem að þú ert í og starfsemin er í. Pappírskaup og hreinsiefni. Í báðum þessum tilvikum þá er um að ræða það magn af pappír eða hreinsiefnum sem að þú kaupir og deilt með því magni af hreinsiefnum eða pappír sem að þú kaupir og er vottaður. Þá erum við alltaf að tala um, sérstaklega í sambandi við pappír, viðurkennd umhverfismerki. Það er ekki nóg að það standi á pappírnum ESO vottun eða eitthvað þessháttar vegna þess að ESO sem slíkt er ekki vottun. Það þarf að vera Svanurinn eða Blái Engillinn eða eitthvað á pakkanum ykkar til þess að pappírinn sé klórfrír, hann komi úr skógum þar sem að er endurplantað og annað þess háttar.

Þetta er svo lítið mál. Þetta snýst um það hvorn pakkann þú velur þegar þú ferð inn í búðina. Í dag er staðan þannig að Svan-merktur pappír er ódýrari heldur en ómerktur pappír. Þetta er bara svo einfalt.

Nú aðrar mælieiningar Green Globe 21 fyrir gististaði og þá erum við að tala um valkvæðar mælieiningar þ.e.a.s. að þú hefur val um það hvort að þú viljir senda inn fleiri einingar en gerð er krafa um þá máttu m.a. senda inn um verndun andrúmsloftsins. Ef t.d. þú ekur um á bíl sem er með bensín og rafmagnsmótor þá færðu plús fyrir það í mælingunum þínu. Hversu mikið af orkunotkun kemur frá endurnýtanlegum auðlindum og við erum mjög heppin hér á Íslandi að við höfum jarðvarmann og vatnsaflsvirkjanir þannig að öll okkar orka kemur frá slíkum uppsprettum.

Heildarfjöldi ferðaskrifstofa deilt með þeim fjölda ferðaskrifstofa sem eru með vottun eða eru í vottunaráætlun, mælitölurnar okkar koma til með að hækka heilmikið fyrir næsta ár því að stór hluti af bókunum sem eru á hótelinu hjá okkur koma í gegnum Ferðaþjónustu bænda sem eru nú búnir að ná viðmiðum Green Globe 21 þ.e. öðru stiginu í ferlinu og þetta skiptir allt máli í útkomunni hjá fyrirtækinu.

Matvælaframleiðsla í eigin landi. Ég man að þegar ég flutti fyrst út á land 1995 var ég mjög uppfull af því hvað ég ætlaði að framleiða mikið af matvælum á eigin landi og var að skoða hvað væri að gerast í sveitunum. Ég tók eftir því að það voru allir hættir að vera með kartöflugarð. Það var miklu betra að fá þær sendar úr Kaupfélaginu. Það var enginn í sveitunum í kring að setja niður kartöflur eða rækta matvæli lengur. Það var náttúrulega enginn með svona grænmetisgarð en við erum með smá bleðil fyrir framan hjá okkur þar sem við ræktum nánast allt salatefni sem við notum yfir árið og þetta er auðvitað sparnaður plús það að gestunum finnst það mikil gæði að grænmetið þeirra skuli hafa verið sótt út í garð fyrir hálf tíma síðan. Það er svona einhver ákveðin trygging. Helsti áburðurinn sem við notum er úrgangurinn sem kemur úr jarðgerðartönkunum. Við erum að búa til ferli hjá okkur þegar við erum að gera svona hluti.

Svo er það framlag til eigins samfélags. Hvað erum við tilbúin til að leggja á okkur í tíma, peningum og vinnu fyrir samfélagið sem við búum í, sveitarfélagið. Það er alveg pottþétt að í ferðapjónustu þá hafa margir aðilar lagt alveg ómælt vinnuframlag til sveitarfélaganna sinna með hugmyndum, fundarsetum, alls kyns vinnu sem þeir hafa aldrei fengið greitt fyrir og þetta má mæla og það er kannski rétt hjá okkur sem erum í ferðapjónustu og erum að vinna slíka vinnu að við búum til einhvern svona smá punkt í ársskýrsluna okkar þar sem við látum vita hvað við erum að leggja af mörkum til samfélagsins.

Nú þetta markaðslega forskot sem við fáum með vottun er sérstaða, sérstaða og aftur sérstaða. Og ekki bara á íslenska markaðnum heldur líka á erlenda markaðnum og það er aukin eftirspurn eftir þessari sérstöðu og það er mikilvægt að vera í framvarðasveit og þá er ég ekki bara að tala um einstök fyrirtæki eða svæði á landinu eins og ég sagði áðan heldur tel ég að það sé ofboðslega mikilvægt fyrir land eins og Ísland að vera framarlega í þessu vegna þess að það kemur til með að undirstrika þau gæði sem eru hérna hjá okkur. Það getur meira en verið að við eigum ekki að vera með bönn Friðrik en ég held samt að við eigum að hafa svona einhverjar línur til að láta fólk fylgja vegna þess að eins og í Lakagígum og á fleiri stöðum þá kemur landið til með að koma betur út undan því.

Ástæðan fyrir því að við höfum valið Green Globe 21 er að það er alþjóðlegt vottunarkerfi og það er tilbúið með staðla fyrir allar greinar ferðapjónustunnar. Það getur vottað allt frá pínulitlum fyrirtækjum sem nánast er bara skrifstofan þar sem starfsemin fer fram í. Þeir eru nýbúnir að gera samning við AVIS í Bandaríkjunum um að votta allar bílaleigur hjá þeim. Þeir votta rútufyrirtæki, þeir votta jafnvel fyrirtæki sem eru með framleiðslu sem að kemur að ferðapjónustu þannig að þeir hafa gífurlega góðan undirbúning og eiga auðvelt með að koma inn á markað á landi eins og Íslandi og nánast votta allar greinar ferðapjónustunnar.

Green Globe hefur þegar skapað sér nafn á markaði þ.e. á markaði alþjóðlegra vottunarfyrirtækja og það eru um 200 umhverfismerki í gangi í sambandi við vottun og það skiptir auðvitað máli að beina sjónum að fyrirtæki sem þegar er orðið þekkt á markaðnum plús það, og ég verð að muna eftir því að segja það að ég á engra fjárhagslegra hagsmuna að gæta í sambandi við Green Globe 21. Þetta er fyrst og fremst bara kerfi sem að við höfum valið fyrir okkar fyrirtæki en ég held að það skipti mjög miklu máli fyrir land eins og Ísland að viðskiptavinurinn sjái samskonar merki á stað eftir stað eftir stað af því hann þarf bara að læra um það á einum stað og svo veit hann hvað hann er að fá og sjá á næsta stað sem að hann kemur á í stað þess að ef að það eru mörg merki þá þyrfti hann alltaf að vera að læra eitthvað nýtt, hvað stendur þetta fyrir.

Trygging neytandans. Bara nokkur orð um það. Staðhæfingar seljanda eru kannski réttar, við segjumst öll vera að gera alveg rosalega góða hluti. Stundum standast staðhæfingar okkar ekki og því er vottun þriðja aðila í raun trygging neytandans og í ferðapjónustu þá er neytandinn aðal viðskiptavinurinn svo það skiptir miklu máli að við sýnum honum ákveðna tryggingu.

Svo ætla ég aðeins að fjalla um annan ávinning og hann hefur ekkert beint kannski að gera með reksturinn okkar eða hvað situr eftir í buddunni okkar. Samt er hann stærsti ávinningurinn sem að við fáum út úr svona vinnu. Það er að við verndum auðlindir landsins, við framleiðum minni úrgang. Við sýnum umhverfinu virðingu, við endurnýtum, við lærum hagkvæmni og sparnað, eitthvað sem að hefur týnst í íslensku samfélagi á undanförunum áratugum. Við verndum líka landið fyrir komandi kynslóðir.

Ég vil setja "Ísland sækjum það heim" sem lokaorð mín. Við verum að passa upp á landið okkar ef að við viljum að fólk geti komið og sótt það heim og farið ánæggt til baka. Takk fyrir.

### **Umræður og fyrirspurnir.**

#### **Þorleifur Þór Jónsson, Samtök ferðapjónustunnar.**

Góðan dag góðir fundarmenn. Ég hef tvær, eiginlega samtvinnaðar örstuttar spurningar handa Ásgeiri. Við höfum undanfarin ár verið að miða öll okkar viðmið við tvo mælikvarða þ.e. fjölda ferðamanna til landsins og gjaldeyrstekjur af ferðamönnum. Það var á erindi þínu að skilja að þetta væru gersamlega ótækir mælikvarðar, þeir mældu ekki raunverulegan gang í ferðapjónustunni. Hvað eigum við að nota í staðinn? Þetta er önnur spurningin og hin spurningin er að þú vitnaðir í það hvað framlag ferðapjónustunnar til landsframléiðslunnar væri og ert þar væntanlega að vísa í 10 ára gamla greiningu Þjóðhagsstofnunar heitinnar. Gefur þessi mælikvarði rétta mynd af hluta ferðapjónustunnar inn í hagkerfið, mælikvarði sem að metur t.d. ekki nema 30% af umfangi veitingarekstrar til ferðapjónustu. Takk fyrir.

#### **Rögvaldur Guðmundsson, Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar.**

Ætla einnig að spyrja Ásgeir. Það er varðandi störfin í ferðapjónustu. Ég var ekki

með þetta nákvæmlega en þú sagðir að 1973 hefðu verið um 3000 og eitthvað og 1999, 5000. Þ.e. 70-80% fjölgun starfa á meðan ferðaþjónustan og fjöldi ferðamanna jókst um a.m.k. 400%. Getur þetta staðist? Nú í öðru lagi eru það gistinæturnar. Þú talaðir um að gistinætur útlendinga væru 78% af gistinóttum ferðamanna á Íslandi. Samkvæmt rannsóknum sem að ég hef verið að gera undanfarin ár þá eru gistinætur útlendinga aftur á móti í kringum 40% og Íslendinga 60% ef allt er tekið með, gisting hjá vinum og kunningjum, sumarhúsum og allt hvað eina. Hagstofan tekur um 2 milljónir gistinátta í fyrra en samkvæmt könnun Hagstofunnar sjálfar í símakönnun 1996 þá eru gistinætur Íslendinga eingöngu 3,4 milljónir það árið. Þannig að Hagstofan telur 2 milljónir en rannsóknir sýna yfir 6 milljónir gistinátta á Íslandi. Af hverju skýrist þessi munur? Takk.

### **Knútur Bruun, Frost og Funi.**

Mig langar bara til að koma hérna með 3 örstuttar athugasemdir. Í fyrsta lagi þetta atriði sem snýr að því að flytja ferðaþjónustuna eða styrkja hana sérstaklega þar sem að hún er ekki eða þar sem er miklu minna um hana. Þetta held ég að sé afskaplega hættulegur hlutur. Þetta þýðir það að það er verið að fjárfesta hér og þar og þar sem ferðamennirnir vilja ekki endilega fara. Ég held að ferðamennirnir komi á þá staði þar sem að þeir vilja helst vera og þar á fyrst og fremst að byggja upp ferðaþjónustu. Mér dettur í hug í þessu sambandi að það voru hér smá deilur einmitt í þessu héraði hér um Þjóðgarðinn í Skaftafelli og þær voru svo skringilegar að ákveðinn staður, það má svo sem vel nefna hann - fallegur og góður staður Höfn, vildi fá aðalþjóðgarðsmálin til sín og úr Skaftafelli. Það finnst mér vera eins og ef að við myndum taka Gullfossstofu og fara með hana til Selfoss. Þetta eigum við ekki að gera, Gullfoss er þar sem hann er og þar á stofan að vera og Skaftafellsþjóðgarðurinn er í Skaftafelli og þar á að vera þungamiðja þjóðgarðsins.

Númer 2. Þá beini ég því hér, reyndar ræður sá ágæti samgönguráðherra ekki yfir þeim málaflokki heldur flokksbróðir hans fjármálaráðherrann, að það þarf að fara að vinna í fúlustu alvöru að því að lækka hér áfengisverð. Allir útlendingar sem koma hér kvarta um þetta.

Og svo að lokum. Þessi ágæta saga um lyftuna á Hótel Sögu sem þeir úr Skagafirði voru að leika sér í og ég var mörgum árum áður að leika mér í lyftunni í Eimskipafélagshúsinu. Nú ætlar ákveðinn einstaklingur að fara að byggja stóra lyftu á Geysissvæðinu og fara með ferðamenn þar upp sem sýnir að þessi lyftuhugmynd er mjög góð hugmynd og ég ætla að ljúka þessu með því að undirstrika að þar sjáum við einstakling sem gengur ekki heill til skógar en er að byggja upp ótrúlegt ævintýri fyrir það fjármagn sem að hann tekur inn af staðnum. Þar eru peningarnir heima og það er mjög merkilegt. Takk fyrir.

### **Guðlaugur Bergmann, Brekkubær á Hellnum.**

Góðir fundarmenn, ráðherra. Mig langar aðeins til að koma inn á, ég veit ekki hver ykkar veit þetta, kannski Ásgeir og þá kannski þú líka Friðrik vilduð svara

því eða ræða aðeins um það. Það er verið að ræða um þessa heilsárs, að við eigum að vera að lengja ferðamannatímum eins og við mögulega getum. Ég held því persónulega fram að fyrir okkur sem að erum úti á landi sé það mjög erfitt fyrir okkur að vera með heilsárshótel. Það eru kannski einhverjir sem geta það, ég þekki það allavega í mínu byggðarlagi að þar eru nokkrir sem að eru búnir að fara á hausinn sem að hafa verið að gera það og ekki verið skilningur á þeirri miklu þjónustu sem að þar þarf að fara fram. Ég var á Krít núna á síðasta ári, þar er ferðamannatíminn 5 mánuðir, ég hef verið á suður Englandi og þar er ferðamannatíminn 5 mánuðir og svoleiðis er það í Kanada og norður Ameríku og þannig var það í Arkansas og ég held að við ættum að reyna að fylla upp þessa 5 mánuði þ.e. maí-september því að það er mjög alvarlegt mál að senda ferðamenn á okkur skipulagslaust úti á landi þar sem við verðum að segja að því miður sé lokað. Það verður að vera búið að byggja þetta vel upp.

### **Jónas Hagan, Tax Free á Íslandi.**

Það vekur athygli mína að á þessari ráðstefnu er ekki einn einasti verslunareigandi tel ég og mér finnst vera mikil brú þarna oft á milli að tala um ferðamál og verslun af því að verslunin er að sjálfsgöðu stór tekjupáttur í ferðamálaíðnaðinum. Ég kem að spurningunni eftir smá stund en Friðrik Pálsson endaði sín orð á því að segja að við ættum að leggja meiri áherslu á þá sem að vilja borga og skilja eitthvað eftir sig í landinu. Og Ásgeir sagði einmitt hérna líka að það væri alls ekki sjálfgefið að Íslendingar vildu taka við öllum ferðamönnum. Spurning mín er eiginlega meira til kannski Ferðamálaráðs hvort að það sé einmitt heppileg eining að mæla hversu margir koma til landsins. Við sem að störfum við verslun höfum t.d. vakið mikla athygli á því að það er mjög misskipt hversu mikið ferðamenn skilja eftir sig og höfum jafnvel bent á það að það sé svona álíka gáfulegt eins og að sjávarútvegsráðuneytið myndi alltaf mæla hversu margir fiskar kæmu upp úr sjónum en ekki greina á milli frá hvaða stofni þeir væru. Sem sagt spurning mín er sú hvort að það sé ekki heppilegt að verslun og Ferðamálaráð reyni að taka saman höndum meira en gert hefur verið hingað til og hvort að Ferðamálaráð setji sér markmið og birti niðurstöður um verðmætið sem skapast af þeim ferðamönnum sem að koma hingað til lands frekar en að vera einungis að telja þá. Takk fyrir.

### **Ásgeir Jónsson - svar.**

Fyrst hvað varðar spurningu Þorleifs. Ég segi það stundum við mína nemendur að ef að ég myndi gefa út ævisögu þá myndi hún heita: "Baráttan við gögnin" út af því að maður kemst að því þegar maður fer að rannsaka hluti að gögn eru mjög ófullkomin. Ég sagði það nú reyndar ekki beinlínis að fjöldi ferðamanna og gjaldeyristekjur væru ónýtir mælikvarðar. Ég tel raunar að þetta séu einir af þeim mælikvörðum sem að við getum mælt með vaxtarhraða ferðþjónustunnar, hvað hún er að vaxa hratt. Ég hef notað þessi gögn í þeim skilningi.

Ég er alveg sammála Þorleifi með að ég tel að þessar mælingar Hagstofunnar séu meingallaðar og jafnvel kolrangar en ég nota þær vegna þess að það voru

einu gögnin sem að ég hafði fyrir hendi til þess að geta metið umfangið. Þannig að allir þessir mælikvarðar eru gallaðir en gjaldeyristekjur eins og ég var að segja gefa takmarkaða hugmynd um þjóðhagslegan ábata vegna þess að þetta eru bara brúttótekjur eða ákveðin velta í ákveðnum greinum í þjóðfélaginu og segir ekkert um arðsemi eða neitt annað þannig að þessvegna er hættulegt að nota þetta þar. Eins og það að telja fjölda starfa. Hinsvegar eru þetta eiginlega einu mælikvarðarnir og það er tiltölulega erfitt að mæla komu ferðamanna, að mæla þá í Leifsstöð eða einhversstaðar annarsstaðar til að sjá hversu margir eru að koma inn í landið. Það er tiltölulega auðvelt að mæla gjaldeyristekjur að því leyti að fólk er að skipta peningum og ég held að Seðlabankinn haldi utan um þetta. Þannig að það er tiltölulega auðvelt að mæla þetta og nota þessar tölur til að mæla umfang ferðapjónustunnar eða þróun hennar og vöxt. Hinsvegar ekki til að mæla framleiðni.

Hvað varðar störfin aftur. Hagstofan gefur út 5000 störf en þau eru líklega miklu fleiri. Mörg störf eru líka samsett eins og í verslun eins og kom fram að verslunareigendur eru að afgreiða mjög marga kúnna.

Hvað varðar gistinæturnar. Ég veit það ekki, gistinæturnar nota ég bara hérna til að mæla umfang af ferðapjónustu og þá er ég að tala um þá gistinætur sem að eru í skipulagðri ferðapjónustu, ekki fólk sem er að sofa hjá vinum og kunningjum. Íslendingar ferðast mjög mikið um landið, sofa í tjaldi, hjólhýsum og það kom fram í tölum hjá Einar K. í morgun að hjólhýsum hefur fjölgað mjög mikið. Það sem ég var að reyna að velta fyrir mér var að mæla umfang skipulagðan gróða ferðapjónustu. Sem sagt þar sem eru hótél, afþreyingarbisnes og þá tók ég gistinætur Hagstofunnar í hótélum og gistiheimilum og mældi umfangið þar. Hinsvegar ef að við förum að tala um ferðapjónustu í víðari skilningi sem að er þá bara flutningur fólks um landið þá er væntanlega hlutfall Íslendinga miklu hærra en útlendinga en þeir útlendingar sem eru í raun að kaupa þjónustuna en Íslendingar eru þá í raun að leggjast mun meira upp á vini og ættingja o.s.frv.

Hvað varðar spurninguna frá Knúti Bruun. Ég get alveg tekið undir það að þetta er náttúrulega áhyggjuefni. Þegar byrjað er að tala um það að styrkja og hjálpa fólki þá er það alltaf áhyggjuefni. Það sem ég hafði kannski í huga var það að ég get séð fyrir mér svæði eins og t.d. Húnaþing vestra bara til að taka eitthvað dæmi. Þar er svæði sem að ætti að vera mjög merkilegt og eftirsóknarvert fyrir ferðamenn en það svæði hefur ekki verið auglýst. Þar er fullt af hlutum sem hafa ekki verið auglýstir og eru ekki í vitund fólks. Þá er það dálítið slæmt ef allir ferðamenn fara á einn stað, fara á Mývatn og eru að skoða sama staðinn og eru þá að troða niður landið. Að ég tali nú ekki um Vestfirði þar sem að eiginlega engir útlendingar eru, eiginlega flestir útlendingar virðast sneiða hjá Vestfjörðum og við getum náttúrulega verið öll sammála að Vestfirðir eru þess virði að sjá. Ég lýsi mig alveg samþykkan þessum áhættuþætti sem að fylgir því að styrkja staði.



Hvað varðar heilsársstarfssemi þá vil ég bara segja það að þetta er alveg góður punktur hjá Guðlaugi Bergmann. Þið hafið kannski heyrt þessa umræðu varðandi t.d. sauðfjárrækt. Það er sagt að það séu aðeins stórbú sem að dugi. Þetta er ekki rétt vegna þess að það er mjög líklegt að smábú eigi eftir að standa mjög vel þegar sauðfjárræktin er stunduð sem hliðargrein við eitthvað annað. Það eru þessi meðalstóru bú sem að munu ekki geta gengið þar sem fólk heldur að það geti lifað af 3-400 kindum en það gengur ekki. Það er mjög fínt að vera með kindur og síðan stunda aðra atvinnu og ég get líka vel trúað því að það henti mörgum í ferðapjónustu mjög vel að vera bara í því á sumrin og gera eitthvað annað á veturna og hreinlega hvíla sig á túrismanum á veturna. Þannig að í sjálfu sér þá gæti það alveg gengið.

### **Friðrik Pálsson - svar**

Ég skal vera örstuttur í svari. Ég er alveg hjartanlega sammála Guðlaugi í því og það er alveg rétt ábending að það er mjög erfitt og hættulegt að bjóða fólki hingað heim í stórum stíl og senda það út á land og svo er ekkert opið. Það er alveg ljóst að þetta yrði að vera einhverskonar átak. Eins og þetta er núna og þá hefur auðvitað verið vaxandi áhugi á þessu og vaxandi skilningur en í rauninni er ótrúlega mörgum hlutum bara lokað og það bara segir sig sjálft að hinir eiginlega geta þá varla haldið opnu. Þannig að þetta verður að gerast smátt og smátt ef að þetta eru mörg hótél nærri Reykjavík sem að byggja að einhverju leyti á gestum sem að koma þaðan og ráðstefnum og fleiru þess háttar. Ég held líka að við verðum að gæta þess að fara hvorki of hratt í því né of hægt en mér finnst það alveg augljóst mál að ef að við náum því ekki þá verðum við áfram að berjast við það að ná ekki almennilega endum saman m.a. vegna þess að hér eru allir aðdrættir og öll þjónusta að maður tali nú ekki um byggingar miklu dýrari heldur en að við þekkjum erlendis. Niðri á Krít, með fullri virðingu fyrir þeim o.s.frv. er bara allt annað mál. Það er miklu dýrara að halda þessum byggingum gangandi, þú þarft að halda á þeim hita og viðhaldi o.s.frv. Þú þarft lengri tíma en þessa 3 mánuði eins og það er í dag eða fjóra. En þetta þarf að gerast í sameiginlegu átaki allra þeirra sem eru að selja fyrir okkur og þeirra sem eru að vinna með okkur.

### **Olivier Jacquin**

***Glærur PowerPoint 4,3 MB***

### **Almennar umræður og afgreiðsla ályktana**

#### **Erna Hauksdóttir, SAF.**

Ráðstefnustjórar og góðir félagar og fundarmenn. Mig langar rétt til að koma hér upp og tæpa á örfáum atriðum og þakka sérstaklega vel fyrir þessi ágætu erindi. Ég vil þakka Ásgeiri fyrir mjög yfirgripsmikið og gott erindi, þetta var náttúrulega í stíl við þá skýrslu sem að Hagfræðistofnun gaf út og hann skrifaði og við höfum auðvitað flest öll lesið með já miklum áhuga og í raun og veru sagði þetta okkur það að við þurfum að huga miklu betur að allri tölfræði hjá okkur.

Við höfum mikið talað um það hjá Samtökum ferðapjónustunnar að það þurfi að taka upp svokallað "tourism satelite account" sem eru svona hliðarreikningar við þjóðhagsreikninga sem að sýna og gefa miklu betri mynd af því hvers virði ferðapjónustan er. Vegna þess að hún er miklu verðmætari en að kemur nokkur tíman fram í þeirri tölfræði sem að við höfum. Mér fannst erindi Ásgeirs einmitt undirstrika það.

Mig langar að þakka Guðrúnu fyrir sitt erindi. Ég vil óska Snæfellingum til hamingju með þetta glæsilega skref sem að þau hafa stigið í umhverfismálum. Stjórn Samtaka ferðapjónustunnar er nýlega búin að setja á laggirnar fimm manna vinnuhóp eða fimm manna nefnd sem á að vinna að stefnumótun samtakanna í umhverfismálum en þetta er sannarlega eitthvað sem að allir verða að leggjast á af fullum þunga.

Mér fannst koma svo vel fram í þessum erindum þeirra og ekki síst hjá Friðriki að við eigum ekkert að vera hrædd við að verðleggja okkur en það sem við megum aldrei gleyma og enginn í íslenskri ferðapjónustu má gleyma það er að gæðin verða að vera í lagi. Það þýðir ekkert að setja á stofn fyrirtæki í ferðapjónustu og ætla að fá ferðamenn ef að gæðin eru ekki í lagi og það verða menn að taka með mikilli alvöru. Það er allt innifalið í þessum gæðum, það eru almenn gæði og það eru öryggismál og það eru umhverfismál. Fyrst og fremst verðum við að láta ferðamanninn fá það sem á ensku segir "the value for money" og þá er hann sáttur. Og eins og einhver kom inn á í sambandi við matinn að erlendir ferðamenn eru sáttir við að borga fyrir góðan mat ef að hann hefur einhverja sérstöðu, ef hann tengist Íslandi. Mennt vilja ekki koma hingað til að borða mat sem að þeir geta fengið jafnvel betri og ódýrari heima hjá sér.

En í erindi Ásgeirs þá kom fram að það gæti verið afsakanlegt að hið opinbera fjárfesti á þeim landssvæðum sem að lítið er að gera vegna þess að það hafi svo mikinn þjóðhagslegan ábata fyrir sig og menn voru svona einhverjir að hnýta í það. Ég held að menn megi nú ekki misskilja það, ég held að við séum öll sammála um að hið opinbera á ekki að fara að byggja hótél eða veitingahús. En, hið opinbera getur laggst á árar með því að byggja þessa segla sem að t.d. er talað um í auðlindaskýrslunni sem við þekkjum nú flest öll. Þar er talað um það hvaða seglar eru til staðar á hverju landssvæði. Að byggja upp þessa segla sem draga ferðamenn að viðkomandi svæði. Þar er t.d. minnst á Látrabjarg, það er mjög erfitt að komast að Látrabjargi. Þannig eigum við stórkostlega segla sem að hið opinbera getur lagt vegi að og byggt upp aðstöðu og þá koma hinir á eftir.

Að lokum, það er búið að tala um það hvort að það eigi að hafa opið allt árið eða hálf árið. Ég ætla ekki að taka þátt í þeirri umræðu, það hentar mörgum misjafnlega, en það er mjög alvarlegt að við séum búin að vera að verja megninu af markaðsþeningunum í að auglýsa Ísland utan háannar og það hefur mörgum tekist að fá hér hópa á haustin og vorin og hafa kvartað yfir því að þá sé allt lokað. Ein af okkar ágætu ferðaskrifstofum tókst að fá hingað hópa í

september og fór um landið og sendi okkur í stjórn SAF langan lista yfir þá staði sem að voru lokaðir í september. Við ætlum að fara í dálítið átak núna, við ætlum að senda erindi til sveitarstjórna, hins opinbera, fyrirtækjanna og við verðum öll að leggjast á eitt að hafa einhverja þjónustu opna a.m.k. í maí og september. Við skulum einblína á mánuðina maí og september og svo geta menn lokað ef þeim sýnist. Takk.

### **Rögvaldur Guðmundsson, Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar.**

Ferðamálastjóri, formaður Ferðamálaráðs, fundarstjórnar og ágætu gestir. Mig langði hérna örstutt að spyrja Magnús varðandi talninguna í Leifsstöð. Ég er mikið að vasast í allskonar rannsóknnum og könnunum og hef gert lengi. Stendur til að bæta við eða fjölga löndum, nú eru þetta 14-16 lönd sem að talin eru núna. T.d. Belgía, Austurríki, Kína og fleiri lönd sem að væri gott að fá inn í þessa tölfraði en þau eru öll sett undir "Annað". Þetta er svolítið bagalegt þegar maður er að vinna í tölfraðinni að fá ekki fleiri lönd inn og mig langar að spyrja Magnús hvort að það standi til að bæta þarna úr.

Mig langar líka að koma aðeins nánar inn á gistináttatalninguna. Ásgeir svaraði mér nú áðan svolítið, ég er kannski ekki alveg ánægður með svörin. En, þetta er náttúrulega alveg grafalvarleg staða að mörgu leyti fyrir atvinnugreinina þegar að Hagstofan telur um 2 milljónir gistinátta á landinu og tekur þá með tjaldsvæði og aðra gistingu að vísu ekki gistingu hjá vinum og kunningjum og öðrum en þegar rannsóknir sýna á tugum þúsunda gesta, bæði innlendra og erlendra ferðamanna, að gistinætur á Íslandi eru a.m.k. 6 milljónir. Eins og ég nefndi áðan að Hagstofan sjálf gerði könnun, símakönnun 1996, á Íslendingum bæði vandaða og góða könnun þar sem að niðurstaðan var að gistinætur Íslendinga innanlands væru 3,4 milljónir fyrir 8 árum síðan. Ég er búinn að gera ýmsar kannanir síðan og ég tel að þessi tala sé komin upp undir 4 milljónir núna, um 14 gistinætur utan heimilis á ári. Þar fyrir utan telur Hagstofan að gistinætur séu um 1,4 milljónir gistinátta í fyrra en ég hygg að þær hafi verið svona u.þ.b. milljón fleiri.

Auðvitað skýrist þetta af mörgum ástæðum, menn gista hjá vinum og kunningjum utan tjaldsvæða, allar gistiskýrslur skila sér ekki inn o.s.frv. en ég held að menn verði að skoða þetta vegna þess að ég er iðulega að vinna fyrir aðila úti á landi, ferðamálafulltrúa og fleiri sem að standa í þeirri meiningu að gistinætur á þeirra svæði séu kannski þrefalt, fjórfalt færri en þær í raun og veru eru. Þetta skiptir miklu máli þegar þeir ætla síðan að sannfæra sveitarstjórnarmenn og aðra um að ferðapjónustan sé vaxandi og skipti máli. Þarna er gífurlegur munur sem að við verðum að taka og skoða hversvegna er. Hvar liggur hundurinn grafinn? Ekki eru ferðamenn að ljúga í tugþúsunda tali um hvernig þeir gista og hvað margar nætur á Íslandi. Þetta er bara að mínum dómi mikilvægt mál sem að við verðum að skoða mikið, mikið betur.

Af því að ég er að tala um gistináttatölur þá liggja hérna á borði frammi bráðabirgðaniðurstöður úr könnun sem ég framkvæmdi í sumar á 2700

ferðamönnum í Leifsstöð. Þar eru gistinætur áætlaðar 9,8 nætur að meðaltali hér á landi í sumar og að gistinætur séu miðað við 170-180.000 gesti u.þ.b. í sumar um 1,7 milljón talsins. Í þessum bráðabirgðaniðurstöðum þá er þetta síðan greint eftir markaðssvæðum og kemur þá í ljós að mið Evrópa er að skila okkur um 30% af þessum gistinóttum, Ameríka um 10% og suður Evrópa 18%, Norðurlöndin 16%, Bretlandseyjar 10% og Beneluxlöndin 6%. Ég held að þessar niðurstöður hafi aldrei verið birtar með þessum hætti áður. Menn hafa alltaf verið að spyrða sig við tölur Hagstofunnar þegar þeir hafa verið að túlka niðurstöður sínar sem að eru kannski þrefalt eða allt of lágur. Menn verða held ég í framtíðinni að byggja meira á þessum rannsóknum og könnunum sem eru vel gerðar og vísindalega framkvæmdar og styðjast við þær kannski frekar eða a.m.k. mikið meira en gert er í dag. Ekki bara tölur Hagstofunnar og gleypa þær hráar og segja að svona sé þetta. Takk.

### **Þorleifur Þór Jónsson, SAF.**

Fundarstjóri, góðir fundarmenn. Ég ætla að fá að henda hér fram einni lítilli tillögu. Þetta er í framhaldi af þessari umræðu, eða spjalli okkar Ásgeirs áðan. Þannig er að þær tölur sem að notaðar eru núna þegar verið er að meta virði ferðaþjónustunnar fyrir þjóðarbúið byggja á greiningu Þjóðhagsstofnunnar heitinnar, að verða 10 ára gamlar, og eru gerðar á þann hátt að það er tekið ákveðið hlutfall af þeim atvinnugreinum sem að taldar eru til ferðaþjónustu og sagt að svo og svo stór prósentu af veltu í þessari atvinnugrein sé ferðaþjónusta. Þannig er t.d. í atvinnugreininni "veitingarekstur" er 30% metið sem ferðaþjónusta vegna þess að þegar að Reykvíkingur snæðir kvöldverð á veitingastað í Reykjavík þá telst það ekki ferðaþjónusta. Það er vissulega veitingastarfsemi en það er ekki ferðaþjónusta vegna þess að Reykvíkingur sem að snæðir í sinni heimaborg telst ekki ferðamaður.

Þessar forsendur eins og ég sagði eru orðnar yfir 10 ára gamlar og á þeim tíma hefur fjöldi ferðamanna til landsins tvöfaldast þannig að umfang ferðaþjónustunnar og mikilvægi hefur margfaldast inn í þjóðarbúið þannig að þessi rétt um 4% sem að sagt er að ferðaþjónustan gefi þjóðarbúinu í dag sem hlutfall af þjóðartekjum myndi ég halda að ætti að vera 5-6%. En, þetta vitum við ekki nema að það verði stórefld tölfræðivinnan sem að liggur hjá Hagstofu. Í öllum vestrænum löndum eru unnir svokallaðir hliðarreikningar þjóðhagsreikninga svokallaðir "tourism satelite account". WTO hefur bara látið útbúa snyrtilegan "manual" handa löndum þar sem maður getur byrjað á blaðsíðu 1 og flett sig síðan áfram í gegnum handbókina og þá geta menn búið til svona "tourism satelite account". Hann tekur tillit til eyðslu erlendra ferðamanna, hann tekur tillit til eyðslu innlendra ferðamanna á Íslandi. Hvað vitum við hvað allir íbúarnir í orlofsíbúðunum á Akureyri gera inni í atvinnu- og efnahagslífi á Akureyri? Þetta er algert svarthol fyrir okkur. Ekki síður hversu mikils virði eru ferðalög t.d. opinberra starfsmanna og starfsmanna fyrirtækja um Ísland. Þetta eru allt hlutir sem að við vitum ekkert um. Þetta eru hlutir sem að aðrar þjóðir greina mjög greinilega í "tourism satelite account" hvaðan koma peningarnir, frá hvaða aðilum þeir koma, hvað þeir eru miklir og í hvað er þeim

eytt. Þetta mikið fer í samgöngur, þetta mikið fer í verslun, þetta mikið fer í innflutning og þannig getum við á grunni þessa myndað okkur heildstæða skoðun á því hvað séu aðalatriðin og hvað skiptir máli og á hvað við eigum að leggja áherslu.

Þannig að ég legg hér fram þessa tillögu og þakka fyrir.

### **Skúli Björn Gunnarsson, forstöðumaður Gunnarsstofnunar á Skriðuklaustri.**

Ráðstefnustjórar, góðir ráðstefnugestir. Ég ætla nú að koma hérna með svolítið eldfimt mál náttúrulega eins og vanalega við Austfirðingar. En hinsvegar í ljósi þess sem áður hefur verið sagt og kom hér fram í fyrirlestrum í dag eins og hjá honum Ásgeiri þá liggur það fyrir að við þurfum að dreifa ferðamönnum betur um landið. Í því er þjóðhagslegur ábati. Einnig þykir okkur rétt að álykta aðeins eða reyna að fá þessa ráðstefnu hér til að álykta í þessu máli vegna þess að það eru svona nýjar blikur á lofti varðandi þessa vegalagningu um hálendið. Hvort sem að það eru nú einhverjar hraðbrautir eða greiðfærir ferðamannavegir. Nú eru einkafyrirtæki á Norðurlandi farin að huga að því að leggja veg suður til Reykjavíkur þar sem verður örugglega vegtollur á og allaveg svoleiðis og hver veit þá að það verður kannski ekkert af því að það verði lagt í það að endubæta veginn yfir Sprengisand. Allavega við leggjum hér fram fyrir ykkur þessa ályktun:

*"Ferðamálaráðstefna haldin á Kirkjubæjarklaustri 14. október 2004. Skorar á yfirvöld samgöngu og ferðamála að beita sér fyrir því að lagður verði hálendisvegur norðan Vatnajökuls sem að tengir saman Austurland, Norðurland og Suðurland. Slíkur vegur styttir leiðir milli landshluta, stuðlar að aukinni dreifingu ferðamanna um landið og yrði til mikilla hagsbóta fyrir þá ferðapjónustu sem að fjærst er höfuðborgarsvæðinu."*

Undir þetta skrifum við Auður Anna Ingólfssdóttir, Skúli sem hér stendur og Stefán Stefánsson. Legg ég þetta nú í hendur ráðstefnustjóra.

### **Árni Bragason, Umhverfisstofnun.**

Ráðstefnustjórar. Varðandi þessa tillögu. Mig langaði nú að koma aðeins upp á eftir. Mér líst illa á þessa tillögu vegna þess að vegur, uppbyggður heilsárs vegur norðan Vatnajökuls, sker það svæði sem að er stór þáttur í ímynd landsins og ímynd hálendisins. Með veglagningu þarna held ég að við værum að stíga mikið óheillaskref. Ekki meira um þetta. Ég legg til að þessari tillögu verði vísað frá.

### **Jón Ólafur, Highlanders.**

Við sérhæfum okkur í fjallaferðum og satt að segja líst mér mjög illa á þessa tillögu. Mín atvinnugrein er að keyra um fjallvegi og ég veit ekkert annað leiðinlegra en að mæta litlum fólksbílum á sérútbúnum jeppum uppi á hálendinu þannig að ég styð ekki þessa tillögu. Takk.

*Frávísunartillaga var borin upp og því ber að leggja hana undir atkvæði án umræðu. Það var gert. Það var gert með meirihluta atkvæða.*

### **Árni Bragason, Umhverfisstofnun.**

Ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir. Það er þrennt sem að mig langar að koma inn á. Í fyrsta lagi að það komu fram í máli Friðriks Pálssonar áhyggjur af vinnu sem að er að hefjast varðandi akstur utan vega eða kortlagningu vega og vegslóða. Sú vinna er nýhafin og ég held að Friðrik þurfi ekki að hafa áhyggjur af þeirri vinnu. Hann og hagsmunaaðilar í ferðapjónustu munu ekki komast hjá því að segja sitt álit og taka ákvarðanir í þessu máli. Þetta er stórmál því að það liggja vegir og vegslóðar um allt, ekki skilgreindir. Sú vinna sem að farin er af stað gengur út á það að skilgreina og reyna að skapa grundvöll fyrir því að sveitarfélögin og hagsmunaaðilar geti tekið ákvörðun um hvaða vegi og vegslóða á að hafa opna og hvar við viljum ekki hafa vegi.

Langtímamarkmið er síðan að þetta komist inn á skipulag og það verða sveitarfélögin og hagsmunaaðilar sem að munu taka ákvarðanir í þessu máli. Nóg um það.

Það kom upp sýking í sumar í Húsafelli og reyndar á fleiri stöðum. Það fór hátt það mál sem var í Húsafelli og ástæðan fyrir því að ég tek þetta upp hér er að ég var á fundi með náttúruverndarnefndum sveitarfélaga síðastliðinn föstudag og þar kom og talaði við okkur ferðapjónustuaðili í Húsafelli. Það kom fram í máli hennar að það var alger þögn í kringum þetta mál þegar þetta var búið að fara í fjölmiðla og þessi sýking er þess eðlis að menn sýkjast ekki fyrr en 1 ½ sólarhring eftir smit. Þetta hefur komið upp á nokkrum stöðum á landinu og þetta er bráðsmitandi og smitið getur borist hreinlega við það að menn snerti krana sem að sjúkurlingur hefur snert og þetta er sem sagt niðurgangur sem að er afleiðingin.

Það sem ég vil skora á ykkur og sérstaklega forsvarsmenn landshlutasamtaka í ferðapjónustu er að standa upp og bakka ykkar fólk upp þegar svona nokkuð kemur upp. Það vantaði algerlega í þessu tilviki því það hefur verið þögn í kring um þetta mál. Svona þögn hún gerir það að verkum að þessir einstaklingar sem að reka þessa ferðapjónustu þeir eiga svo erfitt með að stíga fram og leiðrétt þann misskilning eða þessar ásakanir sem að þarna komu upp. Það var umræða um þetta í fjölmiðlum að þarna hefði vatnið verið orsakavaldur. Það var rannsakað og svo reyndist ekki vera en þögnin má alls ekki verða. Þetta skemmir fyrir ferðapjónustunni á þessu svæði. Þannig að ég skora á ykkur að standa saman þegar svona mál koma upp og láta í ykkur heyra. Nóg um það.

Seglar í ferðapjónustu. Ég er forsvarsmaður fyrir þjóðgarða og friðlýst svæði, það er mitt starf hjá Umhverfisstofnun. Við erum með starfsemi víða um land og hvert á að vera hlutverk eins og Umhverfisstofnunar og hvert á að vera hlutverk Ferðamálaráðs í uppbyggingu svæða. Þegar við horfum á þau svæði eða segla sem að uppi hafa verið t.d. hér fyrir austan okkur eða Skaftafell þá hefur sú

uppbygging sem að þar hefur farið fram ef við reiknum hana til núvirðis, uppbygging á vegum ríkisins og sveitarfélaga, kaupfélagsins sem að þarna var með starfsemi á sínum tíma, það má reikna hana kannski til 130 milljóna að núvirði. Það kostar heilmikið að byggja upp svona aðstöðu og þjónustu. Uppbygging í Þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum hefur kostað líklega í kring um 100 milljónir. Það má auðvitað deila um það hvort að ríkið eigi að fara inn með þessum hætti en þó held ég að við séum flest á því að uppbyggingu í þjóðgörðum á ríkið að stuðla að.

Síðan þegar við förum að horfa á önnur svæði, uppbygging t.d. við Gullfoss og Sigríðarstofu. Það er hús byggt af Ferðamálaráði, rekið af okkur hjá Umhverfisstofnun. Það hefur verið að byggjast upp aðstaða, veitingasala í nágrenninu. Hvenær á ríkið að draga sig út. Við verðum líka þegar við förum inn með uppbyggingu á vegum ríkisins þá verðum við líka að hafa kjark til að stíga út og hvernig á það ákvarðanaferli að vera? Hver á að taka ákvörðum um það? Það er eitt af því sem að við þurfum að fá umræðu um. Hvernig drögum við okkur út, hvenær og við verðum þá að vera tilbúin til þess að minnka eða draga tímabundið úr þjónustunni aftur.

Að lokum langar mig aðeins að koma inn á ábendingu vegna orða Ingunnar hér fyrir, hvatningu til að fá uppbyggingu inn á svæðin og að ríkið þurfi að skapa veiðarfærin. Ég fór á mjög skemmtilegt svæði í sumar í gönguferð, Rauðasand og Látrabjarg. Við vorum á göngu í 3 daga og þegar við komum á Rauðasand þá er þar engin aðstaða, ekkert tjaldsvæði, það er engin snyrtiaðstaða. Við komum okkur fyrir í gamalli rétt og auðvitað fóru menn bara á bak við næsta hól. En þessi grunnþjónusta er auðvitað nauðsynleg til þess að við getum skapað eitthvað. Það var alveg stórkostlegt að fara um þetta svæði en auðvitað skyggði þetta á og takmarkar það kannski að fólk geti farið inn á þetta. Bylgjuhreyfingin sem að á eftir að skapast hún verður auðvitað svolítið trufluð ef að ekki er þessi grunnþjónusta fyrir hendi og það er mín skoðun að það sé ríkisins að stuðla að henni og jafnframt að vera tilbúið til þess að reka hana kannski fyrstu árin en líka að vera tilbúið til að draga sig út þegar einhver annar getur tekið við. Takk fyrir.

### **Hildur Jónsdóttir, Farvegur ehf.**

Ég er búin að starfa við ferðaþjónustu síðan 1978 eða rétt um það bil sem að land byggðist. Ég man eftir þessari umræðu um þjónustu utan jaðartíma á ansi mörgum ferðamálaráðstefnun. Við erum búin að skoða þetta og ræða þetta aftur og aftur og þetta er alltaf sama vandamálið og við virðumst ekki geta tekið á því. Núna erum við að setja mikla fjármuni í að markaðssetja Ísland fyrir utan háannatímamann og þetta er lífsspursmál að mínu mati. Það er búið að koma hér fram aftur og aftur umræða um þetta og ábendingar í dag.

Á leiðinni hingað þá var með okkur í rútunni ferðaþjónustuaðili sem að bauð hingað blaðamannahópi frá Þýskalandi sem að kom hingað um mánaðamótin ágúst - september í þeim tilgangi að setja saman fréttæfni um Ísland og þetta

fólk fór hér hringinn í kring um landið í þeim tilgangi að skrifa um það kynningarefni.

Hópurinn kom mjög víða að lokuðum dyrum. Þetta voru bæði söfn, þetta voru kaffihús sem var búið að loka, þetta voru snyrtingar sem voru fyrir hendi en voru lokaðar. Þetta voru afþreyingarfyrirtæki, þetta voru bátsferðir, þetta voru sem sagt fyrirtæki af öllum toga sem að var ekki hægt að nýta þessa þjónustu sem sagt fyrstu dagana í september. Ég tel þetta mjög alvarlegt. Ég veit ekki hvort að þetta er sá hópur sem að Erna var að vitna í áðan en allavega þá tel ég fulla ástæðu til að við tökum þetta alvarlega og styð það að það verði farið í vinnu við að skoða hvernig við getum haldið áfram að markaðssetja landið okkar á þessum tíma og hvort að við færum þá ekki bara einhverja slíka leið að við kortleggðum Ísland þannig að við bara spyrðum þjónustuaðilana í júlí eða ágúst hvort að þeir vilji vera með í þessu. Vilja þeir vera með í að taka á móti fólki á jaðartímanum september og maí.

Ef við fáum svarið nei, þá er ekki hægt að pína neinn til að hafa opið. Þetta er dýrt og sumir leggja tækjum og aðrir þurfa bara að senda heim starfsfólk. Við skiljum það alveg, þetta er rándýrt. Það er fólk farið í skóla sem að starfar við þetta og ég held að við þurfum að fara virkilega í alvöru vinnu við þetta og finna út hvar við getum þá nýtt þjónustuna á þessum tíma og vera þá ekki að senda fólk með einhverjar væntingar. Þetta er háalvarlegt mál.

Við erum líka að tala um Reykjavík, ekki bara maí og september, við erum að tala um höfuðborgina okkar sem segul fyrir allavega hópa og ráðstefnur. Það er leitun að safni í Reykjavík sem er opið á mánudegi. Það eru öll söfn, það eru að vísu einhverjar ein eða tvær undantekningar en það eru eiginlega öll söfn í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu lokuð á mánudegi. Það skil ég líka, það þarf að gefa fólkinu frí einn dag í viku af því að það vinnur á laugardögum og sunnudögum. En er ekki nokkur leið að reyna að finna eitthvert mynstur þar sem að sum söfn loka á mánudegi og gefa frí og önnur á þriðjudegi eða eitthvað slíkt. Hvers á sá að gjalda sem að kemur og á bara einn frídag í Reykjavík og hefur kynnt sér að það er hægt að skoða hér áhugaverð söfn og sýningar. Ég skora á okkur að finna einhverja leið í þessu.

Ég er ekki tilbúin með neina töfralausn en ég held að það þurfi að skipa einhvern vinnuhóp eða finna einhverja leið til þess að fara í fyrsta lagi að kortleggja landið, fá út hverjir vilja bara hreinlega sinna þessu og hverjir þurfa að loka og ætla að loka, þá vitum við það. Síðan að skoða það með höfuðborgarsvæðinu hvort að það sé hægt að hafa áhrif á þetta að menn víxli þessum mánudagsfrídegi. Ég legg bara fram þá ósk hérna að við reynum að fara af stað með einhverja vinnu um þessa mjög svo mikilvægu hluti. Takk.

### **Þórunn Reynisdóttir, AVIS.**

Ég tilheyri þeim hluta ferðaþjónustunnar sem að er í mestum vexti á Íslandi og það er mjög ánægjulegt að heyra hér og sjá það sem á undan er gengið um



okkar starfsgrein og hvað það er sem að hún skapar inn í ferðaþjónustuna. Það er þannig að við höfum verið að benda mjög margoft á það hversu mikilvægt það er fyrir landsbyggðina að hafa einstaklingana að þeir ferðist frjálssir hér um landið. Þannig að það er eins og ég sagði við Magnús áðan að þetta væri nú sennilega á nægjulegasti ráðstefnudagur minn hjá Ferðamálaráði. Hann sagði að það væri bara því að ég hefði komið með jákvæðu hugarfari. Ég sagði að yfirleitt þá hefði ég komið með jákvæðu hugarfari en farið út með neikvæðu.

En þetta er mjög ánægjulegt og auðvitað eins og Magnús veit þá hef ég gagnrýnt og flestir hérna sennilega í salnum markaðsþeningana góðu ríkisins, hvernig þeim hefur verið varið. Þeir hafa að sjálfsögðu átt þátt í þessum góða árangri okkar en ég og okkar fyrirtæki erum þeirrar skoðunar að mesti árangurinn hefur verið með tilkomu Iceland Express og því miður þá finnst mér því ekki hafa verið nógu vel hampað af íslenskri ferðaþjónustu hversu gríðarlegt og mikilvægt atriði það er fyrir okkur hin sem eigum okkar peninga undir í okkar fyrirtæki að geta fengið viðskiptavinum sem að velja hjá hverjum þeir versla.

Ég skal nefna ykkur eitt dæmi. Ég, Þórunn Reynisdóttir, ef ég er búsett í Kaupmannahöfn og langar að fara til Íslands þá áður en Iceland Express kom þá gat ég fengið far á 3.000 danskar ef ég keypti bílaleigubíl með þá fór það niður í 2.500 danskar en þá varð bíllinn að vera frá Hertz eða gisting á Flugleiðahótelum. Með tilkomu félags og annarra félaga sem hafa verið að fljúga hingað hefur þetta gefið okkur hinum mikið sem að erum að vinna í ferðaþjónustunni, aukið okkar þátttöku og getu til þess að vera með. Einnig gert viðskiptavinunum mögulegt að velja.

Þar af leiðandi finnst mér mjög mikilvægt að Ferðamálaráð og við öll verðum vakandi yfir því hvernig þessum fjármunum verður varið. Ég get engan veginn sætt mig við það og ég held líka bara að Ferðamálaráð verði að skoða það með markaðsráðandi stöðu. Við erum mikið búin að heyra talað um Jón Ásgeir og hans fyrirtæki hér á Íslandi varðandi markaðsráðandi hlutdeild o.s.frv. Flugleiðir eru markaðsráðandi fyrirtæki í íslenskri ferðaþjónustu og það er aftur aðdáunarvert að Iceland Express skuli hafa getið náð þeim árangri að flytja alla þessa farþega hingað til Íslands. Ég vil taka ofan fyrir þeim, mér finnst þetta alveg frábært.

Nú ég ætla aðeins að fá að koma inn á bílaleigumálin. Það að stýra hvert við leiðum ferðamennina. Ég vann hjá Flugleiðum í um 20 ár og ég er nú á því að hingað til og vonandi breytist það hafa Flugleiðir stýrt því hvert erlendir ferðamenn fara hér á Íslandi. Ég skal nefna ykkur dæmi að þegar ég var að selja Ísland hjá Flugleiðum þá kom ég inn á skrifstofu hjá Flugleiðum þar sem kona var búin að vinna í 25 ár. Hún spurði mig þegar ég var að kynna alla möguleikana um hvernig ætti að ferðast á Íslandi, hún sagði, er bara hægt að aka um Ísland "clock wise"? ég hugsaði með mér, konan er vonandi ekki svona illa gefin búin að vinna öll þessi ár hjá Flugleiðum. Ég spurði hana hvað það væri sem ylli því að hún spyrði mig þessarar spurningar. Hún sagði að það væri

vegna þess að það væru allir bæklingar, íslenskir bæklingar frá Flugleiðum sem byrja ferðina "clock wise". Vorum við ekki að stýra ferðunum þá?

Þetta sjáum við, við erum í dag 2004 að sjá á mánudögum hjá okkur 100-120 bíla fara frá Keflavík alla "clock wise" vegna þess að ferðaskrifstofurnar eru sjálfar að skipuleggja þessar ferðir og íþyngja gistirýmnum, íþyngja álaginu á vegunum algerlega að óþörfu þannig að við þurfum gersamlega að fara að hugsa upp á nýtt að dreifa þessu sjálf. Það gerum við sjálf, sem erum að selja Ísland og enginn annar. Það erum við sem erum að leiðbeina þessu fólki hvert það á að fara, hvar það á að byrja o.s.frv. Þannig að ég vil bara vísa þessu til okkar sjálfra að endurskoða hvað við erum að gera og hvað við erum að segja fólkinu að gera.

Síðan er það með Norrænu. Mér fannst alveg að sjá þennan mikla vöxt í tölum, ég held að það sé svona það sem að stendur uppúr þ.e. vöxtur Norrænu fyrir utan Iceland Express. Þar er mjög mikið áhyggjuefni. Við erum hérna bílaleigurnar að berjast við starfsumhverfi sem að er margfaltsinnnum dýrara heldur en gerist í okkar helstu samkeppnislöndum. Við munum sjá bíla koma hér með Norrænu og það er verið að fjalla um það núna í Danmörku hvort að það er ekki bara ódýrara að taka bílinn hjá AVIS í Danmörku og fara með hann með Norrænu og keyra hér, borga engin gjöld. Þetta var nú það sem við vorum að tala um hér áðan hvað það væri nú mikil búbot fyrir okkur að hafa þennan virðisauka hjá okkur. Við þurfum virkilega að fara að skoða það að þetta fólk sem er að koma hér á húsbílum og bílum að það þarf einhver að greiða fyrir þetta annars stöndum við uppi með pakkann sjálf hérna í framtíðinni.

Við þurfum að skapa okkur í ferðapjónustunni það rekstrarumhverfi að það verði ekki hagkvæmt fyrir þessa aðila að koma með bílana hér inn eða tæki og töl en versla frekar við okkur í framtíðinni.

Þannig að ég vil bara ítreka við Ferðamálaráð að vinna ötullega að þessu rekstrarumhverfi okkar í framtíðinni og skapa okkur þau skilyrði að við getum öll starfað hérna og það að hlúa að því að fá sem flesta. Ég held að það sé ekkert vandamál fyrir okkur að taka við eins miklu fólki og við viljum. Aðalatriðið fyrir okkur er það að stýra því og dreifa því og jafna álagið, að við séum ekki að stýra því öllu inn á Gullfoss og Geysi á þriðjudögum klukkan 3. Það þurfa ekki allir að vera þar kl. 3 eða hvað, ég spyr bara. Mér finnst ekkert sniðugt að vera að afgreiða alla bíla kl. 3, ég held að við hljótum að hafa skapað þetta sjálf.

En aftur að þessari umræðu um markaðsþeningana. Við erum öll að fjárfesta í þessari grein, ekki bara eitt félag. Ég bið ykkur öll hérna sem að eruð að setja fjármuni í ykkar fyrirtæki að vinna og hjálpa þessum fyrirtækjum sem að eru að breikka möguleika okkar til að starfa hérna og veita þjónustu. Takk fyrir.

## **Skúli Björn Gunnarsson, forstöðumaður Gunnarsstofnunnar á Skriðuklaustri.**

Ráðstefnustjórar, ágætu gestir. Ég skal reyna að vera stuttur svo að kokteillinn fari ekki alveg að fljóta út úr glösunu. En af því að þetta féll nú svona í grýttan jarðveg sem að ég kom með áðan þá langar mig að koma inn á annað mál sem að ég veit ekki hvort að þeir Einar og Magnús kannski vita eitthvað meira um. En það er málefni tengt menningartengdri ferðapjónustu. Þetta er sú grein hjá okkur sem að við vitum vel að er að vaxa og hefur vaxið mikið á síðustu árum í allskonar söfnum og setrum og einu og öðru.

Það hefur nú um nokkurt skeið finnst mér vera búið að tala um að það ætti að koma jafnvel einhver sérstakur sjóður eða slíkt sem að myndi veita styrki í menningartengda ferðapjónustu. Það voru svo sem góð orð uppi hér áðan með það að menningin og menningartengd ferðapjónusta hefðu verið eitt af því sem að var svona verið að leggja áherslu á á þessu ári okkar í forsæti ráðherranefndarinnar. En samt sem áður stöndum við núna frammi fyrir því og sum ykkar hafa örugglega lesið grein eftir Gunnstein Ólafsson í Morgunblaðinu fyrir fáum dögum þar sem hann var að minna okkur á það að það verður enginn menningarborgarsjóður á næsta ári.

Það er nú eitt og annað held ég sem að hefur gerst skemmtilegt í ferðamálum og ferðapjónustu þessi ár sem að menningarborgarsjóður hefur starfað og ég svona bara velti því upp hérna og varpa því kannski til Einars og Magnúsar hvort að það séu einhverjar horfur á því að það sé kannski að koma eitthvað í staðinn fyrir menningarborgarsjóð eða að það sé kannski að koma þessi sjóður í menningartengdu ferðapjónustunni sem að við höfum beðið eftir. Takk.

## **Þórir Garðarsson, Allrahanda Hópfærðir.**

Ráðstefnustjórar, ágætu fundarmenn. Þó svo að hér hafi komið fram tillaga áðan um að skora á Ferðamálaráð eða ályktun um að fá aukið fé til markaðssetningar þá vil ég biðja fundarmenn að hver og einn hugsi það með sjálfum sér með hvaða ráðum getum við haft áhrif á þessa ákvörðun. Með hvaða ráðum getum við stutt ráðherrann okkar, Sturlu Böðvarsson, og fulltrúa Ferðamálaráðs að sækja meira fé til landkynningar því að ekki veitir af. Það er alveg ljóst að þessir fjármunir þó litlir séu þeir hafa skipt miklu máli fyrir okkur í ferðapjónustunni.

Nú þrátt fyrir að sumir vilji gagnrýna það hvernig fénu hefur verið skipt og reyndar sakna ég þess að þeir sem mest féð fengu þeir hafa ekki látið sjá sig hér í dag og það þykir mér leitt að sjá engan fulltrúa frá Flugleiðum / Icelandair eða Flugfélagi Íslands eða Flugleiðahótelum. Aðeins Íslandsferðum, jú ég sé þig Auður. En betur má ef duga skal.

Nú einnig vil ég undirstrika það sem að Þórunn Reynisdóttir kom inn á hér áðan varðandi Iceland Express. Það virðist vera óskaplegt "tabu" í ferðapjónustunni að minnast á "Ég styð Iceland Express". Af hverju? Við hvern erum við hrædd?

Erum við hrædd um að vera ekki í náðinni? Verður okkur kastað út? Ég get alveg sagt ykkur það að það er ekkert vont að vera fyrir utan. Takk fyrir.

### **Einar Gústavsson, Ferðamálaráð - New York.**

Eitt af okkar aðal vinnumarkmiðum er að drífa upp eins mikla umfjöllun um Ísland og mögulegt er. Ég vildi nota tækifærið hérna af því að það eru margir aðilar hér frá ferðaþjónustunni að þakka ykkur fyrir góða samvinnu í því að taka vel á móti þessum blaðamönnum sem að eru að koma og þessu fjölmiðlafólki sem að við erum að senda.

Ég vildi koma samt að þróun sem er að gerast í þessu máli og það er það að við höfum þegið hjá ykkur fyrir þessa blaðamenn mjög oft fríar gistingar og frítt þetta og frítt hitt og þjónustu afgreidda á miklum afslætti. Þannig virkar þetta nú bara fyrir okkur að við höfum mjög lítið fé milli handanna en við þurfum hinsvegar á mjög mikilli umfjöllun að halda og það hefur tekist nokkuð vel held ég. En að það hafa orðið einhver straumhvörf í núna að það hefur verið hækkað til okkar dálítið mikið og almennt gjaldtaka fyrir blaðamenn sem að koma til landsins. Þetta er kannski bara velgengnin, það er meira að gera hjá öllum og það er fullt og svona og við skiljum það en ég vildi aðeins koma því að að þetta er samvinnuverkefni okkar allra og við yrðum mjög þakklátir sem að vinnum að þessu á nokkrum mörkuðum í útlöndum ef að það væri kannski tekið tillit til þess þegar við bönkum á dyrnar hjá ykkur í sambandi við þetta.

Ég myndi líka vilja óska þess að þegar við erum að tala um að banka á dyr að þið mynduð kannski gera meira af því að banka á dyr hjá okkur og láta vita af því ef þið hafið áhuga á að fá blaðamenn inn á svæðin til ykkar og þá munum við svo sannarlega drífa í því að koma með góða blaðamenn inn á svæðin hjá ykkur.

Annað, og það er eitt sem að eru smá skilaboð frá mér og mínum markaði til ykkar. Það er það að ég er að verða dálítið mikið var við viðkvæmni gagnvart verði, það hafa orðið verðhækkningar og ekki bara fall dollarsins á móti krónu heldur er líka um töluverðar hækkningar á vöru og þjónustu hérna á Íslandi að ræða. Ég er farinn að finna þó að markaðurinn okkar geti tekið á móti hressilegum hækkunum og hefur gert en ég er farinn að finna viðstöðu við því og ég ætlaði bara að koma því að. Takk fyrir.

### **Pétur Óskarsson, Katla Travel.**

Ég ætla að vera stuttur. Mig langaði að taka undir orðin hér um blaðamannamálin. Við sem erum að koma með erlenda blaðamenn hingað til landsins erum náttúrulega þakklát fyrir þann stuðning sem að allir eru að veita í það mál og ég hef ekki orðið var við annað en að menn séu tilbúnir til að hjálpa okkur. Ég var nú var við það í haust eins og er búið að koma fram að við sendum blaðamenn til þess að vera nú ekki á háönn þá sendum við blaðamenn fyrstu helgina í september í hringferð um landið og þeir voru mjög svekktir og komu allsstaðar að lokuðum dyrum og mig langar bara til að taka undir það að

Það er alveg grafalvarlegt mál sem við erum að eiga við þar. Þar verðum við að gera stóratök og mín skoðun er sú að við verðum að skilgreina nákvæmlega hvað er sumarið og ég held að það eigi að vera frá 1. maí og út september. Það er sumarið okkar og við ætlum að sinna því.

Ég held að meðan við gerum ekkert í því að laga maí og september þá erum við í raun að kasta peningum út um gluggann og við höfum ekki efni á því.

Síðan langaði mig aðeins að minnast á tölfræðina sem að búið er að tala um hér í dag. Það er ekki bara hið opinbera sem að þarf að skoða tölfræðina hjá sér heldur við fyrirtækin líka. Í raun og veru er tölfræðin um rekstur fyrirtækjanna svarthol og það er mál sem að við fyrirtækin í greininni þurfum að taka á. Við þurfum að gefa upplýsingar um reksturinn okkar, við þurfum líka að segja satt og rétt frá. Ég óttast að stóri munurinn á opinberum tölum Hagstofunnar annarsvegar og þess hinsvegar sem að rannsóknir eru að sýna sé að einhverju leyti líka svört atvinnustarfsemi og það er eitthvað sem að er alvarlegt mál fyrir okkur öll.

Varðandi sýkingarnar í Húsafelli. Þetta tilfelli sýnir okkur hvað atvinnugreinin sem við vinnum í er viðkvæm. Það koma upp einhver mál, það kemur upp orðrómur og allt í einu eru svæði á landinu farin að stórtapa eitt sumar eða á einu ári í ferðapjónustunni þannig að það sýnir okkur bara hvað við erum að vinna í viðkvæmum bransa.

Það hefur verið minnst á margt hérna, mig langar sérstaklega til að þakka honum Ásgeiri fyrir frábært erindi um efnahagsleg áhrif ferðapjónustunnar. Mig langar líka til að lýsa því yfir að ég var ofboðslega ánægður með menningarkynningu stjórnvalda í París og fyrirtækja. Mér fannst það frábært framtak og umræðan sem að hefur verið um að þetta hafi verið svo dýrt o.s.frv. finnst mér alveg út í hött. Við sem erum búin að starfa á erlendu mörkuðunum vitum það að 100 milljónir er enginn peningur og þetta var frábært framtak og ég vona að við eigum eftir að sjá meira af svona í öðrum löndum. Við eigum nóg til af ís og þessvegna er ekkert að óttast. Ég þakka fyrir mig.

### **María Guðmundsdóttir, ritstjóri hjá útgáfufélaginu Heimi.**

Góðir ráðstefnugestir.Ég ætlaði bara að tala hérna svolítið stutt og markvisst, ég veit að fólk vill fara að komast í kokteilinn þannig að ég ætlaði bara að koma hérna inn á útgáfumál. Ég vil sérstaklega beina orðum mínum til þeirra sem að eru að starfa í landshlutunum og sérstaklega þá með tilliti til þess að nú eru minni peningar áætlaðir eða það fer úr 320 milljónum í 150 milljónum og þetta er verulegur niðurskurður hjá því opinbera á það fé sem að fer til markaðsmála. Þar af leiðandi held ég að það sé mjög mikilvægt að við vöndum okkur vel hvar við setjum okkar peninga í markaðssetningu og kynningarefni.

Ég hef bæði starfað sem forstöðumaður upplýsingamiðstöðvar ferðamála og þar kynnst því hverju ferðamenn eru að leita eftir þegar þeir eru að ferðast um

landið og hinsvegar svo aftur núna frá hinni hliðinni við það að útbúa kynningarefni fyrir ferðamenn. Mér finnst að mörgu leyti sé verið að fara mjög illa með fé. Það er verið að sóa peningum oft í smá bæklinga sem að ekkert er hugsað fyrir hvernig á að dreifa eða hvernig þeir eiga hugsanlega að ná til ferðamannsins og ég vil beina orðum mínum til ferðamálafulltrúa og þeirra sem eru í forsvari í landshlutasamtökunum að huga alvarlega að samstarfi. Sérstaklega bæklingum sem að eru sérstakt áhugaefni hjá mér og að menn sameinist um að kynna landshlutann sinn í einskona seríu, ég er ekkert að tala um að það þurfi endilega að koma frá hinu opinbera heldur að menn séu með einhverskonar sambærilega seríu þar sem að ferðamaðurinn getur gengið að svipuðum upplýsingum og sambærilegum gæðum í upplýsingum frá hverjum og einum landshluta. Þá vil ég vísa t.d. til þess sem að Færeyingar eru að gera með mjög smekklegrri og skemmtilegrri seríu um allar eyjarnar þar sem að hver landshluti eða partur er tekinn fyrir.

Nú ég vil líka vekja athygli á því að það er mjög sjaldan hugað að því hvort að dreifingin er í lagi og hvort að hið eiginlega upplag er gefið út. Af þeim bæklingum sem að menn segjast vera að prenta, það er sögð vera einhver 20.000 eintök og þarna er oft verið að fara mjög illa með fé auglýsenda. Ég vil bara svona vekja athygli á þessu vegna þess að mér finnst þetta mjög oft gleymast í umræðunni að það er ekki nóg að prenta einhverja glæsibæklinga ef þeir sitja svo í kössum undir borðum.

Ég vil benda á það og nota tækifærið að við erum hjá útgáfufélaginu Heimi með hið ágæta rit "Around Iceland" sem er nú að koma út í 30. sinn og "Á ferð um Ísland" í 15. sinn og að því leyti vil ég bara vekja athygli á því að það skiptir máli að við kannski séum að verja okkar peningum allavega í útgáfu sem ég tel vera traustar og þar sem að dreifingunni er vel sinnt og auk þess sem að við erum sennilega eina fyrirtækið í útgáfustarfsemi sem er í upplagseftirliti Verslunarráðs Íslands. Ég vil bara koma þessum punktum að vegna þess að ég tel þetta mikilvægt ef að við erum að hugsa um að verja peningunum okkar vel.

Ég vil líka hvetja landshlutana til að spá alvarlega í útgáfu þessara bæklinga vegna þess að það hafa komið til mín ferðaheildsalar á Vestnorden sem að hafa talað um það að þetta sé einhver hlutur, ég veit að það er verið að gefa út bæklinga í landshlutunum en það væri æskilegt að það væru til bæklingar af þessu tagi á fleiri tungumálum og þá er ég að tala sérstaklega um frönsku og þennan markað sem að hefur ákaflega lítið verið sinnt og það væru þá kannski færri en markvissari og vandaðri bæklingar sem að væru gefnir út.

Að lokum þá vil ég þakka fyrir góða ráðstefnu og gott hljóð og bið ykkur vel að lifa og lýsi okkur fús til samstarfs við þá sem á því kynnu að hafa áhuga. Takk fyrir.

**Alma Guðmundsdóttir, Sögusetrið á Hvolsvelli.**

Mér hafa þessi mál verið hugleikin dálítið lengi og vildi gjarnan af því að við

höfum verið að tala heilmikið um gæði í dag koma því áleiðis að það yrði sem sagt greitt aðgengi fyrir okkur sem að erum í þessari atvinnugrein í háskólasamfélaginu þar sem gert er ráð fyrir ákveðnum fjármunum til þess að háskólasamfélagið geti sinnt okkur.

Ég held að það skorti svolítið mikið á samvinnu og samstöðu ferðapjónustuaðila og háskólasamfélagsins. Takk fyrir það.

### **Einar K. Guðfinnsson, formaður Ferðamálaráðs Íslands.**

Ágætu ráðstefnugestir. Ég held að þetta sé athyglisverð tillaga sem að hún Alma hefur hérna flutt en það er auðvitað ekki tóm til þess að hefja miklar efnislegar umræður. Í ljósi þess að verið er að vinna, eins og kemur fram í tillögunni, að stefnumótun á sviði samgönguráðuneytisins og samgönguráðherra greindi frá því í morgunn að það væri ætlunin að reyna að ljúka henni fljótlega og koma því þá í þinglegt plagg sem að lagt verður fyrir alþingi þá legg ég til að án þess að við tökum efnislega afstöðu til málsins í heild þá sé málinu þannig vísað til samgönguráðuneytisins til frekari meðhöndlunar í ljósi þessarar vinnu sem að þar er verið að vinna og samgönguráðherra greindi frá í morgunn.

### **Magnús Oddsson, Ferðamálastjóri.**

Ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir. Ég tek nú bara til máls svona til þess að svara tveimur fyrirspurnum sem að til mín, eða stofnunarinnar, var beint. Ég skal reyna að vera stuttur.

Rögnvaldur byrjaði á að spyrja um það hvort að það stæði til að fjölga löndum í talningunni í Leifsstöð. Þannig er eins og staðan er núna þá eru það 16 þjóðerni sem eru talin og það mótaðist í upphafi af þessum 16 fánum á snertiskjá fyrir útlendingaeftirlitsfólkið. Þetta kostar okkur 3 milljónir á ári þessi talning og það er alveg ljóst að ef að það á að fjölga þessum fánum, það var talið já fyrirgefið þið af sérfræðingum að með því að fjölga þessum fánum þá verða myndirnar miklu minni og þá tefur það fyrir afgreiðslu í vegabréfaskoðun ef að farið er að leita að minni fánum og ef að þeir fara upp í 20 eða 24 þá væri þetta farið að tefja fyrir. Það fóru fram mælingar á þessu. Þannig að svarið við spurningunni er það að það hafa engar ákvarðanir verið teknar enda kallaði það á ennfleiri hlið vegna þessara tafa sem að yrðu við það að þurfa að leita á minni skjám. Þetta eru þær skýringar sem að við fáum og annað svar á ég ekki í bili allavega. En ég tek undir með Rögnvaldi að þetta er slæmt. Við höfum t.d. ekki upplýsingar um Kínverja, Pólverja og fleiri þjóðir sem að við vitum að hafa verið að vaxa allmikið.

Rögnvaldur spurði líka um gistinæturnar og okkar eigin kannanir þ.e. Ferðamálaráðs bæði innlendar og erlendar þær gefa til kynna eins og hans rannsóknir mun fleiri gistinætur heldur en að Hagstofan sendir út. Hagstofan sendir út seldar gistinætur samkvæmt þeim upplýsingum sem að gistiaðilar gefa þeim, það er náttúrulega grunnurinn. En ég bið nú hvern og einn að líta kannski svolítið í eigin barm, hvað mikið af gistinóttum okkar allra koma fram í

gistinóttum Hagstofunnar. Ég veit með sjálfan mig að aðeins 30% af þeim gistinóttum sem ég dvel á ferðalögum á Íslandi eru í Hagstofutalningu, 70% eru annarsstaðar. Það getur vel verið að það sé svo með fleiri okkar. Aðeins til að gefa ykkur smá tölfræði. Allir þeir tjaldvagnar, fellihýsi, sumarbústaðir, orlofsíbúðir sem eru utan við þessa talningu að hluta til, að hluta eru þeir auðvitað þar vegna þeirra sem að eru á tjaldsvæðum, það sem að er fyrir utan þessa talningu eru 100 þúsund rúm. Það eru 200 Hótel Sögur. Þannig að framboðið í landinu sem að aldrei kemur inn í talningu er svona jafngildi þess að vera með 200 Hótel Sögur dreifðar um landið.

Það segir sig þá náttúrulega sjálfst að þessi talning Hagstofunnar hún mælir ekki nema hluta af dæminu. En, það breytir þó ekki því eins og einhver sagði einhverntíman að með því að bera saman vitlausar tölur þá fær maður auðvitað ákveðin "trend". Þannig að það er komin 10 ára hefð á tölur Hagstofunnar og þær eru þó samanburðarhæfar og hljóta að sýna ákveðna tilhneigingu og ákveðna breytingu. Þannig að ef að menn fara í það að fara yfir í það sem Rögnvaldur sagði réttilega að byggja meira á rannsóknum eins og gert er í Danmörku og víðar þá yrðu menn að mínu mati að keyra kerfin bæði samhliða í einhver ár meðan þeir væru þá að fá ákveðnar samanburðartölur í hinu kerfinu. En þetta eru bara staðreyndir.

Skúli spurði um menningartengda ferðapjónustu. Þannig er að það er hárrétt hjá Skúla að í tillögum nefndar um menningartengda ferðapjónustu var gert ráð fyrir ákveðnum sjóði sem að átti að hafa ákveðna fjármuni á ári. Þessi sjóður hefur ekki orðið til sem slíkur en aftur á móti hefur á fjárlögum undanfarinna ára farið meiri fjármunir til menningartengdrar ferðapjónustu heldur en hefðu farið ef að sjóðurinn hefði verið stofnaður. Þannig að menn geta auðvitað farið í það og það getur hver og einn farið í fjárlögin og séð þær fjárveitingar einstakar sem að hafa verið til uppbyggingar staða á grundvelli menningartengdar ferðapjónustu. Öll söfnin sem að eru með 7 milljóna framlagið og þið þekkið mjög vel, sem heita Salfisksetur, Sögusetur og við getum haldið áfram hringinn, þið þekkið þetta allt saman. Hvalasafn og öll þessi söfn og uppbygging á stöðum þannig að það eru mjög miklir fjármunir sem að hafa farið til menningartengdrar ferðapjónustu og uppbyggingar á henni þó að sjóðurinn sem slíkur hafi ekki verið gerður.

En, hann sem slíkur aftur á móti er nú sem hluti af vinnunni við ferðamálaáætlunina sem að ráðherra minntist á í morgunn. Þar er tekið á þessu máli svona við skulum kalla það með hliðartengingu, svona inni í ferðamálaáætluninni og þegar það verður kynnt þá sjá menn með hvaða hætti það er. Ég ætla auðvitað ekki að gera það hér því að við stýrihópurinn erum að skila þessu til ráðherra öðruhvorum megin við helgina. Takk.

**Eftirtaldar 4 ályktanir voru samþykktar á ráðstefnunni:**



**Steinn Lárusson, Hlynur Jónsson, Erna Hauksdóttir:**

Ferðamálaráðstefnan, haldin á Kirkjubæjarklaustri 14. október 2004, lýsir yfir ánægju sinni með stuðning og skilning yfirvalda með framlagi til markaðsátaka í ferðamálum bæði innanlands og utan undanfarin ár. Ferðapjónustunni hefur verið hampað sem framtíðaratvinnugrein þjóðarinnar með vaxtarbrodd og getu til að taka til sín viðbótar vinnuafli. Því þykir það skjóta nokkuð skökku við þegar frumvarp til fjárlaga 2005 gera ráð fyrir skerðingu upp á tæplega 50% í framlagi til markaðssetningar í ferðapjónustu.

Það er því ósk ráðstefnunnar að skerðingin verði endurskoðuð í meðförum Alþingis.

*Afgreiðsla: Samþykkt samhljóða.*

**Magnús Sigmundsson:**

Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands 2004, haldin á Kirkjubæjarklaustri 14. og 15. október, skorar á stjórnvöld / sveitarstjórn Skagafjarðar að heimila ekki virkjun Héraðsvatna við Villinganes að svo komnu máli.

*Greinargerð:* Á undanförunum árum hefur komið í ljós að Austari og Vestari jökulsár í Skagafirði eru sérlega vel fallnar til flúðasiglinga og eru hvati fyrir þúsundir innlendra og erlendra gesta til að heimsækja Skagafjörð. Er Austari Jökulsáin jafnvel talin ein af allra bestu ám í Evrópu á þessu sviði. Ljóst er að áform um virkjanir af þessu svæði munu eyðileggja fágæta möguleika til flúðasiglinga og um leið ört vaxandi þátt ferðapjónustunnar á Íslandi. Samfara því mun tapast fjöldi starfa í ferðapjónustu, sem orðið hafa til í kringum flúðasiglingar undanfarin ár.

*Afgreiðsla. Samþykkt samhljóða.*

**Þorleifur Þór Jónsson og Oddný Óladóttir:**

Ferðamálaráðstefnan á Kirkjubæjaklaustri hvetur samgönguráðherra til að láta stórefla tölfræðiöflun í ferðapjónustu þannig að sem skýrust mynd fái af heildar verðmæti greinarinnar fyrir þjóðarþúið.

*Afgreiðsla: Samþykkt samhljóða.*

**Alma Guðmundsdóttir:**

Ferðamálaráðstefnan 2004, haldin á Kirkjubæjarklaustri leggur til að gert verði ráð fyrir ákveðnu fjármagni til Háskólasamfélagsins í nýrri stefnumótun ráðuneytis ferðamála, sem greitt gæti fyrir aðgengi ferðapjónustuaðila/sveitarfélaga til faglegrar ráðgjafar, endurmenntunar og upplýsinga, svo auka mætti GÆÐI í atvinnugreininni sem heild.

*Afgreiðsla: Samþykkt samhljóða, að tillögu formanns Ferðamálaráðs, að vísa til Samgönguráðuneytisins.*

**Ráðstefnuslit**

Ágætu ráðstefnugestir. Það er komið að lokum þessarar góðu ráðstefnu sem hefur staðið frá því fyrir hádegi í dag og það hafa verið haldnar margar góðar

ræður og allar ræðurnar sem í rauninni hafa verið fluttar í dag hafa verið afskaplega góðar.

Það sem mér hefur fundist einkenna þessa ferðamálaráðstefnu er það að það hefur verið mjög góður og jákvæður andi í þeim sem hér hafa talað og það held ég sé að endurspegla þann vöxt og þá uppbyggingu sem að atvinnugreinin okkar er einmitt að upplifa þessi dægrin.

Mér fannst vera ákaflega áhugavert að hlýða á greiningu Ásgeirs Jónssonar á umfangi ferðapjónustunnar og ekki síður að hlusta á þá sem að hér töluðu áðan, fulltrúa greinarinnar sem að voru að leggja mat á það sem að komið hefur fram í þeim rannsóknum sem að unnið hefur verið að. Það auðvitað sýnir okkur það fyrst og fremst að þessi grein er í gífurlegum vexti og þeir möguleikar sem að dregnir voru hér fram bæði af Guðrúnu, Ingunni og Friðrik um það sem hægt væri að gera í ferðapjónustu sýnir okkur auðvitað að við erum fjarri því að vera komin að einhverjum endamörkum.

Þær spár sem að við sáum hérna um vöxt greinarinnar eru auðvitað ævintýrlegar í ljósi þess sem að við sjáum í mörgum öðrum atvinnugreinum og það var mjög eftirtektarvert þegar Ásgeir Jónsson vakti á því athygli að hluti af þeim hagvexti sem að við erum að upplifa núna er drifinn áfram af vextinum í ferðapjónustunni og fyrir mig sem landsbyggðarmann þá var það mjög ánægjulegt að heyra það mat hans að ferðapjónusta yrði kannski megin atvinnugrein landsbyggðarinnar þegar fram í sækti.

Þessi mikli vöxtur sem að við erum að upplifa í ferðapjónustu er stundum talað um sem sjálfgefinn hlut og þetta sé eitthvað sem að gerist bara sjálfkrafa. En þegar við hlýddum hérna áðan á Olivier Jaquin sem að talaði hér af hálfu rísa, alþjóðlegs, fyrirtækis þá sáum við að hann var að draga hér upp aðra mynd. Hann var að greina frá því reyndar að sitt mikla fyrirtæki væri að fjárfesta í stórum hótélum um víða veröld en hann sagði líka frá því að menn upplifðu ferðapjónustuna úti í Evrópu og þá hótélreksturinn til dæmis þannig að það væri samdráttur sem að menn væru ekki búnir að ná sér af frá tímabilinu 11. september eins og frægt er orðið.

Þetta auðvitað segir okkur það að á sama tíma og við erum að sjá hér 12% vöxt í komu erlendra ferðamanna í fyrra, 14% vöxt á þessu ári. 6% samfelldan, almennan vöxt á ári hverju síðustu 40 árin eins og hér kom fram þá eru menn að glíma við það í greininni í löndunum í kringum okkur að það sé samdráttur. Þetta segir okkur það að við höfum fullt tilefni til þess í íslenskri ferðapjónustu að horfa jákvæð fram á veginn, sannfærð um það að við erum að ná miklum árangri. Það er auðvitað eftirtektarvert að heyra þegar við erum að ræða hér saman að við erum m.a. að tala um svona vaxtarverkjamál. Hvernig eigum við að taka á móti öllum þessum mikla fjölda? Eigum við að fara út í það að reyna að dreifa honum meira um landið? Þurfum við að beita opinberum aðgerðum til

Þess að stuðla að því að þessi aukni fjöldi ferðamanna fari víðar um landið?  
Hvernig ætlum við að taka á móti meiri fjölda ferðamanna?

Þetta er auðvitað gífurlega skemmtilegt viðfangsefni, ólíkt skemmtilegra en ef við værum að glíma við það hvernig við ættum að bregðast við því að það væri samdráttur.

Þetta er auðvitað sameiginlegt verkefni ríkisins og fólksins í ferðapjónustunni, fyrst og fremst auðvitað á ábyrgð þess vegna þess að ríkið á eins og hér hefur verið sagt fyrst og fremst auðvitað að búa til innviðina sem að gera ferðapjónustunni kleift að verða öflug atvinnugrein í framtíðinni eins og hún hefur verið.

Það er líka alveg rétt sem að hér hefur verið sagt að ferðapjónustan er auðvitað mjög margslungið fyrirbrigði. Hér var vakin athygli á hlutdeild verslunar og það er alveg hárrétt. Við viljum auðvitað sem ferðapjónustufólk ná ennþá meira samstarfi við verslunina og það er auðvitað okkar áhugamál og það hefur ekki staðið á okkur í þeim efnum. Við þurfum ekki annað en að horfa hér nánast út um gluggann og sjáum það að hér neðar í götunni er bensínstöð á Kirkjubæjarklaustri. Hver ætli hlutdeild ferðamanna í heildarveltu þeirrar bensínstöðvar sé? Ég veit það ekki en ég get ímyndað mér að það sé mikill hluti af heildartekjum hennar sem að kemur vegna ferðapjónustu. Er þá bensínstöðin ekki ferðapjónustufyrirtæki?

Við sjáum það auðvitað að ferðapjónustan teygir anga síðan allsstaðar og við erum að reyna að mæla þetta, ekki bara með því að telja fjölda ferðamanna heldur líka vegna þess að við erum að mæla hér gjaldeyristekjur. Við erum að mæla gistináttaskýrslur eins og hér hefur verið gert að umtalsefni og við erum með innlendar og erlendar kannanir sem að draga fram nákvæmlega hvaðan ferðamennirnir koma, hvernig þeirra viðskiptum er háttað og svo framvegis o.s.frv.

En góðir fundarmenn. Ég ætla nú ekki að sýna það vonda fordæmi að tala allt of lengi hérna í dag. Ég var sjálfur að minna á að kokteillinn hjá Sturlu hefst klukkan hálf átta og það verður örugglega stundvíslega, er það ekki? En vil áður en að þessari ráðstefnu lýkur nota tækifærið til að þakka öllum þeim sem að hafa gert þessa ráðstefnu að veruleika, hafa stuðlað að því að við höfum átt þennan góða ráðstefnudag og í því sambandi vil ég nefna fyrst Elías B. Gíslason forstöðumann skrifstofu Ferðamálaráðs á Akureyri og hans fólk fyrir alveg frábærlega góðan undirbúning að þessari ráðstefnu. Þá vil ég nefna heimamenn hér sem að hafa unnið með okkur að þessum undirbúningi af heilum hug og auðvitað fyrst og fremst á þeim hvílt svona þessi framkvæmd sem að snýr að því og við vitum það að þetta er fólk sem að kann vel að taka á móti gestum og hefur á því mikla reynslu og hefur sýnt það og sannað. Nú ráðstefnustjórunum, þessum skörulegu konum vil ég sérstaklega að við gefum gott klapp. Þær hafa staðið sig gríðarlega vel.

Ég ætlaði svona að fara að læða að þeim trikkum, því að maður kann þau náttúrulega eftir langa reynslu sem pólitíkus en þær kunnu þau öll fyrir. En síðan vil ég þakka frummælendum sem að hér hafa lagt mikið til þessarar ráðstefnu í dag fyrir einstaklega upplýsandi og áhugaverð erindi og ég tók eftir því að bekkirnir voru mjög þétt setnir undir þessum ræðum sem að er auðvitað ekkert sjálfgefinn hlutur vegna þess að það er ekkert auðvelt alltaf að koma slíkum boðskap á framfæri með þeim hætti að allir vilji hlusta en það gerðu þeir svo sannarlega í dag. Þetta voru feiknalega öflug og verðmæt erindi fyrir okkur sem að við nutum svo sannarlega.

Að síðustu vil ég þakka ykkur, ráðstefnugestir, fyrir ykkar góða hlut í þessari ráðstefnu og það hversu menn hafa bæði sótt ráðstefnuna vel og setið hana vel og það var auðvitað mjög þýðingarmikið fyrir þessa ráðstefnu.

Með þessum orðum vil ég segja ferðamálaráðstefnunni á Kirkjubæjarklaustri slitið. Takk fyrir.

### **Afhending umhverfisverðlauna**

Í hátíðarkvöldverði á ferðamálaráðstefnunni á Kirkjubæjarklaustri var tilkynnt um úthlutun umhverfisverðlauna Ferðamálaráðs Íslands fyrir árið 2004. Þau komu að þessu sinni í hlut Félags ferðaþjónustubænda og Ferðaþjónustu bænda hf.

Um 35 ár eru síðan ferðaþjónustubændur stigu sín fyrstu skref í átt að þeirri skipulögðu starfsemi sem Ferðaþjónusta bænda er í dag. Allir sem eiga lögheimili á lögbýlum og stunda ferðaþjónustu geta sótt um að gerast aðilar að Félagi ferðaþjónustubænda og í dag eru 120 aðilar skráðir í félagið. Frá 1990 hefur FFB rekið eigin ferðaskrifstofu undir nafninu Ferðaþjónusta bænda hf. sem vinnur að sölu og markaðssetningu á þjónustu ferðaþjónustubænda.

Allir ferðaþjónustubændur vinni eftir umhverfisstefnu

Frá árinu 2002 hefur félagið og ferðaskrifstofan haft það markmið að allir ferðaþjónustubændur vinni eftir umhverfisstefnu í nánustu framtíð, byggða á Staðardagskrá 21, og vinni eftir henni í daglegum rekstri. Stefnt skuli að því að ferðaþjónustubændur verði leiðandi afl í umhverfismálum á landsbyggðinni. Til að svo megi verða hafa verið útbúnar leiðbeiningar sem eru aðlagðar að starfsemi ferðaþjónustubænda. Þær eru byggðar á vottunarkerfi Geen Globe 21 og eru nú 21 aðili innan félagsins aðili að GG21 og aðrir í startholunum. Skrifstofa Ferðaþjónustu bænda hf. hefur sett sér markvissa umhverfisstefnu og er hún einnig innan vébanda GG21.

Það voru fyrst og fremst markviss umhverfisstefna, góð eftirfylgni félagsins og starfsfólks hennar og víðtæk áhrif stefnunnar sem réðu úrslitum um val á verðlaunahafa þetta árið.

## Nýr verðlaunagripur

Verðlaunagripurinn er skúlptúr eftir Aðalstein Svan Sigfússon, myndlistarmann. Hugmynd listamannsins að baki gripnum er að hann sé ör sem vísi upp á við - til glæstrar framtíðar. Gripurinn er unninn úr íslensku gabbrói og lerki. Óunni hluti pýramídans stendur fyrir ósnortna náttúru sem við viljum varðveita sem mest.

Líkt og undanfarin ár var óskað eftir tilnefningum til umhverfisverðlauna, jafnframt því sem innan stofnunarinnar er fylgst með því sem ferðþjónustuaðilar eru að gera í umhverfismálum. Í ár bárust 10 tilnefningar.



Frá afhendingu umhverfisverðlaunanna. Sævar Skaptason, framkvæmdastjóri Ferðþjónustu bænda hf.; Sturla Böðvarsson samgönguráðherra; Berglind Viktorsdóttir gæðastjóri Ferðþjónustu bænda hf.; Jóhannes Kristjánsson, formaður Ferðþjónustu bænda hf.; Marteinn Njálsson, formaður Félags ferðþjónustubænda og Einar Kr. Guðfinnsson, formaður Ferðamálaráðs.