



Byggðastofnun
1993

FERÐAÞJÓNUSTA

UPPBYGGING
OG
AFKOMA

SIGURBORG KR. HANNESDÓTTIR

EFNISYFIRLIT

ÚTDRÁTTUR	5
I. INNGANGUR	7
I.1 VÆGI FERÐAÞJÓNUSTU Í ÞJÓÐARBÚSKAPNUM.....	8
I.2 EÐLI FJÁRFESTINGA Í FERÐAÞJÓNUSTU	10
I.3 FERÐAÞJÓNUSTA OG LANDSBYGGÐIN	11
II. MARKMIÐ VERKEFNISINS OG UPPLÝSINGAÖFLUN	12
II.1 MARKMIÐ.....	12
II.2 STAÐA UPPLÝSINGASÖFNUNAR UM FERÐAÞJÓNUSTU	13
II.3 UPPLÝSINGAÖFLUN VEGNA VERKEFNISINS	15
III. ÞRÓUN OG AFKOMA	17
III.1 ÞRÓUN	17
III.2 AFKOMA	23
IV. MARKAÐSMYNSTUR	30
IV.1 INNANLANDSMARKAÐUR	30
IV.2 ERLENDIR MARKAÐIR	32
V. FJÁRFESTINGAR Í FERÐAÞJÓNUSTU	34
V.1 VERÐMÆTI GISTIÐSTÖÐU	34
V.2 LÁNVEITINGAR OPINBERRA SJÓÐA	36
VI. ÝMSIR ÞJÓNUSTUFLOKKAR	46
VI.1 HÓTEL.....	46
VI.2 FERÐAÞJÓNUSTA BÆNDA OG ÖNNUR BÆNDAGISTING	55
VI.3 SUMARHÚS	65
VI.4 SKÁLAR	69
VI.5 TJALDSVÆÐI	71
VI.6 LANGFERÐABÍLAR	73
VII. LANDSHLUTAR	77
VII.1 FERÐAÞJÓNUSTA - STAÐA LANDSBYGGÐARINNAR	77
VII.2 EINSTAKIR LANDSHLUTAR	84
VIII. HUGLEIÐINGAR UM FRAMTÍÐ FERÐAÞJÓNUSTU	91
VIII.1 EFNAHAGSÞRÓUN	91
VIII.2 HIÐ EVRÓPSKA EFNAHAGSSVÆÐI	93
VIII.3 UMHVERFISMÁL OG GRÆN FERÐAMENNSKA	97
VIII.4 ÝMSAR BREYTINGAR Á HEIMSMARKAÐI	100
VIII.5 SKIPULAG ATVINNUGREINARINNAR	100
IX. FERÐAÞJÓNUSTA OG BYGGÐAÆÐGERÐIR	102
IX.1 HLUTVERK HINS OPINBERA	102
IX.2 BYGGÐAÆÐGERÐIR	103
IX.3 SAMANTEKT	104
HEIMILDIR	106
VIÐMÆLENDUR	110

Myndir

Mynd III.1	Fjöldi erlendra ferðamanna 1960-1992.....	17
Mynd III.2	Gistinætur Íslendinga á hótélum og gistiheimilum, eftir ársþriðjungum 1987-1992	19
Mynd III.3	Utanlandsferðir Íslendinga og kaupmáttur launa 1986-1992.....	21
Mynd III.4	Aukning gistirýmis og fjöldi gistinátta á hótélum og gistiheimilum 1987-1992.....	22
Mynd III.5	Rekstrartekjur og hagnaður ferðaþjónustu 1987-1990 í milljónum króna.....	24
Mynd III.6	Skuldastaða fyrirtækja í ferðaþjónustu	26
<hr/>		
Mynd IV.1	Gistimáti í sumarfrí.....	31
Mynd IV.2	Eyðsla í sumarleyfisferð innanlands	32
<hr/>		
Mynd V.1	Gistirými eftir tegundum	35
<hr/>		
Mynd VI.1	Sumarbústaðir eftir landshlutum	66
<hr/>		
Mynd VII.1	Fjöldi ársverka í ferðaþjónustu eftir landshlutum	78
Mynd VII.2	Fjöldi rúma að baki ársverkum eftir landshlutum	79
Mynd VII.3	Mikilvægi erlendra markaða - höfuðborg/landsbyggð	81
Mynd VII.4	Gistinætur á hótélum og gistiheimilum eftir landshlutum og ársþriðjungum 1992	82

Töflur

Tafla I.1	Gjaldeyrstekjur nokkurra atvinnugreina 1992	9
<hr/>		
Tafla III.1	Aukning í gistirými 1987-1992	18
Tafla III.2	Utanlandsferðir Íslendinga og kaupmáttur launa 1986-1992.....	20
Tafla III.3	Rekstur fyrirtækja í ferðaþjónustu.....	25
Tafla III.4	Hlutföll úr efnahagsreikningum fyrirtækja í ferðaþjónustu	25
Tafla III.5	Skuldastaða fyrirtækja í ferðaþjónustu	26
<hr/>		
Tafla V.1	Gistirými eftir tegundum árið 1992.....	34
Tafla V.2	Útistandandi lán Byggðastofnunar, 31.12.1992.....	36
Tafla V.3	Meðallán Byggðastofnunar eftir starfsemi	37
Tafla V.4	Lán Byggðastofnunar til ferðaþjónustu eftir kjördæmum	37
Tafla V.5	Styrkveitingar Byggðastofnunar til ferðaþjónustu 1985-1992, á verðlagi hvers árs	38
Tafla V.6	Útistandandi lán Ferðamálasjóðs, 31.12.1992	40

Tafla V.7	Útistandandi lán Ferðamálasjóðs eftir kjördæmum	40
Tafla V.8	Útistandandi lán Iðnlánasjóðs, 31.12.1992 eftir starfsemi	42
Tafla V.9	Framlög Framleiðnisjóðs til ferðapjónustubænda	45
<hr/>		
Tafla VI.1	Eiginfjárlutfall heilsárshótela á landsbyggðinni 1991	52
Tafla VI.2	Skuldsetning heilsárshótela á landsbyggðinni 1991	53
Tafla VI.3	Fjöldgun bæja og rúma hjá Ferðapjónustu bænda 1987-1992	57
Tafla VI.4	Fjöldgun rúma hjá ferðapjónustubændum 1987-1992	57
Tafla VI.5	Verðhækkningar hjá Ferðapjónustu bænda og Hótel Eddu 1988-1992	61
Tafla VI.6	Eigendur skála á hálendinu	70
Tafla VI.7	Upplýsingar um tjaldsvæði	72
<hr/>		
Tafla VII.1	Breytingar á gistingu hótela og gistiheimila 1987-1992 eftir landshlutum og ársþriðjungum	78
Tafla VII.2	Skipting gistingu Íslendinga eftir landshlutum sumarið 1992	80
Tafla VII.3	Markaðshlutdeild landshluta eftir árstíðum - erlendir ferðamenn	83

ÚTDRÁTTUR

Ferðaþjónusta er sú atvinnugrein sem vex hvað hraðast í heiminum og Ísland hefur ekki farið varhluta af því. Hlutdeild ferðaþjónustunnar hér á landi í útflutningi vöru og þjónustu hefur nánast tvöfaldast á einum áratug. Árið 1992 námu gjaldeyrstekjur Íslendinga af erlendum ferðamönnum um 11,6 milljörðum króna, eða 9,4% af útfluttum vörum og þjónustu. Ef eyðsla Íslendinga í ferðalögum um eigið land er talin, má áætla að heildarvelta ferðaþjónustunnar hafi verið um 20-25 milljarðar á síðasta ári, eða sem nemur að lágmarki um 4% af heildarveltu þjóðarþúsins.

Á síðasta áratug kom einnig vaxtarkippur í uppbyggingu í ferðaþjónustu, ekki síst í gistirými. Samtals eiga opinberir sjóðir um 2,7 milljarða króna útistandandi hjá fyrirtækjum í ferðaþjónustu en þó hefur það háð atvinnugreininni að það lánsfé sem er í boði er að jafnaði til skemmri tíma.

Sú staðreynd að framboð gistirýmis hefur aukist umfram eftirspurn hefur leitt til versnandi afkomu ferðaþjónustufyrirtækja. Allt bendir til þess að atvinnugreinin hafi að meðaltali verið rekin með tapi undanfarin ár. Að sama skapi gerir mikil árstíðasveifla það að verkum að fjárfestingarnar eru illa nýttar stóran hluta ársins og að erfitt er að halda úti þjónustu um allt land allan ársins hring.

Þrátt fyrir slæma rekstrarafkomu ferðaþjónustufyrirtækja nú síðustu ár, hefur mikil vakning átt sér stað og margar athyglisverðar nýjungar þróast. Víða um land hafa verið ráðnir ferðamálafulltrúar til starfa og jafnframt verið komið á fót upplýsingamiðstöðvum fyrir ferðamenn, sem hvort tveggja hefur styrkt mjög stöðu atvinnugreinarinnar.

Á landsbyggðinni er ferðaþjónusta nánast eingöngu bundin við háannatímamann og möguleikar til lengingar ferðamannatímabilsins eru mestir á suðvesturhorninu. Ferðaþjónusta getur því aðeins þróast við hlið annarra grunnatvinnugreina á landsbyggðinni. Af þessu þurfa byggðaaðgerðir á sviði ferðaþjónustu að taka mið.

Samkeppnisstaða Íslands á heimsmarkaði ferðaþjónustunnar er á margan hátt erfið og fátt bendir til þess að hún muni breytast til hins betra á næstu árum. Ferðalög aukast, en styttest að sama skapi og ferðamennirnir gera kröfur um aukin gæði, en jafnframt lægri verð. Nú þegar, er verð á ferðum til landsins mun hærra en gerist í samkeppnislöndum okkar. Tilkoma virðisaukaskatts á mikilvæga þjónustubætti mun að öllum líkindum leiða til frekari verðhækkana og þar með veikja samkeppnisstöðu atvinnugreinarinnar.

Þau verkefni sem blasa við íslenskri ferðaþjónustu á næstu árum eru fyrst og fremst áhersla á uppbyggingu afþreyingar fyrir ferðamenn og markaðssetningu. Þar skiptir meginmáli að hvert svæði fyrir sig skapi sér sérstöðu til að byggja megi upp sem mesta fjölbreytni í þjónustu við ferðamenn. Breyttar aðstæður kalla á breyttar áherslur og stórukið samstarf og skipulag atvinnugreinarinnar, ekki síst milli hagsmunaaðila og hins opinbera.

Viðhorf landsmanna til ferðamanna og uppbyggingar ferðaþjónustu ráða mjög miklu um hvernig til tekst um þróun atvinnugreinarinnar. Þjálfun, þekking og menntun eru því mikilvægir þættir til að efla meðvitund Íslendinga um gestgjafahlutverkið og byggja upp metnað til að því verði sinnt á sem bestan veg.

Þrátt fyrir ýmsar blikur á lofti ferðaþjónustunnar hefur Ísland sem áfangastaður margt til að bera sem skapar möguleika til eflingar þessarar atvinnugreinar. Lykilatriðið er að þeim fjölgar stöðugt sem sækjast eftir einhverju sem er náttúrulegt og einstakt frekar en því sem er fjöldaframleitt og staðlað. Þar vegur þyngst að Ísland er óvenjulegt land með hreina og óspillta náttúru. Ferðaþjónusta þarf því að byggjast upp sem sjálfbær þróun þar sem virðing fyrir náttúrunni, ferðamönnum og okkur sjálfum sem gestgjöfum, er höfð að leiðarljósi. Í því felst grunnurinn að farsælli þróun ferðaþjónustu á Íslandi. Hér dugir ekki að tjalda til einnar nætur.

I. INNGANGUR

Lengi vel var ekki til neitt eitt íslenskt orð, sambærilegt enska orðinu „tourism“ sem náði yfir ferðalög, móttöku ferðamanna og allt annað sem snýr að ferðamennsku. Ýmist hafa verið notuð orðin ferðaiðnaður, ferðaútleigur, ferðamennska og ferðaþjónusta. Á síðari árum hefur hugtakið ferðaþjónusta orðið ofan á, þó svo að það hafi heldur þrengri tilvísun en ferðamennska. Í þeirri umfjöllun sem hér fer á eftir, er orðið ferðaþjónusta notað, í sömu merkingu og enska orðið „tourism“.

Ferðaþjónusta hefur verið skilgreind á ýmsa vegu en sú sem hér fer á eftir er í samræmi við opinberar skilgreiningar, sem stuðst er við í alþjóðlegri umfjöllun um ferðamál.

„Ferðaþjónusta eða ferðamennska, er tímabundin hreyfing fólks til áfangastaða utan hins venjubundna heimilis og vinnustaðar, það sem fólk tekur sér fyrir hendur meðan á ferðinni stendur og sú aðstaða sem komið hefur verið upp á áfangastaðnum til að sinna þörfum ferðamanna.“

(Mathieson & Wall, bls. 1)

Hugtakið ferðaþjónusta tekur til:

1. Erlendra gesta sem búsettir eru í öðrum löndum og sækja viðkomandi land heim (ferðalög til landsins).
2. Íbúa viðkomandi lands, sem ferðast sem gestir til annarra landa (ferðalög úr landinu).
3. Íbúa sem heimsækja áfangastaði innan eigin lands (innanlandsferðalög).

Í flestum alþjóðlega viðurkenndum skilgreiningum um ferðaþjónustu er fjallað um:

Gesti; sem á við alla sem falla undir ofangreinda skilgreiningu.

Ferðamenn; þá sem dvelja yfir nótt eða lengur á áfangastaðnum.

Dagsferðamenn; sem koma og fara samdægurs.

Skilgreiningin miðast við áfangastaðinn, þannig að ferðamaður sem er á einum stað, getur verið dagsferðamaður á öðrum nærliggjandi stöðum. Dæmi um þetta er þegar fólk hefur bækistöð í sumarhúsi og fer í dagsferðir um nágrennið.¹

¹ Heimildir: Middleton, 1988, bls. 3-4, Burkart & Medlik, bls. 41-42, Holloway, bls. 1-4.

I.1 VÆGI FERÐAÞJÓNUSTU Í ÞJÓÐARBÚSKAPNUM

Ferðaþjónusta er ólík öðrum útflutningsatvinnugreinum að því leyti að neytandinn (ferðamaðurinn) kemur á staðinn til að „neyta vörunnar“ en ekki öfugt. Fyrir vikið er atvinnugreinin flóknari og viðkvæmari en flestar aðrar atvinnugreinar.

Ein leið til að áætla umfang ferðaþjónustu er að meta hlutdeild hennar í öðrum atvinnugreinum. Hér á landi hefur Þjóðhagsstofnun stuðst við skilgreiningu sem í stórum dráttum er eins og mælt er með í handbók OECD um þjóðhagsreikningauppgjör. Samkvæmt skilgreiningunni er öll starfsemi gististaða og ferðaskrifstofa flokkuð sem ferðaþjónusta, 30% af starfsemi veitingastaða, helmingur allrar starfsemi við samgöngur á landi, 2% starfsemi við samgöngur sjóleiðis, 80% starfsemi við flugsamgöngur og 10% af starfsemi við menningu og afþreyingu. Á grundvelli þessarar skilgreiningar hefur verið reynt að meta framlag greinarinnar til þjóðarbúsins.

Þess skal getið að ekki eru allir innlendir hagsmunaaðilar ferðaþjónustunnar sáttir við þau hlutföll sem hér er miðað við en þetta er hins vegar sú skilgreining sem opinberir aðilar hafa unnið með til þessa. Hún er því sá grunnur sem tryggir að stuðst sé við sambærilegar tölur í öllum samanburði og er af þeirri ástæðu notuð hér.

Ferðaþjónusta er dæmi um atvinnugrein þar sem svokölluð margfeldisáhrif vega mjög þungt, sökum þess hve víða hún tengist efnahagslífinu.

Enn sem komið er hafa engir opinberir aðilar reiknað margfeldisáhrif ferðaþjónustu í íslensku efnahagslífi. Helstu vísbendingar um þau er að finna í meistaraþrófsritgerðum íslenskra nemenda við erlenda háskóla. Í einni slíkri ritgerð er niðurstaðan sú að beinn tekjumargfaldari ferðaþjónustu sé 0,263, þ.e. að fyrir hverjar 100 krónur sem erlendur ferðamaður eyðir innanlands, verði 26 krónur eftir í landinu í formi launa og ágóða fyrirtækja. Beinn atvinnumargfaldari, þ.e. stuðullinn fyrir bein ársverk í ferðaþjónustu er 0,267 samkvæmt þessum niðurstöðum. Það vísar til þess að fyrir hverja eina milljón sem ferðamenn eyða hérlendis skapast 0,267 starf, eða að ríflega 3,7 milljóna króna eyðsla skapi eitt starf.²

Ferðaþjónusta er ein stærsta atvinnugrein í heiminum. Samkvæmt upplýsingum frá World Tourism Organization (WTO) var áætluð velta vegna ferðalaga utan heimalands um 250 milljarðar dollara á síðasta ári. Hlutdeild Íslands í heildartekjum OECD ríkjanna af ferðaþjónustu er 0,1%³. Árið 1992 var hlutur ferðaþjónustu í gjaldeyrstekjum þjóðarbúsins 9,4% og hafði lækkað úr 9,9% frá árinu

2 Heimild: Oddný Óladóttir, bls. 87.

3 Heimild: Ferðamálaráð, Stefnumótun í markaðsmálum til ársins 2000.

á undan. Í krónum talið námu gjaldeyrstekjur af ferðapjónustu 12,6 milljörðum króna árið 1991 en drógust saman um einn milljarð árið 1992. Erlendum ferðamönnum fækkaði lítillega milli árána 1991 og 1992, en lækkun gjaldeyrstekna virðist þó fyrst og fremst skýrast af því að erlendir ferðamenn hafi hér skemmri viðdvöl en áður. Fyrir vikið vega fargjaldatekjur hlutfallslega þyngra í heildargjaldeyrstekjum af ferðapjónustu, en þær gerðu áður.

Til að meta umfang ferðapjónustu miðað við aðrar atvinnugreinar má sjá samanburð í töflu I.1.

Tafla I.1 Gjaldeyrstekjur nokkurra atvinnugreina 1992⁴

	Gjaldeyrstekjur Milljarðar kr.	Hlutfall af útfluttum vörum og þjón.	Hlutfall af vergri landsframl.
Iðnaður	15,1	13,3%	4,0%
þar af ál og kísiljárn	10,0	8,0%	2,6%
Saltfiskútflutn.	11,4	9,2%	3,0%
Ferðapjónusta	11,6	9,4%	3,0%

Erfiðara er að nálgast tekjur vegna ferðalaga Íslendinga um eigið land. Eina vísendingin sem til er þar að lútandi er niðurstaða könnunar sem gerð var á vegum Ferðamálaráðs, meðal innlendra ferðamanna sumarið 1992. Þar er áætlað að Íslendingar í fríi á ferðalögum innanlands hafi eytt samtals um 6,1 milljarði króna og eru kaup á nýlenduvörum og þess háttar þá ekki meðtalin. Þessi tala nemur um helmingi gjaldeyrstekna vegna erlendra ferðamanna. Þar sem farmiðakaup eru nær helmingur þeirra gjaldeyrstekna, benda þessar niðurstöður til að Íslendingar eyði sjálfir álíka miklu í ferðalög innanlands í fríi og þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma. Þó eru ekki meðtaldar aðrar tegundir innanlandsferðalaga Íslendinga, svo sem vegna viðskipta og atvinnu, íþróttaferðir og þannig mætti lengi telja.

Af þessu má draga þá ályktun að heildarvelta ferðapjónustunnar á árinu 1992 hafi verið á bilinu 20 til 25 milljarðar, eða varla undir 4% af heildarveltu þjóðarbúsins.

Ferðamálaráð áætla að á árinu 1992 hafi verið um 6000 ársverk í ferðapjónustu, eða 4,8% af öllu vinnuafli í landinu. Ef stuðst er við hlutfallsskiptingu Þjóðhagsstofnunar sem lýst var hér að framan, er fjöldi ársverka í atvinnugreininni talsvert lægri, eða um 3.600. Það sem þarna ber í milli er fyrst og fremst það, að verslun er inni í viðmiðun Ferðamálaráðs, en ekki Þjóðhagsstofnunar. Öll ársverk í þjónustu hins opinbera teljast í sama flokki í

4 Heimild: Þjóðhagsstofnun; 1993 (3).

atvinnugreinaskiptingu, án tillits til þess hvers eðlis störfín eru. Fyrir vikið eru hvorki starfsmenn Flugmálastjórnar, né starfsmenn á Keflavíkurflugvelli, flokkaðir í ferðaþjónustu. Sambærilegt misvægi má finna víðar, til dæmis eru þau ársverk sem falla til á bensínstöðvum vítt og breitt um landið ekki talin til ferðaþjónustu. Ferðamálaráð hefur í áætlun sinni tekið mið af þessum „gráu svæðum“ og fær því talsvert hærri tölu en Þjóðhagsstofnun. Í því sem hér fer á eftir hefur þó eingöngu verið stuðst við tölur Þjóðhagsstofnunar, enda eru þær aðgengilegar fyrir öll landsvæði.

1.2 EÐLI FJÁRFESTINGA Í FERÐAÞJÓNUSTU

Eitt af því sem ákvarðar efnahagsleg áhrif ferðaþjónustu á tilteknum áfangastað er eðli og uppruni fjárfestinga. Þegar ferðaþjónusta er byggð upp frá grunni á þróunarsvæðum, kallar hún á umtalsverða uppbyggingu og endurbætur á aðstöðu og ýmsum innviðum (sbr. infrastructure)⁵. Hlutfall fjárfestinga á móti afrakstri (output) getur þá orðið mjög hátt og má í því sambandi nefna dæmi frá Kenya þar sem hlutfallið var 2,5 - 3. Að baki hverri einingu í afrakstri hefur þar legið allt að þrefalt meiri fjárfesting.⁶

Erlendis eru fjárfestar yfirleitt fremur tregir til að fjárfesta í gistirými í þróunarlöndum, annars vegar vegna árstíðasveiflna og hins vegar vegna þess að það kallar á mikla fjárbindingu í langan tíma. Fyrir vikið koma opinberir sjóðir oft til sögunnar með styrkveitingum eða langtímalánum, eða yfirvöld veita fyrirtækjum sérstakar ívilnanir, til dæmis með niðurfellingu gjalda eða skatta. Langtímalán eru til þess fallin að hvetja til eignarhalds heimamanna, frekar en utanaðkomandi fjárfestinga sem eru algengar í þróunarlöndum.

Ef staða Íslands er skoðuð í þessu ljósi eru erlendar fjárfestingar nánast óþekkt fyrirbæri í ferðaþjónustu hérlendis. Á hinn bóginn hafa opinberir aðilar staðið undir talsverðum hluta þeirra fjárfestinga sem nú eru til staðar, eins og fjallað verður nánar um í köflum V. og VII. Það má því segja að opinberar fjárfestingar hafi reynst nauðsynleg forsenda uppbyggingar ferðaþjónustu hér á landi. Aftur á móti bendir margt til aukinnar einkavæðingar í atvinnugreininni í framtíðinni. Sú staðreynd að það lánsfé sem hér er í boði er að jafnaði aðeins til fimmtán ára, hamlar þeirri þróun þó að nokkru leyti.

Ferðamannatímabilið á Íslandi er mjög stutt og háannatíminn getur tæpast talist nema 8-12 vikur. Á síðasta ári komu 57,4% allra erlendra ferðamanna í júní, júlí

5 Skilgreint sem sú aðstaða sem til þarf á jörðu niðri og neðanjarðar og er nauðsynleg viðkomandi samfélagi vegna samskipta innan þess og utan. Þetta á meðal annars við um samgöngukerfið, vatnsveitur, holræsi og orkuveitur. Sbr. Burkart & Medlik, bls. 232.

6 Heimild: Mathieson & Wall, bls. 48-49.

og ágúst. Það gefur auga leið að þetta er það sem skapar mestu erfiðleikana við rekstur fyrirtækja í ferðaþjónustu og takmarkar arðsemi fjárfestinga í atvinnugreininni.

I.3 FERÐAÞJÓNUSTA OG LANDSBYGGÐIN

Yfir háannatímamann má segja að ferðaþjónustan sé í eðli sínu „landsbyggðarfyrirbæri“, ef svo má að orði komast, þ.e. að straumurinn liggur úr þéttbýlinu. Fyrir vikið er uppbygging ferðaþjónustu á landsbyggðinni mjög mikilvægur hluti af ferðamenskunni í heild. Að sama skapi er dreifbýli viðkvæmara gagnvart ferðaþjónustu, þar sem náttúran, aðstaðan og gestgjafarnir geta ekki tekið á móti nema vissum fjölda af ferðamönnum án þess að einhverra misbresta verði vart.

Byggðastofnun hefur af þessum sökum mikilvægu hlutverki að gegna í uppbyggingu ferðaþjónustu á landsbyggðinni, hlutverki sem gæti átt eftir að verða enn mikilvægara í framtíðinni.

II. MARKMIÐ VERKEFNISINS OG UPPLÝSINGAÖFLUN

Ferðaþjónusta er sú atvinnugrein sem vaxið hefur hvað hraðast í íslenskum þjóðarbúskap á síðustu árum. Þannig hefur hlutdeild ferðaþjónustunnar í útflutningi vöru og þjónustu um það bil tvöfaldast á einum áratug. Ákveðin viðhorfsbreyting hefur haldist í hendur við þessa þróun og hafa augu landsmanna opnast fyrir því að Ísland eigi talsverða möguleika á þessu sviði.

Stefnumörkun stjórnvalda á sviði ferðamála birtist í lögum um skipulag ferðamála nr. 79 frá 1985. Þar segir í fyrstu grein:

„Tilgangur laga þessara er að stuðla að þróun ferðamála sem atvinnugreinar og skipulagningu ferðaþjónustu fyrir íslenskt og erlent ferðafólk sem mikilvægs þáttar í íslensku atvinnu- og félagslífi, bæði með hliðsjón af þjóðhagslegri hagkvæmni og umhverfisvernd.“

Samkvæmt lögnum hafa stjórnvöld ákveðið að stuðla að eflingu ferðaþjónustu og er nánari skipulagning og útfærsla á stefnu stjórnvalda í höndum Ferðamálaráðs. Enn sem komið er hefur ekki verið unnið að ítarlegu heildarskipulagi fyrir atvinnugreinina og á margan hátt hefur þróun hennar verið fremur tilviljana-kennd.

II.1 MARKMIÐ

Markmið verkefnisins er að afla upplýsinga sem nota má til stefnumörkunar Byggðastofnunar á sviði ferðaþjónustu og hvernig aðgerðir tengdar henni snerta aðrar aðgerðir í byggðamálum. Þetta er gert með því að gera grein fyrir ýmsum staðreyndum varðandi ferðaþjónustu og örum breytingum innan hennar á undanförunum árum. Jafnframt er lagt mat á afleiðingar þess sem gert hefur verið, líklega þróun næstu ára og hvað heppilegt sé að leggja áherslu á í nánustu framtíð.

Byrjað er á að greina hvernig helstu þættir ferðaþjónustunnar hafa þróast á undanförunum árum, eða frá árinu 1987. Þar er aðallega reynt að meta samspil framboðs og eftirspurnar, þ.e. uppbyggingu gistirýmis til mótvægis við þróun markaðarins. Gerð er tilraun til að nálgast afkomu ferðaþjónustunnar yfir sama tímabil auk þess sem fjallað er lítillega um tvo þætti sem hafa afgerandi áhrif á rekstrarafkomu hennar, raungengisáhrif og skattlagningu. Þá er dregin upp mynd af markaðsmynstri ferðaþjónustunnar, bæði meðal innlendra og erlendra ferðamanna. Í verkefninu er megináhersla lögð á að kanna fjárfestingar í ferðaþjónustu, aðallega í gistirými. Ekki reyndist unnt að fjalla um fjárfestingar á fleiri

sviðum ferðaþjónustu, aðallega vegna skorts á upplýsingum, eins og vikið verður að síðar. Nokkrar tegundir aðstöðu voru athugaðar sérstaklega með tilliti til fjárfestinga, afkomu og framtíðar. Það eru hótél, bændagisting, sumarbústaðir, þar með taldar orlofsbyggðir stéttarfélag, skálar á hálendinu, tjaldsvæði og langferðabílar. Mörkuð var sú stefna að leggja ekki mat á fjárfestingar í vega-gerð, ferjum, flugflota og flugvöllum. Horft er sérstaklega á stöðu landsbyggðarinnar innan ferðaþjónustunnar auk þess sem hverjum landshluta eru gerð lausleg skil. Loks er rætt um nokkra þætti sem talið er að muni vega þungt í ferðaþjónustu í framtíðinni og staða Íslands skoðuð í því ljósi. Í síðasta kafla verkefnisins er fjallað stuttlega um tengsl ferðaþjónustu og byggðaaðgerða.

Verkefninu er fyrst og fremst ætlað að gefa grófa mynd af sem flestum þáttum ferðaþjónustunnar og stöðu þeirra eins og hún er nú. Það skal því tekið fram að hér er ekki um tæmandi úttekt að ræða, heldur aðeins nálgun og ber að hafa það í huga við lestur skýrslunnar.

Þegar fjallað er um mismunandi landshluta í verkefninu er stuðst við kjördæmaskiptingu. Þó skal lögð áhersla á að sú viðmiðun er í raun ekki alltaf rökrétt í ferðaþjónustu. Það sem þar ræður ferðinni er ferðamynstur ferðamannanna og þeir ferðast ekki eftir kjördæma-, sýslu- og hreppamörkum. Sem dæmi má nefna að þeir sem fara „á Strandir“ líta ekki á það sem ferð á Vestfirði, þó svo að um sama kjördæmi sé að ræða. Hér hefur því miður ekki gefist svigrúm til að skipta landinu upp í slík markaðssvæði, meðal annars vegna þess að hluti af þeim upplýsingum, sem stuðst var við, miðast við kjördæmi og eru ekki aðgengilegar nema á því formi.

II.2 STAÐA UPPLÝSINGASÖFNUNAR UM FERÐAÞJÓNUSTU

Grunnurinn að verkefni sem þessu, eru þær upplýsingar sem fyrir liggja um ýmsa þætti ferðaþjónustunnar. Af þeim ræðst, hversu heildstæða mynd verkefnið gefur. Hér á landi er víða pottur brotinn á þessu sviði og upplýsingaöflun innan atvinnugreinarinnar ómarkviss og lítt samræmd. Finna má dæmi um að upplýsingar sem safnað er af opinberum aðilum eru ekki fyllilega sambærilegar, ýmist vegna mismunandi skilgreininga eða flokkana. Einnig eru dæmi um að upplýsingar sem ekki er ætlað að nýtast ferðaþjónustunni, gætu hugsanlega gert það með breyttu fyrirkomulagi. Í sumum tilvikum væri hægt að framkvæma slíkar breytingar án teljandi fyrirhafnar eða kostnaðar.

Hér verður stiklað á stóru um nokkra annmarka á þessu sviði.

Ekki ríkir eining um þá hlutfallsskiptingu sem Þjóðhagsstofnun styðst við og greint var frá í inngangi. Ýmsir hagsmunaaðilar ferðaþjónustunnar telja að hlutdeild ferðaþjónustunnar sé vanmetin í sumum atvinnugreinum. Auk þess virðast vera í henni eyður, eins og nefnt var m.a. varðandi opinbera starfsmenn. Hins vegar skal tekið fram að fyrir dyrum stendur endurskoðun á skiptingunni í heild sinni.

Hagstofa Íslands hefur safnað gistiskýrslum frá gististöðum allt frá árinu 1984. Í dag, allt að því áratug síðar, eru heimtur frá gististöðum ekki komnar í viðunandi horf og á það sérstaklega við um tjaldsvæði, heimagistingu og ferðaþjónustu á vegum bænda. Auk þess er sú hættu fyrir hendi að þær upplýsingar, sem berast, séu ekki fyllilega tæmandi. Úrvinnsla gistináttatalningarinnar hefur gengið hægt og fyrst nú, sumarið 1993, er von á niðurstöðum fyrir tímabilið 1989 til 1992. Það gefur auga leið að upplýsingaöflun af þessu tagi þjónar ekki tilgangi sínum nema niðurstöður hennar séu birtar sem fyrst og sem oftast. Það er jafnframt besta leiðin til að sýna hagsmunaaðilunum fram á að þeir hafa hag af því að upplýsingum sem þessum sé safnað.

Í lánaflokkun þeirri, sem Seðlabanki Íslands leggur bankastofnunum til, er ekki gert ráð fyrir ferðaþjónustu sem sérstakri atvinnugrein. Fyrir vikið er til dæmis ekki hægt að nálgast tölur um heildarskuldir atvinnugreinarinnar.

Í opinberum gögnum er starfsemi ferðaþjónustubænda talin til landbúnaðar, þar með talin ársverk vegna ferðaþjónustu á lögbýlum. Þetta skekkir óneitanlega ýmsar niðurstöður fyrir ferðaþjónustuna í heild og slæmt þegar svo afmarkaður hluti hennar lendir nokkru utan talnalegrar umfjöllunar um atvinnugreinina.

Upphaflega var ætlunin að kanna hve eignarhald opinberra aðila væri hátt hlutfall af heildarfjárfestingum í ferðaþjónustu. Þetta reyndist hins vegar ekki mögulegt, fyrst og fremst vegna þess að ferðaþjónusta er ekki tilgreind í þeim reikningalykli sem notaður er hjá sveitarfélögum.

Hjá Bifreiðastöð Íslands er haldið saman upplýsingum um fjölda langferðabíla í landinu og heildarframboð sæta. Hins vegar hefur þar ekki verið safnað markaðsupplýsingum, né heldur um sætanýtingu bifreiðanna eða afkomu fyrirtækjanna.

Nokkrar markaðskannanir hafa verið gerðar á síðustu árum en þeirri upplýsingaöflun hefur þó ekki verið komið á fast eða varanlegt form. Árið 1991-1992 stóð Ferðamálanefnd Vestnorden nefndarinnar fyrir gerð markaðskannana meðal erlendra ferðamanna í samstarfslöndunum þremur, Grænlandi, Færeyjum og Íslandi. Sumarið 1992 var að tilstuðlan Ferðamálaráðs ráðist í könnun meðal innlendra ferðamanna. Heimtur úr könnuninni urðu þó með þeim hætti að aðeins

var hægt að vinna úr upplýsingum um þá ferðamenn sem voru í fríi. Fyrir vikið vantar haldbærar upplýsingar um önnur innanlandsferðalög landans, til dæmis vegna viðskipta og atvinnu, sem og ferðalög utan háannatíma.

Samband veitinga- og gistihúsa hefur staðið fyrir gerð Hagkönnunar meðal félagsmanna sinna frá árinu 1989 (upplýsingar frá árinu 1988). Þrátt fyrir ýmsa annmarka, er þetta framtak til fyrirmyndar og mættu fleiri heildarsamtök hagsmunaaðila í ferðaþjónustu huga að einhverri sambærilegri upplýsingaöflun.

Skipulögð upplýsingaöflun í ferðaþjónustu er lykilatriði í því að meta stöðu og þróun atvinnugreinarinnar. Sjálfsagt má finna margar skýringar á því hvers vegna ástand þessara mála er svo slæmt sem raun ber vitni. Tvennt kann þó að vega þar þyngst, þ.e. hversu samsett og ung atvinnugreinin er. Aukin umsvif í ferðaþjónustu og áhersla á uppbyggingu hennar kalla hins vegar óhjákvæmilega á að ráðin verði bót á þessum málum.

II.3 UPPLÝSINGAÖFLUN VEGNA VERKEFNISINS

Vinna við verkefni þetta hófst í janúar 1993 og var bráðabirgðaskýrsla um niðurstöður gefin út í júlímánuði sama ár. Í byrjun árs 1994 var farið sérstaklega yfir þann hluta skýrslunnar sem fjallar um ferðaþjónustu bænda. Þetta er því önnur útgáfa skýrslunnar og hefur hún að geyma breytingar á kafla VI.2, en er að öðru leyti nánast óbreytt.

Aflað var upplýsinga mjög víða vegna verkefnisins. Í hverjum kafla fyrir sig er greint frá helstu heimildum, auk þeirra sem tilgreindar eru í heimildaskrá. Því til viðbótar, skulu nokkur atriði nefnd sérstaklega.

Forsvarsmönnum þeirra tjaldsvæða sem skráð eru í bæklingi Félags eigenda sumardvalarsvæða var sendur spurningalisti til að afla upplýsinga um tjaldsvæði.

Haft var samband við tólf heilsárshótel á landsbyggðinni og veittu tíu þeirra ítarlegar upplýsingar um reksturinn á fimm ára tímabili, 1987-1991, eftir því sem þær voru til staðar.

Ellefu orlofsbyggðum og/eða stéttarfélögum voru sendar fyrirspurnir um fjárfestingar og rekstur orlofsbyggða og bárust svör frá 6 þeirra.

Þessu til viðbótar var rætt við talsvert marga aðila sem starfa við ferðaþjónustu, eða hafa þekkingu á þeim sviðum sem verið var að kanna. Alls fóru fram sextíu og tvö slík viðtöl, flest í síma. Lista yfir viðmælendur er að finna í viðauka.

Öllum þeim aðilum sem veittu upplýsingar eða liðsinntu á annan hátt er þakkað fyrir ómetanlega aðstoð. Þeir starfsmenn Byggðastofnunar, sem lögðu verkefninu lið, eiga einnig miklar þakkir skildar. Sérstaklega skal þar telja Elísabetu Benediktsdóttur forstöðumann skrifstofu Byggðastofnunar á Egilsstöðum og Valtý Sigurbjarnarson forstöðumann á Akureyri, en hann hafði yfirumsjón með verkefninu af hálfu Byggðastofnunar og var óþreytandi við yfirlestur, ábendingar og leiðsögn.

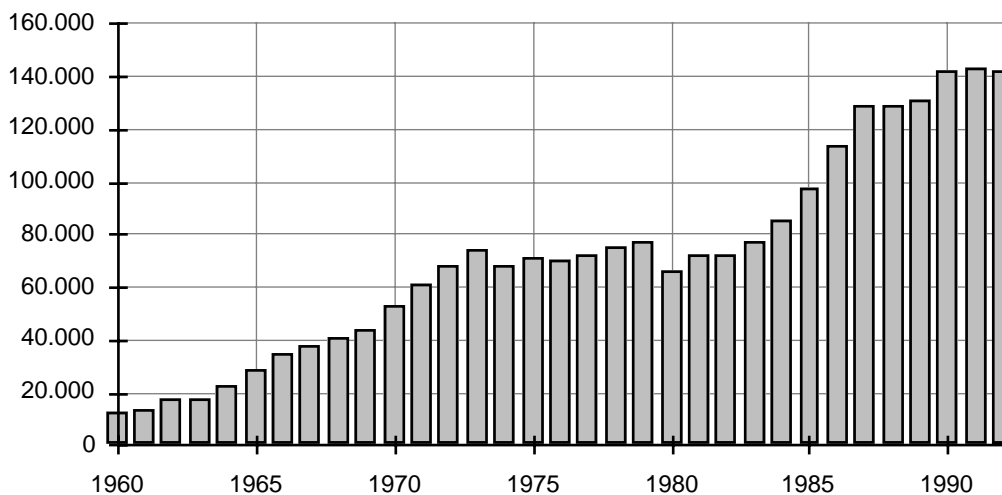
III. ÞRÓUN OG AFKOMA FERÐAÞJÓNUSTUNNAR

Í kaflanum hér á eftir verður lýst hvað helst hefur einkennt þróun ferðaþjónustunnar hér á landi á síðustu árum. Umfjöllunin tekur aðallega til tímabilsins frá 1987-1992. Í síðari hluta kaflans er gerð tilraun til að nálgast afkomu atvinnugreinarinnar og fjallað um rekstrarumhverfi hennar.

III.1 ÞRÓUN

Ferðaþjónusta er mjög ung atvinnugrein á Íslandi eins og uppbygging hennar og skipulag ber um margt merki. Tölur um fjölda erlendra ferðamanna sýna best hve hröð þróunin hefur verið, sérstaklega nú síðasta áratuginn.

Mynd III.1 Fjöldi erlendra ferðamanna 1960-1992⁷



Eins og sjá má hefur erlendum ferðamönnum fjölgað jafnt og þétt yfir tímabilið. Á einum áratug, frá 1981-1991, tvöfölduðust komur þeirra til landsins. Ef litið er á síðustu sex ár, hefur erlendum ferðamönnum til landsins einungis fjölgað um 10,2%. Árið 1991 náði fjöldi erlendra ferðamanna hámarki en árið 1992 fækkaði þeim lítillega, eða um 0,6%.

Gjaldeyriskjör

Ef eingöngu er litið á brúttó gjaldeyriskjör Íslendinga af erlendum ferðamönnum, jukust þær um tæplega 35% á því sex ára tímabili sem hér er aðallega til umfjöllunar. Það segir hins vegar ekki alla söguna eins og sést þegar tölur, útgefnar af OECD, eru skoðaðar, en í þeim hefur verið leiðrétt fyrir verðbólgu.

⁷ Heimild: Útlendingaefirlitið.

Samkvæmt þeim drógust raungjaldeyrstekjur okkar af ferðamönnum á fimm ára tímabili, (1988-1992), saman um tæp 14%. Á sama tíma hafa heildartekjur OECD ríkjanna af ferðaþjónustu aukist um tæp 20%.

Uppbygging

Eins og nefnt var hér á undan varð uppsveifla í fjölda erlendra ferðamanna til landsins eftir 1980. Á sama tíma kom mikill vaxtarkippur í uppbyggingu ferðaþjónustuaðstöðu og fjárfestingar uxu hröðum skrefum. Sem dæmi um hótélbyggingar á þessum áratug má nefna Hótel Örk og Holiday Inn, viðbyggingu við Hótel Sögu og framkvæmdir hófust við Hótel Ísland. Ferðaþjónusta bænda var stofnuð sem samtök árið 1980, þó fyrsti vísir að skipulagðri ferðaþjónustu á bújörðum hafi reyndar komið til árið 1967. Einnig má nefna sem dæmi að um 60-70% allra tjaldsvæða á landinu voru tekin í notkun eða endurbætt verulega eftir 1980. Að sama skapi óx sætaframboð langferðabíla mikið eftir 1980, eða um 62% á tólf ára tímabili, fram til 1992. Nánar er rætt um þróun í uppbyggingu einstakra þátta ferðaþjónustunnar, í kafla VI.

Ef litið er til síðustu fimm ára (1987-1992), var aukning í gistirými sem hér segir:

Tafla III.1 Aukning gistirýms 1987-1992⁸

	Rúm 1987	Rúm 1992	Aukning %
Hótel og gistihús	6.218	7.396	18,9
Farfuglaheimili	594	709	19,4
Bændagisting	982	1.911	94,6
SAMTALS	7.794	10.016	28,5

Aukning gistirýmis í samtals öllum flokkum var tæplega 30% á landsbyggðinni yfir þetta tímabil, en tæplega 25% í Reykjavík. Munurinn er hins vegar sá að megnið af aukningunni á landsbyggðinni var í bændagistingu en aftur á móti í hótélrymi í Reykjavík.

Samkvæmt bæklingum Ferðaþjónustu bænda hefur gistirými á þeirra vegum aukist um 72% á sex ára tímabili, frá 1987-1992. Hér er miðað við fjölda rúma og eru sumarhús meðtalin. Árið 1987 voru ferðaþjónustubæir 88 en árið 1992 hafði þeim fjölgað í 125. Ef einnig er talið annað gistirými á vegum bænda, sem ekki eiga aðild að Ferðaþjónustu bænda, er heildaraukning gistirýmis í sveitum um 95%.

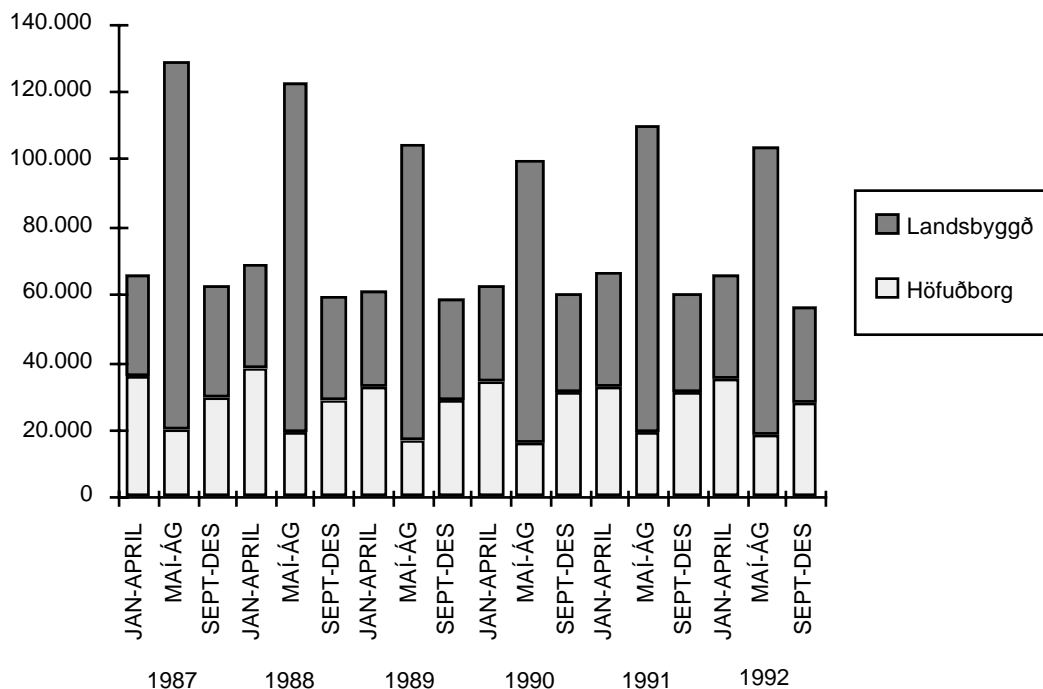
8 Heimildir: Hagstofa Íslands og Handbók Upplýsingamiðstöðvar ferðamála. Tölur miðast við gistirými á háannatíma.

Markaðsbreytingar

Innanlandsmarkaður

Samkvæmt niðurstöðum gistináttatalningar Hagstofunnar hefur gistinóttum Íslendinga á hótélum og gistiheimilum fækkað um tæplega 13% á sex ára tímabili, 1987-1992. Á mynd III.2 má sjá hvernig sá samdráttur skiptist milli ársþriðjunga annars vegar og höfuðborgar og landsbyggðar hins vegar. Heildarhlutdeild Íslendinga í gistinóttum hefur einnig minnkað verulega, var 42,1% árið 1987 en hafði lækkað í 34,3% árið 1992. Tekið skal fram að hér er stuðst við bráðabirgðaúrvinnslu gistináttatalningar fyrir árin 1989-1992.

Mynd III.2 Gistinætur Íslendinga á hótélum og gistiheimilum, eftir ársþriðjungum 1987-1992⁹



Bæði á höfuðborgarsvæðinu og landsbyggðinni hefur gistinóttum Íslendinga fækkað mest að sumarlagi, um 22% á landsbyggðinni en um 9% á höfuðborgarsvæðinu. Minnst er fækkun gistinátta á tímabilinu janúar til apríl, en þá reyndar fjölgar þeim um 3,5% á landsbyggðinni. Samdrátturinn í september til desember nemur tæplega 15% á landsbyggðinni en rúmlega 6% á höfuðborgarsvæðinu.

Þessar tölur gefa ákveðna vísbendingu um samdrátt innanlandsmarkaðarins, en þó eru talsverðar líkur á að á tímabilinu maí-ágúst hafi einhver tilfærsla átt sér stað milli mismunandi tegunda gistirýmis. Það má því búast við að hluti af þeim

⁹ Heimild: Hagstofa Íslands.

gistinóttum sem virðast hafa „tapast“ á þeim tíma hafi færst á ódýrari gistimögu-
leika, s.s. í bændagistingu og á tjaldsvæði.

Yfir vetrartímamann eykst mjög vægi innanlandsmarkaðarins og sem dæmi má
nefna að samkvæmt tölum frá nokkrum heilsárshótelum á landsbyggðinni er
hlutfall Íslendinga utan háannatímans allt frá 70-95%. Ferðir í viðskiptaerindum
vega þar þyngst og má því segja að sá samdráttur sem orðið hefur á síðasta
ársþriðjungnum skýrist mestmegnis af minni umsvifum atvinnulífsins. Þannig
virðast fyrirtæki hafa dregið úr viðskiptaferðalögum á sínum vegum. Þetta á t.d.
við um ferðir sölumanna um landið, sem og ýmsar ráðstefnu- og funduferðir.

Ferðalög Íslendinga, jafnt innanlands sem til útlanda, ráðast að miklu leyti af
efnahagslegum þáttum. Yfir það sex ára tímabil sem hér er til skoðunar, dróst
kaupmáttur saman um ríflega 10%.

Fróðlegt er að skoða hvernig utanlandsferðir Íslendinga fylgja kaupmætti og
draga af því ályktun um hugsanlega þróun í ferðalögum innanlands. Tölur um
utanlandsferðir Íslendinga eru sýnar í töflu III.2.

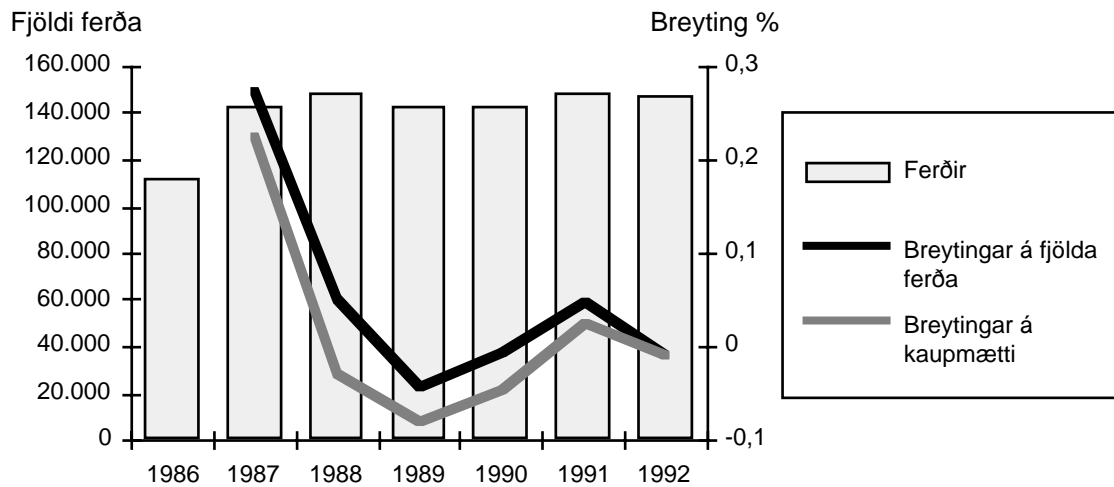
Tafla III.2 Utanlandsferðir Íslendinga og kaupmáttur launa 1986-1992

Ár	Ferðir	Breytingar á fjölda	Breytingar á kaupmætti ¹⁰
1986	111.621		
1987	142.297	+27,5%	+22,6%
1988	149.211	+4,9%	-2,8%
1989	142.578	-4,4%	-7,8%
1990	142.054	-0,4%	-4,6%
1991	148.899	+4,8%	+2,5%
1992	147.872	-0,7%	-0,7%

Utanlandsferðir Íslendinga fylgja að mestu breytingum á kaupmætti, eins og við
var að búast. Þó má sjá að utanlandsferðir virðast nokkuð framarlega í röð
neysluvalkosta þjóðarinnar, þar sem þær drógust minna saman en sem nam
kaupmáttarrýrnun á árunum 1989 og 1990 og fjölgaði umfram kaupmáttarauk-
ningu árið 1991. Skýringin á þeirri aukningu utanlandsferða, sem átti sér stað árið
1988 þrátt fyrir minni ráðstöfunartekjur, er líklega sú að kaupmáttaraukning
ársins á undan hafi teygt sig yfir á það ár.

¹⁰ Miðað er við ráðstöfunartekjur á mann.

Mynd III.3 Utanlandsferðir Íslendinga og kaupmáttur launa 1986-1992¹¹



Samkvæmt munnlegum upplýsingum frá Flugleiðum flokkast megnið af ferðalögum Íslendinga til útlanda undir ferðir í frí og því er óhætt að draga ályktanir um þennan markað út frá heildartölum um ferðalög erlendis.

Það, að landsmenn virðast tilbúnir til að spenna bogann hærra, fremur en að draga úr utanlandsferðum, bendir til þess að fækkun ferðalaga innanlands sé líkleg yfir þetta tímabil.

Niðurstaðan er sú að öll rök hníga að talsverðum samdrætti á innanlandsmarkaðinum, þó ekki sé hægt að sýna fram á frekari tölur þar að lútandi.

Erlendir ferðamenn

Við athugun á fjölda erlendra ferðamanna eftir þjóðernum, má sjá að hlutfallslega mest aukning varð á fjölda ferðamanna frá Sviss og Þýskalandi, yfir tímabilið frá 1987-1992. Tölur fyrir sumarmánuðina júní-ágúst sýna að ferðir Þjóðverja hafa aukist verulega á umræddum sex árum, úr 15% í 21% af heildarfjölda erlendra ferðamanna.

Á sama tíma hefur Bandaríkjamarkaður dregist saman, frá því að Bandaríkjamenn voru tæplega 24% af erlendum sumarfarþegum til landsins árið 1987 til þess að vera aðeins rúmlega 10% árið 1992. Mikill hluti þessarar fækkunar skýrist af fækkun svokallaðra viðdvalarfarþega („stopover“), samkvæmt upplýsingum frá skrifstofu Flugleiða í New York. Viðdvalarfarþegum frá Bandaríkjunum hefur fækkað um 69% á þessum sex árum.

Sú fækkun erlendra ferðamanna sem átti sér stað milli árána 1991 og 1992, þ.e. í júní-ágúst, var áberandi mest meðal Breta, Frakka og Svisslendinga. Þetta eru

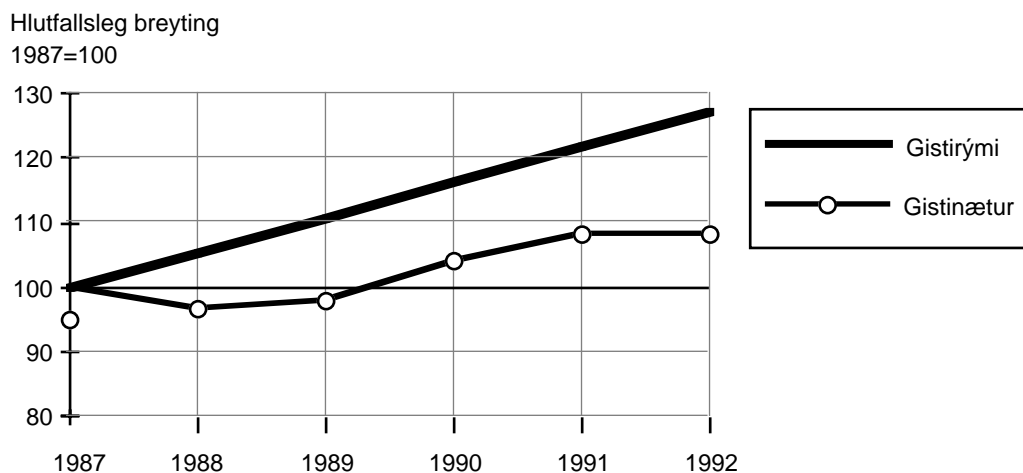
¹¹ Heimild: Þjóðhagsstofnun.

allt þjóðir sem veða talsvert þyngra fyrir ferðapjónustuna á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu. Þetta er því umhugsunarverð þróun, sem nánar er fjallað um í kafla VII.

Samspil framboðs og eftirspurnar

Það misræmi sem átt hefur sér stað í aukningu gistirýmis annars vegar og fjölda gistinátta hins vegar, sést greinilega á mynd III.4.

Mynd III.4 Aukning gistirýmis og fjöldi gistinátta á hótélum og gistiheimilum 1987-1992¹²



Tekið skal fram að í tölunum um aukningu gistirýmis eru hótél, gistiheimili, farfuglaheimili, bændagisting og einkagisting, en tölurnar um gistinætur taka hins vegar aðeins til hinna tveggja fyrstu.

Hér sést hvernig gistirými hefur aukist á sex ára tímabili án þess að gistinóttum hafi fjölgað hlutfallslega að sama skapi. Ekki liggja fyrir tölur um gistirými fyrir hvert ár fyrir sig og því ekki hægt að greina þróunina ár frá ári.

Ef þessar niðurstöður eru metnar miðað við stöðuna í dag, vaknar sú spurning hvort þessi þróun hefði þótt æskileg hefðu menn séð hana fyrir. Þó því verði ekki svarað með neinni vissu, er ljóst að mjög skortir á stefnumörkun og heildarskipulag atvinnugreinarinnar og því frekar hætta á misræmi eins og því sem hér hefur verið lýst.

Viðhorf

Árið 1987 voru hagsmunaaðilar í ferðapjónustu helst að berjast fyrir því að stjórnvöld litu á ferðapjónustuna sem alvöru atvinnugrein. Þessi umræða varð

¹² Heimildir: Hagstofa Íslands og Handbók Upplýsingamiðstöðvar ferðamála, Bandalag ísl. farfugla og bæklingar Ferðapjónustu bænda.

háværari ár frá ári og sem dæmi má nefna lokaorð formanns Ferðamálaráðs, Kristínar Halldórsdóttur, á ferðamálaráðstefnu árið 1990:

„Mér finnst þó að skilaboð þessarar ráðstefnu til stjórnvalda og almennings geti verið nokkuð skýr og umbúðalítill. Við viljum gera þeim ljóst að ferðaþjónusta er alvöru atvinnugrein sem hefur fært þjóðinni umtalsverða björg í bú og getur fært henni miklu meiri verði henni sköpuð eðlileg og réttmæt skilyrði.“

Fundargerð ferðamálaráðstefnu 1990, bls. 88.

Nú virðist umræðan ekki lengur snúast um að líta þurfi á ferðaþjónustu sem atvinnugrein enda virðast bæði stjórnvöld og almenningur hafa áttað sig á þeirri staðreynd, án þess að það hafi að sama skapi skilað sér í breyttum rekstrarskilyrðum hennar. Í opinberri umræðu er ferðaþjónustunni gjarnan haldið á lofti sem „ljósi í myrkrinu“ og henni er hampað sem einum helsta möguleika þjóðarinnar til nýsköpunar í atvinnumálum.

Það má segja að þau viðhorf sem hér hefur verið lýst endurspegli hvernig ferðaþjónustan hefur þróast síðasta áratuginn eða svo. Mikil bjartsýni hefur leitt til uppbyggingar gistirýmis og annarrar aðstöðu, umfram markaðsaukningu. Það er hins vegar ekki fyrr en nú á síðustu misserum sem í ljós kemur að ef til vill hafi verið farið heldur geyst og að gæta þurfi varúðar í frekari uppbyggingu.

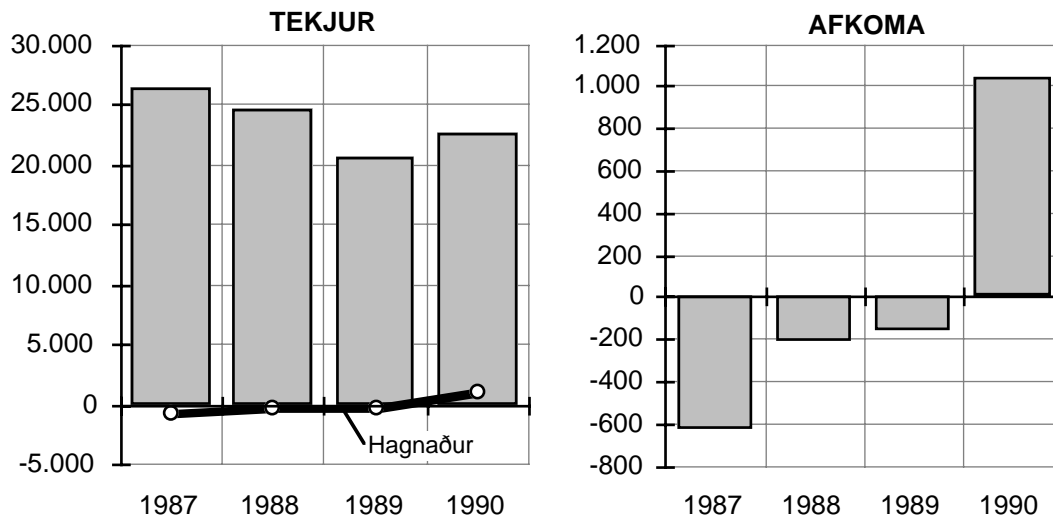
III.2 AFKOMA

Eins og fram hefur komið er ferðaþjónusta ekki afmörkuð atvinnugrein í venjulegum skilningi, heldur samsett úr öllum helstu atvinnugreinum þjóðarbúsins. Hér verður stuðst við þá skilgreiningu Þjóðhagsstofnunar sem greint var frá í inngangi.

Við mat á afkomutölum í greininni, arðsemi eigin fjár og eiginfjárhlutfalli er stuðst við atvinnuvegaskýrslur Þjóðhagsstofnunar og hver atvinnugrein metin fyrir sig. Síðan er hægt á grundvelli þeirra talna að draga ályktanir fyrir heildina. Í þessu sambandi er rétt að benda á að vægi flugrekstrar í greininni er mikið og breytingar í þeirri atvinnugrein hafa mikil áhrif fyrir ferðaþjónustuna í heild.

Samkvæmt atvinnuvegaskýrslum Þjóðhagsstofnunar er afkoma ferðaþjónustu yfir fjögurra ára tímabil, sem hér segir:

Mynd III.5 Rekstrartekjur og hagnaður ferðaþjónustu 1987-1990 í milljónum króna¹³



Sú viðmiðun sem segir mest til um raunverulega afkomu ferðaþjónustufyrirtækjanna er hagnaður fyrir vexti og verðbreytingar. Ástæðan er sú að þá er ekki hættu á að misvægi í vísitölum skekki niðurstöður. Sú er til dæmis raunin varðandi tölur um hagnað/tap af reglulegri starfsemi þar sem gengisbreytingar hafa áhrif á tekju- og gjaldfærslu vegna gengishagnaðar eða gengistaps, hjá fyrirtækjum sem eru með hátt hlutfall erlendra skulda.

Þrjú ár af fjórum var ferðaþjónustan rekin með tapi og var afkoman, fyrir vexti og verðbreytingar, verst á árinu 1987. Árið 1988 batnaði afkoman frá árinu á undan og sú þróun hélt áfram til ársins 1990 þegar ferðaþjónustan sýndi hagnað. Á árinu 1990 átti sér stað mikil afkomubreyting í flugsamgöngum. Hagnaður í flugrekstri var rúmlega 500 milljónir á árinu 1990 en þar hafði aftur á móti verið rúmlega 400 milljóna króna tap á árinu áður.

Tölur um fjölda erlendra ferðamanna til landsins sýna, að ferðamönnum fjölgaði um 11.200 milli árana 1989 og 1990, en þeim hafði aðeins fjölgað um 1.700 næsta ár þar á undan og fjölgaði einnig um 1.700 frá 1990-1991. Flest bendir því til þess að árið 1990 hafi verið metár í íslenskri ferðaþjónustu og þarf að líta á það í því ljósi þegar borið er saman við önnur ár.

Í framhaldi af þessu er fróðlegt að skoða afkomu einstakra þátta ferðaþjónustunnar.

¹³ Heimildir: Þjóðhagsstofnun, Atvinnuvegaskýrslur.

Tafla III.3 Rekstur fyrirtækja í ferðapjónustu; samanburður 1990-1991 ¹⁴

Hlutföll af veltu	Hagn. fyrir vexti og verðbr.		Hagn. af reglul. starfs. ¹⁵	
	1990	1991	1990	1991
Gististaðir	8,5%	5,5%	11,0%	-5,1%
Rekstur strætisv. og langf.bíla	11,8%	6,1%	11,2%	2,0%
Flugrekstur	4,5%	6,6%	3,3%	1,5%
Ferðaskrifstofur	0,3%	-2,0%	0,3%	-3,5%

Samanburður milli ára sýnir versnandi afkomu ferðapjónustufyrirtækja milli áráanna 1990 og 1991, að undanteknum flugrekstrinum, þ.e. ef horft er á hagnað fyrir vexti og verðbreytingar. Ef miðað er við tölur um hagnað af reglulegri starfsemi, skýrast þær að nokkru leyti af tiltölulega háu raunvaxtastigi.

Hægt er að draga þá ályktun út frá töflu III.3, að hlutfallsleg vaxtabyrði gististaða sé hvað þyngst, þ.e. þeir virðast vera þau fyrirtæki ferðapjónustunnar sem eru hvað skuldsettust á móti greiðsluþoli.

Tafla III.4 Hlutföll úr efnahagsreikningum fyrirtækja í ferðapjónustu; samanburður 1990-1991 ¹⁶

Hlutföll af veltu	Veltufjórhlutfall		Eiginfjórhlutfall	
	1990	1991	1990	1991
Gististaðir	0,60	0,41	30,7%	29,5%
Rekstur strætisv. og langf.bíla	0,76	0,80	51,3%	49,9%
Flugrekstur	1,14	1,12	22,8%	21,1%
Ferðaskrifstofur	0,99	0,75	17,8%	2,3%

Eins og sjá má á tölum um veltufjórhlutfall, versnaði staða úrtaksfyrirtækjanna milli áráanna 1990 og 1991, ef frá er talin ívið betri veltufjárstaða strætisvagna og langferðabíla. Ekki urðu miklar breytingar á eiginfjórhlutfalli, nema hjá ferðaskrifstofum. Rétt er að hafa fyrirvara þar á, þar sem þær kunna að skýrast af breytingum á samsetningu úrtaks.

Í flestum tegundum ferðapjónustu þarf eiginfjórhlutfallið að vera fremur hátt, og á það ekki síst við um gististaði. Gallinn er hins vegar sá, að vegna mikilla árstíðabundinna sveiflna og erfiðra rekstrarskilyrða, nást litlar tekjur inn á móti fjárfestingum stóran hluta ársins. Þetta eru því ekki heppilegar fjárfestingar ef tekið er mið af öðrum ávöxtunarkostum sem í boði eru. Í framhaldi af því má velta fyrir sér hvort hefðbundnar fjármögnunarleiðir á fjármagnsmarkaði, s.s.

14 Heimild: Þjóðhagsstofnun 1993, Ársreikningar fyrirtækja 1990 - 1991.

15 Fyrir skatta. Tekið hefur verið tillit til afskrifta, vaxta og verðbreytingarfærslna.

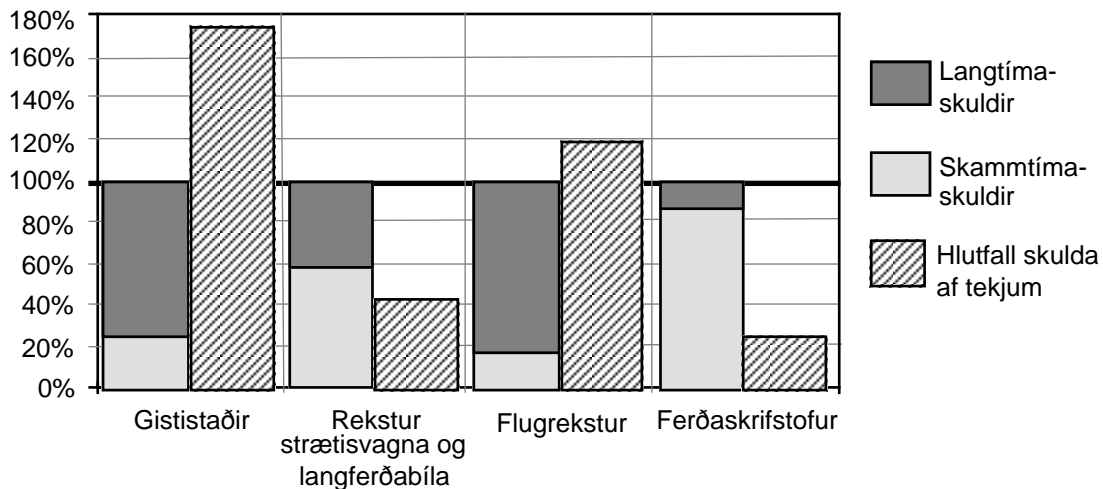
16 Heimild: Þjóðhagsstofnun 1993, Ársreikningar fyrirtækja 1990 - 1991.

stofnun almenningshlutafélaga er fyllilega raunhæf. Sem dæmi um þetta má nefna hótél og flugfélög á landsbyggðinni þar sem arðsemissjónarmiðið er jafnvel aukaatriði við sölu hlutabréfa, en hollusta við fyrirtæki í heimabyggð ræður frekar ferðinni. Það þarf því ekki að koma á óvart, að hlutfall opinberra fjárfestinga virðist fara vaxandi eftir því sem fjær dregur höfuðborgarsvæðinu.

Tafla III.5 Skuldastaða fyrirtækja í ferðaþjónustu; hlutfall skammtíma- og langtímaskulda 1991¹⁷

	1991		1991 Hlutf. af tekjum
	Skammt.	Langt.	
Gististaðir	24,7%	75,3%	174,8%
Rekstur strætisv. og langf.bíla	57,6%	42,4%	43,5%
Flugrekstur	17,7%	82,3%	119,5%
Ferðaskrifstofur	87,2%	12,8%	25,3%

Mynd III.6 Skuldastaða fyrirtækja í ferðaþjónustu Hlutfall skammtíma- og langtímaskulda



Eins og sjá má bæði á töflunni og myndinni hér að ofan, og nefnt var í tengslum við töflu III.3, stendur rekstur gististaða hvað verst undir skuldum, en næst þar á eftir kemur flugrekstur.

Almennt lýtur skuldsetning ferðaskrifstofa öðrum lögmálum en t.d. hótela, þar sem rekstur fyrrnefndu fyrirtækjanna kallar ekki á miklar fjárfestingar og skuldir geta því frekar talist rekstrarskuldir. Jafnframt veldur þetta því að ferðaskrifstofur, sem ekki eiga eigið húsnæði en velta jafnvel hundruðum milljóna, standa illa að vígi á lánamarkaðinum þar sem krafist er veðs í fastafjármunum.

17 Heimild: Þjóðhagsstofnun 1993, Ársreikningar fyrirtækja 1990 - 1991.

Raugengisáhrif

Samanburður á launa- og verðlagsþróun hér á landi og í samkeppnislöndunum gefur vísbendingu um samkeppnisstöðu ferðaþjónustunnar. Þar sem kostnaður í ferðaþjónustu er að stórum hluta launakostnaður, vegur hann mjög þungt í þessum samanburði, ásamt almennu verðlagi. Eftir því sem laun hækka meira hér á landi en í samkeppnislöndunum á ákveðnu tímabili, mælt í sömu mynt, versnar samkeppnisstaða hérlendra aðila. Gengisskráning krónunnar er því lykilatriði. Þegar gengi krónunnar er haldið föstu og verð á erlendum gjaldmiðlum breytist ekki af okkar völdum, en laun hækka hlutfallslega meira hér en í samkeppnislöndunum, versnar samkeppnisstaða okkar. Að sama skapi batnar staða ferðaþjónustunnar þegar gengið breytist umfram muninn á innlendum og erlendum launabreytingum, þ.e. laun í samkeppnislöndunum hækka meira í krónum talið en laun hér á landi.

Áhrif verðlagsþróunar birtast í því að ef verðlag hér hækkar meira en í samkeppnislöndunum, mælt í sömu mynt, verða önnur lönd, þar sem ferðamaðurinn fær meira fyrir gjaldmiðil sinn, fýsilegri kostur.

Gengisskráning hérlendis hefur löngum tekið mið af afkomu í sjávarútvegi. Þannig geta batnandi viðskiptakjör í sjávarútvegi og þar með aukið gengisþol orðið til þess að raungenginu er leyft að hækka. Þetta hefur oft gert ferðaþjónustunni og öðrum atvinnugreinum, sem ekki búa við bætt viðskiptakjör, erfitt fyrir.

Því má bæta við að það, hversu mikið ferðaþjónustufyrirtæki skulda í erlendum gjaldmiðlum, segir jafnframt til um endanleg áhrif raugengis á reksturinn.¹⁸

Gengisskráning krónunnar og verðlagsþróun hefur að sama skapi áhrif á ferðalög Íslendinga. Lækki verðlag hér umfram verðlag í samkeppnislöndunum, er líkleggra að ferðum innanlands fjölgi. Þetta fer reyndar einnig eftir kaupmætti og má í því sambandi nefna dæmi frá Bretlandi. Þar lækkaði verðlag innanlands umfram verðlækkanir í samkeppnislöndunum á árunum 1974 til 1976. Þar sem kaupmáttur lækkaði að sama skapi dró aftur á móti úr eyðslu Breta í ferðalög innanlands. Milli 1977 og 1980, þegar verðlagshækkanir innanlands voru meiri en erlendis, en kaupmáttur jókst, vörðu Bretar meira fé til ferðalaga innanlands, þrátt fyrir að við slíkar aðstæður fjölgi utanlandsferðum að jafnaði.¹⁹

Í umræðunni um raugengisáhrif, þarf að hafa í huga að samkeppnislöndin gagnvart innanlandsmarkaðinum eru sjaldnast þau sömu og gagnvart erlendum mörkuðum.

18 Heimild: Þorsteinn M. Jónsson, bls. 20-25.

19 Heimild: Thomas D.E.L. bls 399-416.

Skattlagning

Skattlagning ferðapjónustunnar er veigamikill þáttur í rekstrarumhverfi hennar. Um næstu áramót, 1993-1994 leggst virðisaukaskattur á ýmsa starfsemi í ferðapjónustu sem fram til þessa hefur verið undanþegin. Þannig munu gisting, fólksflutningar og starfsemi ferðaskrifstofa bera 14% virðisaukaskatt.²⁰ Önnur starfsemi, s.s. veitingarekstur, bílaleigur, leiðsögumenn og margvísleg afþreying bera 24,5% virðisaukaskatt eins og verið hefur allt frá tilkomu hans.

Fyrirtæki í ferðapjónustu greiða nú 6% tryggingagjald af öllum launagreiðslum. Hagsmunaaðilar ferðapjónustunnar hafa talsvert lengi barist fyrir lækun þessa gjalds á þeirri forsendu að atvinnugreinin er útflutningsatvinnugrein í þeim skilningi að hún aflar þjóðarbúinu gjaldeyris. Þær breytingar verða á tryggingagjaldi fyrirtækja í ferðapjónustu um næstu áramót að það lækkar í 2,5% sem er sama hlutfall og fyrirtæki, m.a. í sjávarútvegi og landbúnaði, greiða.

Samband veitinga- og gistihúsa áætla að vegna áhrifa ofangreindra skattabreytinga muni skattheimta aukast um 7% af gistitekjum. Þannig nægir lækun tryggingagjalds ekki til að vega upp á móti álagningu virðisaukaskatts á gistingu. Niðurstaðan er því sú að ferðapjónustan muni búa við erfiðara rekstrarumhverfi á næstu misserum, en hún hefur gert hingað til.

Flugvallargjald er innheimt í tengslum við farseðlaútgáfu. Gjaldið er 165 krónur fyrir hvern floginn „legg“ innanlands, eða 330 krónur fyrir flugferð fram og til baka. Um flug frá landinu gilda þær reglur að innheimtar eru 1.310 krónur, en slíkt gjald er ekki innheimt við komu til landsins. Gjöld sem þessi tíðkast mjög víða og skerða því ekki samkeppnisstöðu Íslands gagnvart öðrum löndum, að því er varðar ferðapjónustu.

Dæmi um fleiri opinber gjöld sem lögð eru á fyrirtæki í ferðapjónustu, eru ýmis leyfisgjöld, og veitingastaðir greiða skemmtanaskatt, löggæslu, eftirlitsgjald og stefgjöld.

Eftir því sem næst verður komist hefur ekki verið gerð úttekt á því hvort skattlagning ferðapjónustu hérlendis er sambærileg því sem gerist í öðrum löndum. Eina viðmiðunin, sem tiltæk er um skattlagningu íslenskrar ferðapjónustu, eru útreikningar Fjármálaráðuneytisins, en samkvæmt þeim skilar hver meðalferðamaður 23,7% - 30% af eyðslu sinni til ríkissjóðs.²¹

20 Athugasemd í 2. útgáfu: Við endanlega afgreiðslu Alþingis, var ákveðið að fólksflutningar og starfsemi ferðaskrifstofa skyldu ekki bera virðisaukaskatt. Hins vegar lagðist 14% virðisaukaskattur á gistingu við áramót 1994.

21 Heimild: Þórhallur Jónsson.

Á því leikur enginn vafi að skattlagning hefur afgerandi áhrif á afkomu fyrirtækja í ferðaþjónustu. Í því sambandi má nefna sem dæmi að árið 1990 höfðu breyttar skattareglur í Svíþjóð veruleg áhrif á ferðaþjónustuna. Virðisaukaskattur hækkaði úr tæplega 13% í 25% og þeim þjónustubáttum, sem báru virðisaukaskatt, fjölgaði. Bensínskattur hækkaði, nema á flugvélabensín. Á móti kom lækkun tekjuskatts, en hún dugði ekki til að koma í veg fyrir talsverðar verðhækkningar hjá ferðaþjónustufyrirtækjum. Almennt hækkaði verð um 15% miðað við helstu samkeppnislöndin. Fyrir vikið fækkaði ferðum útlendinga til Svíþjóðar og einnig innanlandsferðalögum landsmanna sjálfra. Ferðir styttust, þ.e. gistinóttum fækkaði um 17% og talsvert var um tilfærslu á ódýrari gisti-möguleika. Alls drógust tekjur vegna ferðaþjónustu saman um 30% frá 1989 til 1992. Í nóvember 1992 féll gengi sænsku krónunnar, sem er líklegt til að bæta stöðu ferðaþjónustunnar. Lækkun virðisaukaskatts á margskonar starfsemi, sem tengist ferðaþjónustu, er einnig talin munu bæta samkeppnisstöðu Svíþjóðar á heimsmarkaði.²²

22 Heimild: NUTEK, Skattereformen och turismen, Juni 1993.

IV. MARKAÐSMYNSTUR

Það er lykilatriði varðandi uppbyggingu ferðaþjónustunnar að afla vitneskju um eftir hverju ferðamenn á Íslandi, bæði innlendir og erlendir, eru helst að sækjast. Sú vitneskja er grunnurinn að faglega unninni markaðssetningu, ásamt upplýsingum um hvernig er ferðast, hvar er gíst og hve lengi, og síðast en ekki síst, hve miklu er eytt á ferðalaginu.

Upplýsingar af þessu tagi hafa til þessa verið af skornum skammti hér á landi. Því er ekki mögulegt að greina neina tiltekna markaðsþróun, hvorki á innanlandsmarkaði né okkar helstu erlendu mörkuðum.

Hér verður því reynt að gefa grófa mynd af því hvernig mynstur er á mörkuðum okkar og er byggt á tveimur nýlegum markaðskönnunum. Tekið skal fram að eingöngu verður stiklað á stóru en til frekari upplýsinga er vísað á skýrslur með niðurstöðum þeirra tveggja kannana sem umfjöllunin er byggð á.

IV.1 INNANLANDSMARKAÐUR

Umfjöllunin um innlenda markaðinn er byggð á könnun sem framkvæmd var að tilhlutan Ferðamálaráðs Íslands, sumarið 1992. Könnunina vann Rögnvaldur Guðmundsson og hafa niðurstöður hennar verið gefnar út undir yfirskriftinni „Góðir Íslendingar“.

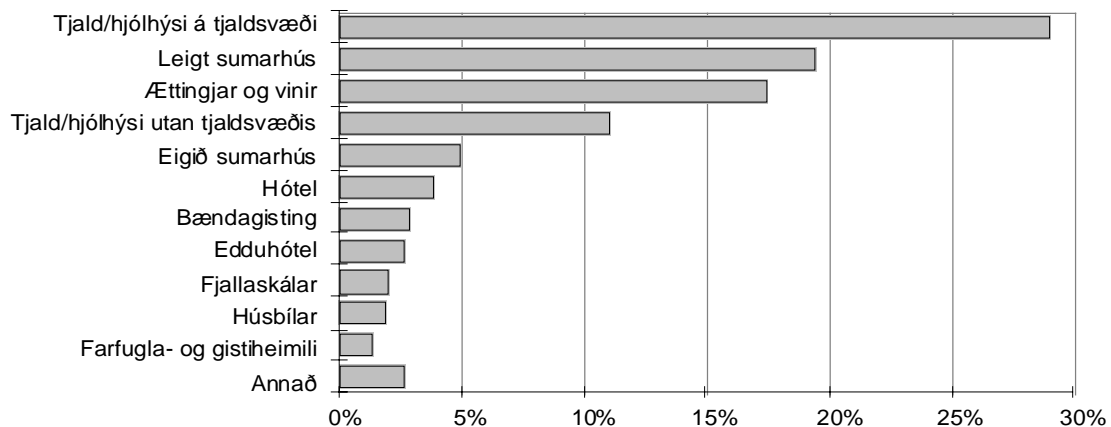
Hafa þarf í huga að það sem hér fer á eftir er aðeins brot af heildarmynd innanlandsmarkaðar ferðaþjónustunnar, þar sem könnunin nær eingöngu til sumarferðalaga og aðeins eins markaðshóps, þ.e. þeirra sem eru á ferðalagi í fríi.

Í könnuninni kom fram að 86,3% aðspurðra reyndust vera í orlofsferð en 8,8% í ferð vegna atvinnu, auk þess sem hjá 0,9% aðspurðra tengdust orlof og atvinna. Aðrir tilgreindu aðrar ástæður.

Í þeirri umfjöllun sem hér fer á eftir verður eingöngu litið til þess hóps sem tilgreindi frí sem ástæðu ferðar og voru að heiman í eina nótt eða lengur. Alls voru 1.555 svarendur í þessum hópi, eða 75% af heildarúrtakinu.

Hjá 40% þeirra sem voru í fríi stóð ferðin í meira en eina viku eða að meðaltali í 7,5 daga. Í 86,3% tilvika ferðaðist fólk á eigin bíl og kemur það væntanlega ekki á óvart. Þegar tekið hefur verið tillit til þess hve margir ferðast saman í hóp og gístimáta skipt niður milli mismunandi tegunda gístiaðstöðu koma eftirfarandi niðurstöður í ljós.

Mynd IV.1 Gistimáti í sumarfríi



Það vekur athygli hve gisting á tjaldsvæðum nýtur mikilla vinsælda meðal Íslendinga. Það má því álykta að þegar gert er upp á milli tveggja valkosta, annars vegar að ferðast innanlands í frí og hins vegar að fara til útlanda, verði ódýrustu gistimöguleikarnir oftast fyrir valinu í innanlandsferðunum. Það má orða þetta svo að sú skoðun virðist nokkuð almenn, að ef metinn er sá valkostur að nota dýrari gistimöguleika, t.d. að gista á hótélum hringinn í kringum landið, sé alveg eins gott og jafnvel ódýrara að fara í pakkaferð til útlanda. Með þetta í huga þarf ekki að koma á óvart í hve litlum mæli Íslendingar í frí nýta sér hótél-gistingu, þar sem 6,7% af heildarfjölda gistinátta var á Eddu-hótélum og öðrum hótélum samanlagt. Við þetta bætist síðan hlutdeild bændagistingar sem reyndist 2,7% samkvæmt könnuninni. Það nýtur alltaf nokkurra vinsælda að halda til hjá ættingjum og vinum þegar ferðast er um landið og þar falla til 17,5% gistinátta.

Sá aldurshópur sem mest notar tjaldgistingu, er um eða innan við þrítugt. Einnig er aldurshópurinn um fimmtugt nokkuð fjölmennur á tjaldsvæðunum.

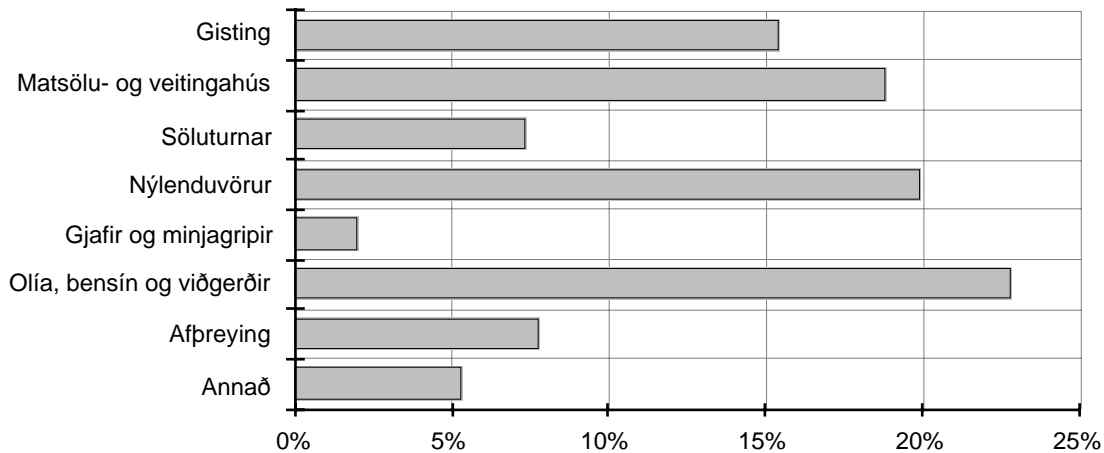
Talsverður munur er á því milli gististaða í höfuðborginni og á landsbyggðinni, hver eru hlutföll Íslendinga og útlendinga eftir árstímum. Yfir sumartímum eru gistinætur Íslendinga á hótélum og gistiheimilum í Reykjavík aðeins um 10% en 35-50% á landsbyggðinni. Yfir veturinn verður þessi munur enn meiri, þar sem hlutfallið er 20-28% í Reykjavík, en að jafnaði ekki undir 80% á landsbyggðinni. Það má því segja að það sé innanlandsmarkaðurinn sem geri heilsársgistingu á landsbyggðinni bæði nauðsynlega og mögulega.

Könnunin sýndi að 76% þeirra sem fara í sumarleyfisferð innanlands ferðast með fjölskyldumeðlimum sínum. Algengast er að fjórir til fimm ferðist saman.

Að meðaltali reyndust þátttakendur í könnuninni eyða rúmlega 2.300 krónum á dag í ferðalaginu. Það er athyglisvert hve þær áætlanir sem viðkomandi höfðu gert um eyðslu á ferðalaginu reyndust standast illa. Nemur vanáætlunin um 50% og þegar lítið var til alls úrtaksins var munurinn mestur hjá þeim sem voru í frí.

Eyðsla í dæmigerðri sumarleyfisferð skiptist á helstu vöruflokka sem hér segir:

Mynd IV.2 Eyðsla í sumarleyfisferð innanlands



Ef matarkostnaður, þ.e. veitingahús og nýlenduvörur, er tekinn sem ein heild, er hann stærsti hluti dagseyðslunnar í ferðalaginu eða samtals tæp 39%. Eins og sjá má vegur kostnaður vegna notkunar bíls þyngst af einstökum liðum eða 22% af heildar dagseyðslu. Gisting er oft einn helsti útgjaldaliður ferðamanna, en hjá þessum tiltekna markaðshópi gerir ásóknin í ódýra gistimöguleika það að verkum að gistipátturinn vegur aðeins 15,5% í dagseyðslunni. Hátt hlutfall nýlenduvara skýrist einnig af því hversu stórt hlutfall gistir á tjaldsvæðum og í sumarhúsum.

Ástæður þess að Íslendingar ferðast innanlands í fríi, eru að þeir vilja vera með fjölskyldunni, njóta náttúrunnar og slappa af, samkvæmt því sem tilgreint var í könnuninni. Ef spurt væri hvers vegna fólk ferðast yfirhöfuð í fríi sínu má vænta að svör við því væru nokkuð á sama veg og því segja þessar niðurstöður ekki til um hvers vegna fólk velur frekar að ferðast innanlands en að fara erlendis í sumarleyfinu.

IV.2 ERLENDIR MARKAÐIR

Það sem hér fer á eftir er byggt á niðurstöðum þeirrar könnunar sem Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands vann á árunum 1991-1992, fyrir ferðamálanefnd Vestnorden nefndarinnar.

Við athugun á árstíðasveiflum í ferðaþjónustu nægir ekki að líta eingöngu á tölur um fjölda erlendra ferðamanna til landsins, eftir árstímum, heldur þarf jafnframt að athuga að hvaða leyti ástæður ferðar eru ólíkar eftir árstímum. Í grófum dráttum eru ráðstefnur og fundir helsti tilgangur ferðar hingað til lands að vetrarlagi, á meðan þeir sem koma að sumrinu eru oftast í fríi. Vinsældir skipulagðra pakkaferða eru mestar á sumrin og á vorin en nær 80% þeirra sem koma að hausti og vetri ferðast á eigin vegum.

Algengasti dvalartími að sumarlagi er 13 dagar, en 4 dagar hinar árstíðirnar þrjár, sem vísar til þess hversu lengi flestir ferðamenn hafa hér viðdvöl. Meðaldvalarlengd er að sama skapi 13 dagar á sumrin, en er tæplega 6 dagar að vetri og vori en tæpir 7 dagar að hausti. Skýringin á þessum mun á algengustu dvalarlengd og meðaltalsdvöl er að fáir einstaklingar sem dvelja lengi, hækka meðaltalið. Tölur um fjölda náttu í Reykjavík breytast lítið eftir árstíðum og er algengasta dvalarlengd þar 3 nætur á öllum tímum ársins. Þetta sýnir að algengast er að þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma að sumarlagi verji mestum tíma sínum á ferð um landið, á meðan þeir sem koma á öðrum árstímum halda sig á höfuðborgarsvæðinu eða í grennd við það. Eini landshlutinn þar sem einhver gisting útlendinga fellur til yfir vetrartímamann er Suðurland, eins og fjallað verður nánar um í kafla VII.

Könnunin sýnir að heildarútgjöld einstaklinga vegna Íslandsferðarinnar reyndust mjög misjöfn eftir árstímum. Þannig var sumareyðslan rúmlega 13 þúsund krónur á dag að meðaltali en útgjöldin að vetrinum fóru í nær 30 þúsund krónur á dag. Hjá þeim sem komu að hausti var dagseyðslan rúmlega 26 þúsund en rúm 22 þúsund að vori. Þessar tölur koma heim og saman við þá viðurkenndu staðreynd að ráðstefnugestir eyða meiru en þeir sem ferðast í fríi og eins og þegar hefur komið fram, vega ráðstefnu- og fundagestir þungt í þeim hópi sem hingað sækir að vetrarlagi.

Megnið af erlendu ráðstefnu- og fundahaldi hérlendis tengist norrænu samstarfi og sést þetta glögg á tölum um fjölda ferðamanna frá Norðurlöndunum, eftir árstíðum. Könnun Félagsvísindastofnunar sýndi að íbúar Norðurlandþjóðanna komu hingað vegna funda eða ráðstefna í 16% tilvika, en sú tala er 3,7% fyrir alla erlenda ferðamenn.

Það sem erlendir ferðamenn kvarta helst yfir á Íslandi er verðlagið, sem þeim þykir hátt, en auk þess kvarta þeir sem koma að vetri og vori, töluvert yfir veðrinu enda kom á daginn að þeir eru síður tilbúnir til að mæla með Íslandi við vini og vandamenn en þeir sem hingað koma á öðrum árstímum.

Tölur um fjölda erlendra ferðamanna segja ekki nema hálfra söguna um mikilvægi tiltekinna markaða. Þar ræður einnig dvalarlengd og eyðsla. Um þetta verður fjallað nánar í kafla VII.

Niðurstöður könnunarinnar sýna að það er fyrst og fremst náttúran og umhverfið sem dregur erlenda ferðamenn hingað. Þessi þáttur er ekki síður mikilvægur í augum Íslendinga sjálfra, eins og vaxandi vinsældir hálendis- og óbyggðaferða sýna. Að öllu óbreyttu, bendir því allt til þess að umhverfismál muni í framtíðinni vega þyngra í uppbyggingu íslenskrar ferðaþjónustu en þau hafa gert til þessa.

V. FJÁRFESTINGAR Í FERÐAÞJÓNUSTU

Í kaflanum sem hér fer á eftir er ætlunin að bregða upp mynd af fjárfestingum í ferðaþjónustu á Íslandi, eftir því sem kostur gefst. Auk þess verður fjallað um lán- og styrkveitingar opinberra sjóða til ferðaþjónustu.

Í fyrri hlutanum verður eingöngu fjallað um uppbyggingu á aðstöðu auk þess sem fjallað er sérstaklega um einstaka þætti hennar í kafla VI. Nokkrum veigamiklum þáttum ferðaþjónustunnar verða ekki gerð sérstök skil og má þar m.a. nefna upplýsingamiðstöðvar, afþreyingu ýmiss konar, að ógleymdri markaðssetningunni. Allt eru þetta kostnaðarsamir liðir og talsverðar fjárfestingar sem liggja að baki.

Ástæður þess að aðeins verður fjallað um þessa afmörkuðu þætti fjárfestinga í ferðaþjónustu eru aðallega tvær. Í fyrsta lagi þótti rétt að einskorða sig við fjárfestingar sem gætu snúið að Byggðastofnun sem lánastofnun og í öðru lagi hefur reynst mjög erfitt að afla upplýsinga nema um „áþreifanlegar“ fjárfestingar.

Stórar fjárfestingar, sem hér er ekki fjallað um sérstaklega, eru t.d. vegakerfið, flugvelli og flugstöðvar. Þó svo að sú aðstaða sé grunnurinn að uppbyggingu ferðaþjónustu, er hún samt sem áður nauðsynleg án tillits til atvinnugreinarinnar sem slíkrar. Skal þó ítrekað að þar er um mjög miklar fjárfestingar að ræða.

V.1 VERÐMÆTI GISTIADSTÖÐU

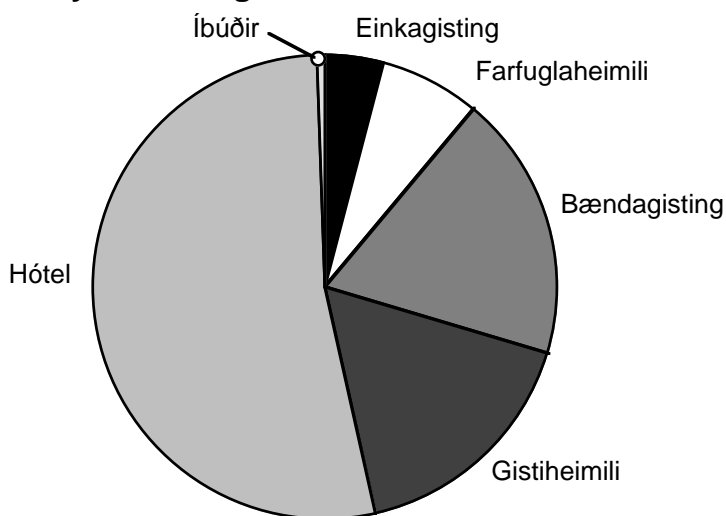
Það sem hér fer á eftir er aðallega byggt á upplýsingum úr Handbók Upplýsingamiðstöðvar ferðamála 1992. Á árinu 1992 var gistirými í landinu, sem hér segir:

Tafla V.1 Gistirými eftir tegundum árið 1992

Tegund	Fjöldi rúma	Hlutfall
Einkagisting	455	4,4%
Farfuglaheimili	709	6,9%
Bændagisting	1.911	18,6% ²³
Gistiheimili	1.703	16,6%
Hótel	5.423	52,9%
Íbúðir	56	0,5%
SAMTALS	10.257	100%

23 Í tölu um bændagistingu eru meðtalin 323 rúm í sumarhúsum hjá Ferðaþjónustu bænda. Ef þau eru undanskilin er hlutdeild bændagistingar 15,5%.

Mynd V.1 Gistirými eftir tegundum²⁴



Auk ofangreindrar aðstöðu má nefna félagsheimili, skóla og aðra sambærilega staði þar sem ekki er rekstur að jafnaði, en hægt að fá inni fyrir hópa.

Heildartölur yfir fjárfestingar í ýmsum þáttum ferðaþjónustu eru áætlaðar sem hér segir:

Hótel	Reykjavík - heilsárs	5,6 milljarðar
	Landsbyggð - heilsárs	2,4 milljarðar
	SAMTALS:	8 milljarðar

Bændagisting	360 - 600 þúsund á herbergi	
	SAMTALS:	320-530 milljónir

Tjaldsvæði	Fl. I	meðaltal 1 milljón
	Fl. II	meðaltal 4,9 milljónir
	SAMTALS:	450 milljónir

Sumarhús	7.800 bústaðir, fasteignamat 1 milljón	
	Þar af félög og fyrirtæki um 3 milljarðar	
	SAMTALS:	Um 8 milljarðar

Hafa þarf í huga að tölurnar um hótelin miðast við bókfært verð, um bændagistingu við stofnverð og er ekki uppreiknað, tjaldsvæðin miðast við stofnkostnað sem er uppreiknaður til verðlags 1992 og sumarhúsin miðast við fasteignamat. Hér eru því vissir annmarkar á samanburði, en þessar tölur gefa þó ákveðna mynd af fjárfestingum í ferðaþjónustu.

²⁴ Heimildir: Byggt er á Handbók Upplýsingamiðstöðvar Ferðamála og bæklingum frá Ferðaþjónustu bænda og Bandalagi íslenskra farfugla. Tölurnar miðast við árið 1992.

V.2 LÁNVEITINGAR OPINBERRA SJÓÐA

Framboð lánsfjármagns til fjárfestinga og/eða framkvæmda í ferðaþjónustu hefur lengst af verið bundið við Ferðamálasjóð, Framkvæmdasjóð, Byggðasjóð/stofnun og almenna bankakerfið. Á síðari árum hafa Iðnþróunarsjóður og Iðnlánasjóður komið inn á þennan markað með vaxandi vægi. Stofnlánadeild landbúnaðarins fór að lána til ferðaþjónustubænda á árinu 1992. Hér á eftir verður greint frá lánveitingum ofangreindra sjóða, auk þess sem fjallað verður um styrkveitingar Framleiðnisjóðs til Ferðaþjónustu bænda og uppbyggingar bændagistingar.

Í gegnum tíðina hefur ekki verið mikið framboð á styrkjum til verkefna eða uppbyggingar í ferðaþjónustu, þegar frá er talin bændagisting og Ferðaþjónusta bænda. Um slíkar styrkveitingar hefur helst verið að ræða hjá Byggðastofnun og verða þeim gerð sérstök skil hér á eftir.

Byggðastofnun

Aðkoma Byggðastofnunar að ferðaþjónustunni hefur aðallega verið í formi lánveitinga, og hafði stofnunin meðal annars frumkvæði að sérstökum lánaflökki til stuðnings uppbyggingar bændagistingar. Jafnframt hefur Byggðastofnun styrkt ýmis málefni er tengjast ferðaþjónustu, svo sem upplýsingamiðlun og söfn.

Hlutfall útlána til ferðaþjónustu var um 4,9% af heildarútistandandi kröfum við áramót 1992/1993.

Við lok árs 1992 voru útistandandi lán Byggðastofnunar, eftir flokkun aðstöðu, sem hér segir:

Tafla V.2 Útistandandi lán Byggðastofnunar, 31.12.1992

	Þús. kr.	Hlutfall
Hótel, gistihús	189.594	51,7%
Bændagisting	115.149	31,4%
Veitingahús	61.851	16,9%
SAMTALS	366.594	100 %

Til viðbótar þeim lánnum sem hér eru talin, hefur stofnunin í nokkrum tilfellum lánað sveitarfélögum vegna kaupa á hlutabréfum í hótelum. Um síðustu áramót reyndust sjö slík lán vera útistandandi, samtals að upphæð um 24 milljónir. Átta lán voru útistandandi hjá flugfélögum eða vegna hlutabréfakaupa í flugfélögum, samtals að upphæð ríflega 11 milljónir. Aðrar lánveitingar, sem tengjast ferðaþjónustu, svo sem vegna uppbyggingar á afþreyingu, orlofshúsum og lán til

ferðaskrifstofa o.fl. reyndust nema við lok árs 1992 um 7,9 milljónum, samtals 5 lán.

Hlutfall vanskila af öllum útistandandi lánnum Byggðastofnunar voru 13,1% við síðustu áramót. Af lánnum til ferðapjónustu eru þau hins vegar hærri en meðaltalið, eða 16,8%. Þó svo að hér sé um fróðlegar tölur að ræða er ef til vill ekki rétt að draga af þeim neinar ályktanir um erfiðari afkomu eða greiðslustöðu ferðapjónustufyrirtækja en gengur og gerist.

Tafla V.3 Meðallán Byggðastofnunar eftir starfsemi

	Þús. kr.	Fjöldi lánt.	Meðallán Þús. kr.
Hótel, gistihús	189.594	35	5.417
Bændagisting	115.149	44	2.617
Veitingahús	61.851	24	2.577
SAMTALS	366.594	100%	3.537

Tafla V.4 Lán Byggðastofnunar til ferðapjónustu eftir kjördæmum

	Þús. kr.	Hlutfall
Reykjavík	5.741	2%
Reykjanes	4.590	1%
Vesturland	38.442	10%
Vestfirðir	51.923	14%
Norðurl.-vestra	30.452	8%
Norðurl.-eystra	75.909	21%
Austurland	75.941	21%
Suðurland	83.596	23%
SAMTALS	366.594	100%

Ef talin eru öll lán Byggðastofnunar, sem tengjast ferðapjónustu samkvæmt upptalningunni hér á undan, voru ríflega 400 milljónir króna útistandandi við síðustu áramót.

Þau lán, sem Byggðastofnun hefur veitt til ferðapjónustu, hafa verið til 10 ára. Lán til ferðapjónustubænda hafa verið verðtryggð með 5% vöxtum, allt að 4 milljónum. Hærri lán til bænda og öll önnur lán eru ýmist gengistryggð með markaðsvöxtum (LIBOR) að viðbættu 1,75% álagi eða verðtryggð með 8,7% vöxtum.

Styrkveitingar Byggðastofnunar

Styrkveitingar Byggðastofnunar vegna ferðaþjónustu og annarrar tengdrar starfsemi hefur smám saman farið vaxandi, frá upphafsárinu 1985.

Styrkirnir yfir tímabilið sundurliðast eftir málaflokkum, sem hér segir:

Tafla V.5 Styrkveitingar Byggðastofnunar til ferðaþjónustu 1985-1992, á verðlagi hvers árs

	Fjöldi styrkja	Upphæð alls þús. kr.
Upplýsingamiðlun á landsvísu	6	8.500
Ferðamálasamtök, ýmis verkefni ²⁵	3	3.459
Ferðaþjónusta bænda, ýmis verkefni	4	2.850
Stefnumótunar- og átaksverkefni ²⁶	10	7.975
Markaðssetningarverkefni	2	2.200
Minjagripagerð o.p.h.	4	3.000
Söfn	13	7.650
Skákmót	3	250
Vestnorden	1	400
Heilsuhæli	1	3.000
SAMTALS	47	39.284

Þeir þættir, sem vega þyngst í framlögum Byggðastofnunar til uppbyggingar ferðaþjónustu, eru upplýsingamiðlun, minjasöfn og stefnumótunar- og átaksverkefni. Í seinni tíð hefur Byggðastofnun viðhaft þá stefnu varðandi styrkveitingar til safna, að styðja öðru fremur tilteknar framkvæmdir, sem ætlað er að gera þau aðgengilegri sem afþreyingu fyrir ferðamenn.

Upplýsingamiðstöð ferðamála var stofnuð árið 1987 og stóðu Ferðamálaráð, Ferðamálanefnd Reykjavíkur og Ferðamálasamtök landshlutanna að henni. Í stofnsamningi var gert ráð fyrir að í Reykjavík yrði starfrækt eins konar „móðurstöð“ en að stefnt væri að opnun útibúa í einstökum landshlutum í samvinnu við viðkomandi ferðamálasamtök. Þegar á leið reyndist ekki samstaða meðal stofnaðila um opnun útibúa um landið og svo fór að Reykjavíkurborg gekk út úr samstarfinu við áramót 1991/1992. Eftir það skiptu Ferðamálaráð og

25 Ríflega helmingur þessarar upphæðar var nýttur til hlutdeildar ferðamálasamtakanna í rekstri Upplýsingamiðstöðvar ferðamála í Reykjavík, þó svo að styrkurinn sé ekki skilgreindur sem slíkur. Þess skal getið að 7,5 milljónir af þeim styrkjum sem flokkaðir eru sem upplýsingamiðlun komu í hlut ferðamálasamtaka landshlutanna (nú Ferðamálasamtök Íslands), sem hafa að mestu nýtt hann vegna þátttöku sinnar í Upplýsingamiðstöðinni í Reykjavík.

26 Byggðastofnun hefur styrkt fjölda átaksverkefna, en hér er aðeins eitt þeirra talið. Ástæðan er sú að í því tilviki var það skilgreint í upphafi sem ferðamálaverkefni að hluta. Í flestum öðrum átaksverkefnum hafa þó verið starfandi ferðamálahópar.

ferðamálasamtök landshlutanna með sér hluta Reykjavíkurborgar í rekstri Upplýsingamiðstöðvarinnar í Reykjavík. Sá styrkur sem Byggðastofnun hefur veitt landshlutasamtökunum hefur í raun verið forsenda þess að þau gætu staðið við skuldbindingar sínar í rekstri UMF, auk þess sem hluti hans hefur runnið til upplýsingamiðstöðva í kjördæmunum síðastliðin þrjú ár. Hlutverk Upplýsingamiðstöðvarinnar er óumdeilanlegt í uppbyggingu ferðaþjónustu á Íslandi og ekki síst á landsbyggðinni. Hér er því dregin sú ályktun að þessum fjármunum frá Byggðastofnun hafi verið vel varið.

Styrkir til stefnumótunarverkefna í ferðamálum eru nýr liður í styrkveitingum Byggðastofnunar. Upphaf þeirra markast árið 1991 þegar Ferðamálasamtök Snæfellsness og Ferðamálasamtök Vestfjarða fengu hvort um sig styrki til að vinna að stefnumótun um uppbyggingu ferðaþjónustu á sínum svæðum. Árið 1992 voru veittir þrír styrkir til „nýrra“ aðila auk þess sem upphafsverkefnin tvö fengu viðbótarstyrk. Framkvæmd verkefnanna hefur verið þannig háttáð að þau hafa verið unnin heima fyrir, með faglegrri aðstoð sem ýmist hefur komið frá Atvinnuþróunarfélögum á viðkomandi svæðum, eða öðrum utanaðkomandi aðilum. Ekki hafa verið nein tengsl milli verkefnanna, né heldur hafa þau tengst neinni stefnumörkun á landsvísu.

Byggðastofnun hefur auk lán- og styrkveitinga gerst hluthafi í tveimur ferðaþjónustufyrirtækjum, Jöklaferðum á Höfn í Hornafirði og Bæ hf. sem er eigandi hótelhúsnæðis á Kirkjubæjarklaustri (rekið sem Hótel Edda af Ferðaskrifstofu Íslands).

Ferðamálasjóður

Ferðamálasjóður var upphaflega stofnaður árið 1964 sem sjálfstæður sjóður. Síðar varð hann sérstök deild í Framkvæmdastofnun en var gerður að sjálfstæðum sjóði að nýju árið 1985.

Við lok árs 1992 voru útistandandi lán Ferðamálasjóðs, eftir flokkun aðstöðu, sem hér segir:

Tafla V.6 Útistandandi lán Ferðamálasjóðs, 31.12.1992

	Millj. kr.	Hlutfall
Hótel	698	66,7%
Gistihús	123	11,8%
Bændagisting	25	2,4%
Veitingahús	108	10,3%
Samgöngur	16	1,5%
Afþreying	77	7,3%
SAMTALS	1.047	100%

Tafla V.7 Útistandandi lán Ferðamálasjóðs eftir kjördæmum

	Millj. kr.	Hlutfall
Reykjavík	378	36,1%
Reykjanes	58	5,5%
Vesturland	131	12,5%
Vestfirðir	51	4,9%
Norðurl.-vestra	19	1,9%
Norðurl.-eystra	171	16,3%
Austurland	53	5,0%
Suðurland	186	17,7%
SAMTALS	1.047	100%

Núverandi stjórn Ferðamálasjóðs hefur markað sér þá stefnu að beina lánveitingum frekar til framkvæmda vegna uppbyggingar á afþreyingarstarfsemi, en uppbyggingar á gistirými eða annari slíkri aðstöðu. Þessi stefna byggir á þeirri forsendu að stjórnin telur nóg að gert á því sviði í bili. Þannig telur sjóðurinn sig best sinna þörfum atvinnugreinarinnar og sínum eigin um leið. Þessi áhersla er í samræmi við yfirlýsta skoðun Ferðamálaráðs og annarra hagsmunaaðila í ferðaþjónustu um mikilvægi þess að lögð verði áhersla á uppbyggingu afþreyingar á næstu árum.

Sjóðurinn telur æskilegt að fjárfestar leggi fram um 50% eigið fé og gerir kröfu um að vera framarlega með veð sín, eða helst ekki yfir 30% af brunabótamati.

Lán vegna nýframkvæmda eru afborgunarlaus á fyrsta ári. Lán Ferðamálasjóðs eru yfirleitt bundin gengi Bandaríkjadollars og eru vaxtakjör 2% yfir markaðsvöxtum (LIBOR). Sjóðurinn veitir lán til allt að 15 ára, sem hlýtur að teljast skammur tími miðað við eðli þeirra fjárfestinga sem hann lánar til.

Samkvæmt lögum Ferðamálasjóðs er honum heimilt að vera eignaraðili í gisti- aðstöðu sem haldið er opinni allt árið um kring. Á þeirri forsendu hefur

sjóðurinn breytt skuldum hótela í hlutafé, gegn því að honum hefur verið tryggt sérstakt framlag á fjárlögum að sömu upphæð.

Um er að ræða fjögur heilsárshótel á landsbyggðinni og liggur eignarhlutfall sjóðsins á bilinu 20 til 29%. Samtals nema þessar eignir að nafnvirði ríflega 45 milljónum króna.

Ferðamálasjóður á í öllum tilfellum fulltrúa í stjórnnum hótela en hefur tekið þá afstöðu að vera fremur óvirkur eigandi og því falið Samgönguráðuneytinu umsjón með þeim málum.

Jafnframt veitti sjóðurinn nokkrum hótelum fjárframlög fyrr á árum, áður en til kom sú krafa að hlutabréf kæmu á móti. Stærsta einstaka framlagið af því tagi nam um 67 milljónum króna, uppreiknað við árslok 1992.

Ferðamálasjóður hefur, auk þessa, eignast nokkur hótel og veitingastaði á nauðungaruppboðum, á liðnum árum. Jafnan hefur tekist að selja þessar eignir aftur, en þá oft með nokkrum afföllum.

Sjóðnum er heimilt að veita styrki til uppbyggingar ferðaþjónustu en hefur ekki talið sig hafa svigrúm til þess vegna knappa fjárveitinga. Á síðustu árum hefur hann þó veitt styrki til tveggja verkefna, annars vegar til Upplýsingamiðstöðvar ferðamála í Reykjavík og hins vegar til Sambands veitinga- og gistihúsa vegna hagkönnunar. Í því tilviki vakti ekki síst fyrir sjóðnum að afla upplýsinga í eigin þágu, um afkomu hótela og veitingahúsa, sem eru helstu lánþegar sjóðsins.

Framkvæmdasjóður

Framkvæmdasjóður var stofnaður árið 1953 í tengslum við framkvæmd Marshall-aðstoðarinnar við Ísland. Í upphafi veitti sjóðurinn lán til ýmissa stærri framkvæmda á vegum ríkisins. Jafnframt hafði hann milligöngu um útvegun lánsfjár til annarra fjárfestingasjóða, sem komu síðar fram á sjónarsviðið. Þegar frá leið varð slík lánsfjármíðlun meginhlutverk sjóðsins. Eftir sem áður tók hann þó þátt í fjármögnun ýmissa stærri verkefna, þar sem sýnt þótti að þau væru ofvaxin hinum sérgreindu fjárfestingalánasjóðum. Þetta á m.a. við um lán til ferðaþjónustu, en helstu skuldunautar sjóðsins í þeim geira eru nokkur hótel.

Heildarupphæð útistandandi lána til ferðamála á vegum Framkvæmdasjóðs nema nú um 798 milljónum króna.

Þess skal einnig getið að Framkvæmdasjóður Íslands er höfuðlánadrottinn Ferðamálasjóðs og átti þar útistandandi tæplega 875 milljónir króna um síðustu áramót, í veittum lánnum.

Stofnlánadeild landbúnaðarins

Stofnlánadeild landbúnaðarins hóf lánveitingar til ferðaþjónustubænda árið 1992 en hafði ekki sinnt þeim málaflokki fram að þeim tíma. Á árinu voru veitt 16 lán, samtals um 30 milljónir.

Með umsókn þarf að skila inn teikningum, kostnaðaráætlun, rekstraráætlun, veðbókarvottorði og umsögn frá Ferðaþjónustu bænda. Framkvæmdastjórn tekur endanlega afstöðu til lánsúmsókna, en umsögn Ferðaþjónustu bænda vegur þungt varðandi afgreiðslu úmsóknanna.

Hámarkslán Stofnlánadeildar eru 2.500.000 krónur, í öllum tilvikum. Um lánskjör gilda hins vegar mismunandi reglur eftir tilefni láns. Til endurbóta á eldra húsnæði er veitt allt að 40% af kostnaðarmati og fer lánstími eftir mati Stofnlánadeildar. Til nýframkvæmda er veitt 25% af kostnaðarmati í allt að 15 ár. Lánin eru verðtryggð og bera 5% vexti.

Í reglum Stofnlánadeildar um lán til ferðaþjónustubænda er tekið fram að lán frá Byggðastofnun geti skert lánsupphæð. Hins vegar hefur Byggðastofnun haldið að sér höndum varðandi nýjar lánveitingar til ferðaþjónustubænda eftir að Stofnlánadeildin hóf að veita lán til þessa málaflokks.

Iðnlánasjóður

Iðnlánasjóður var stofnaður árið 1935. Hann er sjálfstæður og vinnur að því að efla framleiðslu, framleiðni og markaðssetningu í iðnaði og skyldri starfsemi.

Iðnlánasjóður fjármagnar lánveitingar sínar með lántökum auk eigin fjár sjóðsins og eru lántökurnar að stærstum hluta erlendis frá. Eins og nafnið bendir til hafa útlán sjóðsins að meginhluta verið til iðnaðar, en hin síðari ár hafa þó fleiri atvinnugreinar notið lánaþyrirgreiðslu sjóðsins.

Um síðustu áramót átti sjóðurinn útistandandi í eftirfarandi greinum ferðaþjónustu:

Tafla V.8 Útistandandi lán Iðnlánasjóðs, 31.12.1992 eftir starfsemi

Hótel, veitinga- og gistihús	57.500.000
Samgöngur á sjó og landi	115.000.000
Afþreying	23.000.000
SAMTALS	195.500.000

Alls eru þetta 1,7% af heildarupphæð útistandandi lána.

Iðnþróunarsjóður

Iðnþróunarsjóður var stofnaður árið 1970 á grundvelli sérstaks samnings ríkisstjórna Norðurlanda. Í upphafi lánaði sjóðurinn eingöngu til iðnaðar, en árið 1986 var lánveitingarreglum hans breytt á þann veg að honum varð heimilt að lána til allra atvinnugreina. Eftir þann tíma hefur samsetning útlána breyst verulega og sem dæmi má nefna að á árinu 1991 námu lánveitingar til verslunar og þjónustu 18,7% af heildarútlánunum. Lán til fyrirtækja í ferðaþjónustu hafa verið fremur lítið hlutfall af heildarútlánunum. Árið 1991 voru þau 3,5% af öllum útlánunum og 3,8% árið 1992.

Við lok árs 1992 átti Iðnþróunarsjóður 225 milljónir útistandandi hjá fyrirtækjum í ferðaþjónustu.

Iðnþróunarsjóður leggur á það áherslu í útgefnum upplýsingum sínum að hann bjóði lán til fyrirtækja sem leita eftir lánsfé til langs tíma. Lánstími fer eftir eðli fjárfestingar og getur orðið til allt að 15 ára. Ýmist eru lán sjóðsins í íslenskum krónum og þá í flestum tilfellum vísitölutryggð, eða gengistryggð í erlendum gjaldmiðlum. Sjóðurinn býður bæði upp á fasta eða breytilega vexti, eða svokallað kjörvaxtakerfi þar sem tekið er mið af fjárhagsstöðu lántakenda.

Lánasjóður Vestur-Norðurlanda og Vestnorden nefndin

Lánasjóður Vestur-Norðurlanda er lánasjóður sem ríkisstjórnir Norðurlandanna fimm, ásamt landsstjórnnum Færeyja og Grænlands, komu á fót árið 1987. Sjóðnum er ætlað að vera þróunarsjóður fyrir Vestur-Norðurlönd, þ.e. Ísland, Færeyjar og Grænland.

Sjóðurinn hefur lítið lánað til ferðaþjónustu en um síðustu áramót átti hann úti-standandi hjá fyrirtækjum í ferðaþjónustu hérlendis, um 31,6 milljónir. Þau lán sem um ræðir hafa verið veitt til gististaða og uppbyggingar á afþreyingu.

Vextir miðast við millibankavexti erlendis (LIBOR) og eru háðir markaðs-breytingum þar. Vaxtamunur er oftast um 1%. Vextir útlána geta verið breyti-legir eða fastir. Lán frá sjóðnum eru undanþegin stimpilgjaldi og þinglýsingar-gjaldi. Lánin eru yfirleitt til 5 til 15 ára og eru oftast miðuð við danskar krónur, þýsk mörk eða Bandaríkjadollar.

Sjóðurinn má veita styrki, samkvæmt samþykktum en stjórn hans ákvað árið 1992 að slíkt yrði ekki gert nema í undantekningartilvikum. Þess í stað getur sjóðurinn boðið upp á víkjandi lán til sérstakra verkefna. Þar væri til dæmis um að ræða forkannanir vegna stærri verkefna. Til þessa hafa ekki verið veitt slík lán vegna ferðaþjónustu.

Löndin þrjú hafa með sér samstarf í Vestnorden nefndinni, en hún hefur veitt styrki til ýmissa verkefna. Þar fer sérstök undirnefnd með ferðamál og hefur hún m.a. staðið fyrir ferðakaupstefnum sem haldnar hafa verið annað hvert ár í löndunum þremur til skiptis. Til þessa verkefnis hefur verið varið 100 þúsund dönskum krónum árlega. Ekki tókst að fá yfirlit yfir öll verkefni sem ferðamálanefnd Vestnorden nefndarinnar hefur varið fjármunum til. Þess má þó geta að árið 1992 kostaði nefndin markaðskönnun sem gerð var í löndunum þremur. Það verkefni kostaði 6 milljónir króna.

Framleiðnisjóður

Framleiðnisjóður landbúnaðarins hefur frá árinu 1985 veitt styrki til uppbyggingar ferðaþjónustu í sveitum. Á tímabilinu 1985 til 1992 veitti sjóðurinn samtals 581 framlag, þar af 124 vegna ferðaþjónustu, eða rúmlega 21% af heildarfjölda framlaga. Fram til þessa hefur fjármagn sjóðsins til þessa málaflokks verið hluti af fjárveitingu af fjárlögum til svokallaðra búháttabreytinga. Þannig gátu þeir haft ákveðinn forgang til styrkja sem höfðu afsalað sér framleiðslurétti, án þess þó að það útilokaði aðra ábúendur lögbýla, svo framarlega sem fullvirðisréttur þeirra væri innan við 400 ærgildi.

Framlög sjóðsins eru óafturkræf og þeim fylgja engar kvaðir. Tekin er afstaða til hvers erindis fyrir sig með hliðsjón af umsögn ráðunautar Búnaðarfélags Íslands í ferðamálum, sem hefur aðsetur á skrifstofu Félags ferðaþjónustubænda.

Hámarksstyrkur Framleiðnisjóðs var 500.000 krónur, miðað við byggingarvísitölu 293, árið 1987, en þó aldrei meira en 30% af heildarkostnaði vegna framkvæmdanna. Árið 1992 var þessi upphæð komin í u.þ.b. 1.000.000 króna. Innan þessa ramma hefur verið möguleiki á viðbótarframlagi sem nemur allt að 750 þúsund krónum að uppfylltum ákveðnum skilyrðum m.a. um umfang framkvæmda, afkastagetu og óverulegan búskap í hefðbundnum búgreinum.

Flokkur þessi sem nefndur hefur verið „framlög til búháttabreytinga“ er nú aflagður, en upp hefur verið tekinn nýr flokkur sem nefndur er „til atvinnunýsköpunar á lögbýlum“. Undir þann flokk getur ferðaþjónusta í sveitum fallið eins og þann fyrri. Hámarksframlag er nú um fimmtungi hærra að raungildi, eða kr. 1.200.000. Reglur um viðbótarframlag eru óbreyttar að svo stöddu, en eru í endurskoðun.

Tafla V.9 Framlög Framleiðnisjóðs til ferðapjónustubænda

	Fjöldi býla	Þús. kr.
Framlög fyrir 1987	22	22.000
Framlög eftir 1987	67	67.000
Viðbótarframlög	(7)	5.250
Loforð um framlög	3	3.000
SAMTALS	92 ²⁷	97.250

Óhætt er að fullyrða, að allir ferðapjónustubændur, sem bjóða upp á gistingu hafa þegið styrk úr Framleiðnisjóði og til viðbótar ofangreindum framlögum eru nokkur dæmi um að sjóðurinn hafi veitt bændum styrki vegna hestaleiga og annarrar afþreyingar. Ef miðað er við bækling Ferðapjónustunnar fyrir árið 1993 eru 15 býli, sem ekki hafa þegið styrk, og eru það þá bæir þar sem eingöngu er boðið upp á afþreyingu.

Framleiðnisjóður hefur einnig staðið að mestu undir rekstri og markaðsstarfi Ferðapjónustu bænda frá árinu 1988, með 10-12 milljóna króna fjárframlagi á ári. Sú tala hefur þó heldur farið hækkandi nú allra síðustu ár.

Þegar Félag ferðapjónustubænda stofnaði hlutafélag um sölustarfsemi sína á árinu 1991 fengu þeir bændur sem gerðust hluthafar, styrk úr Framleiðnisjóði, sem nam 25% af hlutabréfakaupum. Upphaflega var áætlað að þessi fjárhæð í heild gæti numið um 5 milljónum króna. Til þessa hafa verið greiddar rúmlega fjórar milljónir króna.

Til viðbótar því sem að framan er talið hefur Framleiðnisjóður veitt búnaðarfélögum í heimabyggð stuðning til hlutabréfakaupa vegna framkvæmda, á Kirkjubæjarklaustri og Stórutjörnum, Vík í Mýrdal og í Bjarkalundi í Austur-Barðastrandarsýslu. Alls nemur stuðningur af þessu tagi um 24 milljónum króna.

Þegar öll framlög Framleiðnisjóðs frá árinu 1985 til uppbyggingar ferðapjónustu eru talin, nema þau alls um 175 milljónum króna, á verðlagi hvers árs.

27 Hér er ekki reiknað með fjölda viðbótarframlaga og því sýnir talan heildarfjölda bæja sem fengið hafa styrki. Upphæðir eru á verðlagi hvers árs.

VI. ÝMSIR ÞJÓNUSTUFLOKKAR

Í köflunum sem hér fara á eftir fá einstakar tegundir ferðþjónustu sérstaka umfjöllun. Aðallega er horft á gistirými auk þess sem fjallað er lítillega um langferðabíla. Umfjöllunin takmarkast af því að upplýsingar um aðra þætti ferðþjónustunnar eru af skornum skammti, eins og nefnt var í kafla II.

VI.1 HÓTEL

Sú umfjöllun sem hér fer á eftir byggir mestmegnis á niðurstöðum hagkönnunar Sambands veitinga- og gistihúsa. Aðallega er byggt á niðurstöðum könnunarinnar fyrir árið 1991²⁸, en hafa þarf þann fyrirvara á að í úrtakinu eru aðeins 17 hótél. Þó er óhætt að taka þessar niðurstöður sem vísbendingar um afkomu greinarinnar. Auk hagkönnunarinnar er stuðst við útreikninga frá Gunnari Karlssyni, hótélstjóra Hótel KEA á Akureyri, en hann hefur athugað samspil framboðs, eftirspurnar, verðlags og afkomu hótela. Loks var aflað ítarlegra upplýsinga frá tíu heilsárshótelum á landsbyggðinni og er fjallað um þau í sérstökum kafla auk þess sem stiklað er á stóru um starfsemi Edduhótelanna.

Fjárfesting

Samkvæmt niðurstöðum hagkönnunar SVG fyrir árið 1991, var fjárfesting á herbergi um 5,8 milljónir hjá hótelum í Reykjavík en um 2,6 milljónir hjá hótelum á landsbyggðinni. Þetta eru tölur sem byggja á bókfærðu verði og þarf að meðhöndla sem slíkar. Tekið skal fram að landsbyggðartalan er að öllum líkindum í herra lagi þar sem flest hótélanna í úrtakinu eru stór heilsárshótél, en minni gistihús eiga þar færri fulltrúa.

Ef þessar tölur eru heimfærðar upp á fjölda herbergja á hótelum og gistihúsum á landinu í heild, benda þær til fjárfestinga sem hér segir:

Reykjavík - heilsárs	966 herbergi á 5,8 milljónir	= 5,6 milljarðar
Landsbyggð - heilsárs	921 herbergi á 2,6 milljónir	= 2,4 milljarðar

Endursöluverð væri alla jafna ekki nema brot af bókfærðu verði eða endurstofn-kostnaði en ekki liggja fyrir nægilegar upplýsingar til að áætla hugsanlegan mismun þess og bókfærðs verðs.

Til viðbótar heilsárgistirými á landsbyggðinni eru um 1.400 herbergi í sumarhótelum sem eru allflest rekin í skólahúsnaði, eða 78% af öllu gistirými sumarhótela.

²⁸ Könnun '92 lá ekki fyrir við úrvinnslu.

Það er umhugsunarvert að nær allt gistirými í Reykjavík er starfrækt allt árið. Sumargistingu er svo til eingöngu að finna í flokki gistihúsa, en þar eru 80 herbergi af 825 lokuð að vetrinum eða tæplega 10%. Hlutfallið á landsbyggðinni er allt annað, þar sem um 54% gistirýmis er eingöngu rekið yfir sumartímenn.

Ofangreindar tölur um fjárfestingu á herbergi, sýna ótvírætt að ástand hótelnæðis á Reykjavíkursvæðinu er mun betra en á landsbyggðinni. Að hluta til skýrist þetta af aldri húsnæðisins og því að meðaltekjur á herbergi eru hærrí hjá Reykjavíkurhótelunum en á landsbyggðinni. Því virðist sem hótél í Reykjavík leggi að jafnaði fyrr í endurnýjanir og endurbætur en hótélín á landsbyggðinni, þar sem endurbætur eru oft dregnar í lengstu lög. Vegna samkeppni á Reykjavíkursvæðinu komast hótélín ekki eins lengi upp með að halda uppi háu verði nema endurbæta aðstöðuna jafnt og þétt. Þessu er öðruvísi farið á svæðum þar sem hótélín eru jafnvel ein um hituna hluta ársins og með örugga sumarnýtingu.

Afkoma

Samkvæmt hagkönnun SVG námu tekjur á herbergi á hótélum í Reykjavík árið 1991, 1.151 þúsund krónum og skiluðu 823 þúsund króna framlegð. Á hótélum á landsbyggðinni voru tekjur á herbergi 728 þúsund, en ekki reyndust nægilegar upplýsingar til staðar til framlegðarútreikninga.

Hagnaður hótela fyrir fjármagnskostnað og afskriftir var samkvæmt könnuninni, um 21% af tekjum árið 1990 en lækkaði í tæplega 17% árið 1991. Miðað við þær forsendur að afskriftir og fjármagnskostnaður nemi 15-25% af veltu er niðurstaðan sú að á árinu 1990 hafi rekstur atvinnugreinarinnar í heild verið í jafnvægi en að hún hafi verið rekin með óverulegu tapi á árinu 1991.

Niðurstöður könnunarinnar, um mismun á afkomu hótela í Reykjavík og á landsbyggðinni, eru mjög athyglisverðar. Tekjur af gistingu vega mun þyngra í veltu hótelanna í Reykjavík en á landsbyggðinni, þar sem veitingasalan er aftur á móti um 60% af heildarveltu að meðaltali. Þar sem gistitekjur skila að jafnaði talsvert meiri framlegð en veitingasala, skýrir þetta að mestu leyti þann mun sem er á afkomu hótela á landsbyggðinni annars vegar og í Reykjavík hins vegar. Á árinu 1991 sýndu úrtakshótélín í Reykjavík tæplega 23% hagnað fyrir afskriftir og fjármagnskostnað, en hótél á landsbyggðinni aðeins rúmlega 6%.

Hagkönnunin sýnir að veltufjárhlutfall hótela á landsvísu var 0,7 á árinu 1990 en lækkaði í 0,57 á árinu 1991. Almennt virðist veltufjárstaða hótela á landsbyggðinni verri en hjá hótélum í Reykjavík, eða 0,64 í Reykjavík en 0,41 á landsbyggðinni, árið 1991.

Sú aukning sem átt hefur sér stað á gistirými á Reykjavíkursvæðinu, umfram eftirspurn, hefur gert það að verkum að afkoma hótelanna þar hefur farið stigversnandi. Sem dæmi um þetta má nefna að hagnaður Reykjavíkurhótelanna fyrir afskriftir og fjármagnskostnað minnkaði um 4,2% sem hlutfall af tekjum, milli áráanna 1990 og 1991. Á sama tíma versnaði afkoma landsbyggðarhótelanna þó ekki nema um 1,4%. Samspil framboðs og eftirspurnar var sýnt á mynd III.4.

Gunnar Karlsson hefur komist að þeirri niðurstöðu, miðað við ákveðnar forsendur, að fækka þyrfti herbergjum á Reykjavíkursvæðinu um 164 til þess að koma á eðlilegu jafnvægi milli framboðs og eftirspurnar. Þá er miðað við að gistinýting á ársgrundvelli væri að meðaltali um 65% og ávöxtun eigin fjár um 15%. Í útreikningum sínum gerir Gunnar ráð fyrir 40% eiginfjárlutfalli, en það er 10% hærra en eiginfjárlutfall gistaða samkvæmt samantekt Þjóðhagsstofnunar úr ársreikningum fyrirtækja árið 1991. Þessar niðurstöður miðast við núverandi stöðu og myndu breytast með aukinni eftirspurn, miðað við óbreytt framboð.

Edduhótelin

Ekki var gerð sérstök athugun á rekstri Edduhótelanna vegna verkefnisins, heldur verður hér aðeins stiklað á stóru um það fyrirkomulag sem þau byggja á.

Skipulagður rekstur Edduhótelanna hófst 1960-61 á Akureyri og Laugarvatni. Sumarið 1972 voru hótelin orðin 10 en í dag starfrækir Ferðaskrifstofa Íslands 17 sumarhótel í skólahúsnaði vítt og breitt um landið undir nafninu Hótel Edda. Reyndar eru tvö hótelanna starfrækt allt árið um kring, að Kirkjubæjarklaustri og Hvolsvelli. Samtals höfðu Edduhótelin yfir að ráða 1.340 rúmum sumarið 1992.

Ferðaskrifstofa Íslands var áður í eigu ríkisins og hét þá Ferðaskrifstofa ríkisins. Sá rekstur var seldur hlutafélagi starfsmanna árið 1988 en samningar skrifstofunnar um leigu á heimavistarhúsnæði var síðar framlengdur til ársins 1997.

Rekstur sumarhótela í heimavistarhúsnæði er besta dæmið um hagkvæmni skiptrar nýtingar fjárfestinga. Það fyrirkomulag er grundvallaratriði fyrir íslenska ferðaþjónustu vegna mikilla árstíðasveiflna í atvinnugreininni. Með þessu móti fæst dreifð fjárbinding, þar sem Ferðaskrifstofan hefur í gegnum árin fjárfest í búnaði sem nýtist skólunum yfir vetrartímann.

Markaðsstaða Edduhótelanna er mjög sterk. Nafnið hefur unnið sér sess og það er á margan hátt styrkur að hótelin eru rekin af ferðaskrifstofu. Þannig næst ákveðin samnýting á markaðsstarfi og mikil gisting fellur til á Edduhótelunum

þar sem eru hópar á vegum ferðaskrifstofunnar. Þó skal þess getið að Ferðaskrifstofa Íslands notar jafnframt aðra gístaðstöðu í talsverðum mæli.

Þess sjónarmiðs gætir sumsstaðar á landinu að rekstur sumarhótela í heimavistar-skólum eigi að vera í höndum heimamanna. Ef sú leið er farin er um tvo möguleika að ræða, annars vegar að tengja reksturinn aðstöðu sem fyrir er á svæðinu, til dæmis heilsárshóteli, eða að leigja húsnæðið án þess að rekstur þess tengist sambærilegum rekstri eða söluaðilum.

Ef síðari leiðin er metin, eru allar líkur á að skipt sé nokkuð ört um rekstraraðila. Um þetta eru mörg dæmi og þá er einnig mjög alvarlegt hversu oft samningar við rekstraraðila eru gerðir með skömmum fyrirvara. Afleiðing þess er sú að viðkomandi hafa lítið svigrúm til undirbúnings sem kemur sérstaklega niður á markaðsstarfi. Með þessu fyrirkomulagi tapast líka sá stöðugleiki sem rekstur Edduhótels gefur, annars vegar vegna þeirrar faglegu þekkingar sem er til staðar hjá Ferðaskrifstofunni og hins vegar vegna tengslanna við sterkan söluaðila. Í atvinnugrein eins og ferðaþjónustu, þar sem ævinlega er unnið að minnsta kosti þrjú ár fram í tímann, er stöðugleiki einn mikilvægasti þátturinn í rekstri fyrirtækja á þessu sviði.

Með því að reka sumarhótelin sem „keðju“ næst einnig mikil hagkvæmni sem ekki fengist með sjálfstætt starfandi sumarhótelum í hverjum þessara heimavistarskóla. Þar má m.a. nefna mun lægri kostnað vegna markaðssetningar og bókhalds auk þess sparnaðar sem næst með sameiginlegum innkaupum á búnaði. Eins og nefnt var hér á undan hefur Eddu nafnið unnið sér sterkan sess og það tæki langan tíma að byggja upp nýtt nafn, að ekki sé talað um ef hvert hótél fyrir sig ætlaði að koma sér á framfæri undir eigin nafni.

Á nokkrum stöðum þar sem hótélreksturinn hefur kallað á viðbótargistirými hafa heimamenn og Ferðaskrifstofa Íslands stofnað með sér hlutafélag á hverjum stað til að standa að viðbyggingum. Dæmi um slíka staði eru Kirkjubæjarklaustur og Stórutjarnir. Þetta er lausn sem er mjög heppileg og er tvímælalaust beggja hagar, þar sem hagsmunaaðilar heima fyrir og sterkur söluaðili taka höndum saman. Þess má geta að Kjartan Lárusson, forstjóri Ferðaskrifstofu Íslands telur þetta fyrirkomulag vera framtíðarlausn sem eigi eftir að koma til á fleiri stöðum. Gildir þá í raun einu hvort sá söluaðili sem um ræðir er Ferðaskrifstofa Íslands eða aðrar ferðaskrifstofur.

Aðstaðan í þeim heimavistarskólum, sem reknir eru sem Edduhótel á sumrin, var víða farin að lýjast, þó svo að í raun hafi hótélreksturinn orðið til þess að viðhald hefur síður verið látið dragast á langinn. Mikið átak hefur átt sér stað á síðustu þremur árum til að endurbæta aðstöðuna. Ferðaskrifstofan hefur fjárfest í búnaði

umfram leigu fyrir um 20 milljónir á þessu tímabili og hefur þannig komið til móts við ríki og sveitarfélög sem einnig hafa kostað miklu til vegna endurbóta.

Þeir ferðamenn sem nota hótulgistingu gera í auknum mæli kröfur um baðherbergi á hverju herbergi. Verði ekki haldið áfram á braut endurbóta og viðhalds, munu heimavistarskólarnir ekki svara þeim markaði í framtíðinni, heldur verða ef til vill meira í ætt við gistihús og farfuglaheimili. Framtíð reksturs sumarhótela í heimavistarskólum er því í höndum ríkisvaldsins og sveitarfélaga á viðkomandi stöðum.

Þjóðhagsleg hagkvæmni Edduhótelanna er augljós. Þar hjálpast mjög margt að og skal helst telja skipta nýtingu fjárfestinga, dreifða fjárbindingu, tengsl við söluaðila og sterkari markaðssetningu þar sem mörg hótél eru seld undir sama nafni. Það er því mikilvægt að þetta fyrirkomulag verði áfram við lýði, þó svo að eignarhald og rekstur kunní að tengjast í vaxandi mæli á næstu árum.

Heilsárshótél á landsbyggðinni

Ákveðið var að athuga rekstur heilsárshótela á landsbyggðinni sérstaklega, þar sem þau hafa flest átt við talsverða rekstrarerfiðleika að stríða á síðustu árum og forsvarsmenn þeirra því leitað til Byggðastofnunar. Auk lánveitinga til viðkomandi hótela, hefur Byggðastofnun í mörgum tilvikum lánað eigendum til aukningar hlutafjár, eins og nefnt var í kafla V.2.

Aflað var ítarlegra upplýsinga frá tíu heilsárshótelum á landsbyggðinni um rekstur, afkomu og nýtingu, yfir fimm ára tímabil, frá 1987-1991. Vegna mismunandi rekstrarforms og annarra ástæðna, reyndist ekki unnt að vinna úr rekstrarreikningum nema átta hótela. Þar sem fjallað er um stærðir úr efnahagsreikningum er aftur á móti ýmist stuðst við upplýsingar frá 7 eða 9 hótelum. Sökum þess hversu hér er um fá hótél að ræða var tekin sú ákvörðun að nýta upplýsingar þar sem þess var kostur, í stað þess að einskorða umfjöllunina við sjö hótél. Fyrst og fremst verður fjallað um heildartölur yfir rekstur þessara hótela, en í nokkrum tilvikum hefur hótelum verið skipt upp í flokka eftir ákveðnum forsendum.

Afkoma

Yfir tímabilið allt voru flest hótelin að jafnaði rekin með tapi. Af þeim átta hótelum, þar sem unnið var úr rekstrarreikningi, eiga sex þeirra það sameiginlegt að vera eða hafa verið að meirihluta í eigu sveitarfélaga og í sumum tilvikum er Ferðamálasjóður einnig stór hluthafi. Það er að segja; hótelin eru að meirihluta í eigu opinberra aðila. Rekstrartap þessara sex hótela, yfir ofangreint tímabil 1987-1991, nam samtals um 144 milljónum króna. Tap eftir fjármagnsliði nam

alls um 244 milljónum króna. Þessar tölur eru uppreiknaðar miðað við lánskjaravísitölu í árslok 1992.

Að meðaltali nemur heildartap þessara sex hótela um 13% af veltu þeirra yfir tímabilið.

Einkarekin hótél

Tvö hótelanna, sem upplýsingar fengust frá, eru fjölskyldurekin, þ.e. eru að meirihluta í eigu fjölskyldna, sem jafnframt starfa á hótelinu að meira eða minna leyti. Afkoma þessara hótela hefur að jafnaði verið betri en hinna hótelanna sex, yfir það tímabil sem hér er til athugunar. Þau ár, sem hótelin voru rekin með tapi, reyndist það lægra hlutfall af veltu en hjá hinum hótelunum. Í heildina voru þessi hótél rekin með hagnaði yfir umrætt tímabil, en þó er ljóst að yfir lengri tíma hafa oft verið mikil erfiðleikatímabil í rekstri þeirra, ekki síður en hinna hótelanna.

Af þessu kann einhver að draga þá ályktun að ástæða slæmrar afkomu hinna hótelanna sex sé sú að þau séu ekki í eigu einstaklinga, heldur opinberra aðila. Sú skýring á talsverðan rétt á sér en til að forðast of mikla einföldun, er rétt að athuga nánar í hverju þessi munur liggur.

Í gegnum árin hafa eigendurnir unnið hörðum höndum án þess að hljóta fyrir það eðlileg laun, sem að sjálfsögðu bætir afkomu fyrirtækisins. Það á ekki síst við ef þetta fyrirkomulag er borið saman við það að ráða launafólk, til sömu starfa, gegn greiðslu vaktaálags, næturvinnu og tilheyrandi.

Sá stöðugleiki sem fæst í rekstur hótelanna með því að sama fólkið stendur að honum og heldur síðan utan um framhaldið, skiptir mjög miklu máli. Þessu er öfugt farið hjá hinum hótelunum þar sem hótélstjóraskipti hafa í flestum tilfellum verið nokkuð tíð. Sá munur sem stöðugleikinn skapar er lykilatriði varðandi þróun og uppbyggingu hótelanna og verður seint ofmetinn.

Síðast en ekki síst eru þessi hótél mun minna skuldsett en flest hinna sem bendir til þess að á þeim fyrrnefndu hafi verið farið hægar og af meiri fyrirhyggju í allar viðbótarfjárfestingar og umfangsmeiri endurbætur en á hinum.

Eignarhald

Nokkur hinna sex hótela, sem eru að meirihluta í eigu sveitarfélaga, eru sambyggð félagsheimilum viðkomandi bæjar/sveitarfélaga. Þau þjóna því veigamiklu félagslegu hlutverki á stöðunum, án þess að í öllum tilvikum komi til sérstakur fjárhagslegur stuðningur við þann þátt starfseminnar.

Um þessar mundir er að eiga sér stað ákveðin áherslubreyting meðal eigenda nokkurra þeirra hótela sem hér eru til umfjöllunar. Eitt hótelanna var selt einstaklingi árið 1990, þ.e. viðkomandi keypti öll hlutabréf. Nýverið eignuðust einstaklingar meirihluta í öðru hóteli með því að kaupa hlutabréf viðkomandi sveitarfélags auk viðbótar af öðrum hluthafa. Í þriðja tilvikinu hafa hlutabréf viðkomandi sveitarfélags verið auglýst til sölu. Á þessu stigi eru þau tilboð, sem bárust, í athugun. Þar sem af sölu hefur orðið hafa hlutabréfin verið seld með verulegum afföllum, lægst á 5% af nafnvirði og hæst 60%.

Sem stendur eru því fjögur hótelanna að meirihluta í eigu opinberra aðila. Nánar sundurliðað eiga sveitarfélög samtals um 42% hlutafjár í þeim og Ferðamálasjóður, ásamt ýmsum opinberum fyrirtækjum og stofnunum, um 24% og loks eiga fyrirtæki og einstaklingar um 34% í þessum fjórum heilsárshótelum á landsbyggðinni.

Samkvæmt ársreikningum fyrir árið 1991 er eiginfjárhlutfall allra hótelanna nú sem hér segir:

Tafla VI.1 Eiginfjárhlutfall heilsárshótela á landsbyggðinni 1991

	0,10 - 0,15		2 hótél
	0,40 - 0,45		1 hótél
	0,60 - 0,65		4 hótél
	0,80 - 0,85		2 hótél
Meðaltal	0,53	alls	9 hótél

Ekki er neinn afgerandi munur á eiginfjárhlutfalli eftir því hvort hótelin eru að meirihluta í opinberri eigu eða einkaeign. Það kemur til af því að eigendurnir og þá aðallega sveitarfélögin hafa aukið hlutafé sitt jafnt og þétt í gegnum árin til að koma í veg fyrir að viðvarandi taprekstur gengi á eigið fé hótelanna.

Skuldsetning

Þegar skoðuð var skuldsetning þ.e. skuldir, að frádregnum veltufjármunum sem hlutfall af veltu, kom eftirfarandi í ljós:

Tafla VI.2 Skuldsetning heilsárshótela á landsbyggðinni 1991

Nettóskuldsetning		Fjöldi hótela
14 - 20%		2
30 - 40%		2
70 - 75%		1
125-130%		1
≥ 140%		1
Meðaltal	64%	Alls 7 hótél

Þau hótél sem bera minnstar skuldir eru annars vegar einkareknu hótelin og hins vegar hótél þar sem átt hefur sér stað mikil fjárhagsleg endurskipulagning meðal annars með því að hluta lána var breytt í hlutabréf.

Þess má geta að þrjú hótelanna uppfylla ekki þær kröfur sem Ferðamálasjóður gerir um 50% eigið fé.

Mat

Vandi nánast allra heilsárshótelanna á landsbyggðinni er í hnotskurn sá að sveiflur í tekjum eru alltof miklar miðað við hve stór hluti af kostnaðinum er fastur. Hér er ekki aðeins átt við árstíðasveiflu ferðapjónustunnar, sumar/vetur, heldur getur vetrartíminn verið sérstaklega erfiður vegna sveiflna í eftirspurn milli virkra daga og helga. Sem dæmi má nefna að ekki er óalgengt að á virkum dögum séu kannski 1-2 hótélgestir, en síðan þurfi að taka á móti 150 manna veislu á laugardagskvöldi. Við þessar aðstæður er mjög erfitt að halda heppilegu jafnvægi í starfsmannahaldi. Þetta kemur oftast niður á gæðum þjónustunnar þar sem umsvif rekstrarins bjóða ekki upp á að hægt sé að halda starfsfólki í góðri þjálfun allt árið um kring.

Segja má að hótél á höfuðborgarsvæðinu eigi að vissu marki við sama vandamál að stríða. Þó er munurinn sá að sveiflan milli umsvifanna, eins og þau gerast mest eða minnst, er að jafnaði ekki eins stór og hjá hótélunum á landsbyggðinni. Þar við bætist að eftir því sem hótelin eru á minni stöðum, því veigameira er hlutverk þeirra varðandi þjálfun starfsfólks. Á höfuðborgarsvæðinu er aftur á móti slíkur fjöldi af hótélum og veitingahúsum að þar er auðveldara að fá fólk, sem þegar hefur hlotið einhverja reynslu, til starfa.

Almennt gera viðskiptavinirnir þær kröfur að þeir njóti sömu þjónustu sumar og vetur. Því standa landsbyggðarhótelin frammi fyrir því að þurfa að draga mjög mikið úr kostnaði yfir vetrartímann en geta þó ekki leyft sér niðurskurð nema að því marki að ímynd hótelsins haldist um eða ofan við meðallag. Ímyndin tekur í raun til alls ársins og því getur verið varasamt að lækka hótelið um marga gæðaflokka að vetrinum og ætla sér síðan að hækka það aftur að vori. Þetta á

ekki síst við nú á síðari tímum þegar kröfur um gæði þjónustunnar fara mjög vaxandi.

Fyrirsjáanlegt er að mörg þessara hótela þarfnast endurnýjunar nú á allra næstu árum, auk þess sem byggingarframkvæmdum við sum þeirra hefur aldrei verið lokið endanlega.

Ef framhald verður á þeirri þróun, að meirihlutaeign í fleiri heilsárhótelum færist á hendur einstaklinga, má velta fyrir sér hvernig sú lausn muni reynast til lengri tíma litið. Ef tekið er mið af hvernig rekstur hótelanna hefur þróast og núverandi stöðu þeirra er ljóst að þar þurfa að eiga sér stað mjög róttækar breytingar til hins betra. Slíkar breytingar krefjast mikils fjármagns, en það er forsenda þess að breytt eignarhald geti raunverulega bætt stöðu hótelanna. Þannig getur það verið lausn að færa rekstur hótelanna í hendur einstaklinga, ef um er að ræða verulega fjársterka aðila, sem hyggjast sjálfir starfa við reksturinn. Að öðrum kosti mun sala hótelanna ekki skapa þeim þann nýja rekstrargrundvöll sem með þarf.

Nú er svo komið að á einstaka bæ hjá Ferðaðþjónustu bænda er boðið upp á gisti- aðstöðu sem er sambærileg eða betri en hjá heilsárshótelunum á viðkomandi svæðum. Ef svo fer fram sem horfir, er hugsanlegt að stefni í vaxandi samkeppni milli heilsárshótelanna og Ferðaðþjónustu bænda og er þá samkeppnisstaða heilsárshótelanna á margan hátt síðri en Ferðaðþjónustu bænda. Segja má að sá aðstöðumunur kristallist í því að heilsárshótelin eru erfið rekstrardæmi langþreyttra eigenda, en bændagistingin er nýrri af nálinni og þeir sem að henni standa horfa trúlega bjartsýnni til framtíðarinnar. Þar við bætist að enn sem komið er á Ferðaðþjónusta bænda bakhjarl í Framleiðnisjóði.

Nokkur heilsárshótel á landsbyggðinni, ásamt einu hóteli í Reykjavík hafa átt með sér samstarf um nokkurt skeið, undir nafninu Regnbogahótel. Sameiginlega hafa hótelin unnið talsvert að markaðsmálum og um þessar mundir taka þau þátt í gæðastjórnunarverkefni sem styrkt var af Byggðastofnun. Reynslan til þessa hefur sýnt að samstarfið styrkir hótelin og stjórnendur þeirra á ýmsa lund. Það á ekki síst við um markaðsmálin þar sem hótelin hafa til dæmis vakið meiri athygli á ferðakaupstefnum með því að koma fram sameiginlega, en hvert í sínu lagi.

Íslensk ferðaðþjónusta byggir á því yfir sumartímamann að straumurinn liggur úr þéttbýlinu í dreifbýlið. Því þurfa að vera til hótél hringinn í kringum landið þar sem boðið er upp á sambærilega aðstöðu og gengur og gerist á höfuðborgarsvæðinu. Á mörgum heilsárshótelunum á landsbyggðinni vantar talsvert upp á að svo sé.

Ef horft er til framtíðar, er fátt sem bendir til að úr muni rætast á næstu árum ef marka má afkomu þessara fyrirtækja. Þetta gæti orðið eitt af stærri vandamálum

ferðaþjónustunnar hér á landi, ekki síst þar sem í umræðum um stefnumörkun atvinnugreinarinnar er vaxandi áhersla á að hér þurfi að bæta gæði en lækka verð.

Hér hefur svo til eingöngu verið fjallað um hótél, ef frá eru taldar tölur um heildarfjárfestingar. Ekki liggja fyrir nægilega miklar upplýsingar til að hægt sé að fjalla sérstaklega um rekstur gistihúsa. Á það skal þó bent að þeir staðir þar sem eingöngu er boðið upp á gistingu og morgunverð eru alla jafna betur settir en þar sem haldið er úti fullri veitingasölu. Framlegð af gistingu er margfalt meiri en af veitingasölu og mjög stór hluti þeirra vandamála sem nefnd voru hér á undan, varðandi þjálfun starfsfólks, tengist veitingaþættinum. Það má því segja að þó svo að sú einokunaraðstaða, sem landsbyggðarhótelin eru í, geti á ýmsan hátt styrkt stöðu þeirra er hún þeim einnig fjötur um fót. Hún er ástæðan fyrir því að slík hótél geta ekki með góðu móti lokað fyrir alla aðra veitingasölu en morgunverð yfir vetrartímamann, þó svo að það gæti verið mjög hagkvæm ráðstöfun fyrir reksturinn.

Framboð gistirýmis umfram eftirspurn kallar á vaxandi áherslu á markaðsmál í íslenskri ferðaþjónustu, sérstaklega með það að markmiði að lengja ferðamanna-tímamann. Ef staða hótélanna á höfuðborgarsvæðinu og landsbyggðinni er borin saman með þetta í huga, má segja að möguleikar Reykjavíkurhótélanna séu mun meiri en hinna, eins og fjallað verður um í kafla VII. Það er því frekar von til að slæm afkoma þeirra nú sé fyrst og fremst tímabundið ástand. Aftur á móti þarfnast staða margra landsbyggðarhótélanna sérstakrar skoðunar og aðgerða í nánustu framtíð.

VI.2 FERÐAÞJÓNUSTA BÆNDA OG ÖNNUR BÆNDAGISTING

Eins og kaflaheitið ber með sér er hér annars vegar fjallað um fyrirtækið Ferðaþjónusta bænda, og hins vegar almennt um bændagistingu. Það hugtak er notað um gistirými á ferðaþjónustubæjum hvort sem þeir eiga aðild að Ferðaþjónustu bænda eður ei. Þetta á meðal annars við þar sem fjallað er um heildar gistirými, á landsvísu eða eftir svæðum. Ástæða þess er sú að talsverð ferðaþjónusta er rekin í sveitum, sem ekki er undir merkjum Ferðaþjónustu bænda.

Uppbygging ferðaþjónustu í sveitum

Upphaf skipulagðrar ferðaþjónustu í sveitum má rekja til ársins 1967 þegar markaðsdeild Flugleiða fór að kanna þennan möguleika. Sumarið 1969 auglýstu Flugleiðir síðan eftir býlum sem væru tilbúin til samstarfs. Í framhaldi af því var

kannað hvort aðstaðan á viðkomandi bæjum uppfyllti nauðsynleg skilyrði. Afraksturinn varð 5 bóndabæir og ári síðar voru þeir orðnir 12.

Árið 1980 var Félag ferðaþjónustubænda stofnað sem skipulögð samtök, sem kynnir þjónustu aðildarféлага sinna undir nafninu Ferðaþjónusta bænda. Skrifstofa var opnuð 1982 og fyrsti bæklingurinn var gefinn út ári síðar.²⁹ Árið 1991 stofnaði Félag ferðaþjónustubænda hlutafélag um sölustarfsemi sína og sótti um leyfi til rekstrar ferðaskrifstofu. Félagið starfar þó áfram, og er aðild að því óháð eignarhlut í hlutafélaginu.

Eins og þegar hefur verið nefnt nema styrkir Framleiðnisjóðs til uppbyggingar ferðaþjónustu á lögbýlum allt að 30% af áætlaðri fjárfestingu, en eru þó aldrei hærri en 1.200 þúsund krónur, að núvirði. Þetta hámark var áður 1 milljón króna eða þar til í upphafi árs 1993 og hafði farið hækkandi miðað við byggingarvísitölu úr kr. 500.000 árið 1987.

Styrkir Framleiðnisjóðs hafa tvímælalaust hvatt til uppbyggingar ferðaþjónustu í sveitum, þrátt fyrir að styrkupp hæðin nemi venjulega aðeins broti af heildarfjárfestingu. Fyrir vikið hefur verið meiri vöxtur í bændagistingu en í annarri tegund gistirýmis á landinu. Þá er átt við hlutfallslega aukningu gistirýmis og fjölda þeirra aðila sem bjóða slíka þjónustu.

Á hinn bóginn má benda á að Félag ferðaþjónustubænda hefur veitt talsvert aðhald varðandi uppbyggingu ferðaþjónustu í sveitum, með gæðakröfum og eftirliti. Forsvarsmenn Ferðaþjónustu bænda eru þeirrar skoðunar að með þessu móti hafi uppbyggingunni í raun verið haldið í skefjum.

Eins og nefnt var í kafla III. hefur aukning gistirýmis hjá ferðaþjónustubændum verið áberandi í ferðaþjónustunni á Íslandi, á tímabilinu 1987-1992. Í hinum íslenska bæklingi Ferðaþjónustu bænda fyrir árin 1987-8, voru 88 bæir, samtals með 982 rúm. Í íslenska bæklingnum fyrir árið 1992 voru tilgreindir 125 bæir, samtals með 1692 rúm. Í báðum þessum tölum er eingöngu talin gisting í rúmunum, en svefnpokapláss á dýnum ekki meðtalið. Samkvæmt þessu er aukning gistirúma á vegum Ferðaþjónustu bænda um 72%.

Af þeim 88 bæjum sem voru í bæklingnum 1987-8 voru 24 ekki í '92 bæklingi, þar af 17 þar sem boðið hafði verið upp á gistingu, en sjö þar sem eingöngu höfðu verið hestaleigur eða veitingasala. Kannað var hvort sú gisting sem þarna um ræðir var enn í notkun árið 1992. Á fjórum bæjum hafði ferðaþjónusta verið hætt en þeir 20 bæir þar sem enn er rekin ferðaþjónusta (13 þar sem boðið er upp á gistirými) höfðu samtals á að skipa 219 rúmunum árið 1992. Sé þetta gistirými

29 Heimildir: Skúli Ólafs, bls. 3 og Fréttabréf Ferðaþjónustu bænda júní 1987 og maí 1990.

meðtalið er niðurstaðan sú að um hafi verið að ræða tæplega 95% aukningu á gistirúmum hjá ferðapjónustubændum, á ofangreindu tímabili. Hér á hið sama við og í tölunum um gistirými hjá Ferðapjónustu bænda, að svefnpokapláss á dýnum er ekki meðtalið.

Þegar athugað er hvernig þessi aukning gistirýmis hjá ferðapjónustubændum skiptist eftir svæðum kemur eftirfarandi í ljós:

Tafla VI.3 Fjölgun bæja og rúma hjá Ferðapjónustu bænda 1987-1992

	1987			1992		
	Bæir FB	Fjöldi rúma	Meðal- fjöldi rúma	Bæir FB	Fjöldi rúma	Meðal- fjöldi rúma
Höfuðborgarsvæði	1	7	7,0	2	20	10,0
Vesturland	19	191	10,1	18	254	14,1
Vestfirðir	11	179	16,3	11	128	11,6
Norðurland-vestra	13	130	10,0	18	265	14,7
Norðurland-eystra	13	141	10,8	24	328	13,7
Austurland	17	211	12,4	27	386	14,3
Suðurland	14	123	8,8	25	311	12,4
SAMTALS	88	982	11,2	125	1692	13,5

Á töflunni má sjá að aukning gistirýmis skýrist ekki eingöngu af fjölgun bæja í Ferðapjónustu bænda, heldur ekki síður af viðbót gistirýmis á þeim bæjum sem fyrir voru. Meðalfjöldi rúma á bæ hefur hækkað úr 11,2 í 13,5. Eina kjördæmið þar sem gistirými á vegum Ferðapjónustu bænda hefur minnkað, er Vestfirðir.

Tafla VI.4 Fjölgun rúma hjá ferðapjónustubændum 1987-1992

	FB 1987	FB 1992	Bændag. alls '92	Aukn. '87-'92	% Aukn. alls
Höfuðborgarsvæði	7	20	20	13	186% ³⁰
Vesturland	191	254	282	91	48%
Vestfirðir	179	128	183	4	2%
Norðurland-vestra	130	265	265	135	104%
Norðurland-eystra	141	328	399	258	183%
Austurland	211	386	401	190	90%
Suðurland	123	311	361	238	194%
SAMTALS	982	1692	1911	929	

Hér er ekki aðeins tekið tillit til gistirýmis hjá Ferðapjónustu bænda, heldur bætt við þeim bæjum þar sem enn er rekin ferðapjónusta, þó svo að hún sé ekki lengur innan vébanda Ferðapjónustu bænda. Sú aukning sem tilgreind er yfir tímabilið

30 Aðeins tveir ferðapjónustubær teljast til höfuðborgarsvæðisins og því er talan um hlutfallslega aukningu óeðlilega há.

tekur því til allrar gistingar sem komist hefur á laggirnar undir merkjum Ferðaþjónustu bænda frá árunum 1987-1992. Þessu til viðbótar má svo telja bæi sem fengu inngöngu í Ferðaþjónustu bænda eftir 1987, en voru ekki í bæklingi 1992. Samkvæmt upplýsingum frá Framleiðnisjóði landbúnaðarins hafa 18 bæir til viðbótar þeim sem hér eru taldir, hlotið framlag úr sjóðnum, til ferðaþjónustu. Flestum þessara framlaga hefur verið úthlutað eftir árið 1987, eða 16, en tveimur fyrir þann tíma. Ekki var kannað á hversu mörgum af þeim bæjum er enn rekin ferðaþjónusta. Samt sem áður er ljóst að gistirými á vegum ferðaþjónustubænda hefur aukist um meira en 95%, og væri nær lagi að tala um tvöföldun.

Þau einstök svæði þar sem nú er mest framboð á bændagistingu er á Eyjafjarðarsvæðinu, í Austur-Skaftafellssýslu, á Snæfellsnesi, í Borgarfirði og á Fljótsdalshéraði. Á tveimur fyrstnefndu svæðunum hefur gistirými í bændagistingu aukist mest yfir umrætt sex ára tímabil.

Ef borið er saman umfang bændagistingar annars vegar og Eddu hótélanna hins vegar, kemur í ljós umtalsverður munur þar á. Heildarfjöldi rúma í bændagistingu árið 1992 voru 1.911, en um 1.340 hjá Eddu hótélunum. Sökum skemmri opnunartíma Eddu hótélanna er heildarframboð þeirra yfir sumarið hins vegar hlutfallslega mun minna en í bændagistingu. Sumarið 1992, það er júní, júlí og ágúst, nam framboð gistinátta hjá Eddu hótélunum um 96.000 rúmum en um 175.800 hjá ferðaþjónustubændum. Þannig var framboð gistirýmis á ferðaþjónustubæjum, yfir sumartímam, ríflega 80% meira en hjá Eddu hótélunum.

Fjárfestingar

Mjög erfitt er að áætla nákvæmlega hversu miklar fjárfestingar liggja að baki þeirri uppbyggingu sem átt hefur sér stað hjá ferðaþjónustubændum á síðustu árum. Að höfðu samráði við starfsmann Framleiðnisjóðs landbúnaðarins er talið óhætt að gera ráð fyrir að fjárfesting á hvert herbergi í bændagistingu liggi á bilinu 360-600 þúsund. Samkvæmt því gæti heildarfjárfestingin numið 320 til 530 milljónum.

Það er einn helsti styrkur ferðaþjónustu í sveitum ef hægt er á fyrstu stigum uppbyggingarinnar að nýta fjárfestingar sem fyrir eru á bújörðum og byggja ferðaþjónustuna upp sem aukabúgrein. Samkvæmt bæklingi Ferðaþjónustu bænda fyrir árið 1992 er boðið upp á gistingu í sérhúsnæði á 48 bæjum. Samkvæmt upplýsingum sem fengust á skrifstofu Ferðaþjónustu bænda er þarna í flestum tilvikum um að ræða eldra húsnæði, sem hefur gjarnan verið gert upp með það fyrir augum að nýta það til ferðaþjónustu. Samkvæmt lauslegri flokkun á það við um 16 hús af þessum 48. Nýbyggingar eða nýjar viðbyggingar, sem lagt hefur verið í vegna ferðaþjónustu, er að finna á 7 bæjum. Þá eru sumarhús í eigu

ferðaþjónustubænda ekki talin með. Þau eru alls 67, samkvæmt bæklingnum, þar af 38 sem byggð eru sérstaklega fyrir ferðaþjónustu.

Hvað varðar ferðaþjónustu bænda sem aukabúgrein, er stundaður búskapur í einhverri mynd hjá um 70-80% ferðaþjónustuaðila, samkvæmt bæklingi Ferðaþjónustu bænda 1993. Í þeim 20-30% tilvika, þar sem ekki er búskapur, er oft um skólahúsnæði og annað þess háttar að ræða. Tiltölulega fáir ferðaþjónustubændur hafa byggt upp aðstöðuna með það í huga að snúa sér alfarið að ferðaþjónustu. Þó má búast við að þeim fari fjölgandi og eru aðallega tvær ástæður til þess. Annars vegar vex enn óvissa um stöðu landbúnaðarins og hins vegar er líklegt að það freisti margra að koma upp nægilega miklu gistirými til að hýsa hópa.

Í heildina er óhætt að segja að ekki hafi komið til miklar fjárfestingar vegna uppbyggingar ferðaþjónustu í sveitum, ekki síst ef miðað er við magn gistirýmis. Þó ekki sé mögulegt að meta fjárfestingar á einstökum bæjum, er hins vegar ljóst að á nokkrum bæjum eru dæmi um umtalsverðar fjárfestingar vegna ferðaþjónustu.

Afkoma og nýting

Skrifstofa Ferðaþjónustu bænda áætla að velta aðildarbæjanna hafi numið um 270 milljónum króna árið 1992. Þar af er áætlað að tekjur af gistingu og veitingasölu sem henni tengdist, hafi verið um 245 til 250 milljónir. Tekjur vegna annarrar veitingasölu og afþreyingar eru áætlaðar 20-25 milljónir hið minnsta, að sögn ráðunauts Búnaðarfélags Íslands í ferðamálum.

Tekjur á herbergi hjá Ferðaþjónustu bænda árið 1992 voru samkvæmt þessu 145-148 þúsund. Hér er aðeins átt við tekjur af gistingu og þeirri veitingasölu sem henni tengdist. Til samanburðar má nefna að samkvæmt hagkönnun Sambands veitinga- og gistihúsa fyrir sama ár, reyndust herbergjatekjur á hótélum á landsbyggðinni vera 680 þúsund. Í þeirri tölu er eingöngu tekjur fyrir gistingu, en engar veitingar eru taldar.

Samkvæmt upplýsingum frá skrifstofu Ferðaþjónustu bænda, er algengt að gistinýting á ferðaþjónustubæjum sé um 8-20% á ársgrundvelli. Þessar tölur þarf þó að líta á sem nálgun. Til samanburðar má nefna að samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu Íslands, var gistinýting á hótélum og gistiheimilum árið 1992, 48% á landsvísu.

Ímynd

Nafnið Ferðaþjónusta bænda felur í sér að sú aðstaða sem boðið er upp á sé á bóndabýlum. Það á þó sérstaklega við um nafnið á ensku, eða „Farm Holidays“.

Ef hins vegar er litið á þá ímynd sem lögð er áhersla á í bæklingum Ferðapjónustu bænda, er búskaparþátturinn ekki afgerandi hluti af söluvörunni. Undantekning frá þessu eru þeir bæir þar sem boðið er upp á hestaferðir.

Í bæklingnum 1987-88 er tekið sérstaklega fram að gesturinn geti dvalið á bæjunum sem einn af fjölskyldunni og hjálpað til við bústörf. Þetta er hins vegar ekki að finna í nýrri bæklingum og sú afþreying sem boðið er upp á virðist hafa færst til þess að vera frekar skipulögð afþreying og skoðunarferðir en þátttaka í daglegu lífi á sveitabæ.

Með nokkurri einföldun má segja að nafnið Ferðapjónusta bænda eða „Farm Holidays“ skapi væntingar um meiri nálægð við sveitina, sveitastörf og íbúana á bænum en ef um sveitahótel væri að ræða. Í slíkri ímynd felst meðal annars að gistingastaðurinn hýsi ekki mikinn fjölda ferðamanna. Þetta á þó ekki við að öllu leiti og má til dæmis nefna gistingu í heimavistarskólum og gistihúsum. Árið 1992 var gistirými fyrir 20 manns eða fleiri, á 31 bæ. Ef litið er á kynningarefni Ferðapjónustu bænda kemur í ljós að þar er ekki haldið á lofti ímynd heimagingar í sveitum, innan um bændur og búsmala, nema ef vera skyldi á teiknaðri forsiðumynd sölubæklinga. Þó er lögð áhersla á að þjónustan hafi á sér persónulegra yfirbragð en víða annarsstaðar. Það gefur vísbendingu um að á því sviði telji Ferðapjónusta bænda sig bjóða ákveðna sérstöðu. Hins vegar er þess getið sérstaklega, í ferð sem kynnt er í enska bæklingnum 1993 að gistingin sé á sveitabæjum og sveitagistihúsum. Samkvæmt íslenskum bæklingi 1992 er aðalsmerki þjónustunnar fjölbreytileiki, bæði hvað varðar afþreyingu og tegundir gistingar.

Í bæklingum ársins 1991 birti Ferðapjónusta bænda flokkun gistingaástöðu, í fyrsta sinn. Flokkunin byggir á reglugerð um veitinga- og gistingaáði, nr. 288 frá 1987. Ákvæði reglugerðarinnar eiga við um alla gistingaástöðu á Íslandi, en þó hefur þeim ekki verið fylgt eftir til fulls, af hálfu opinberra aðila. Með flokkun sinni og reglulegu eftirliti tók Ferðapjónusta bænda því frumkvæði í flokkun gistingaástöðu á Íslandi.

Tilgangurinn með flokkun gistingaástöðunnar er fyrst og fremst sá að að gestirnir viti að hverju þeir gangi og er fátt betur til þess fallið að hafa áhrif á ímynd og þar með skapa skýrar væntingar. Því til stuðnings má nefna að nokkrir skipuleggjendur hópferða erlendra ferðamanna til landsins, létu þess getið að ef fram komi í sölubæklingum að gist sé hjá Ferðapjónustu bænda skapi það væntingar um gistingu á sveitabæjum. Því sé hætta á að það valdi vonbrigðum ef náttstaðurinn reynist vera heimavistarskóli, eða gistihús. Þessi hætta er hins vegar ekki fyrir hendi gagnvart þeim sem ferðast á eigin vegum og hafa sjálfir bækling Ferðapjónustu bænda í höndunum. Þeir vita nákvæmlega að hverju þeir ganga og er það ekki síst fyrir flokkun gistingaástöðunnar.

Verðlagning er afgerandi hluti af ímynd og í viðtölum við forsvarsmenn ferðaskrifstofa kom fram að verð hjá Ferðapjónustu bænda hefði farið hlutfallslega hækkandi á síðustu árum, til dæmis í samanburði við Eddu hótelin. Þetta var kannað nánar og sjást niðurstöður í Töflu VI.5. Miðað er við tímabilið 1988-1992. Nokkur mismunur er á uppsetningu verðskráa þessara tveggja fyrirtækja og tekur samanburðurinn því eingöngu til þeirra þátta sem eru fyllilega sambærilegir, samkvæmt þeim.

Tafla VI.5 Verðhækkanir hjá Ferðapjónustu bænda og Hótel Eddu 1988-1992

	Ferðapj. bænda	Hótel Edda
Eins manns herb. m/handlaug	90,0% ³¹	71,4%
Svefnpokapláss á dýnu í stofu	55,6%	75,0%
Meðalverð á gistingu	75,7% ³¹	71,7%
Sumarhús - milliverð	60,0%	
Morgunverður	62,5%	75,0%

Í krónum talið er verðmismunur milli Ferðapjónustu bænda og Eddu hótela ekki mikill. Nefna má sem dæmi að tveggja manna herbergi með handlaug er 250 krónum ódýrara hjá Ferðapjónustu bænda en á Eddu hótelum. Eins manns herbergi með handlaug er 300 krónum ódýrara hjá Ferðapjónustu bænda. Hér er miðað við sumarverð 1993, þ.e. viðmiðunarverð Ferðapjónustu bænda, flokk II.

Af ofansögðu er dregin sú ályktun að sú ímynd sem birtist í kynningarefni Ferðapjónustu bænda sé mjög skýr. Þó er ljóst að að þessu leyti hafa nokkrar áherslubreytingar átt sér stað á síðari árum. Því bendir margt til þess að tekið sé að gæta ákveðins ósamræmis milli ímyndarinnar eins og hún er kynnt í dag, og nafnsins Ferðapjónusta bænda eða Farm Holidays.

Fjármögnun

Frá árinu 1980 til 1987 vann skrifstofa Ferðapjónustu bænda ekki aðeins að verkefnum sem sneru að ferðapjónustu, heldur sinnti hún einnig ýmsum fleiri þáttum. Þar má nefna sem dæmi, vistun barna á sveitaheimilum, skipulagningu orlofsvikna bænda og útvegum erlends vinnuafsl. Á þessu tímabili var starfsemin að mestu leyti fjármögnuð með framlögum Stéttarsambands bænda, Búnaðarfélags Íslands, Framleiðnisjóðs landbúnaðarins og Byggðastofnunar. Því til viðbótar hafði Ferðapjónusta bænda meðal annars tekjur af félags- og kynningargjöldum ferðabænda, auglýsingatekjur og umboðslaun. Hlutdeild Stéttar-

31 Fyrir gistingu í herbergjum er stuðst við viðmiðunarverð í flokki II, 1991 og 1992.

sambands bænda í rekstri skrifstofu Ferðapjónustu bænda var annars vegar í formi beins fjárstuðnings og hins vegar var um að ræða óbeinan stuðning svo sem vinnu við umsjón, bókhald og þess háttar fyrstu ár starfseminnar. Sem dæmi um umfang fjárframlags Stéttarsambandsins vegna starfsemi Félags ferðapjónustu bænda, má nefna að árið 1985 nam það 19% af heildartekjum skrifstofunnar en var tæplega 33% árið 1986. Samtals nema fjárframlög Stéttarsambandsins til starfseminnar, tæplega 8 milljónum króna, á tímabilinu 1980 til 1987, uppreiknað miðað við lánskjaravísitölu í árslok 1992.

Eftir árið 1987 hefur Stéttarsamband bænda ekki staðið fjárhagslega að Félagi ferðapjónustubænda, heldur hefur það komið í hlut Framleiðnisjóðs. Samkvæmt lögum um sjóðinn (frá 1966) er hlutverk hans skilgreint þannig að hann skuli veita styrki og lán til framleiðniaukningar og hagræðingar í landbúnaði og atvinnurekstrar á bújörðum. Í lögum um framleiðslu, verðlagningu og sölu á búvörum nr. 46/1985, eða „Búvörulögum“ svokölluðu, er tekið fram að því fjármagni sem úthlutað sé úr Framleiðnisjóði „skuli varið til eflingar nýrra búgreina, markaðsöflunar og fjárhagslegrar endurskipulagningar búreksturs á lögbýlum“ (37. gr.). Styrkir Framleiðnisjóðs til ferðapjónustu í sveitum byggja á þessu ákvæði, en þá hefur sjóðurinn veitt frá árinu 1985, eins og fram kom í kafla V.2. Framleiðnisjóður hefur að jafnaði varið um 10-12 milljónum króna á ári til að styrkja rekstur og markaðsstarf Ferðapjónustu bænda, frá árinu 1988. Reyndar fór sú tala í 19,5 milljónir árið 1992, sem að hluta til telst vera hækkun framlags vegna ársins á undan.

Hlutdeild framlaga í heildartekjum Félags ferðapjónustu-bænda hefur yfirleitt numið frá tæplega 50% til ríflega 90%. Þáttur framlaga í fjármögnun starfseminnar virðist hafa farið vaxandi á síðustu árum. Sem dæmi má nefna að opinber framlög voru tæplega 58% árið 1989, en voru rúm 91% árið 1992. Þar skal þó ítrekað það sem nefnt var hér á undan að framlag Framleiðnisjóðs árið 1992 tilheyrði árinu 1991, að hluta.

Aukið vægi opinberra framlaga til starfsemi Ferðapjónustu bænda helst í hendur við aukna starfsemi samtakanna og vegur markaðsstarfið þungt í því tilliti.

Kostir og gallar

Ferðapjónusta á vegum bænda hefur byggst hratt upp og á tiltölulega fáum árum. Ef litið er á þróun íslenskrar ferðapjónustu í heild er uppbygging bændagistingar sá þáttur sem hefur verið mest áberandi síðustu árin. Talsverðrar gagnrýni hefur gætt á þessa uppbyggingu, meðal annars frá öðrum hagsmunaaðilum innan ferðapjónustunnar.

Ef gera á tilraun til að meta kosti og galla þessarar uppbyggingar, er nauðsynlegt að taka tillit til þess hvaða möguleika íslenskur landbúnaður á til að tryggja þær fjárfestingar sem fyrir eru á bújörðum. Vera má að sú leið sem farin hefur verið í uppbyggingu ferðaþjónustu í sveitum sé vænsti kosturinn sem til boða stendur við þær aðstæður sem við stöndum frammi fyrir í landbúnaðinum.

Það er hins vegar lykilatriði að það eru frekar hagsmunir landbúnaðarins en ferðaþjónustunnar sem hafa orðið hvatinn að þessari uppbyggingu og að nokkru leyti ráðið ferðinni. Til dæmis má benda á að jarðir sem einhvern tíma hafa talist góðar bújarðir henta ekki endilega til að byggja upp ferðaþjónustu, með tilliti til staðsetningar.

Á hinn bóginn hefur uppbygging ferðaþjónustu á bújörðum tvímælalaust orðið til þess að gera íslenska ferðaþjónustu fjölbreyttari, sem er styrkur fyrir Ísland sem áfangastað. Með þessu móti hefur einnig fengist viðbótargistirými á háannatíma, á mun hagkvæmari hátt en með nýbyggingum.

Þessi þróun hefur haft hvetjandi áhrif á uppbyggingu ferðaþjónustu á landsbyggðinni og vakið fleiri en ella til meðvitundar um ýmsa möguleika í þessari atvinnugrein. Nú þegar gístaðstaðan er komin, fer fólk að velta fyrir sér uppbyggingu afþreyingarmöguleika til að fá ferðamennina til að dvelja lengur á svæðunum. Það hefur því hafist þróun, sem styður ferðaþjónustuna á svæðunum í heild og óvíst að hún hefði átt sér stað án tilkomu Ferðaþjónustu bænda.

Til þessa hefur ekki verið unnið skipulega að stefnumörkun um framtíðaruppbyggingu ferðaþjónustu hérlandis. Það má því segja að á þeim vettvangi hafi aldrei verið tekin formleg ákvörðun um hver hlutur bændagistingar skuli vera í þjónustuflóru atvinnugreinarinnar. Til samanburðar má nefna uppbyggingu ferðaþjónustu bænda í Wales, en þar þykir um margt hafa tekist vel til. Þar er sá reginmunur á, að Ferðamálaráð Wales hefur séð um styrkveitingar og uppbyggingin hefur átt sér stað innan heildarstefnumótunar á þeirra vegum. Þannig hefur uppbygging ferðaþjónustu í sveitum verið hluti af verkefni sem kallast „smáeiningar“. Hlutdeild Ferðamálaráðs Wales hefur verið talinn sá þáttur sem skipt hefur sköpum um vel heppnaða þróun ferðaþjónustu bænda.

Starfsemi skrifstofu Ferðaþjónustu bænda hefur á mörgum sviðum einkennst af faglegum vinnubrögðum. Þar má nefna sem dæmi að bæklingur Ferðaþjónustunnar hefur lengi verið til fyrirmyndar miðað við margt af því upplýsingaefni sem gefið er út af ferðaþjónustuaðilum hérlandis. Með flokkun gistirýmis og reglubundnu gæðaefirliti má segja að Ferðaþjónusta bænda sé á vissan hátt að taka forskot á það sem koma skal. Aðrir gististaðir munu að öllum líkindum þurfa að gera slíkt hið sama þegar fram líða stundir þar sem kröfur neytenda fara

vaxandi og áhersla á gæði kemur til með að verða eitt af stærri viðfangsefnum ferðapjónustunnar á næstu árum.

Einnig má nefna að Ferðapjónusta bænda hefur staðið sig mjög vel varðandi þjónustu við þá erlendu ferðamenn sem hér ferðast á eigin vegum. Þar sem sá hópur fer vaxandi gæti þetta orðið einn helsti styrkur Ferðapjónustu bænda í framtíðinni.

Sú ákvörðun að stofna ferðaskrifstofu á vegum Ferðapjónustu bænda olli talsverðum deilum meðal félagsmanna Félags ferðapjónustubænda. Inn í þá umræðu spannst sú óvissa sem ríkir um fjármögnun Framleiðnisjóðs og því þyrfti að finna starfinu annan og varanlegan rekstrargrundvöll. Í upphafi árs 1991 var tekin ákvörðun um að stefnt skyldi að stofnun hlutafélags um rekstur ferðaskipuleggjanda. Það hugtak var svo skilgreint í frumvarpi til laga um ferðapjónustu, sem þá beið afgreiðslu Alþingis:

„Ferðaskipuleggjandi er fyrirtæki, félag eða einstaklingur sem skipuleggur ferðir hópa eða einstaklinga og býður ferðaskrifstofum til umboðssölu. Einnig fyrirtæki sem annast móttöku hópa eða einstaklinga og skipuleggur fyrir þá dvöl og frístundaiðju eða fundi og ráðstefnur og þjónustu tengda þeim, en annast að öðru leyti hvorki almenna farmiðasölu né umboðssölu.“³²

Skemmst er frá því að segja að ofangreind lög hlutu ekki samþykkt á Alþingi, en samkvæmt gildandi lögum um skipulag ferðamála nr. 79/1985, er ekki gerður greinarmunur á ferðaskipuleggjendum og ferðaskrifstofum.

Af þessu má ráða að það hafi verið ætlun forsvarsmanna Ferðapjónustu bænda að stefna fremur að heildsölu en smásölu á sviði ferðapjónustu. Ekki var aflað upplýsinga um hvort þeirri stefnu hefur verið haldið, eftir að starfsemi Ferðapjónustu bænda hf. komst á.

Eins og fram kom í kafla V.2. styrkti Framleiðnisjóður 25% hlutfjárkaupa bænda í Ferðapjónustu bænda hf. Við stofnun hlutafélagsins þann 10. júlí 1991 höfðu hlutabréf verið keypt á 90 bægum, sem eru 69% þeirra bæja sem þá voru í samtökunum.³³

32 Heimild: Frumvarp til laga um ferðapjónustu. Nd. 246. mál, þskj. 363. Kafli IV., 22. gr.

33 Heimild: Ferðapjónusta bænda, Fréttabréf júlí 1991.

Framtíð

Sú aukning gistirýmis sem átt hefur sér stað hjá Ferðaþjónustu bænda á síðustu árum getur ekki haldið áfram í sama mæli. Framtíðin mun að einhverju leyti ráðast af því hvernig verður háttað fjárlagaframlögum til Framleiðnisjóðs. Það er hins vegar lykilatriði að Framleiðnisjóður og Ferðaþjónusta bænda marki sér stefnu til lengri tíma og að sú stefna taki ekki síður mið af aðstæðum ferðaþjónustunnar en landbúnaðarins.

Á því leikur enginn vafi að Ferðaþjónusta bænda á mikla framtíð fyrir sér, ef vel verður á málum haldið. Helsti styrkur Ferðaþjónustu bænda liggur í möguleikum hennar til að skapa sér sérstöðu í íslenskri ferðaþjónustu. Það mun ráða úrslitum um framtíðina hvort þeir möguleikar verða nýttir til fullnustu.

VI.3 SUMARHÚS

Samkvæmt upplýsingum frá Fasteignamati ríkisins eru skráðir sumarbústaðir í landinu, alls um 7.600. Mat þeirra er samtals um 7 milljarðar, eða að meðaltali um 930 þúsund á hvern bústað, að undanskildu lóðarmati.

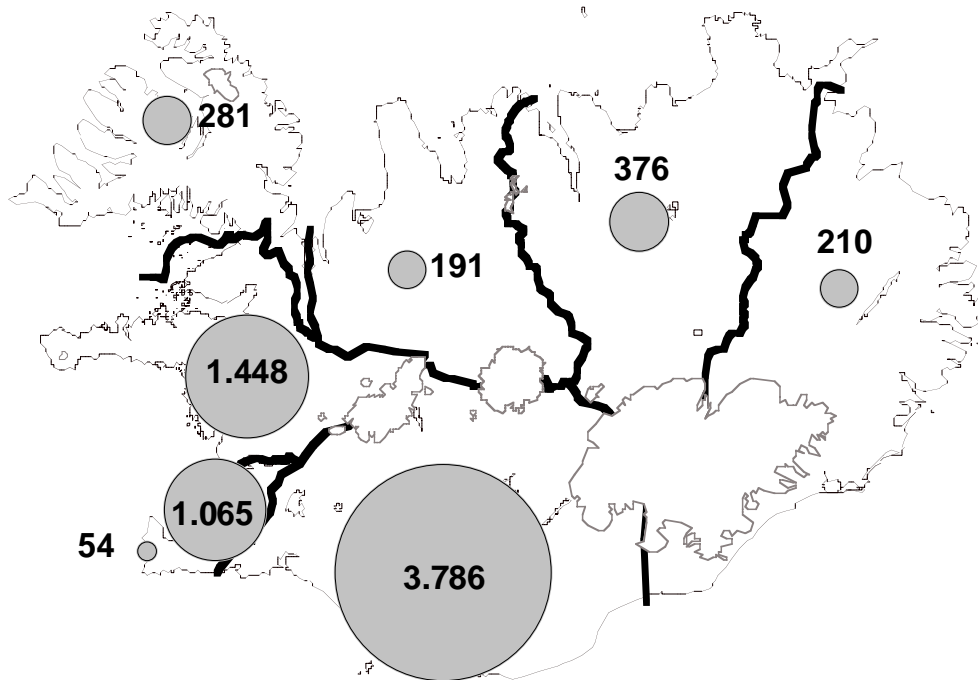
Það skal tekið fram að að öllum líkindum eru þessar tölur Fasteignamatsins of lágar, þ.e. að í reynd séu bústaðir fleiri en þær gefa til kynna. Því til stuðnings skal bent á könnun sem Skipulag ríkisins gerði á árunum 1986-1987 en samkvæmt henni reyndust þá vera 7.654 sumarbústaðir á landinu. Samkvæmt upplýsingum um afgreiðslur Skipulagsstjórnar á umsóknum um byggingu sumar-
bústaða eftir þann tíma og til ársins 1991, má áætla að ekki séu færri en 7800 bústaðir á landinu.

Tekið skal fram að hér eru meðtalin sumarhús í eigu bænda, bæði þeirra sem eiga aðild að Ferðaþjónustu bænda og annarra, sem og orlofsbyggðir stéttarfélagar, en um hvort tveggja er fjallað sérstaklega í öðrum hlutum þessa kafla.

Fram kemur í upplýsingum frá Skipulagi ríkisins að umsóknum um sumar-
bústaðabyggingar hafi fjölgað mjög mikið á síðustu átta árum. Árið 1985 voru afgreiddar þrjár umsóknir um leyfi til byggingar sumarbústaðahverfa og engin um staka bústaði. Árið 1991 afgreiddi Skipulagsstjórn 31 umsókn um staka bústaði, en 27 um sumarbústaðahverfi. Yfir tímabilið voru alls afgreiddar 101 umsókn um staka bústaði og 87 um bústaðahverfi. Tekið skal fram að þrátt fyrir jákvætt afgreiddar umsóknir er ekki sjálfgefið að af byggingu hafi orðið, en það á sérstaklega við um sumarbústaðahverfin.

Staðsetning sumarhúsa eftir landshlutum er sýnd á mynd VI.1.

Mynd VI.1 Sumarbústaðir eftir landshlutum



Þegar litið er á einstaka hreppa kemur í ljós að sumarbústaðir eru langflestir í Grímsneshreppi, eða 1.309. Þetta eru um 60% fleiri bústaðir en í þeim hreppi sem næst kemur á eftir, en þar eru 545 bústaðir. Megnið af sumarbústöðum á landinu eru staðsettir í fjórum hreppum á Suðurlandi, þ.e. Biskupstungna-, Laugardals-, Grímsness og Þingvallahreppi. Á þessu svæði eru 2.616 bústaðir, eða ríflega 34% af öllum bústöðum á landinu.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem fram komu hér að framan, hefur átt sér stað mikil aukning í fjölda sumarbústaða í landinu. Orlofsbyggðaformið á greinilega miklum vinsældum að fagna og ef marka má fjölda umsókna um sumarbústaðahverfi til Skipulagsstjórnar, virðist ekkert lát á uppbyggingu slíkra byggða í framtíðinni. Samkvæmt upplýsingum Fasteignamats ríkisins eru um 1.170 bústaðir af 7.600 í eigu fyrirtækja eða félagasamtaka, eða um 15%. Það vekur athygli að fasteignamat þessara bústaða er að meðaltali talsvert hærra en meðalfasteignamat allra skráðra bústaða. Bústaðir fyrirtækja og félagasamtaka eru að meðaltali metnir á um 1.480 þúsund að frátöldu lóðarmati, en meðaltalið fyrir heildina er um 930 þúsund eins og greint var frá hér í upphafi.

Þegar hlutfall bústaða í eigu fyrirtækja og félaga er skoðað eftir landshlutum kemur í ljós að mest er hlutfallslegt vægi þeirra á Reykjanesi, eða um 70% allra bústaða. Þó skal tekið fram að Reykjanes er það kjördæmi landsins þar sem fæstir sumarbústaðir eru. Fyrirtækjabústaðir vega einnig tiltölulega þungt á Austurlandi, eða ríflega þriðjung og á Vesturlandi og Norðurlandi-eystra eru þeir allt að því fjórðungur allra bústaða í hvoru kjördæmi fyrir sig.

Margt bendir til þess að stöðugt meira sé í sumarbústaði lagt og á það sérstaklega við um einkabústaði. Vaxandi kröfur hafa leitt til þess að fjárfesting að baki hverjum bústað hefur aukist að meðaltali.

Að jafnaði virðist talsverður munur á nýtingartíma bústaðahverfa annars vegar og einkabústaða hins vegar. Ýmislegt bendir til þess að margir einkabústaðir séu illa nýttir, sérstaklega þeir sem eru staðsettir fjarri föstum heimilum eigendanna.

Í framhaldi af því má velta því fyrir sér hvað gerðist í framtíðinni ef eigendur einkabústaða færu í vaxandi mæli að leigja þá út til ferðamannþjónustu hluta sumars. Þetta væri ekki óhugsandi, sérstaklega ef það er haft í huga að í dag er þessi gistimöguleiki ekki til fyrir erlendan markað og innanlandsmarkaðurinn er langt frá því að vera mettur. Þarna er um að ræða gríðarlega mikið gistirými og því hefði slíkt veruleg áhrif á ferðaþjónustuna í heild.

Orlofsbyggðir stéttarfélag

Nærri lætur að það fjármagn, sem orlofssjóðir stéttarfélag hafa til ráðstöfunar á ári hverju, sé um 350 milljónir króna. Sjóðirnir hafa í gegnum tíðina verið nýttir að miklu leyti til uppbyggingar og rekstrar sumarhúsabyggða. Með þessu móti hefur verið hægt að bjóða félagsmönnum upp á dvöl í sumarhúsi á viðunandi verði, enda nýtur þetta ferðaform gífurlegra vinsælda meðal landsmanna. Sem dæmi má nefna að á vinsælum svæðum er ekki óalgengt að berist 7-8 umsóknir um eina viku í hverjum einstökum bústað.

Ellefu orlofsbyggðum og/eða stéttarfélögum voru sendar fyrirspurnir um fjárfestingar og rekstur byggðanna. Svör bárust frá sex aðilum og eru þau notuð til grundvallar umfjölluninni sem hér fer á eftir, en ber að taka með þeim fyrirvara að þetta eru fáir aðilar. Af þeim sökum hefur töluleg úrvinnsla ekki reynst möguleg nema að takmörkuðu leyti.

Fjárfestingar

Upplýsingar um brunabótamat orlofsbyggðanna sýna, að nokkuð algengt er að 30-40 húsa byggð sé metin á bilinu 150 til 180 milljónir. Algengt meðaltalsmat á hvert hús er um 4-6 milljónir og eru þá þjónustumiðstöðvar og önnur slík aðstaða meðtalin.

Ef miðað er við fjölda skráðra bústaða í eigu fyrirtækja eða félaga, þ.e. 1.170 bústaði, má áætla að heildarverðmæti slíkra sumarhúsa geti verið um 3-4 milljarðar. Hér er miðað við brunabótamat.

Nokkuð er um að stéttarfélög leigi sumarhús af ferðaþjónustubændum fyrir félagsmenn sína, frekar en að eiga húsin sjálf. Þá greiða leigutakarnir sambærilega upphæð og gengur og gerist í eignarhúsum félaganna, en orlofssjóðirnir greiða mismuninn til bænda. Með þessu móti fæst aukin fjölbreytni þar sem orlofsdvöl félagsmanna viðkomandi stéttarfélaga er ekki lengur bundin við fasta staðsetningu ár eftir ár, eins og væri ella. Eftir því sem næst verður komist, þykir þetta fyrirkomulag gefast mjög vel og jafnvel betur en að félögin eigi sjálf bústaðina.

Rekstur og afkoma

Í flestum tilvikum er fært sameiginlegt bókhald fyrir rekstur byggðanna og síðan greiða aðildarfélögin vissa upphæð á ári fyrir hvert hús í eigu þeirra, til að standa undir rekstrarkostnaðinum. Tekjur af sumarleigu innheimta félögin oftast beint, en vetrarleiga telst sameiginleg, enda er yfirleitt aðeins hluti af hverri byggð í notkun þann tíma ársins.

Framlög aðildarfélaganna fyrir hvert hús voru yfirleitt um 200 þúsund á árinu 1991, í þeim orlofsbyggðum sem upplýsingar fengust frá. Á móti má áætla að tekjur félaganna af leigu húsanna hafi yfirleitt verið um 90-100 þúsund krónur. Því er óhætt að fullyrða að félögin niðurgreiði að jafnaði dvöl félagsmanna sinna um helming eða meira.

Af þessu má draga þá ályktun að annaðhvort þyrfti nýtingartími orlofsbyggðanna að lengjast eða gjald leigutaka að hækka um helming, ef rekstur orlofsbyggðanna ætti að standa undir sér. Algengur nýtingartími er um 14 vikur, sem þyrfti þá að lengjast í allt að 28 vikur, ef ekki ætti jafnframt að koma til hækkun á leigugjaldi.

Frá árinu 1973 hefur ákveðinni upphæð verið veitt til orlofsheimila stéttarfélaga á fjárlögum hvers árs. Árið 1992 nam þessi upphæð 5 milljónum króna, sem skiptist jafnt milli ASÍ og BSRB, sem síðan deildi þeirri upphæð milli hinna einstöku orlofsbyggða. Frá árinu 1987 hafa þessi framlög að jafnaði verið frá um 230 þúsundum fyrir hverja byggð, til tæplega 400 þúsund króna. Þær upplýsingar sem fyrir liggja benda til þess að ríkisframlag þetta nemi um 3-6% af heildarumsvifum orlofsbyggðanna. Á fjárlögum ársins 1993 var framlagið felld niður og því óvíst um framtíð þess.

Framtíð

Það er lykilatriði varðandi þróun ferðaþjónustunnar á Íslandi hvernig stéttarfélög verja orlofssjóðum sínum. Þessi leið, að koma á fót orlofsbyggðum og niðurgreiða dvöl félagsmanna í þeim, hefur notið mikilla vinsælda hérlendis. Þar að

auki er þetta kostur sem er mjög þjóðhagslega hagkvæmur, ekki síst ef borið er saman við þann möguleika að niðurgreiða orlofsferðir félagsmanna til útlanda.

Mikil umframeftirspurn er eftir dvöl í sumarhúsum, sem kann að ýta undir frekari fjárfestingar í þessari tegund gistirýmis, á næstu árum. Þessi mikla eftirspurn er þó bundin við háannatímamann og fáir möguleikar eru sýnilegir til lengingar þessa notkunartíma. Einnig er óhætt að fullyrða að vinsældir þessa ferðaforms myndu minnka verulega ef vikudvölin væri seld á raunvirði. Þessar fjárfestingar og rekstur þeirra standa því og falla með orlofssjóðum stéttarfélaganna. Fljótt á litið virðast félögin stefna áfram á sömu braut og því munu þau væntanlega halda áfram að skapa grundvöllinn að þessum þætti ferðaþjónustunnar, sem er sérstaklega mikilvægur fyrir innanlandsmarkaðinn.

Það er hins vegar umhugsunarvert að stéttarfélögin skuli ekki hafa nýtt orlofs-sjóðina í ríkari mæli til verkefna sem skapa fleiri atvinnutækifæri en orlofsbyggðirnar gera. Í þessu sambandi er hér mælt með þeirri leið að í stað þess að byggja fleiri orlofshús ættu félögin í vaxandi mæli að nýta þær fjárfestingar sem fyrir eru, t.d. með því að leigja sumarhús af bændum. Hins vegar þyrftu félögin að einbeita sér að því að bæta aðstöðuna í þeim orlofsbyggðum sem þau þegar eiga. Jafnframt gæti verið fýsilegt að niðurgreiða annars konar gistingu innanlands fyrir félagsmenn, til dæmis hóteldvöl eða bændagistingu, eftir einhverjum afmörkuðum reglum. Mælt er með að slíkt yrði boðið utan háannatímans, en þá er lægra verð á gistingu og síður hætta á að gististaðirnir séu fullbókaðir. Með þessu móti gætu orlofssjóðirnir átt þátt í lengingu ferðamannatímabilsins á Íslandi og eftt einn hluta innanlandsmarkaðarins sem hingað til hefur verið mjög lítill. Fyrirkomulag af þessu tagi hefur lengi tíðkast í Finnlandi auk þess sem verkalýðsfélög þar hafa verið öflugir fjárfestar í ferðaþjónustu.

VI.4 SKÁLAR

Í Lóranbókinni, sem hefur m.a. að geyma upplýsingar um skála á hálendi Íslands, eru skráðar upplýsingar um ríflega 350 skála. Í flestum tilvikum er um timbur-skála að ræða og af 165 skálum þar sem fram koma upplýsingar um byggingar-efni eru aðeins 11 úr steinsteypu. Slysavarnafélag Íslands á flesta skálana, en í töflu VI.4 kemur fram hvernig eignarhaldi er háttað á 240 skálum. Ekki liggja fyrir upplýsingar um eigendur 110 skála.

Tafla VI.6 Eigendur skála á hálendinu³⁴

Slysavarnafélag Íslands	81	(björgunarskýli)
Sveitarfélög	38	(leitarmannakofar)
Klúbbar, íþrótt- og skátafélög	55	
Ferðafélög	26	
Einstaklingar og fyrirtæki	21	
Landsvirkjun, Jöklaranns.fél. o.fl.	19	
Samtals	240	

Ekki er unnt að áætla verðmæti skála á hálendinu út frá þeim upplýsingum sem fyrir liggja. Til fróðleiks má þó geta þess að samkvæmt reikningum Ferðafélags Íslands fyrir árið 1991 var brunabótamat sæluhúsa í eigu félagsins um 74,6 milljónir. Þessi tala tekur til 12-13 húsa og er meðaltalsmat því á bilinu 5,7-6,2 milljónir. Tekið skal fram að skálar Ferðafélagsins geta vart talist dæmigerðir fyrir skála á hálendinu, enda betur búnir en margir aðrir t.d. flestir leitarmannakofanna.

Ef marka má upplýsingar frá víðförlum fjallamönnum, er ekki hægt að staðhæfa að byggingar skála hafi aukist á hálendinu á síðustu árum. Nær væri að segja að um tiltölulega jafna þróun væri að ræða, allt frá fyrstu árum ferðalaga Íslendinga um hálendið. Aftur á móti hefur verið fylgst betur með uppbyggingu á hálendinu nú síðustu ár, sem kann að hafa þau áhrif að hún virðist hafa aukist meira en raun ber vitni.

Skálar og eignir Náttúruverndarráðs

Þær eignir Náttúruverndarráðs, sem taldar eru í fasteignamati, námu við síðustu áramót alls um 12,5 milljónum króna. Í þessari tölu er bæði tekið tillit til mannvirkjamats og landmats. Þó er mikið af þeirri aðstöðu sem Náttúruverndarráð hefur kostað uppbyggingu á, ekki metið sérstaklega, t.d. tjaldsvæði.

Rekstur sæluhúsa

Aflað var upplýsinga um rekstur á sæluhúsum Ferðafélags Íslands. Á árinu 1991 voru tekjur um 23 milljónir króna, en rekstrarkostnaður um 17,5 milljónir króna. Húsin voru því rekin með tæplega 5,5 milljóna króna hagnaði, eða 23,7% af tekjum. Í þessum tölum er eingöngu tekið tillit til beins rekstrarkostnaðar vegna sæluhúsanna, en ekki til stjórnunar og skrifstofukostnaðar Ferðafélagsins. Afskriftir fastafjármuna voru um 260 þúsund, en tekið skal fram að auk sæluhúsanna á Ferðafélagið tvær aðrar húseignir.

34 Heimild: Lóranbókin, 3. útgáfa nóv. 1991 og drög að 4. útgáfu á tölvutæku formi.

Ekki reyndist unnt að fá upplýsingar um hvernig rekstrarkostnaður sæluhúsanna skiptist á einstaka liði, s.s. laun og launatengd gjöld. Þar vegur reyndar þungt að sú þjónusta sem boðið er uppá í sæluhúsum er oft innt af hendi í sjálfboðavinnu af félögum F.Í. Þetta á einnig við um sæluhús annarra ferðafélaga. Telja má nokkuð ljóst að ef greiða þyrfti skálavörslu að fullu með tilheyrandi vaktaálagi og næturvinnu, myndi rekstur sæluhúsanna ekki standa undir sér. Við þetta bætist, að megnið af allri viðhaldsvinnu við skálana er unnið af félögum í sjálfboðavinnu, sem heldur rekstrarkostnaði að verulegu leyti niðri.

Framtíð

Ferðafélög eru félög sem hafa orðið til vegna áhuga félagsmanna á ferðalögum-þ.e. sínum eigin. Það voru þessir aðilar, sem og aðrir fjallamenn, sem voru brautryðjendur í uppbyggingu skála á hálendinu. Félagsmenn hafa í gegnum tíðina lagt mikla sjálfboðavinnu af mörkum, jafnt við uppbyggingu og viðhald aðstöðunnar, sem og rekstur húsanna, skálavörslu og fleira. Þannig eru margir þeirra farnir að sinna ferðaþjónustu þó það hafi varla verið ástæðan fyrir því að þeir gengu til liðs við félögin í upphafi. Þá má nefna að þessi auknu umsvif í ferðaþjónustu gera það að verkum að félagsmenn eiga ekki tryggt gistiþláss í skálunum.

Í raun er þarna um tvenns konar starfsemi að ræða sem ekki er óeðlilegt að gera ráð fyrir að muni greinast að í framtíðinni. Það myndi væntanlega leiða til þess að rekstur skálanna færðist meira yfir á venjulegan rekstur, með minnkandi sjálfboðavinnu og að ferðaþörf félaganna yrði sinnt á öðrum vettvangi.

Eftir því sem ferðalöngum á hálendinu fjölgar, sækja þangað æ fleiri sem eru óvanir aðstæðum á fjöllum. Þetta kallar hugsanlega á aukna þjónustu í skálunum. Öryggishlutverk þeirra og þar með ferðafélaganna verður jafnframt stöðugt mikilvægara, sérstaklega yfir vetrartímam.

Verði raunin sú að sjálfboðavinna við rekstur skálanna minnki, en þjónustan aukist, verður erfiðara að láta enda ná saman við rekstur skálanna í framtíðinni. Því kunna rekstraraðilar skálanna að standa frammi fyrir talsverðum breytingum á starfseminni innan fárra ára.

VI.5 TJALDSVÆÐI

Til að afla upplýsinga vegna verkefnisins var öllum tjaldsvæðum, sem skráð eru í bæklingi Félags eigenda sumardvalarsvæða, rúmlega 100 að tölu, sendur spurningalisti. Svör bárust frá 46 tjaldsvæðum og er umfjöllunin hér á eftir byggð á þeim.

Tjaldsvæðunum var skipt í þrjá flokka eftir því hvaða aðstöðu þar er boðið upp á. Í flokki I eru tjaldsvæði þar sem boðið er upp á vatnssalerni, heitt rennandi vatn og sturtuáðstöðu. Alls eru 78 slíkir tjaldsvæði á landinu og bárust svör frá 36 þeirra, eða um 46%. Í flokki II eru tjaldsvæði þar sem ekki er boðið upp á sturtuáðstöðu, en þó eru þar vatnssalerni og rennandi vatn, ýmist eingöngu kalt, eða bæði kalt og heitt. Frá tjaldsvæðum í þessum flokki bárust 9 svör, sem eru 29% heimtur, en alls eru 31 tjaldsvæði á landinu þar sem boðið er upp á þessa aðstöðu. Önnur tjaldsvæði þar sem hreinlætisaðstaða er af skornari skammti en í þessum tveimur flokkum, verður ekki fjallað um, nema tjaldsvæði Náttúruverndarráðs, sem minnst verður á hér á eftir.

Tafla VI.7 Upplýsingar um tjaldsvæði

	Flokkur I	Flokkur II
Fjöldi tjaldsvæða á landinu	78	31
Heimtur úr spurningakönnun	36	9
Uppreikn. kostn. þús. kr. ³⁵	6.591	1.034
(Án tjaldsv. í Reykjavík)	4.861	

Ef fjárfestingar í tjaldsvæðum á landinu í heild eru áætlaðar út frá þeim meðaltölum sem fram koma í töflunni, nemur sú tala að minnsta kosti 450 milljónum króna.

Í spurningakönnuninni var spurt hvort einhverjar endurbætur eða breytingar væru fyrirhugaðar á næstu tveimur árum og beðið um kostnaðaráætlun fyrir þær. Alls svöruðu forsvarsmenn 31 tjaldsvæðis því játandi og þar sem gefnar voru upp áætlaðar kostnaðartölur, reyndust þær vera að meðaltali um 2,4 milljónir fyrir hverja framkvæmd. Samkvæmt því er ekki fjarri lagi að áætla að til ársins 1995 megi búast við viðbótarfjárfestingum vegna tjaldsvæða samtals að upphæð um 70-75 milljónir. Þá er eingöngu miðað við þau tjaldsvæði sem svör bárust frá. Ef gert er ráð fyrir að jafn stórt hlutfall þeirra sem ekki svöruðu muni standa að sambærilegum endurbótum, þýddi það að minnsta kosti tvöfalda þessa upphæð. Meðal þeirra framkvæmda, sem helst var tilgreint að væru á döfinni, voru: Bygging þjónustuhúsa, bætt aðstaða til móttöku húsbíla, gróðursetning, stækkun og ýmsar aðrar endurbætur.

Tjaldsvæðin reyndust í flestum tilvikum vera í eigu sveitarfélaga, eða 34 af 46, sem er um 74%. Aðrir eigendur voru tilgreindir bændur, skólar, Skógrækt ríkisins, ungmennafélög og eitt tjaldsvæði er í eigu kaupfélags.

³⁵ Meðaltal. Upphaflegt kostnaðarverð við uppbyggingu aðstöðunnar á viðkomandi tjaldsvæðum er reiknað til ársins 1992, miðað við byggingarvísitölu.

Svo virðist sem mikill kippur hafi komið í uppbyggingu tjaldsvæða eftir árið 1980. Af þeim 46 tjaldsvæðum sem svör bárust frá, voru 37 þeirra tekin í notkun á árunum 1981-1993, en aðeins níu þeirra fyrir þann tíma.

Samkvæmt lauslegum áætlunum frá Náttúruverndarráði hefur uppbygging tjaldsvæða í þremur þjóðgörðum kostað um 10-15 milljónir á núvirði.

Almennt kvarta bæði innlendir og erlendir ferðamenn yfir því að aðstöðu á tjaldsvæðum hér á landi sé ábótavant. Þær endurbætur sem átt hafa sér stað á síðasta áratug hafa því verið nauðsynlegar, en betur má ef duga skal. Æskilegt er að uppbygging tjaldsvæða á næstu árum verði með þeim hætti að á nokkrum stöðum á landinu verði sérstaklega vel búin tjaldsvæði og stefnt verði að fjölbreytni í þessari þjónustu, eins og öðrum gistimöguleikum.

VI.6 LANGFERÐABÍLAR

Þau leyfi, sem þarf til að stunda fólksflutninga með langferðabílum hérlendis, geta verið af tvennum toga, sérleyfi eða hópferðaleyfi. Samkvæmt reglugerð frá árinu 1990, veitir sérleyfi leyfi til reglubundinna fólksflutninga á tilteknum leiðum. Sérleyfishafanum ber að uppfylla ákveðnar skyldur, meðal annars er honum skylt að fullnægja flutningaþörf á sérleiðinni. Allar ferðaáætlanir sérleyfishafa eru háðar samþykki skipulagsnefndar fólksflutninga. Sérleyfi er ekki bundið við ákveðnar bifreiðar.

Hópferðaleyfi er aftur á móti veitt til óreglubundinna fólksflutninga og er bundið viðkomandi bifreið og rekstraraðila. Þannig fellur hópferðaleyfi niður við sölu á bifreið, sem áður hefur hlotið slíkt leyfi, og nýr rekstraraðili þarf að sækja um leyfi aftur.

Í umfjölluninni hér á eftir er annars vegar fjallað um sérleyfishafa og hins vegar um hópferðaleyfishafa og er mikilvægt að gerður sé skýr greinarmunur á þessu tvennu.

Þróun

Frá B.S.Í. fengust upplýsingar um fjölgun bifreiða og sæta, annars vegar hjá sérleyfishöfum en hins vegar hjá hópferðaleyfishöfum, frá árinu 1974 til 1992. Yfir tímabilið allt hefur tala langferðabíla í landinu meira en tvöfaldast. Ef eingöngu er tekið tólf ára tímabil, frá 1980 til 1992, hefur sætaframboð aukist um 62%.

Fjölgun bifreiða er mun meiri hjá hópferðaleyfishöfum en sérleyfishöfum. Á tímabilinu frá 1974-1992 fjölgaði sætum hjá sérleyfishöfum um 2.277, eða um

41%, en 2,7 sinnum meira hjá hópferðamönnum, eða um 6.247, sem er 281% aukning.

Til gamans má geta þess að farþegafjöldi langferðabíla náði hámarki á árunum 1955-1960 og var þá nánast eingöngu um Íslendinga að ræða. Á þeim tíma sem liðinn er, hefur einkabíllinn og flugið náð yfirhöndinni í samkeppninni, og sá ferðamáti að fara með rútum er ekki valkostur í hugum landsmanna, nema í undantekningartilfellum og þá helst á styttri leiðum og í sérstökum hópferðum.

Mikilvægi erlenda markaðarins hefur því vaxið mjög í þessum þætti ferðaþjónustunnar. Í framhaldi af því er forvitnilegt að bera fjölgun bifreiða saman við tölur um komur erlendra ferðamanna til landsins. Yfir allt tímabilið, 1974-1992 hefur sætaframboð vaxið um 109% en erlendum ferðamönnum fjölgað um 108%. Í fyrstu virðist því um nokkuð samstíga þróun að ræða. Svo er þó ekki þegar betur er að gáð, þar sem endanlegt sætaframboð ræðst ekki aðeins af fjölda bifreiða heldur einnig af fjölda ferða.

Almennt má segja að sætaframboð hafi vaxið mun meira en þessar tölur gefa til kynna og kemur þar tvennt til. Í fyrsta lagi hefur reglubundnum áætlunarferðum á sérleyfum fjölgað verulega. Nú eru farnar fleiri ferðir í hverri viku og á þeim leiðum sem eingöngu eru þjónustaðar yfir sumartímenn hefur tímabilið lengst í báða enda. Í öðru lagi er þeirrar þróunar farið að gæta varðandi skipulagðar hópferðir á vegum ferðaskrifstofa, að styttri ferðum fjölgar einna mest. Þetta leiðir til betri nýtingar langferðabíla sem í sumum tilfellum þýðir að hægt er að anna fleiri verkefnum án þess að fjölga bílum.

Einnig hefur það gerst, samkvæmt upplýsingum frá forsvarsmönnum B.S.Í., að hlutdeild sérleyfishafa í eiginlegri ferðamannakeyrslu, þ.e. með hópferðir ferðaskrifstofa, hefur minnkað verulega.

Fjárfestingar

Ekki liggja fyrir nægilega miklar upplýsingar til að hægt sé að áætla heildarverðmæti langferðabíla í landinu. Hins vegar voru alls 519 langferðabílar í landinu á árinu 1992, með samtals 16.312 sæti. Sætaframboðið skiptist hérumbil til helminga milli sérleyfishafa og hópferðaleyfishafa, þar sem hlutdeild hinna fyrrnefndu er um 48%, en hinna síðarnefndu um 52%.

Í nær öllum tilfellum er um einkafyrirtæki að ræða, þ.e. einkaeign eða sameignar- og hlutafélög einkaaðila. Eina undantekningin frá þessu er eitt fyrirtæki, sem er í eigu viðkomandi bæjarfélags.

Samsetning fjárfestinganna virðist nokkuð ólík eftir því hvort um er að ræða hópferðaleyfishafa eða sérleyfishafa. Allt bendir til þess að hinir síðarnefndu séu að jafnaði á nýrri bílum en hinir fyrrnefndu. Þróunin hefur verið sú að við endurnýjun bílaflotans hjá sérleyfishöfum eru eldri bílarnir oftast en ekki keyptir af aðilum sem síðan gera þá út til hópferða. Þannig hefur samkeppnin vaxið stig af stigi á þessum markaði með þeim afleiðingum að verð hefur lækkað og jafnvel farið niður fyrir viðmiðunarverð í gjaldskrá. Þetta á sérstaklega við að vetrarlagi þegar þess eru dæmi að eigendur langferðabíla keyra fyrir 50-60% af gjaldskrárverði. Þó eru flestir sammála um að fullt verð sé nauðsynlegt, til að standa undir eðlilegri endurnýjun bílaflotans. Þessi staða hefur því leitt til offramboðs, sem þegar er farið að koma niður á gæðum.

Eitt af því sem styður grunsemdir um offjárfestingu í langferðabílum er, að yfir háannatímamann, þegar fjöldi áætlunarferða á öllum leiðum er mestur og akstur með hópa ferðaskrifstofa og aðra sérhópa er einnig í hámarki, er samt sem áður umframgeta til að anna verulegri viðbótareftirspurn.

Afkoma og nýting

Handbærar tölur um heildarafkomu reksturs langferðabíla eru ekki til. Upplýsingar um atvinnugreinina „rekstur strætisvagna og langferðabíla“ koma fram í atvinnuvegaskýrslum Þjóðhagsstofnunar en því miður er vart hægt að byggja á þeim. Ástæðan er sú að úrtakið sem þær byggja á er mjög lítið og sú hætta er fyrir hendi að þau fyrirtæki, sem það samanstendur af, geti vart talist dæmigerð fyrir atvinnugreinina.

Þó svo að ekki liggi fyrir frekari tölur frá sérleyfishöfum og hópferðaleyfishöfum, má draga þá ályktun út frá ofansögðu, að nýtingarhlutfall langferðabíla í heildina, hafi lækkað á undanförunum árum. Flest bendir því til þess að afkoma þessara fyrirtækja hafi farið versnandi.

Framtíð

Eins og fram kom hér á undan, hefur fjölgun bifreiða verið mun meiri hjá hópferða- en hjá sérleyfishöfum. Hins vegar bendir allt til betri nýtingar fjárfestinga hjá sérleyfishöfum en hjá hinum fyrrnefndu. Nægir í því sambandi að vísa til þess sem fram kom hér á undan um fjölgun ferða á sérleyfisleiðum.

Spurningin er hins vegar hvert stefni í framtíðinni. Styttri og e.t.v. færri hópferðir með erlenda ferðamenn á móti stækkun þess hóps, sem ferðast á eigin vegum, eru breytingar sem líklega munu leiða til vaxandi eftirspurnar eftir ferðum með áætlunarbílum, en minnkandi á hópferðamarkaðinum. Ekkert bendir til þess að innanlandsmarkaðurinn muni stækka í náinni framtíð. Það, sem helst

gæti orðið til þess, væri verulega aukin umhverfisvitund Íslendinga, en það virðist ekki fyrirsjáanlegt um sinn. Markaðsaðstæður benda því til þess að æskilegt væri að fjölgun langferðabíla yrði ekki umfram eðlilega endurnýjun að svo stöddu.

Gæði í íslenskri ferðapjónustu geta ekki aukist nema til komi vaxandi kröfur og eftirlit af hálfu hins opinbera, t.d. í tengslum við leyfisveitingar. Það á jafnt við um langferðabíla og aðra þjónustu við ferðamenn. Á þessu stigi málsins virðist það helsta leiðin til að stemma stigu við því að eldri bílar verði áfram í umferð eftir að þeir eru hættir að uppfylla lágmarkskröfur um gæði. Reyndar má geta þess að hagsmunaaðilar hafa af þessu vaxandi áhyggjur og hafa jafnvel nefnt þann möguleika að komið yrði upp einskonar úreldingarsjóði fyrir langferðabíla, eins og til er fyrir fiskiskip.

VII. LANDSHLUTAR

Í þessum kafla verður fjallað um þann eðlismun sem er á uppbyggingu ferðaþjónustu, annars vegar á höfuðborgarsvæðinu og hins vegar á landsbyggðinni. Einnig verður hverju kjördæmi fyrir sig gerð nokkur skil og reynt að draga fram það sem helst einkennir stöðu ferðaþjónustunnar í einstaka landshlutum. Í þeirri umfjöllun er ferðaþjónusta á höfuðborgarsvæðinu þó undanskilin en megináhersla lögð á landsbyggðarkjördæmi.

Yfir sumartímamann má segja, að ferðaþjónusta sé í eðli sínu „landsbyggðarfyrirbæri“, þ.e. straumurinn liggur út úr þéttbýlinu. Að sama skapi einkennist ferðaþjónusta að vetrarlagi frekar af því að leitað er í þéttbýlið. Þetta sanna til dæmis haust- og vetrarferðir Íslendinga til stórborga erlendis. Ráðstefnur eru helst haldnar að vori og hausti og þær erlendu ráðstefnur sem haldnar eru hér á landi eru yfirleitt haldnar í Reykjavík.

Talsverð uppbygging hefur átt sér stað í ferðaþjónustu á landsbyggðinni nú á allra síðustu árum og henni fylgt mikil vakning. Til marks um það má nefna að sú atvinnugrein, sem óx mest á landsbyggðinni á árunum 1981-1990, er hótél- og veitingarekstur. Árið 1981 voru 554 ársverk í þeirri grein utan höfuðborgarsvæðisins en árið 1990 hafði þeim fjölgað í 1.204. Þó eru ársverk bænda í ferðaþjónustu ekki meðtalin.

Á tæpum áratug hafa verið stofnuð ferðamálasamtök í öllum kjördæmum og víða um landið hafa verið ráðnir ferðamálafulltrúar til starfa. Ýmist er um að ræða störf sem taka til heils kjördæmis, minni svæða eða einstakra staða. Uppbygging Ferðaþjónustu bænda hefur á margan hátt virkað sem hvatning til frekari þróunar og virkjað þannig ýmsa sem ella hefðu ekki velt fyrir sér möguleikum á sviði ferðaþjónustu. Þá hefur verið komið á fót upplýsingamiðstöðvum víða um land og gegna þær lykilhlutverki í þróun ferðaþjónustu á viðkomandi svæðum.

VII.1 FERÐAÞJÓNUSTA - STAÐA LANDSBYGGÐARINNAR

Eins og þegar hefur verið nefnt, jókst gistirými á landsbyggðinni um tæplega 30% á sex ára tímabili, frá 1987-1992. Stærsti hluti þessarar aukningar varð í bændagistingu. Tölur um gistinýtingu á hótélum og gistiheimilum á sama tímabili sýna að hún hefur versnað talsvert í öllum landshlutum nema á Suðurlandi. Þetta má sjá nánar á töflu VII.1.

Tafla VII.1 Breytingar á gistingu á hótela og gistiheimila 1987-1992 eftir landshlutum og ársþriðjungum³⁶

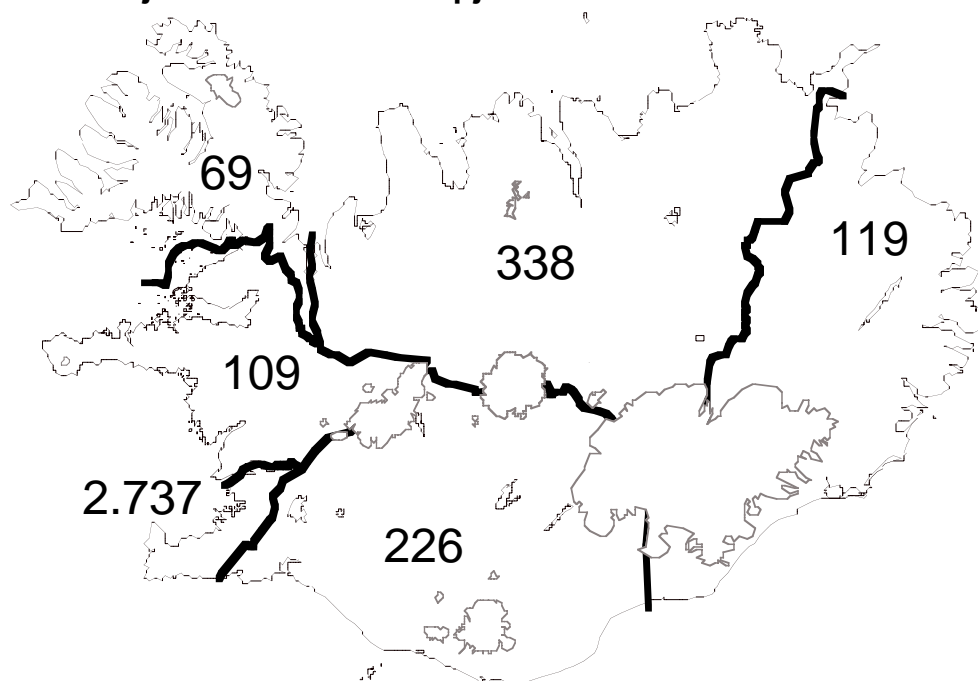
	jan.-apr. %	maí-ágúst %	sept.-des. %
Landið allt	-11,1	-3,5	-10,9
Höfuðborgarsv.	-17,1	+2,8	-14,1
Suðurnes	-26,5	-25,3	-27,6
Vesturland	-6,9	-13,3	-7,6
Vestfirðir	-9,6	-21,2	-12,9
Norðurl.vestra	-21,6	-7,1	-3,6
Norðurl.eystra	-8,2	-4,5	-11,3
Austurland	-4,3	-4,9	-12,1
Suðurland	+6,6	-2,3	+3,0

Þessar niðurstöður benda til þess að fjárfestingar jafnt á landsbyggðinni sem á höfuðborgarsvæðinu, hafi að jafnaði verið umfram fjölgun ferðamanna, bæði innlendra og erlendra. Þó skal ítrekað að á nokkrum svæðum á landinu er skortur á ákveðinni tegund gistirýmis eins og rætt verður nánar þegar fjallað verður um hvern landshluta fyrir sig.

Ársverk í ferðapjónustu

Fjöldi ársverka í ferðapjónustu er ágætur mælikvarði á umfang atvinnugreinarinnar í einstökum landshlutum. Þetta má sjá á mynd VII.1. Tölurnar eiga við um árið 1990 og til að reikna ársverk ferðapjónustunnar í heild hefur verið stuðst við sömu hlutfallsskiptingu og Þjóðhagsstofnun notar í útreikningum sínum og greint var frá í inngangi.

Mynd VII.1 Fjöldi ársverka í ferðapjónustu eftir landshlutum

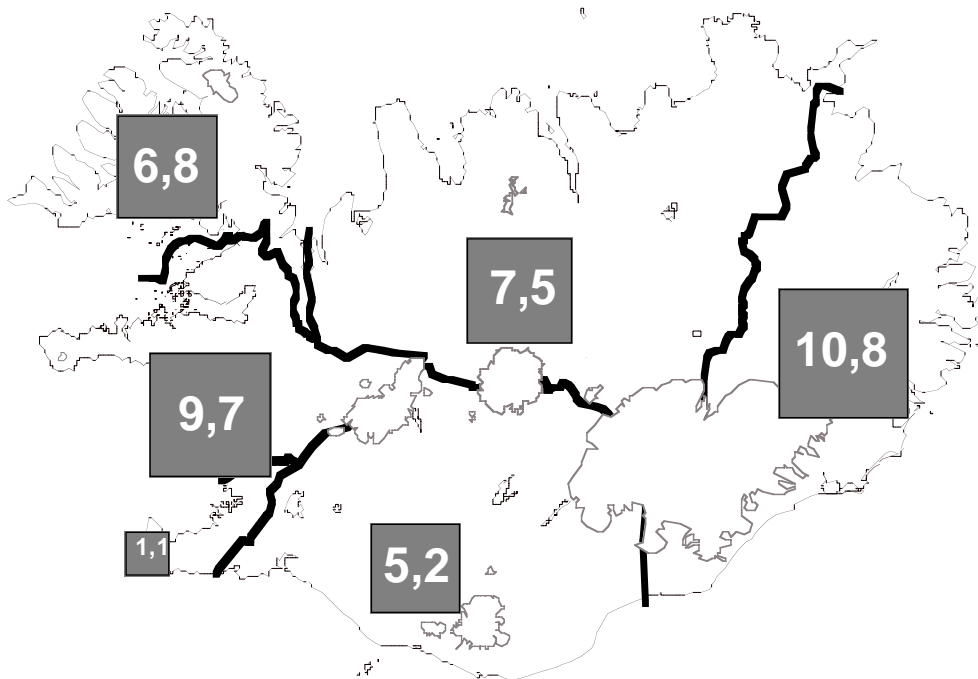


³⁶ Heimild: Hagstofa Íslands.

Minnt er á þann mun sem er á heildarfjölda ársverka samkvæmt þessum útreikningum annars vegar og áætlunum Ferðamálaráðs hins vegar, eins og skýrt var í inngangi.

Fróðlegt er að bera saman tölur um framboð gistirýmis og ársverk í ferðaþjónustu í hverjum landsfjórðungi. Á mynd VII.2 er sýnt hve mörg rúm á gististöðum eru að baki hverju einu ársverki í ferðaþjónustu í viðkomandi kjördæmi.

Mynd VII.2 Fjöldi rúma að baki ársverkum eftir landshlutum



Samkvæmt þessum tölum eru nær 10 sinnum fleiri rúm að baki hverju ársverki í ferðaþjónustu á Austurlandi en í Reykjavík og á Reykjanesi. Í fljótu bragði mætti því draga þá ályktun að mun meiri offjárfesting væri í gistirými á Austurlandi en í Reykjavík. Reyndar er gistirými í Reykjavík betur nýtt en í öllum öðrum landshlutum, allt árið. Það segir hins vegar ekki alla söguna því verðmæti gistirýmis í Reykjavík er meira en á landsbyggðinni og þar er því heildarfjárfesting að baki hverju rúmi talsvert hærri.

Það skekkir einnig myndina, þegar ársverk í ferðaþjónustu í Reykjavík eru borin saman við aðra landshluta, að margvísleg starfsemi, sem telst til ferðaþjónustu, er umfangsmeiri að hlutfalli þar en annars staðar á landinu. Sem dæmi um þetta má nefna að þó svo að höfuðstöðvar Flugleiða séu í Reykjavík, þjónar starfsemi þeirra ferðaþjónustunni á landsvísu.

Á hinn bóginn má velta því fyrir sér hvort skýringin kunni að vera sú að þar sem flest gistirými eru að baki hverju ársverki hafi verið byggð upp minnst afþreying eða önnur „tengiþjónusta“ fyrir ferðamenn. Ef svo er, bendir það til þess að í

þeim landshlutum séu vannýttir möguleikar á því sviði, miðað við þann ferðamannastraum sem gistirýmið dregur til sín.

Innlendi markaðurinn

Tafla VII.2 sýnir hvernig gistinætur Íslendinga skiptast milli landshluta. Hér er miðað við sumarið 1992, annars vegar könnunina „Góðir Íslendingar,“ og hins vegar tölur um gistinætur á hótélum og gistiheimilum. Munurinn á þessum tveimur heimildum er sá að niðurstöður könnunarinnar ná einungis til Íslendinga sem voru í fríi innanlands sumarið 1992, og tekur því til dæmis ekki til viðskiptaferðalaga. Á hinn bóginn nær könnunin til allra gistimáta, svo sem tjaldsvæða og sumarhúsa, auk hótela og gistiheimila. Það má því segja að þessar tvær heimildir bæti hvor aðra upp.

Tafla VII.2 Skipting gistinátta Íslendinga eftir landshlutum sumarið 1992

37

	Fjöldi gistin. skv. könnun	Hlutfall Ísl. í fríi	Hlutf. Ísl. á hótélum
Vesturland	3.674	10%	13%
Vestfirðir	3.960	11%	7%
Norðurl.-vestra	2.520	7%	8%
Norðurl.-eystra	9.134	25%	20%
Austurland	7.059	19%	14%
Suðurland	6.534	18%	19%
Reykjavík/Reykjanes	1.951	5%	19%
Hálendið	1.648	5%	
SAMTALS	36.480	100%	100%

Ef bornar eru saman þessar tvær viðmiðanir, má benda á að aðeins 5% af gistinóttum Íslendinga á ferð um landið í sumarfríi, falla til á höfuðborgarsvæðinu, en hlutdeild þess, í þeim markaðshópi, sem gistir á hótélum og gistiheimilum, er 19%. Í nokkrum landshlutum er þessu öfugt farið, til dæmis á Vestfjörðum. Þar er hlutdeild landshlutans í hótelmarkaðinum aðeins 7%, en 11% í þeim markaði sem eru Íslendingar á ferðalagi innanlands í sumarfríi sínu.

Það er fróðlegt að velta fyrir sér mjög sambærilegri hlutdeild Vesturlands og Vestfjarða, í gistinóttum Íslendinga í fríi. Flestir telja líklega að Vesturland sé mun meira „ferðamannasvæði“ en Vestfirðir og þykja því ofangreindar tölur ef til vill ótrúverðugar. Meginmunurinn liggur hins vegar í því að meðaldvöl á Vestfjörðum er mun lengri en í öðrum landshlutum, eða 5 nætur á móti 3,4 náttu dvöl að meðaltali í öllum landshlutum.

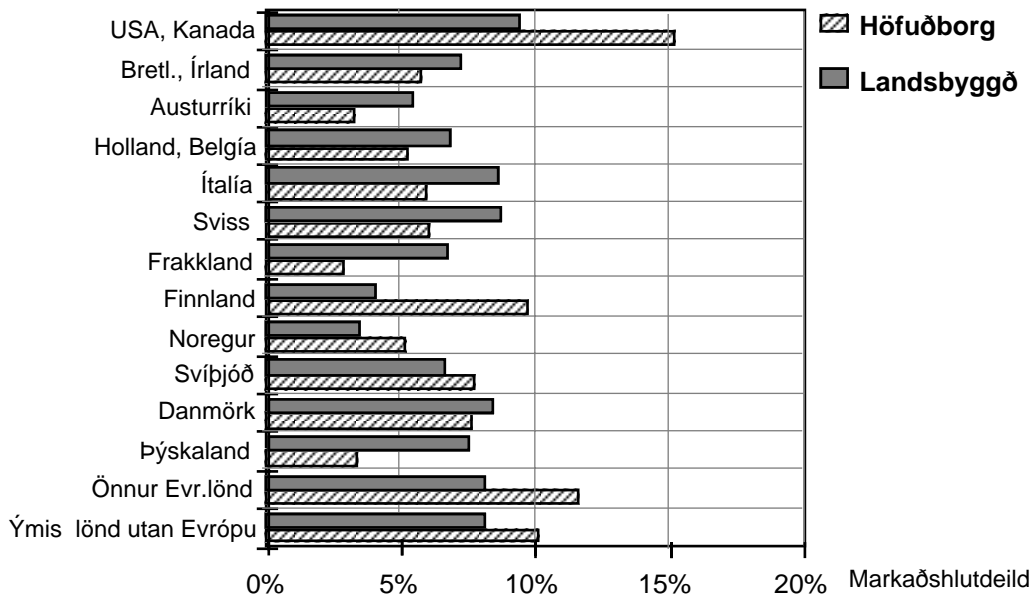
37 Heimildir: „Góðir Íslendingar“ - könnun meðal innlendra ferðamanna sumarið 1992 og gistináttatalning Hagstofu Íslands, maí - ágúst 1992.

Þessi niðurstaða minnir á að það nægir sjaldnast að líta eingöngu á tölur um fjölda ferðamanna þegar verið er að meta umfang og mikilvægi atvinnugreinarinnar.

Erlendi markaðurinn

Hvað varðar erlendan markað eru hagsmunir höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar einnig ólíkir. Þetta má sjá á mynd VII.3 þar sem mikilvægi markaða hefur verið reiknað út frá fjölda erlendra ferðamanna til landsins og meðaleyðslu eftir þjóðernum. Jafnframt er tekið tillit til mismunandi dvalarlengdar, annars vegar á höfuðborgarsvæðinu og hins vegar á landsbyggðinni. Tölur um dvalarlengd og eyðslu eru byggðar á niðurstöðum könnunar Félagsvísindastofnunar sumarið 1991. Ákveðið var að meta eingöngu sumarmarkaðinn, þar sem hlutdeild landsbyggðarinnar í erlendum markaði utan háannatímans er hverfandi lítil, eins og sjá má á töflu VII.3.

Mynd VII.3 Mikilvægi erlendra markaða - höfuðborg/landsbyggð³⁸



Hér sést greinilega hvaða þjóðir ferðast mest um landið og eru þar af leiðandi mikilvægar fyrir landsbyggðina. Bandaríkjamenn og „aðrar Evrópuþjóðir“ verja lengstum tíma í Reykjavík, en Frakkar, Bretar og Þjóðverjar dvelja þar styst. Það vekur athygli að meðaldvöl íbúa flestra Norðurlandanna er styttri en annarra erlendra ferðamanna. Skýringin er að hluta til sú að Norðurlandamarkaðurinn er að miklu leyti ráðstefnumarkaður, eins og komið hefur fram, en slíkar ferðir eru stuttar og í flestum tilvikum bundnar við Reykjavík og nágrenni. Ferðamynstur Dana sker sig þó úr, þar sem þeir hafa hér lengri viðdvöl og ferðast mest

38 Heimildir: Útlendingaefirlitið og Ferðamálakönnun Félagsvísindastofnunar 1991-1992.

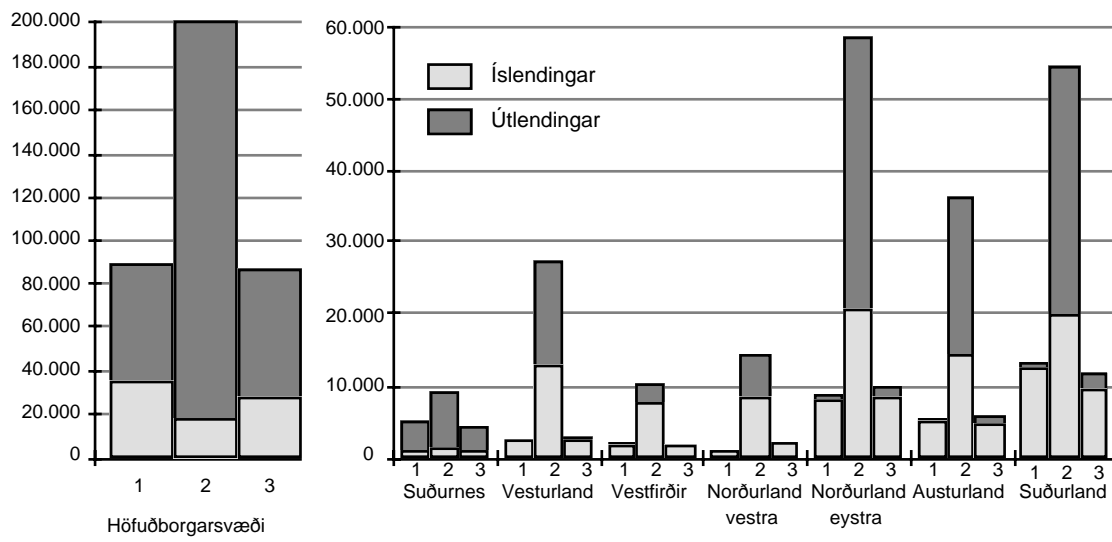
Norðurlandþjóðanna um landið, samkvæmt þessum niðurstöðum. Þeir veða því þyngra fyrir landsbyggðina en hinar frændþjóðir okkar.

Árstíðasveifla

Gistinætur eftir árstímum er sá mælikvarði sem sýnir einna best fram á árstíðasveifluna í ferðþjónustunni.

Mynd VII.4 sýnir hvernig gistinætur á hótélum og gistiheimilum skiptust eftir landshlutum og ársþriðjungum 1992. Einnig má sjá hver er hlutdeild Íslendinga í heildarfjölda gistinátta.

Mynd VII.4 Gistinætur á hótélum og gistiheimilum eftir landshlutum og ársþriðjungum 1992 ³⁹



Á myndinni sést jafnframt að ferðþjónustan hefur misjafnlega mikið vægi í mismunandi landshlutum, eins og reyndar kom fram í tölum um fjölda ársverka í ferðþjónustu á mynd VII.1.

Við athugun á hlutfallslegri skiptingu gistinátta milli Íslendinga og útlendinga eftir árstímum kemur í ljós að mjög afgerandi munur er á höfuðborgarsvæðinu og landsbyggðinni. Þannig er hlutfall Íslendinga á hótélum og gistiheimilum á höfuðborgarsvæðinu yfirleitt um 9-10% að sumarlagi og hefur farið lakkandi síðustu ár. Yfir veturinn hækkar þetta hlutfall í 20-28% í höfuðborginni. Á hótélum og gistiheimilum á landsbyggðinni er algengt hlutfall Íslendinga 35-50% að sumri til. Að vetrarlagi eru þeir svo til allsráðandi, eins og nefnt var í kafla VI.1, og eru yfirleitt ekki undir 80% markaðarins á þeim tíma. Eina undantekningin eru Suðurnes, þar sem mynstrinu svipar talsvert til stöðunnar á höfuð-

³⁹ Heimild: Hagstofa Íslands.

borgarsvæðinu. Þetta sýnir að mikilvægi innanlandsmarkaðarins er mun meira á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu, á öllum árstímum. Að sama skapi má segja að innanlandsmarkaðurinn geri heilsársgistingu á landsbyggðinni bæði nauðsynlega og mögulega.

Til að meta árstíðasveiflur eftir landshlutum nægir þó ekki að líta á tölur um gistináttafjölda á hótélum og gistiheimilum, heldur þarf að taka mið af gistinýtingu. Við samanburð milli landshluta má sjá, að mestur hlutfallslegur munur er á gistinýtingu eftir árstíðum á Norðurlandi-eystra og því næst á Austurlandi. Á þessum svæðum á landsbyggðinni fer gistinýting að sumri hæst. Hins vegar er gistinýting jöfnust yfir árið á Vestfjörðum, sem skýrist að hluta til af því að hún er tiltölulega lág yfir háannatímam, eða 39% sumarið 1992. Sumarið 1992 var gistinýting lægst á Norðurlandi-vestra, 34,6%. Þetta sýnir að hlutdeild Vestfjarða og Norðurlands-vestra í ferðaþjónustukökunni er einna minnst.

Í töflu VII.3 er sýnt hvernig gistinætur erlendra ferðamanna skiptast milli landshluta á mismunandi árstímum.

Tafla VII.3 Markaðshlutdeild landshluta eftir árstíðum - erlendir ferðamenn

40

	Sumar %	Haut %	Vetur %	Vor %	Árið %
Reykjavík	30,9	61,7	79,7	71,3	54,3
Vesturland	7,6	3,4	2,2	2,2	4,7
Vestfirðir	3,1	1,6	1,5	0,0	2,0
Norðurland	19,0	7,8	2,5	6,0	11,1
Austurland	9,3	5,4	0,9	1,3	5,4
Suðurland	20,8	18,6	13,3	18,2	18,4
Hálendi	9,2	1,5	0,0	0,0	4,2

Hér þarf að hafa í huga að Reykjanes er flokkað með Suðurlandi og nefnir Félagsvísindastofnun þann fyrirvara að hugsanlega hafi svarendur ekki alltaf gert greinarmun á höfuðborgarsvæðinu og Suðurlandi. Þar sem þarna er byggt á niðurstöðum könnunar en ekki gistináttatalningu, eru allir gistimátar meðtaldir.

Þarna má sjá að hlutdeild landsbyggðarinnar í ferðum erlendra ferðamanna utan háannatímans er hverfandi lítil, að undanskildu Suðurlandi. Það kemur fyrst og fremst til af nálægðinni við höfuðborgarsvæðið og vinsældum Gullfoss og Geysis allan ársins hring.

40 Heimild: Ferðamálakönnun Félagsvísindastofnunar 1991 - 1992.

Í framhaldi af því má velta fyrir sér hvaða möguleikar eru til lengingar ferðamannatímans á landsbyggðinni, á allra næstu árum. Fátt virðist benda til þess að vetrarferðir helstu markhópa okkar lengist á næstu árum, jafnvel þó þeim kunni að fjölga eitthvað. Þegar um stuttar tiltölulega dýrar ferðir er að ræða, er lítið svigrúm til ferðalaga um landið. Því hlýtur landsbyggðin að mestu leyti að standa utan við kapphlaupið um vetrarferðirnar, nema ef til vill þar sem aðstaða til ráðstefnuhalds er sambærileg því sem gerist á höfuðborgarsvæðinu og þar sem hægt er að bjóða eftirsóknarverða afþreyingu að vetrarlagi. Dæmi um slíka staði gætu verið Akureyri og Höfn í Hornafirði.

Í öllum landshlutum lagar framboð gistirýmis sig nokkuð sambærilega að árstíðasveiflunni, þannig að sumargisting er að jafnaði um 50% heildarframboðs. Undantekning frá þessu er Suðurland, en þar er sumargisting aðeins um 38% af öllu gistirými.

VII.2 EINSTAKIR LANDSHLUTAR

Í þessum hluta verður fjallað um stöðu ferðapjónustunnar í hverjum landshluta fyrir sig. Það skal tekið fram að hér er ekki byggt á ítarlegri úttekt, heldur aðeins stiklað á stóru. Í þannig umfjöllun er ekki hægt að gera neinum landshluta tæmandi skil og því hefur margt orðið útundan. Rétt er að hafa þetta í huga við lestur kaflans.

Vesturland

Mið-Vesturland er fremur rótgróið ferðamannasvæði. Það á sérstaklega við um Borgarfjörðinn, en þar eru stórar sumarhúsabyggðir. Síðasta áratuginn hefur mikil uppbygging átt sér stað í Stykkishólmi. Gistimöguleikum hefur fjölgað á Vesturlandi, en þó þyrfti meiri fjölbreytni á því sviði í Borgarnesi. Vaxandi eftirspurn er eftir ódýrri svefnpokagistingu fyrir íþróttahópa í grennd við Akranes, vegna öflugrar markaðssetningar og kynningar.

Stykkishólmur hefur verið vaxandi ferðamannabær, sem má rekja til aukins framboðs á skipulagðri afþreyingu fyrir ferðamenn. Þar vega þyngst bátsferðir á vegum fyrirtækisins Eyjaferða. Í Stykkishólmi hefur myndast flöskuháls í gistirými yfir háannatímamann, en gististaðirnir búa hins vegar við mjög lélega nýtingu yfir vetrartímamann. Þar sem tímabilið er stutt, er að öllum líkindum raunhæfast að svo stöddu að stefna að dreifingu ferðamanna um stærra svæði, frekar en aukningu gistirýmis í Stykkishólmi.

Rútusamgöngur og tengingar milli svæða á Vesturlandi þarfnast endurskoðunar við. Það á sérstaklega við um ferðir til og frá Akranesi, innan Snæfellsness og tengingar landleiðina yfir til Norðurlands og Vestfjarða.

Vestfirðir

Vestfirðir eru, eins og hér hefur nokkrum sinnum verið nefnt, sá landshluti sem á hvað mest undir innanlandsmarkaðinum.

Gistimöguleikar á Vestfjörðum bera þess merki að þetta er strjálbýlasti landshlutinn. Ferðaskrifstofur kvarta um að erfitt sé að skipuleggja hópferðir með erlenda ferðamenn um Vestfirði því þar vanti viðbótargistirými (herbergi með baði) á sunnanverðum Vestfjörðum. Það mætti hugsanlega leysa með hæfilegri stækkun Flókalundar. Á Ísafirði og í Bolungarvík hefur fjölbreytni í gistingu aukist á síðustu árum og einnig hefur skipulögð afþreying vaxið. Á Vestfjörðum er lítið framboð á bændagistingu, enda eru þar fáir ferðaþjónustubæir og ekki útlit fyrir að þeim fjölgi mikið á næstunni.

Sérleyfi innan Vestfjarða er í höndum margra aðila og þrátt fyrir að töluvert hafi áunnist í tengingum milli áætlunarstaða vantar til dæmis tengingu í rútuferðum milli Reykhóla og Brjánslækjar. Miðað við aðra landshluta þyrftu áætlunarferðir að vera tíðari og í sumum tilvikum er þessi ferðamáti flókinn, til dæmis þegar komast þarf milli Vestfjarða og Norðurlands.

Hornstrandir eiga það sammerkt með hálendinu að það er eftirsóknarvert svæði fyrir ferðamenn en að sama skapi viðkvæmt. Um þessar mundir vinnur Skipulag ríkisins að framtíðarskipulagi fyrir svæðið.

Það er mikilvægt fyrir uppbyggingu ferðaþjónustu á Vestfjörðum að þar verði byggðar upp öflugar almenningsamgöngur. Aukning gistirýmis í Flókalundi myndi bæta talsvert gistinýtingu á Ísafjarðarsvæðinu.

Norðurland-vestra

Norðurland-vestra er svæði sem er að mörgu leyti í lykilaðstöðu til að byggja upp þjónustu við ferðamenn, vegna staðsetningar sinnar milli tveggja mikilla ferðamannasvæða, Borgarfjarðar og Norðurlands-eystra. Þeir möguleikar virðast þó lítt hafa verið nýttir til þessa, nema helst í Skagafirði. Sennilega er þetta sá landshluti þar sem er hvað mest gegnumstreymi ferðamanna án viðvalar og á það sérstaklega við um Húnavatnssýslur. Þó bendir allt til að heimamenn séu í vaxandi mæli að beina sjónum sínum að ferðaþjónustunni.

Í Austur-Húnavatnssýslu mætti vera meiri breidd í gistimöguleikum. Nokkuð gott ástand er í gistimálum í Skagafirði, nema hvað þörf er fyrir betri heilsárs-gistingu á Sauðárkróki. Samgöngur eru góðar en helst virðist skorta á að afþreyingarmöguleikum svæðisins sé komið á framfæri. Aukin áhersla á markaðssetningu og upplýsingamál gæti því bætt stöðu Norðurlands-vestra.

Norðurland-eystra

Það er sama hvort lítið er til innanlandsmarkaðarins eða hins erlenda, þessi landshluti er eitt helsta ferðamannasvæði landsins, ásamt Suðurlandi. Á Akureyri er nú eitt af „hliðunum“ fyrir erlenda ferðamenn inn í landið, þar sem svissnesk ferðaskrifstofa hefur staðið fyrir beinu leiguflugi til Akureyrar síðastliðin þrjú sumur.

Stærsta vandamál þessa svæðis er hve framboð á afþreyingu varir í skamman tíma. Það sama á við um rútusamgöngur, sérstaklega við Austurland, en það er álit starfsmanna Upplýsingamiðstöðvar ferðamála í Reykjavík að þeim ferðum þyrfti að halda úti allt fram í miðjan október auk þess sem þær þyrftu að byrja fyrr á vorin.

Einn af þeim stöðum, sem mikið er haldið á loft í landkynningu erlendis, er Mývatn og ber það svæði öll merki fjöldaferðamennsku yfir sumarið. Fyrir vikið eru umhverfismál þar mjög brýnn málaflokkur.

Þó svo að Mývatnssvæðið sé orðið rótgróið sem áfangastaður fyrir ferðamenn, hefur fremur lítil nýsköpun átt sér þar stað á síðustu árum. Yfir háannatímamann er skortur á gistirými í grennd við Mývatn en sökum þess hversu ásetið svæðið er orðið, væri æskilegra að huga að dreifingu á aðstöðu og þjónustu fyrir ferðamenn. Það þyrfti helst að gerast með uppbyggingu sumargistirýmis í nágrenni svæðisins og góðum samgöngum.

Sú spurning vaknar, í ljósi þessa álags sem bundið er við tiltölulega lítið svæði, hvort ekki séu margir ónýttir möguleikar, á stöðum þar sem ekki hefur verið mikið um ferðamenn til þessa. Ef sú tilgáta reynist rétt ætti frekar að beina uppbyggingu í þessum landshluta á slíka staði til að stuðla að jafnari dreifingu ferðamanna. Ella er sú hætta fyrir hendi að hámarki verði náð í álagspoli þeirra svæða sem nú eru hvað vinsælust, með þeim afleiðingum að ferðamönnum kann að fara fækkandi. Þessi hætta er tvímælalaust fyrir hendi á Mývatnssvæðinu og á vissum stöðum má segja að þessu hámarki sé þegar náð. Eina leiðin til að snúa þessari þróun við er að beina ferðamannastraumnum að nýjum stöðum innan landshlutans.

Austurland

Á Austurlandi er staðsett þriðja „hliðið“ inn í landið, þar sem færeyska ferjan Norröna leggst að á Seyðisfirði. Erlendir farþegar hennar eyða þó ekki meiri tíma á Austurlandi en í öðrum landshlutum, nema helst í tengslum við brottför ferjunnar. Sem dæmi má nefna að samkvæmt niðurstöðum könnunar Félagsvísindastofnunar dvöldu ferjufarþegar að jafnaði fleiri nætur bæði á Norðurlandi og Suðurlandi en á Austurlandi.

Uppbygging ferðaþjónustu hefur verið mest áberandi í Austur-Skaftafellssýslu. Ferðir á Vatnajökul á vegum fyrirtækisins Jöklaferða hafa stuðlað að framgangi ferðaþjónustunnar á svæðinu. Því hefur gistirými á þessu svæði vaxið umtalsvert á síðustu árum og hefur gætt nokkurs uggs um hvers hröð sú uppbygging hefur verið.

Á síðasta ári hófst rekstur sumargistingar í heimavist Verkmenntaskólans í Neskaupstað. Þessi aukning svarar vaxandi eftirspurn eftir hótélherbergjum með bæði á norðanverðu Austurlandi og á hagkvæman hátt, þar sem um skipta nýtingu fjárfestingar er að ræða.

Framboð á skipulagðri afþreyingu er fremur lítið á Austurlandi og ljóst að þann þátt þarf að þróa á næstu árum. Þó hefur átt sér stað athyglisverð uppbygging skoðunarferða frá Neskaupstað og Seyðisfirði. Á Egilsstöðum er á sumrin gefin út vikuleg dagskrá þar sem lögð er áhersla á alhliða afþreyingu, fyrir gesti og gangandi.

Rútusamgöngur hafa batnað talsvert á síðustu árum, sérstaklega tengingar innan fjórðungs. Nokkur vandkvæði skapast þó af því að stór hluti af rútusamgöngum frá Egilsstöðum er skipulagður í tengslum við flug og þjónar fyrst og fremst heimamönnum. Þarna fara þarfir ferðamanna og heimamanna ekki alltaf saman. Á hinn bóginn er heimamarkaðurinn nauðsynlegur til að hægt sé að halda þessum samgöngum gangandi allt árið um kring. Rútusamgöngur við Norðurland þyrftu að standa lengur fram á haustið og byrja fyrir á vorin, eins og þegar hefur verið nefnt.

Á Austurlandi er nú unnið að stefnumótunarverkefni á vegum Ferðamálasamtaka Austurlands. Afþreying og samræming er það sem helst virðist geta stuðlað að aukinni hlutdeild Austurlands í ferðaþjónustunni, ekki síst þar sem nú þegar fara mjög margir ferðamenn um svæðið, en hafa þar skamma viðdvöl.

Suðurland

Á Suðurlandi eru nokkrir af þeim stöðum sem lögð hefur verið hvað mest áhersla á í landkynningu undanfarinna ára, s.s. Gullfoss, Geysir og Þingvellir. Aðstaðan á þessum stöðum telst viðunandi en þó er hreinlætisaðstöðu á Geysissvæðinu ábótavant. Vorið 1992 var tekið í notkun þjónustuhús við Gullfoss en bygging þess var kostuð af Ferðamálaráði. Við það batnaði öll aðstaða á svæðinu til muna. Helst þarf að bæta aðstöðu á tjaldsvæðum víða í kjördæminu. Tilkoma heimagingingar eða sambærilegrar aðstöðu á Stokkseyri eða Eyrarbakka myndi bæta fjölbreytni í þjónustu landshlutans í heild. Á Laugarvatni er mikill ferðamannastraumur yfir sumarið en þar hefur þó lítil nýsköpun átt sér stað á síðustu árum. Að því leyti svipar ástandinu þar nokkuð til Mývatns. Flúðir eru aftur á móti dæmi um stað þar sem verið hefur öflug uppbygging.

Verið er að auka gistirými við Hótel Selfoss. Þar er mjög góð ráðstefnuaðstaða en fremur lítið gistirými var þar fyrir. Hveragerðisbær hefur samþykkt stefnumótun um að verða „heilsubær“, sem væntanlega mun skila sér í þesskonar áherslum í ferðaþjónustu.

Sú þróun sem átt hefur sér stað í ferðaþjónustu í Vestmannaeyjum á síðustu árum er um margt athyglisverð. Tekist hefur að skapa eyjunum sérstöðu sem áfangastað fyrir ferðamenn, enda eru aðstæður þar mjög heppilegar að þessu leyti og betri en víða annars staðar á landinu.

Sá mikli fjöldi sumarhúsa sem staðsettur er á Suðurlandi sýnir að talsverður hluti ferðamanna á svæðinu eru Íslendingar á eigin bílum og um margt sjálfum sér nógir. Þeir þurfa hins vegar mikla almenna þjónustu, t.d. í matvöruverslunum, á bensínstöðvum og þess háttar. Það er einnig viðurkennd staðreynd að umfang löggæslu og heilbrigðisþjónustu er mun meira en ella vegna þess fjölda ferðamanna sem dvelur á svæðinu.

Bæta mætti tengingar á rútusamgöngum, til dæmis milli Þingvalla, Laugarvatns, Gullfoss og Geysis. Þá væri til bóta ef þeir áætlunarbílar sem fara um Selfoss hefðu einn og sama afgreiðslustað.

Suðurnes

Enn sem komið er ber ferðaþjónustan á Suðurnesjum þess merki að hún hefur fyrst og fremst byggst upp í kringum millilandaflugvöllinn í Keflavík. Nú er unnið að úrbótum við tjaldsvæðið í Njarðvík, sem væntanlega mun bæta mjög þjónustu við flugfarþega á svæðinu. Einnig er þörf fyrir aukið framboð á ódýrri gistingu á Suðurnesjum, svo sem heimagingingu.

Bláa lónið er sú afþreying sem er hvað mest afgerandi á Suðurnesjum, en með meiri áherslu á skipulagða afþreyingu og öflugra upplýsinga- og markaðsstarfsemi ættu Suðurnesjamenn að eiga meiri möguleika í ferðaþjónustu.

Það er umhugsunarvert hversu lítil hlutdeild Suðurnesja er í innanlandsmarkaðinum en þar eru tvímælalaust ónýttir möguleikar fyrir svæðið.

Hálendið

Ferðaþjónusta á hálendinu lýtur um margt öðrum lögmálum en ferðaþjónusta í byggð. Það sem ferðamenn hafa fyrst og fremst sóst eftir á hálendinu er kyrrð, stórbrotin náttúra og óbyggðir. Þeir, sem upphaflega voru brautryðjendur í ferðalögum um óbyggðir, hafa síðar tekið að sér það hlutverk að varða leiðir og koma upp skálum. Hér er fyrst og fremst átt við félagi í ferðafélögum, eins og fjallað var um í kafla VI.4.

Vart er hægt að tala um hagsmunaaðila í ferðaþjónustu á hálendinu, í sama skilningi og í byggðum landsins. Til samanburðar má nefna sveitarfélög sem ákveða að leggja áherslu á uppbyggingu ferðaþjónustu. Í framhaldi af því eru tjaldsvæði staðarins og ýmis önnur aðstaða gjarnan endurbætt og sett er fjármagn og vinna í markaðssetningu. Hagsmunaaðilar á stöðunum gera kröfur til sveitarfélaganna og öfugt. Á hálendinu er þessu öðruvísi farið. Þar vegur þyngst að mörk lögsagnar- og sveitarstjórnarumdæma eru mjög óljós. Það sama á við um eðli réttinda yfir einstökum landsvæðum og mörk milli landareigna sem víða ríkir óvissa um.

Hálendið er að ýmsu leyti einskis manns land þegar ferðaþjónusta er annars vegar. Því er ekki hægt að gera kröfur til neins ákveðins aðila að sjá um tiltekna hluti, t.d. endurbætur á aðstöðu. Hálendið hefur þróast sem áfangastaður fyrir ferðamenn, allt að því „óvart“ og jafnvel í óþökk náttúrunnar og ýmissa aðila sem telja sig eiga hagsmuna að gæta.

Á nokkrum stöðum, meðal annars á hálendinu, hefur verið tekið upp það fyrirkomulag að láta ferðamenn greiða fyrir afnot af þjónustu, sem annars er yfirleitt veitt án endurgjalds, svo sem hreinlætisaðstöðu. Venjulega kemur þetta til af þörf fyrir uppbyggingu sem hið opinbera eða beinir hagsmunaaðilar sjá sér ekki fært að fjármagna. Um slíka gjaldtöku í íslenskri ferðaþjónustu hefur ekki verið mörkuð nein stefna enda ríkir um hana talsverður ágreiningur. Fyrirsjáanlegt er að á því þarf að taka í nánustu framtíð.

Sú umræða heyrir æ oftast á vettvangi ferðaþjónustunnar að beina þurfi næturgingingu nær láglandi til að draga úr ágangi á viðkvæmum svæðum á hálendinu.

Þar með yrði ferðapjónusta á hálendinu byggð upp sem dagsferðamennska frekar en langdvalarferðamennska.

Með því að byggja upp þjónustu í jöðrum hálendisins yrði lausn sorp- og vatnsvandamála bæði einfaldari og ódýrari í framkvæmd en nú er.

Til að beina ferðapjónustunni um hálendið í þennan farveg, þarf að endurbæta þar vegi og byggja upp gistaðstöðu í jöðrum þess, til dæmis í Þjórsárdal. Um vegabætur á hálendinu eru hins vegar skiptar skoðanir. Ekki ríkir ágreiningur um að koma þurfi í veg fyrir akstur utan vega og loka hættulegum eða viðkvæmum leiðum. Á hinn bóginn telja margir að vegir um hálendið megi ekki verða „of“ góðir þar sem það myndi auka umferð í óbyggðum landsins.

Lagningu og merkingu göngustíga á hálendinu er mjög ábótavant, nema helst innan marka þjóðgarða.

Eins og nefnt var í kafla VI.4 má búast við að öryggismál á hálendinu verði brýnn málaflokkur innan ferðapjónustunnar á allra næstu árum.

Á Íslandi eru mörg óbyggð svæði sem bjóða upp á kyrrð og stórbrotna náttúru. Ein leið til að bæta álagsþol hálendisins er að huga að frekari uppbyggingu á öðrum stöðum, sem uppfylla þau skilyrði, til að stuðla að aukinni dreifingu ferðamanna.

Í heildina má segja að uppbygging ferðapjónustu á hálendinu hafi þróast hægar en fjölgun ferðamanna um svæðið. Þar kemur margt til en auk þess sem nefnt var hér á undan, þ.e. að ekki er til nein „lögsaga“ á hálendinu, gefur auga leið að megnið af þeim verkefnum sem þar liggja fyrir eru dæmi um nauðsynlega en óarðbæra uppbyggingu. Hún hlýtur því að snúa að opinberum aðilum, án þess að um það hafi verið mörkuð nein stefna á þessu stigi.

VIII. HUGLEIÐINGAR UM FRAMTÍÐ FERÐAÞJÓNUSTU

Það, hvernig ferðaþjónusta mun þróast í framtíðinni, er háð mörgum óvissuþáttum vegna þess hversu samofin atvinnugreinin er öðrum atvinnugreinum og þjóðfélagsaðstæðum. Það er því ekki hægt að spá með neinni vissu fram í tímann, heldur aðeins draga ályktanir sem byggðar eru á líkum.

Breyttar aðstæður í heiminum, svo sem breytt þjóðskipulag í ýmsum löndum, aukin samvinna innan Evrópu, breytingar á aldurssamsetningu þjóða hins vestræna heims og ótal aðrir þættir hafa áhrif á ferðaþjónustuna, jafnt á heimsvísu sem hér á landi.

VIII.1 EFNAHAGSÞRÓUN

Efnahagsþróun í heiminum, sem og innanlands, ræður mestu um framtíðarþróun ferðaþjónustunnar hér á landi á næstu árum.

Í skýrslu landkynningarnefndar Ferðamálaráðs „Stefnumótun í markaðsmálum til ársins 2000“, kemur fram að alþjóðlegar skýrslur meðal annars frá OECD og WTO geri ráð fyrir 3-7% magnaukningu í ferðaþjónustu á ári, til ársins 2000. Jafnframt er tekið fram að forsendan fyrir að þetta náist sé að almennur hagvöxtur verði samkvæmt spám OECD.

Miðað við þær efnahagshorfur sem nú blasa við iðnríkjunum virðist margt benda til þess að þessar spár séu með bjartsýnna móti, að minnsta kosti ef litið er til allra næstu ára.

Efnahagsmál á alþjóðavettvangi hafa einkennst af þrengingum undanfarin tvö ár. Hagvöxtur í iðnríkjunum var aðeins 0,3% á árinu 1991, en jókst í 1,5% á síðasta ári og er spáð svipuðum hagvexti á þessu ári. Reiknað er með að efnahagur iðnríkjanna nái sér á strik þegar líða tekur á þetta ár og að hagvöxturinn nálgist 3% á næsta ári. Þetta er hægari efnahagsbati en venja er til í kjölfar afturkipps, miðað við áþekkar aðstæður. Það verður því áfram erfitt efnahagsástand í þeim löndum sem vega þyngst á neysluhlíð ferðaþjónustunnar, að minnsta kosti þar til á næsta ári. Gert er ráð fyrir áframhaldandi samdrætti í Austur-Evrópu og fyrrum Sovétríkjunum, sem gæti orðið til þess að þau lönd veiti öflugri samkeppni á sviði ferðaþjónustunnar. Þarna eru óvenjulegir áfangastaðir sem eru nýir í þeim skilningi að þar hefur ekki verið mikill ferðamannastraumur hingað til. Lágt verðlag gerir þessi lönd að fýsilegum valkosti til ferðalaga.

Stærsta áhyggjuefni helstu iðnríkja heims er atvinnuleysi, sem var 7,9% í OECD ríkjunum á síðasta ári. Spáð er 8,2% atvinnuleysi á þessu ári og litlu minna á því næsta. Atvinnuleysi í Evrópu er talsvert hærra, eða á bilinu 10-11% af mannafla.⁴¹

Atvinnuleysi getur þýtt að auðveldara verði að manna jafn mannaflsfreka atvinnugrein og ferðaþjónustu, en gengur og gerist á tímum þenslu og aukinnar samkeppni um vinnuafl. Á hinn bóginn er meiri hætta á að dragi úr ferðalögum og ódýrari ferðamátar verði vinsælir valkostir. Að þessu leyti er samkeppnisstaða Íslands erfið, sökum háa verðlags hérlendis.

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

Sökum þess hversu mikilvægur innanlandsmarkaðurinn er fyrir ferðaþjónustuna, hefur efnahagspróun innanlands afgerandi áhrif á stöðu atvinnugreinarinnar. Í frétt sinni frá janúar 1993 spáir Þjóðhagsstofnun samdráttarskeiði allt til ársins 1995. Allt bendir til þess að samdráttur árána 1992 og 1993 verði meiri en verið hefur hér á landi frá því í lok sjöunda áratugarins. Þá gerir Þjóðhagsstofnun ráð fyrir að þjóðartekjur dragist saman um 3,1% á þessu ári og að skráð atvinnuleysi verði að meðaltali um 5%. Kaupmáttur ráðstöfunartekna á mann er talinn hafa dregist saman um 2% á árinu 1992 og gert er ráð fyrir að hann minnki enn um 6% á þessu ári. Af þessu leiðir að einkaneyslan er talin munu dragast saman um 4% að raungildi á þessu ári. Hefur hún þá samtals minnkað um 8-9% frá árinu 1991.

Spáð er lækkandi raungengi og áætlað Þjóðhagsstofnun að raungengi metið eftir hlutfallslegum launakostnaði lækki um allt að 7% á árinu 1993, borið saman við okkar helstu viðskiptalönd.

Þjóðhagsstofnun spáir því að eftirspurn eftir innfluttum vörum og þjónustu minnki mikið, eða um 8,5% milli árána 1992 og 1993, á föstu verðlagi og því verði vöruskiptajöfnuður hagstæður um 2,6 milljarða króna. Þó er ekki þar með sagt að það muni endilega eiga við um ferðalög Íslendinga til útlanda. Því til stuðnings er bent á töflu III.2, en þar kemur fram að utanlandsferðir landsmanna hafa venjulega dregist hlutfallslega minna saman en sem nemur kaupmáttarýrnun.

41 Heimild: Þjóðhagsstofnun; Þjóðarbúskapurinn, framvindan 1992 og horfur 1992. Maí 1993

Það á við um bæði erlenda markaði okkar og innanlandsmarkaðinn að ferðir muni stytta og beinast meira í ódýrari ferðamáta. Það er því viðbúið að helsta andsvarið við þeirri þróun verði lækking verða. Á síðasta ári urðu talsverðar verðlækkningar á ferðum til ýmissa samkeppnislanda okkar, svo sem til Svíþjóðar, Finnlands og Írlands. Allar líkur eru á að Ísland þurfi að fylgja í kjölfarið og var lögð á það mikil áhersla innan ferðaþjónustunnar að fyrirtækin hækkuðu ekki verð milli ára 1992 og 1993. Sú hefur almennt orðið raunin og þess eru jafnvel dæmi að verð á gististöðum hafi lækkað frá síðastliðnu sumri. Þó ber að hafa í huga að á tilteknum svæðum á landinu er gistinýting nú þegar mjög mikil yfir háannatímamann og því myndu verðlækkningar á þeim tíma ekki stækka markaðinn. Þvert á móti myndi það aðeins verða til þess að minnka þann afkastur sem fæst á þeim stutta tíma sem í raun stendur undir rekstrinum annan hluta ársins.

VIII.2 HIÐ EVRÓPSKA EFNAHAGSSVÆÐI⁴²

Sameiginlegur markaður Evrópu og styrkjakerfi Evrópubandalagsins er þegar farið að hafa talsverð áhrif á ferðaþjónustu innan álfunnar. Á síðasta ári samþykkti ráðherraráð EB aðgerðaáætlun til aðstoðar ferðamálum í aðildarlöndunum. Tæplega 1,4 milljarði íslenskra króna var varið til áætlunarinnar, sem tekur til þriggja ára. Aðgerðaáætlunin tekur ekki til fjármögnunar fjárfestinga í ferðaþjónustu, enda er séð fyrir þeim þætti með fjárframlögum úr öðrum sjóðum bandalagsins. Sem dæmi um verkefni sem aðgerðaáætlunin tekur til, er aukning þekkingar á sviði ferðamála og aukin samræming á þeim aðgerðum sem í gangi eru til aðstoðar atvinnugreininni, aukning ferðaþjónustu í dreifbýli, að gera ferðaþjónustu aðgengilegri fyrir ungt fólk og þannig mætti lengi telja.

Þá eru einnig ýmsar aðrar aðgerðir Evrópubandalagsins sem tengjast ferðaþjónustu með óbeinum hætti. Þar ber fyrst að nefna fjármagn sem varið er úr ERDF sjóðnum (European Regional Development Fund), sem meðal annars aðstoðar við uppbyggingu ferðaþjónustu í dreifðum byggðum í aðildarlöndunum. Sem dæmi má nefna að á árunum 1988 til 1992 var veitt 104 milljónum danskra króna úr sjóðnum, til fjölbreyttari atvinnuuppbyggingar á svæðum í Danmörku sem byggðust nær eingöngu á sjávarútvegi. Um 60 prósentum af styrknum var veitt til uppbyggingar ferðaþjónustu og skiptist upphæðin milli fjögurra héraða. Til marks um árangur verkefnisins var áætlað að aukinn fjöldi gistinguáttá á gististöðum og tjaldsvæðum hefði skapað 765 ný störf á svæðunum fjórum til samans.⁴³

42 Helstu heimildir í kafla VIII.2: Samgönguráðuneytið (1) og (2) og Utanríkisráðuneytið, 1992.

43 Heimild: Jørgensen o.fl. 1992.

Aðgerðir Evrópubandalagsins á sviði ferðamála snerta Ísland á tvennan hátt, annars vegar vegna breyttrar samkeppnisstöðu Evrópuþjóða vegna aðgerða bandalagsins og hins vegar með aðild okkar að hinu evrópska efnahagssvæði.

Aðild Íslands að EES samningnum mun leiða til ýmissa lagabreytinga sem eru bæði með beinum og óbeinum hætti tengdar ferðaþjónustu. Sem dæmi um breytingar sem geta haft óbein áhrif, má nefna reglur um flutning fjármagns milli landa. Hið svokallaða fjórfrelsi snertir einnig ferðaþjónustuna, en það er frelsi til vöruflutninga, fólksflutninga, þjónustustarfsemi og fjármagnsflutninga milli aðildarlandanna. Loks munu ýmis ákvæði EES samningsins um neytendavernd hafa áhrif á innlenda lagasetningu á sviði ferðamála.

Samgönguráðuneytið hefur lagt fram nokkur frumvörp til lagabreytinga vegna EES, sem tengjast ferðamálum með beinum hætti. Þær lagabreytingar eru fyrst og fremst vegna ákvæða um fjórfrelsið og taka meðal annars til laga um skipulag ferðamála frá 1985 og laga um veitinga og gististaði, frá sama ári. Einnig hefur verið lagt fram frumvarp til laga um svokallaðar „alferðir“ (pakkaferðir) en það náði ekki í gegn í vorönnunum þings. Megininntak þess snertir neytendavernd í alferðum.

Sú áhersla sem lögð er á aukna neytendavernd í EES samningnum, er í samræmi við vaxandi kröfur neytenda um gæði. Það má því segja að þau ákvæði hjálpi til við að stuðla að aukinni fagmennsku innan ferðaþjónustunnar.

Flugmál

Eitt af þeim sviðum sem EES samningurinn kemur til með að hafa áhrif á hér á landi eru flugmál. Þróuninni í átt að innri markaði EB á sviði flugmála, frá 1985 til 1993 var skipt í þrjá áfanga, eða þrjá „pakka“ eins og það hefur einnig verið nefnt. Evrópubandalagið hefur nú stigið öll þrjú skrefin, en í þeim felst meðal annars, að sérhvert EB flugfélag getur haldið uppi ferðum milli hvaða tveggja flugvalla sem er innan bandalagsins. Eftir 1. apríl 1997 ná flugréttindi einnig til innanlandsflugs. EES samningurinn nær hins vegar aðeins yfir það sem kallast „annar pakkinn“, en samkvæmt honum þarf viðtökuríki eða það ríki sem umferð beinist til að samþykkja tilgreint flugfélag. Í öðrum pakkanum er ekki fjallað um innanlandsflug.

Samkeppnisstaða hérlendra flugfélaga á hinum innri Evrópumarkaði breytist með EES samningnum meðal annars vegna þess að hann veitir takmörkuð fimmta stigs flugréttindi. Í þeim felst réttur til að flytja farþega, vörur og póst frá einu erlendu ríki til annars í flugferð sem annað hvort hefst eða endar í heimalandi flugvélarinnar.

Við þetta opnast möguleikar fyrir innlend flugfélög að fjölga áfangastöðum sínum erlendis.

Mörg ákvæða EES samningsins snúa að neytendavernd og því að koma í veg fyrir allt sem getur mismunað samkeppnisaðilum innan aðildarríkjanna. Af þessum toga eru starfsreglur um notkun tölvufarskráningarkerfa. Þessar reglur vernda hagsmuni minni flugfélaga gagnvart þeim stóru. Flugfélög sem eiga tölvuskráningarkerfi eru meðal annars í þeirri aðstöðu að geta stjórnað birtingu upplýsinga á skjám söluaðilanna, sem hafa tilhneigingu til að bóka frekar hjá þeim flugfélögum sem fyrst birtast á skjánum. Strangari reglur og öflugra eftirlit á þessu sviði ættu því að bæta samkeppnisstöðu hérlendra flugfélaga.⁴⁴

Almennt er búist við harðnandi samkeppni í flugrekstri á Evópumarkaði eins og þróun síðustu ára ber með sér. Þetta sést meðal annars á fjölgun samstarfs-samninga milli flugfélaga og jafnframt samruna flugfélaga sem leiðir til þess að þau verða færri og stærri. Ekki skal um það sagt hver staða innlendra flugfélaga kann að verða í þessu breytta rekstrarumhverfi, en samkeppnisstaða þeirra kemur til með að ráðast að talsverðu leyti af hvernig til tekst um samstarf þeirra við stærri og þekktari erlend flugfélög.

Atvinnurekstur og fjárfestingar útlendinga

Réttindi og skyldur útlendinga til að hefja hér atvinnurekstur verða þau sömu og íslenskra ríkisborgara, eftir gildistöku EES samningsins. Að sjálfsögðu þurfa þessir aðilar þó að fylgja innlendum lögum og reglum um atvinnureksturinn, í hvívetna. Það hlýtur að teljast fremur ólíklegt að þetta muni hafa í för með sér umtalsverða fjölgun erlendra fjárfesta og atvinnurekenda í ferðaþjónustu hérlendis. Því til stuðnings skal bent á að einu hömlurnar sem hingað til hafa gilt varðandi fjárfestingar erlendra aðila í ferðaþjónustufyrirtækjum hérlendis, ef frá eru skildar fjárfestingar í flugrekstri, eru þær að meirihluti stjórnarmanna viðkomandi fyrirtækis þarf að vera búsettur hérlendis. Samt sem áður hefur ekki borið á erlendum fjárfestingum hér fram til þessa.

Heimildir til fjárfestinga erlendra aðila í flugrekstri hérlendis breytast með tilkomu evrópska efnahagssvæðisins. Í dag má hinn erlendi aðili einungis eiga 49% í íslensku flugfélagi. Þessi takmörkun fellur úr gildi með EES samningnum en fyrirtækin yrðu eftir sem áður með íslenskan staðfesturétt.⁴⁵

Það, að með EES samningnum er afnumin öll mismunun sem byggist á þjóðerni, t.d. varðandi atvinnuréttindi, hefur vakið ýmsar spurningar um stöðu ferða-

44 Heimild: L.J. Truitt, V.B. Teye & M.T. Farris 1991.

45 Orðið staðfesta er þýðing á enska hugtakinu „right of establishment“ eða norræna hugtakinu „etableringsfrihet“ og vísar til stofnsetningarréttar eða atvinnurekstrarréttar.

þjónustunnar gagnvart erlendum aðilum sem standa fyrir tímabundinni „útgerð“ í ferðaþjónustu hér á landi. Að þessu eru nokkur brögð nú þegar og þá oftast með þeim hætti að erlendar ferðaskrifstofur flytja hingað langferðabíl(a) og sjá sjálfar um framkvæmd ferða um landið og þá gjarnan með erlendum leiðsögumönnum. Samkvæmt EES samningnum skulu engin höft vera á frelsi ríkisborgara aðildarríkja EB og EFTA til að veita þjónustu á yfirráðasvæði samningsaðila, enda þótt þeir hafi staðfestu í öðru aðildarríki. Í þessu tilviki geta því fyrirtæki í aðildarríkjunum staðið fyrir slíkri tímabundinni þjónustu, að uppfylltum þeim skilyrðum sem um hana gilda hérlandis. Á hinn bóginn mun tilkoma virðisaukaskatts á ferðaþjónustu gera það að verkum að starfsemi erlendra aðila verður skattskyld að sama skapi og innlendra. Því munu erlendar ferðaskrifstofur sem halda uppi sumarútgerð hér á landi þurfa að skrá starfsemi sína eða að hafa umboðsmann sem staðsettur er hérlandis. Allar líkur eru því á að í framtíðinni verði auðveldara að hafa eftirlit með starfsemi erlendra ferðaþjónustuaðila hér á landi.

Staða innlendra leiðsögumanna gagnvart erlendum kollegum sínum sem hingað koma með hópa er ekki fyllilega ljós á þessu stigi málsins. Um nokkurt skeið hefur nefnd á vegum Samgönguráðuneytisins kannað það mál en starfi hennar er ekki lokið og hefur hún því ekki skilað niðurstöðum. Reglur um takmörkun á starfsemi erlendra leiðsögumanna eru ekki algengar erlendis og sem dæmi má nefna að gengið hefur dómur hjá Evrópuþómsstólnum um leiðsögumenn í Grikklandi, um að ekki væri heimilt að mismuna leiðsögumönnum á grundvelli tungumálakunnáttu.

Dæmi eru um að reglur sem snerta atvinnurekstur í ferðaþjónustu muni breytast við gildistöku samningsins um evrópskt efnahagssvæði. Þar má m.a. nefna skilyrði fyrir veitingu starfsleyfa til stjórnenda fólksflutningabifreiða og kröfur um hærra lágmarkshlutafé í almenningshlutafélögum en nú gilda. Að þessu munu íslenskir rekstraraðilar koma til með að þurfa að laga sig.

Af framansögðu er dregin sú ályktun að tímabundin útgerð erlendra aðila hérlandis sé líklegri en umtalsverðar erlendar fjárfestingar í ferðaþjónustu. Þá hefur ekki verið rætt um hvaða möguleikar kunna að opnast innlendum ferðaþjónustuaðilum, öðrum en flugfélögum, innan EB og EFTA ríkjanna með tilkomu samningsins. Þó er ljóst að þeir möguleikar snúa fyrst og fremst að solumálum á erlendum vettvangi. Hér er reyndar eingöngu átt við þau innlendu fyrirtæki sem standa að markaðssetningu Íslands á erlendri grund, en ekki þau sem markaðssetja ferðir Íslendinga til útlanda.

Samantekt

Þó svo að öll ákvæði EES samningsins sem lúta beint að ferðaþjónustu séu í eðli sínu mjög skýr, er í raun útilokað að spá fyrir um hvaða afleiðingar gildistaka

hans muni hafa á íslenska ferðaþjónustu. Þar koma margir áhrifaþættir til og í raun ekki hægt að einangra ferðaþjónustuna alfarið þegar þeir eru skoðaðir. Í því sambandi má benda á að áhrif sammingsins á sjávarútveginn eru allt eins líkleg til að hafa margvísleg áhrif á ferðaþjónustuna eins og þau ákvæði sem tengjast henni beint.

Sem dæmi um það má nefna niðurstöðu Sigurðar Guðmundssonar hjá Byggðastofnun, en í skýrslu sinni um EES og byggðaðróun heldur hann því fram að talsverðar líkur séu á að stöðugt aukinn hluti hráefnis af Íslandsmiðum verði fluttur óunninn úr landi til vinnslu í löndum EB. Það muni óhjákvæmilega hafa verulega búseturöskun í för með sér og þá helst koma niður á einangruðum stöðum þar sem sjávarútvegurinn er forsenda búsetu.⁴⁶

Ef breyttar aðstæður í sjávarútvegi leiða til mikilla búsetubreytinga, munu þær að sama skapi hafa áhrif á ferðaþjónustu. Til dæmis kann að vera freistandi fyrir byggðarlög sem standa frammi fyrir miklum búferlaflutningum af staðnum, að huga að uppbyggingu ferðaþjónustu til mótvægis. Þá þarf hins vegar að hafa í huga að vegna árstíðabundinna sveiflna í ferðaþjónustunni getur hún ekki staðið ein og sér sem helsta atvinnugrein í slíkum minni byggðarlögum. Alla jafna væri grundvöllinum því eftir sem áður kippt undan búsetu, þrátt fyrir ferðaþjónustuna, ef sjávarútvegsins eða annarra heilsárs atvinnugreina nyti ekki við.

VIII.3 UMHVERFISMÁL OG GRÆN FERÐAMENNSKA

Ísland hefur lengst af verið áfangastaður sérvitringa, í þeim skilningi að stór hluti þeirra erlendu ferðamanna sem hingað hafa komið, allt frá árdögum ferðaþjónustunnar hefur verið að sækjast eftir einhverju óvenjulegu, að upplifa eitt-hvað nýtt. Það sem uppfyllir þessar væntingar öðru fremur er náttúra landsins, enda er hún yfirleitt það sem ræður mestu um að Ísland verður fyrir valinu, eins og fram kom í kafla IV. Að sama skapi fjölgar stöðugt þeim Íslendingum sem stunda ferðir um óbyggðir landsins og njóta aukinna samvista við náttúruna.

Við lifum á breyttum tímum. Á aðeins örfáum árum hafa viðhorf meðal þjóða hins vestræna heims til umhverfisins og náttúrunnar tekið gríðarlegum breytingum.

Snemma á þessu ári var lögð fyrir Alþingi Íslendinga skýrsla umhverfisráðherra um mótun stefnu í umhverfismálum. Þar er lagt til sem markmið ríkisstjórnarinnar að Ísland verði hreinasta land heims um næstu aldamót og að ímynd hreinleika og sjálfbærrar þróunar tengist allri atvinnustarfsemi í landinu.⁴⁷ Ef þessi stefna á að ganga eftir, er ferðaþjónustan í lykilhlutverki til að svo megi verða.

46 Heimild: Sigurður Guðmundsson 1990.

47 Heimild: Skýrsla umhverfisráðherra um mótun stefnu í umhverfismálum, mars 1993.

Ferðaþjónustan tekur á sig ýmsar myndir og sú neikvæðasta þeirra er fjöldaferðamennska. Hún birtist á mjög afgerandi hátt á sólarströndum, þar sem ferðamennirnir eiga lágmarkssamskipti við land og þjóð, þannig að það breytir í raun litlu í hvaða landi viðkomandi strönd er staðsett. Samskipti ferðamanna og heimamanna eru ekki á jafningjagrundvelli, þar sem hinir síðarnefndu eru fyrst og fremst að þjóna hinum fyrrnefndu. Heimamenn umbera ferðamennina vegna þess að þeir eru gjaldeyrisskapandi, en vildu oft losna við þá sem fyrst. Á þessu stigi er ferðaþjónustan í raun orðin að mengun og farin að ganga nærri umhverfislegu og félagslegu álagsþoli landsins.

Umhverfismál eru að verða stöðugt fyrirferðarmeiri innan ferðaþjónustunnar og hagsmunaaðilum atvinnugreinarinnar er orðið ljóst að það er ekki hægt að þróa ferðaþjónustu til lengri tíma nema í sátt við umhverfið. Síðast en ekki síst eru ferðaþjónustuaðilar búnir að átta sig á að það er efnahagslega hagkvæmt að setja umhverfisþáttinn í forgangsröð við uppbyggingu ferðaþjónustu. Fyrirtæki sem leggja meiri áherslu á umhverfismál, eru um leið að auka gæði þeirrar þjónustu eða vöru sem þau selja og að bæta samkeppnisstöðu sína til framtíðar.

Ein af þeim leiðum sem nú eiga mjög upp á pallborðið til að breyta mynstri ferðaþjónustunnar í hinum vestræna heimi er svokölluð græn eða sjálfbær ferðamennska. Græn ferðamennska miðar að því að snúa frá fjöldaferðamennsku og byggja ferðaþjónustuna upp þannig að hún miði að varðveislu í sínum víðasta skilningi. Í hugtakinu felst að komið sé til móts við þarfir núverandi kynslóðar án þess að rýra óskir og þarfir komandi kynslóða. Það skal tekið fram að þessi tegund ferðamennsku hefur einnig verið kölluð „valkostarferðamennska“ (alternative tourism) sem vísar til þess að hún sé valkostur á móti hinum hefðbundnu hópferðum. Innan þessarar skilgreiningar finnast mismunandi leiðir þar sem tekið er mið af því til hvaða markhópa er höfðað, en verður ekki farið út í þá umræðu hér.⁴⁸

Þegar talað er um græna ferðamennsku er yfirleitt verið að vísa til landsvæða utan þéttbýlis. Við skilgreiningu er miðað við þrjá grunnþætti, það er ferðamanninn, íbúa viðkomandi svæðis og svæðið sjálft. Þessir þrír grunnþættir hafa innbyrðis áhrifatengsl. Til að hægt sé að flokka ferðamennsku tiltekins svæðis sem græna, þarf eftirfarandi þáttum að vera fullnægt:

- * Hún þarf að vera smá í sniðum.
- * Hún þarf að taka tillit til félags- og umhverfisþátta.
- * Í uppbyggingu hennar þarf að leggja áherslu á sérkenni landslags, menningar, sögu og náttúrufars svæðisins.

48 Sjá nánar: Hópferðir erlendra ferðamanna um Ísland, eftir Önnu Dóru Sæþórsdóttur, bls. 41.

- * Hún þarf að þróast hægt og með fullri virðingu fyrir landslagi og umhverfi.
- * Þróun hennar þarf að eiga sér stað með samvinnu við yfirvöld svæðisins og stuðla jafnframt að efnahags- og atvinnuuppbyggingu þess.
- * Við uppbyggingu hennar og rekstur þarf að taka mið af kostnaði en hafa gæði ávallt í fyrirrúmi.
- * Hún þarf að stuðla að umhverfisvernd samhliða aukinni ánægju af útivist.
- * Hún þarf að stuðla að nýtingu bygginga sem fyrir eru og landsvæða sem þegar hefur verið hróflað við.
- * Hún getur rennt stöðum undir atvinnugreinar sem standa höllum fæti, svo sem landbúnað.
- * Eitt af hlutverkum hennar er að stuðla að notkun almenningssamgangna.⁴⁹

Græn ferðamennska gerir þær kröfur til ferðamannanna sjálfra að þeir séu meðvitaðir um hvernig þeir umgangast það land og þá þjóð sem þeir sækja heim. Að sama skapi þurfa heimamenn að sinna gestgjafahlutverkinu á meðvitaðan hátt og umgangast ferðamenn af gagnkvæmri virðingu.

Það er margt sem gerir það að verkum að græn ferðamennska hentar mjög vel hér á landi og kann að vera heppileg leið til að skapa Íslandi enn meiri sérstöðu á markaðinum, sem áfangastað fyrir náttúruunnendur.

Í vestrænum iðnríkjum er umhverfisvitund hins almenna íbúa mun meiri en þekkt hér á landi. Sem dæmi má nefna að samkvæmt niðurstöðum markaðs-könnunar sem Ferðamálaráð Bretlands stóð fyrir, leggja Hollendingar, Frakkar, Þjóðverjar, og Skandinavarnar mun meiri áherslu á umhverfismál en Bretar. Það er umhugsunarvert fyrir okkur, ekki síst þar sem flestar þessara þjóða eru okkur mjög mikilvægir markaðir. Eftir því sem bilið á þessu sviði er breiðara milli okkar og þeirra þjóða sem helst sækja okkur heim, þeim mun verr eigum við uppdráttar á þeim mörkuðum.

Þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma gera vaxandi kröfur, einmitt á þeim sviðum að þær verða best uppfylltar með sjálfbærri ferðamennsku. Það má því spyrja hvort íslensk ferðapjónusta eigi nokkurra annarra kosta vöð en að bregðast við með vaxandi áherslu á umhverfismál.

Loks má nefna að í sjálfbærri eða grænni ferðamennsku er megináhersla á þróun ferðapjónustu í dreifbýli. Hún er því styrkur fyrir landsbyggðina. Þar vegur þungt að hún byggir á því að sækja sem minnst út fyrir svæðið, hvort heldur litið er til vinnuafis, vöru eða annarrar sérstöðu svæðisins, t.d. sögulegrar. Sem dæmi um þetta má nefna að það tilheyrir að ferðamenn fari á hestbak þegar þeir eiga

⁴⁹ Byggt á "Green Tourism Checklist", frá The Countryside Commission, Bretlandi.

leið um Skagafjörð og að borða hreindýrasteik með lerkisveppum úr Hallormsstað, þegar dvalið er á Héraði. Þessi leið hentar því mjög vel til að efla sérstöðu tiltekinnar svæða á sviði ferðaþjónustu, sem myndi að sama skapi renna traustari stoðum undir uppbyggingu íslenskrar ferðaþjónustu.

VIII.4 ÝMSAR BREYTINGAR Á HEIMSMARKAÐI

Til viðbótar því sem nefnt hefur verið í köflunum hér á undan er rétt að nefna nokkra ytri þætti þar sem spáð er breytingum sem geta haft áhrif á þróun ferðaþjónustunnar hér á landi.

Þrátt fyrir versnandi efnahagsaðstæður í hinum vestræna heimi, er ýmislegt sem bendir til þess að ferðalög muni fá meiri forgang sem neysluvalkostur, en þau hafa nú. Þetta gæti orðið til þess að auka ferðalög í heiminum, enda er því spáð að ferðaþjónusta verði orðin stærsta atvinnugrein heims árið 2000. Hlutfallsleg fjölgun íbúa yfir 45 ára aldri kemur einnig til með að hafa ýmis áhrif á ferðamennsku. Þarna er um að ræða fólk sem er mjög virkt, sækist eftir hreyfingu, útiveru og því að upplifa og takast á við eitthvað nýtt. Það hefur meira svigrúm til ferðalaga en síðasta kynslóð hafði á þessum aldri, meðal annars vegna þess að það hefur yfir meiri tíma og fjármunum að ráða.

Aukin tæknivæðing og þéttbýlismyndun er líkleg til að auka þörfina fyrir mannleg samskipti í frítíma og eftirsókn eftir kyrrð og ró í faðmi náttúrunnar. Áhugi á umhverfisvernd fer vaxandi og verður almennari, samanber umfjöllunina hér á undan. Að sama skapi eykst áhugi á ferðum með heilsuþætandi markmiði. Það má reyndar velja því fyrir sér hvort slíkar breyttar áherslur meðal landsmanna sjálfra muni ekki auka ferðir þeirra um eigið land. Fari svo mun innanlandsmarkaðurinn verða ferðaþjónustunni jafnvel enn mikilvægari en hann er í dag.

Þessi atriði sem hér hefur verið dregið á eru aðeins hluti af því sem þegar er farið að valda ákveðnum breytingum á ferðamynstri vestrænna þjóða. Þetta eru hins vegar allt þættir sem gætu skapað Íslandi betri samkeppnisstöðu á heimsmarkaði ferðaþjónustunnar.

Lykilatriðið er, að þeim fjölgar stöðugt sem sækjast eftir einhverju sem er náttúrulegt og einstakt frekar en því sem er fjöldaframleitt og staðlað. Það er þetta sem skapar íslenskri ferðaþjónustu mikla möguleika í framtíðinni

VIII.5 SKIPULAG ATVINNUGREINARINNAR

Gildandi lög um ferðamál eru frá árinu 1985 og hafa nú verið í endurskoðun um nokkurt skeið. Á þessu stigi er ekki ljóst hvenær ný lög muni líta dagsins ljós, né

heldur að hve miklu leyti þau muni breyta skipulagi atvinnugreinarinnar, að því er hið opinbera varðar.

Það er því í höndum Samgönguráðherra og hagsmunaaðilanna sjálfra með hvaða hætti þessi mál skipast í framtíðinni. Þar kemur til með að skipta sköpum að hve miklu leyti takast mun samstarf með hinu opinbera og einkaaðilum. Því til stuðnings er eftirfarandi tilvitnun:⁵⁰

„Ef opinberi geirinn og einkageirinn í einstöku landi eða fleiri löndum eiga mikilla sameiginlegra hagsmuna að gæta, bæði pólitískra og efnahagslegra, en geta ekki unnið markvisst saman að uppbyggingu ferðaþjónustu, verður það til þess að sá vaxtarbroddur sem í atvinnugreininni felst nýtist ekki. Ellegar að hann kann að nýtast á kostnað gæða þess sem verið er að selja (og langtímahagnaðar), eða á kostnað umhverfis og mannlífs áfangastaðarins.“

Viðhorf landsmanna til ferðaþjónustu skipta ekki síður máli en hið formlega skipulag greinarinnar. Ef umtalsverður vöxtur á sér stað í ferðaþjónustu héraðs mun það óhjákvæmilega kalla á aukna tillitssemi gagnvart ferðamönnum af hálfu landsmanna. Á þetta reynir fyrst og fremst á þeim stöðum þar sem bæði er verið að þjónusta heimamenn og gesti, til dæmis í verslunum, bönkum og sundlaugum. Það er umhugsunarvert að eins og enska orðið „túristar“ er notað á það oftast við um erlenda ferðamenn og þá frekar með neikvæðum formerkjum. Það vaknar því óhjákvæmilega sú spurning hvort Íslendingar séu í raun tilbúnir til að búa í ferðamannalandi? Ekki er hægt að segja til um hvar álagspól landans kann að vera að þessu leyti, en á hinn bóginn má ekki gleymast að þetta er mjög mikilvægur hluti af uppbyggingu ferðaþjónustu. Það er því fyrirsjáanlegt að það gæti orðið eitt af brýnni verkefnum þeirra sem eru ráðandi í íslenskri ferðaþjónustu að „selja ferðaþjónustuna inn á við“, þ.e. að fá landsmenn til að taka virkan þátt í þróuninni frekar en að hamla á móti henni.

50 Heimild: Owen, Charles; 1992 (2), bls. 362. Sjá einnig Lickorish, L.J.

IX. FERÐAÞJÓNUSTA OG BYGGÐAÐGERÐIR

Ferðaþjónusta er að ýmsu leyti heppileg til efnahagslegrar uppbyggingar og getur eflt atvinnuuppbyggingu í dreifðum byggðum, ekki síst þar sem efnahagsleg staða er bágborin.

Almennt krefst ferðaþjónusta ekki mikillar sérhæfingar vinnuafis á fyrstu stigum. Eftir því sem atvinnugreinin þróast, eykst þörfin fyrir sérþekkingu og þá reynir á hvort hægt er að skapa ferðaþjónustunni heppileg vaxtarskilyrði á viðkomandi svæði. Við þetta bætist að auknar gæðakröfur leiða til þess að vægi þekkingar verður stöðugt meira í ferðaþjónustu.

IX.1 HLOTVERK HINS OPINBERA

Ferðaþjónusta gegnir mikilvægu efnahagslegu hlutverki en að sama skapi er hún vandmeðfarin og getur valdið ýmsum skaða, félagslegum, umhverfislegum og þá einnig efnahagslegum þegar til lengri tíma er litið. Af þessum sökum vegur hlutverk hins opinbera mjög þungt í uppbyggingu ferðaþjónustu í tilteknum löndum eða á tilteknum svæðum.

Afskipti ríkisvaldsins af ferðaþjónustu eru alla jafna mest í þeim löndum þar sem atvinnugreinin vegur þungt í þjóðarbúskap viðkomandi lands, eða þar sem ferðaþjónusta hefur þróast hratt, þannig að vandamál hafa hlotist af.

Hið opinbera byggir upp ákveðna grunnþætti ferðaþjónustu, svo sem samgöngu-kerfið og margvíslega opinbera þjónustu. Ríkisvaldið skapar rekstrarumhverfi ferðaþjónustunnar sem og annarra atvinnugreina, til dæmis með skattareglum. Venjulega er það hlutverk hins opinbera að sjá um heildaráætlunargerð fyrir ferðaþjónustuna og hér á landi er það hlutverk í höndum Ferðamálaráðs, samkvæmt lögum um skipulag ferðamála. Ekki er óalgengt að veittir séu styrkir í tengslum við slíka stefnumörkun til að beina uppbyggingu í þá farvegi sem stefnt er að. Jafnframt eiga opinberir aðilar í mörgum tilvikum beinna hagsmuna að gæta, þ.e. ríki eða sveitarfélög eiga og/eða reka fyrirtæki í ferðaþjónustu. Loks er hluti markaðssetningar yfirleitt í höndum opinberra aðila. Venjulega heyrir það verkefni undir ferðamálaráð viðkomandi landa og er því einnig þannig háttað hér.

Ástæða þess að ríkisvaldið ákveður að veita styrki til uppbyggingar ferðaþjónustu er venjulega sú að yfirvöld hafa markað stefnu um að leggja áherslu á þessa atvinnugrein.

Fjárhagsleg aðstoð, til dæmis í formi styrkja eða hagstæðra lána getur reynst mjög öflugt stjórnæki í þróun ferðaþjónustu. Hins vegar er lykilatriði að slíkar ráðstafanir taki mið af heildarstefnumörkun eða heildarsýn og að þær séu unnar í samráði við hagsmunaaðila ferðaþjónustunnar.⁵¹

IX.2 BYGGÐAÐGERÐIR

Einn af helstu kostum ferðaþjónustunnar í tengslum við byggðaaðgerðir er að hún er mjög mannaflsfræk atvinnugrein og aukin fjölbreytni í atvinnutækifærum getur dregið úr brottflutningi fólks frá stöðum þar sem atvinnulíf var einhæft fyrir. Að sama skapi getur sú afþreying sem byggist upp vegna ferðamanna gert allt líf íbúanna fjölbreyttara. Ferðaþjónusta getur þannig á tvennan hátt styrkt stöðir búsetu á stöðum sem eiga undir högg að sækja vegna mikils brottflutnings.

Forsenda þess að uppbygging ferðaþjónustu gangi vel, er að hún sé grundvölluð á heildstæðri byggðastefnu og ferðamálastefnu sem haldast í hendur, en ganga ekki þvert hvor á aðra.⁵²

Í umræðum um uppbyggingu ferðaþjónustu gætir tilhneigingar til að einblína á afrakstur hennar í formi fjölgunar atvinnutækifæra. Þá er hættu á að árangurinn sé ekki metinn út frá heildarveltu, afrakstri eða ýmsum sjálfbærum þáttum.

Í Svíþjóð var þessi stefna við lýði á áttunda áratugnum, þ.e. að uppbygging ferðaþjónustu í dreifðari byggðum landsins gekk fyrst og fremst út á að fjölga atvinnutækifærum. Afleiðingin varð of mikil uppbygging sem var að miklu leyti styrkt af hinu opinbera, í nafni byggðastefnu. Þegar upp var staðið var megnið af fyrirtækjunum rekin með tapi og það varð sívaxandi samkeppni milli byggðarlaga sem öll buðu upp á það sama. Því er haldið fram hér að það sé einmitt þessi hættu sem vofir yfir íslenskri ferðaþjónustu um þessar mundir.

Sú byggðastefna sem Svíar hafa að leiðarljósi á þessum áratug byggir á hugmyndafræði sem um margt minnir á grundvallaráherslur átaksverkefna Byggðastofnunar. Þar er haft að leiðarljósi að leggja þurfi mesta áherslu á þá þætti sem fólk metur, þannig að búseta í dreifðari byggðum sé ekki síðri valkostur en búseta í þéttbýli. Það sem talið er vega þyngst að þessu leyti eru samgöngur og boðskipti, menning, þekking og listir. Ferðaþjónusta er hér í lykilhlutverki, ásamt háskólum og tækniiðnaðinum.⁵³

51 Heimild: Holloway, 1985, bls. 221-228.

52 Heimild: Nilsson, 1993, bls. 39.

53 Sbr. Nilsson.

Svíar boða breytt vinnubrögð og beina sjónum sínum að þeirri auðlind sem felst í fólki. Að sama skapi þarf að viðurkenna að viðhorf heimamanna ráða mestu um þróunina þegar upp er staðið og geta ýmist staðið í vegi fyrir henni eða veitt henni brautargengi.

Ef byggðaaðgerðir og ferðaþjónusta stefna að sama markmiði og taka mið af þessari staðreynd, getur ferðaþjónustan lagt umtalsverð lóð á vogarskálar byggðapróunar.

Á hinn bóginn má ekki gleymast að það er misjafnt frá einum stað til annars hverjir eru möguleikar hans til uppbyggingar ferðaþjónustu. Þar skiptir meginmáli hvað staðurinn hefur til að bera frá náttúrunnar hendi og hvort aðstæður eru heppilegar að öðru leyti. Að sama skapi er talsverður munur á því hvernig mismunandi svæði hafa nýtt sér þessa möguleika, til þessa.

IX.3 SAMANTEKT

Ýmislegt bendir til þess að fækkun fyrirtækja og starfa muni eiga sér stað í sjávarútvegi á landsbyggðinni í náinni framtíð. Sú þróun hefur óhjákvæmilega áhrif á ferðaþjónustuna og að hve miklu leyti hún er raunhæf leið til mótvægis þessum breyttu aðstæðum. Eins og nefnt var í kafla VIII.2, er að óbreyttu ekki raunhæft hér á landi að áætla að ferðaþjónusta geti staðið ein og sér sem efnahagslegur grundvöllur dreifðra byggða, meðal annars vegna mikilla árstíðasveiflna. Að svo stöddu virðist byggðapróun hérlendis því fyrst og fremst ráðast af sjávarútveginum. Á hinn bóginn er ferðaþjónusta fýsilegur kostur til að skapa breiðari atvinnugrundvöll á mörgum svæðum á landsbyggðinni og þar með renna styrkari stoðum undir afkomu viðkomandi svæða eða byggðarlaga.

Margt bendir til þess að hlutverk Byggðastofnunar í uppbyggingu ferðaþjónustu á landsbyggðinni kunni að verða veigameira á næstu árum en verið hefur hingað til. Þær byggðaaðgerðir Evrópubandalagsins, sem efla ferðaþjónustu í dreifðum byggðum, kunna að leiða til versnandi samkeppnisstöðu ferðaþjónustu hér á landi, sérstaklega á landsbyggðinni.

Stefnumörkun á sviði ferðamála heyrir lögum samkvæmt undir Ferðamálaráð Íslands. Þess er að vænta að nýtt frumvarp til laga um skipulag ferðamála líti dagsins ljós á Alþingi áður en langt um líður og á þessu stigi er óljóst hvaða breytingar það mun hafa í för með sér.

Byggðastofnun hefur ekki skilgreint hlutverk á sviði ferðamála, hvorki samkvæmt lögum um ferðamál, né lögum eða reglugerð um starfsemi stofnunnar. Á hinn bóginn er æskilegt fyrir stofnunina að marka sér stefnu á sviði

ferðamála, þar sem búast má við að uppbygging ferðaþjónustu muni tengjast byggðaaðgerðum í vaxandi mæli á næstu árum. Við gerð byggðaaáætlna þarf því að taka mið af ferðaþjónustu, ekki síður en öðrum atvinnugreinum. Þar skiptir meginmáli að sjónarmið ferðaþjónustunnar og byggðasjónarmið haldist í hendur. Ef eingöngu er byggt á byggðasjónarmiðum er sú hættu fyrir hendi að aðgerðir á sviði ferðamála verði á endanum bjarnargreiði, bæði við ferðaþjónustuna og viðkomandi byggðir.

Að lokum má nefna að öll framtíðarstefnumörkun Byggðastofnunar um ferðamál þarf að gerast innan ramma gildandi laga um málaflokkinn.

HEIMILDIR

Anderson, Peter ásamt Sigurborgu Kr. Hannesdóttur, 1989. **Tourism in East Iceland - Looking to the future.** Verkefni unnið fyrir Samband sveitarfélaga í Austurlandskjördæmi.

Anna Dóra Sæþórsdóttir, 1992. **Hópfærðir erlendra ferðamanna um Ísland; könnun á dreifingu þeirra, efnahags- og umhverfisáhrifum.** Háskóli Íslands, M.S. ritgerð. Jarð- og landfræðiskor.

Bifreiðastöð Íslands, 1993. **Yfirlit yfir þróun bifreiðaeignar og þróun fjölda sæta 1974 - 1992.** Gunnar Sveinsson.

Burkart, A.J. and Medlik, S., 1981. **Tourism; Past, Present and Future**, 2nd ed. London: Heinemann.

Countryside Commission, English Tourist Board, Rural Development Commission, 1990. **Shades of Green: Working Towards Green Tourism in the Countryside.** Conference Proceedings.

Countryside Commission. **Green Tourism Checklist.**

Davies, E.T. and Gilbert, D.C., 1992. „A case study of the development of farm tourism in Wales“. **Tourism Management**, Vol. 13 (1), 56-63.

Devon County Council, et. al., 1988. **The Tarka Project: An Integrated Conservation, Recreation and Tourism Strategy for North Devon.**

DiPersio, C., Hayden, G. and Goeldner, C.R., 1990. „New research and new markets“. **Tourism Management**, Vol. 11 (1), 73-78.

Ferðamálaráð Íslands, 1990. **Fundargerð 20. ferðamálaráðstefnunnar.**

Ferðamálaráð Íslands, 1992. **Stefnumótun í markaðsmálum til ársins 2000.** Landkynningarnefnd Ferðamálaráðs, Magnús Oddsson.

Félag íslenskra náttúrufræðinga, 1990. **Námstefna um framtíðarnýtingu hálendis Íslands.** Erindi flutt á ráðstefnunni.

Félag landfræðinga, 1993. **Breytingar á dreifingu byggðar á Íslandi.** Ráðstefna 5. febrúar. Ágrip erinda.

Félagsvísindastofnun, 1991. **Erlendir ferðamenn. Sumarið 1991.** Ferðamálakönnun á Íslandi 1991-1992.

Félagsvísindastofnun, 1992. **Farþegar sem ferðast með ferjunni Norrönu. Sumarið 1991.** Ferðamálakönnun á Íslandi 1991-1992.

Félagsvísindastofnun, 1992. **Erlendir ferðamenn júní 1991 - júní 1992. Samanburður milli árstíða.** Ferðamálakönnun á Íslandi 1991-1992.

Forsætisráðuneytið, 1991. **Skýrsla markaðs- og útbreiðslunefndar Steingríms Hermannssonar, forsætisráðherra.**

Ferðaþjónusta bænda, 1987-1991. **Fréttabréf Ferðaþjónustu bænda.**

Gilbert, D. and Tung, L., 1990. „Public organizations and rural marketing planning in England and Wales“. **Tourism Management**, Vol. 11 (2), 164-172.

Green Flag International, 1990. **Conservation Tourism.**

Gunnar Karlsson, 1993 (1). **Verðmyndun: Samband kostnaðar og tekna.** Námskeið á vegum SVG. Námskeiðsgögn.

Gunnar Karlsson, 1993 (2). **Fjárfestingar í hótélrekstri. Samspil framboðs, eftirspurnar, verðlags og afkomu.** Erindi flutt á fundi á vegum Samgönguráðuneytis og Byggðastofnunar 10. maí 1993.

Hagstofa Íslands, 1992. Samantekt um gistinætur á hótélum og gistiheimilum 1984 - 1989. **Landshagir.**

Hagstofa Íslands, 1993. **Samantekt um gistinætur á hótélum og gistiheimilum 1989 - 1992.** Bráðabirgðaniðurstöður. Óútgefið.

Holder, J.S., 1992. „The need for public-private sector cooperation in tourism“. **Tourism Management**, Vol. 13 (2), 157-162.

Holloway, J.C., 1985. **The Business of Tourism**, 2nd. ed. London: Pitman Publishing.

Jørgensen, G., Hansen, C. og Pedersen M.S., 1992. **Fra fiskeri til turisme? Fiskeriaktionens gennemførelse og relevans.** Institut for Grænseregionsforskning.

Kjartan Lárusson, 1993. „Skipt nýting fjárfestinga“. **Fyrirlestur fluttur á ráðstefnu á Akureyri, 24. maí 1993.**

Kommunernes Landsforening, 1991. **Kommunal erhvervspolitik: Kommunerne og turistpolitikken.** København: Kommuneinformation.

Lickorish, L.J., 1991. „Developing a single European tourism policy“. **Tourism Management**, Vol. 12 (3), 178-184.

Mathieson, A. and Wall, G., 1982. **Tourism: Economic, Physical and Social Impacts.** London: Longman.

Middleton, V.T.C., 1988. **Marketing in Travel and Tourism.** Oxford: Heinemann Professional Publishing.

Middleton, V.T.C., 1991. „Whither the package tour?“. **Tourism Management**, Vol. 12 (3), 185-192.

Náttúruverndarráð, 1990. **Ferðamál á Íslandi.** Fjölrit nr. 24.

- Nilsson, P.Å., 1993. „Tourism in peripheral regions: a Swedish policy perspective“. **Entrepreneurship & Regional Development**, 5, 39-44.
- NUTEK, 1993. **Skattereformen och turismen**. Slutrapport Juni 1993. Stockholm.
- Oddný Óladóttir, 1992. **The Economic Impact of International Tourism in Iceland**. M.A. thesis. Montreal: McGill University.
- Owen, C., 1992 (1). „Changing trends in business tourism“. **Tourism Management**, Vol. 13 (2), 224-226.
- Owen, C., 1992 (2). „Building a relationship between government and tourism“. **Tourism Management**, Vol. 13 (4), 358-362.
- Ricci, P.R. and Holland, S.M., 1992. „Incentive travel: recreation as a motivational medium“. **Tourism Management**, Vol. 13 (3), 288-296.
- Rural Development Commission, English Tourist Board, Countryside Commission. **The Green Light: A guide to sustainable tourism**.
- Rural Development Commission, English Tourist Board, Countryside Commission, et. al. **Tourism in National Parks: A guide to good practice**.
- Rögvaldur Guðmundsson, 1993. „**Góðir Íslendingar**“; **Ferðamálakönnun meðal Íslendinga á ferð um Ísland sumarið 1992**. Skýrsla með niðurstöðum.
- Samband veitinga- og gistihúsa, 1990. **Hagkannanir 1988 og 1992**, *KPMG* Endurskoðun hf.
- Samgönguráðuneytið, 1992 (1). **Greinargerð samgönguráðherra til samgöngunefndar Alþingis um frumvörp vegna Evrópska efnahagssvæðisins**.
- Samgönguráðuneytið, 1992 (2). **EES: Spurningar og svör samkvæmt ósk Ferðamálaráðs**. Unnið af Davíð Stefánssyni o.fl.
- Sigrún Helgadóttir, 1991. „Að ferðast á norðurslóð“. **Miljö 91**. Fyrirlestur.
- Sigurborg Kr. Hannesdóttir, 1989. **An Evaluation of Tourism in the Westfjords of Iceland**. M.Sc. Thesis. Guildford: University of Surrey.
- Sigurður Guðmundsson, 1990. **Evrópska efnahagssvæðið og byggðaðróun; skýrsla unnin að beiðni forsætisráðuneytisins**. Byggðastofnun, Þróunarsvið.
- Sigurjón Pétursson, 1991. **Lóranbókin**. 3. útgáfa.
- Sigurjón Pétursson, 1993. **Lóranbókin**. Drög að 4. útgáfu á tölvutæku formi.
- Skipulag ríkisins, 1990. **Sumarbústaðakönnun og ýmsar samantektir**.
- Skúli Ólafs, 1992. **Bondegårdsturisme i Island**. Hovedopgave til Cand.Merc. studiet. København: Handelshøjskolen.

- Smeral, E. and Witt, S.F., 1992. „The impacts of Eastern Europe and 1992 on international tourism demand“. **Tourism Management**, Vol. 13 (4), 368-376.
- Solá, E.F., 1992. “A strategic outlook for regional tourism policy - The White Paper on Valencian Tourism.“ **Tourism Management**, Vol. 13 (1), 45-49.
- Sundero, A., 1990. „Det internasjonale markedet for organiserte naturopplevelsereiser - en pilotstudie“. **Fritidsforum** 2 - 3, 68-72.
- Thomas, D.E.L., 1986. „Tourism in the UK - an Industry Riding on the Exchange Rate“. **The Service Industries Journal**, Vol. 6, 399-416.
- Truitt, L.J., Teye, V.B. and Farris, M.T., 1991. „The role of computer reservation systems - international implications for the travel industry“. **Tourism Management**, Vol. 12 (1), 21-36.
- Tryggvi Felixson og Bjarni Bragi Jónsson, 1989. „Gengi krónunnar og stefnan í gengismálum frá 1971“. **Fjármálatíðindi**. 2. XXXVI árg. maí - júlí 1989.
- Umhverfissráðuneytið, 1993. **Skýrsla umhverfissráðherra um mótun stefnu í umhverfismálum**. Lögð fyrir Alþingi á 116. löggjafarþingi 1993.
- Upplýsingamiðstöð Ferðamála, 1992. **Handbók**, sumar 1992.
- Utanríkisráðuneytið, viðskiptaskrifstofa, 1992. **Upplýsingaefni um EES-samninginn**. Fjölrit.
- Wight, P., 1992. „Globe '92“. **Tourism Management**, Vol. 13 (3), 343-344.
- Þjóðhagsstofnun, 1989-1992. **Atvinnuvegaskýrslur 1987 - 1990**.
- Þjóðhagsstofnun, 1991. **Fjárfesting 1945 - 1989**.
- Þjóðhagsstofnun, 1992. **Ferðaþjónusta; talnaefni**. Vilborg H. Júlíusdóttir.
- Þjóðhagsstofnun, 1993 (1). **Ársreikningar fyrirtækja 1990 - 1991**.
- Þjóðhagsstofnun, 1993 (2). **Þjóðarbúskapurinn; framvindan 1992 og horfur 1993**.
- Þjóðhagsstofnun, 1993 (3). **Ýmsar samantektir samkvæmt beiðni**. Vilborg H. Júlíusdóttir.
- Þorsteinn M. Jónsson, 1990. „Samkeppnisstaða í ferðaþjónustu“. **Greinargerð tölfræðihóps um athugun á samkeppnisstöðu og rekstrarskilyrðum ferðaþjónustu**. Ferðamálanefnd Samgönguráðuneytisins.
- Þórhallur Jósepsson, 1992. **Minnisblað um ferðaþjónustu**. Samgönguráðuneyti. Óútgefið.

VIÐMÆLENDUR

Aflað var upplýsinga hjá eftirtöldum aðilum, vegna verkefnisins:

NAFN

Anton Antonsson
Áslaug S. Alfreðsdóttir
Birgir Þorgilsson
Björn Líndal
Dagný Pálsdóttir
Davíð Stefánsson
Edda Björnsdóttir
Eiríkur Eyvindsson
Erna Hauksdóttir
Eyjólfur Sverrisson
Garðar Jónsson
Garðar Óskarsson
Geir Valur Ágústsson
Guðmundur Lárusson
Guðrún Halla Gunnarsdóttir
Gunnar Karlsson
Gunnar Sveinsson
Gyða Vigfúsdóttir
Gylfi Arnbjörnsson
Halldór Kristjánsson
Hannes Már Sigurðsson
Hákon Hákonarson
Hákon Sigurgrímsson
Hákon Torfason
Hildur Jónsdóttir
Hjörtur Þorgilsson
Ingjaldur Hannibalsson
Jóhann Baldursson
Jóhanna B. Magnúsdóttir

Jóhannes Torfason
Jón G. Guðbjörnsson
Jón Gauti Jónsson
Jón L. Björnsson
Karl Sigurhjártarson
Kjartan Lárusson
Kjartan Steinsson
Kristinn Karlsson
Kristján M. Baldursson
Kristleifur Þorsteinsson
Magnús Oddsson
María Guðmundsdóttir
Moritz Sigurðsson
Paul Richardsson

FYRIRTÆKI / STAÐUR

Ferðamiðstöð Austurlands
Hótel Ísafjörður
Ferðamálastjóri
Landsbanki Íslands
Ferðafélag Fljótshéraðs
Samgönguráðuneyti
Miðhúsum
Laugarvatni
Samband veitinga- og gistihúsa
Þjóðhagsstofnun
Samband íslenskra sveitarfélaga
Austurleið
Endurskoðun hf., Egilsstöðum
Ferjan Baldur
Skipulag ríkisins
Hótel KEA, Akureyri
Bifreiðastöð Íslands
Verkalýðsfélag Fljótshéraðs
Alþýðusamband Íslands
Samgönguráðuneyti
Vegagerð ríkisins
Akureyri
Stéttarsamband bænda
Menntamálaráðuneyti
Samvinnuferðir/Landsýn
Flugleiðir
Útflutningsráð
Fjármálaráðuneyti
Umhverfismálafulltrúi
Ferðamálaráðs
Framleiðnisjóður
Framleiðnisjóður
Atvinnumálanefnd Akureyrar
Ríkisendurskoðun
Félag íslenskra ferðaskrifstofa
Ferðaskrifstofa Íslands
Bandalag íslenskra farfugla
Hagstofa Íslands
Ferðafélag Íslands
Húsafelli
Markaðsstjóri Ferðamálaráðs
Upplýsingamiðstöð ferðamála
Búnaðarbanki Íslands
Ferðaþjónusta bænda

Ragnheiður Kristjánsdóttir
Sigfinnur Karlsson
Sigríður Guðjónsdóttir
Sigurður Þráinsson
Sigurjón Pétursson
Skúli Ólafs
Snorri Tómasson
Sveinn Sigurbjarnarson
Teitur Jónasson
Tryggvi Guðmundsson
Vigfús Vigfússon
Vilborg H. Júlíusdóttir
Wilhelm Wessman
Þorleifur Þór Jónsson
Þórdís Arthúrsdóttir
Þórður Jónsson
Þórhallur Jósefsson
Þórunn Lárusdóttir
Þórunn Sigurðardóttir

Akureyri
Alþýðusamband Austurlands
Skipulagsnefnd fólksflutninga
Umhverfisráðuneyti
Reykjavík
Seltjarnarnesi
Ferðamálasjóður
Tanni hf., ferðaþjónusta
Teitur Jónasson hf, hópferðabílar
Ferðaskrifstofa Íslands/Hótel Edda
Ferðamálafulltrúi, Skagafirði
Þjóðhagsstofnun
Hótel Holiday Inn
Reykjavík
Ferðamálafulltrúi, Akranesi
Íslandsbanki, lánaeftirlit
Samgönguráðuneyti
Félag eigenda sumardvalarsvæða
Skipalækur, Fellabæ

Auk ýmissa aðila sem gáfu upplýsingar sem farið er með sem trúnaðarmál, s.s. framkvæmdastjórar og stjórnarmenn heilsárshótela og umsjónarmenn og rekstar- aðilar orlofsbyggða.