

Tekur tíma að vinna upp gæðin á ný

Jóhannes Þór Skúlason, framkvæmdastjóri SAF, segir mikla þekkingu hafa glatast úr greininni í Covid-faraldrinum. Það hafi óhjákvæmilega komið niður á gæðum þjónustunnar og að tíma taki að vinna gæðin upp í fyrri hæðir. » 10-16

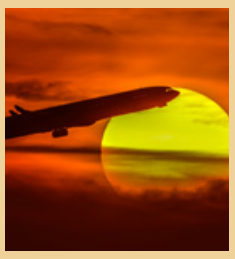
SAMTAKA Í 25 ÁR

MIÐVIKUDAGUR 15. NÓVEMBER 2023

Viðskiptablaðið



Risastórt skattspor ferðaþjónustu



Þjóðhagslegt mikilvægi ferðaþjónustunnar er óumdeilt. Áætlað skattspor greinarinnar er 140 milljarðar króna samkvæmt nýrri skýrslu Reykjavík Economics. » 2-6

Stjórnvöld skapi stöðugleika



Ásgeir Baldurs, framkvæmdastjóri Arctic Adventures, segir vanta stöðugleika í rekstrarumhverfi ferðaþjónustunnar og kallar eftir meiri fyrirhyggju frá stjórnvöldum á fyrirhuguðum breytingum í greininni. » 22-24



> Við erum öll sammála um að það er markmið okkar að Ísland verði í fremstu röð þegar kemur að fagmennsku og gæðum, að Ísland verði áfangastaður sem er þekktur fyrir góða gestrisni, trausta innviði og upplifun á heimsmælikvarða.

Lilja Afreðsdóttir,
ferðamálaráðherra.

» 8-9



Framtíðin er björt

Bjarnheiður Hallsdóttir, formaður SAF, segir að á aldarfjórðungi hafi ferðaþjónustan þróast úr því að vera lítill strandveiðibátur upp í frystitogara. Ýmis ljón séu á veginum og mál sem þurfi að leysa. » 18



Enginn bilbugur á Icelandair

Bogi Nils Bogason, forstjóri Icelandair, segir veruleg þróunartækifæri framundan þrátt fyrir áskoranir í alþjóðakerfinu. Félagið hafi alltaf komið sterkara út úr krefjandi aðstæðum. » 26-27



Betur hugsandi ferðamenn

Skúli Mogensen, framkvæmdastjóri Hvammsvíkur, telur viðhorf um að Ísland eigi að vera dýrt land sem nái í efnameiri ferðamenn vera á villigötum. Nær væri að laða að betur hugsandi ferðamenn. » 34-36

Viðskiptablaðið

SAF

140 milljarða skattspor

Þjóðhagslegt mikilvægi ferðaþjónustu hér á landi er óumdeilt og er atvinnugreinin ein stærsta útflutningsstoð landsins. Samtök ferðaþjónustunnar fengu ráðgjafarfyrirtækið Reykjavík Economics til liðs við sig til að reikna út og skrifa skýrslu um skattspor ferðaþjónustunnar fyrir árið 2022. Í skýrslunni kemur fram að áætlað skattspor ferðaþjónustunnar sé 140 milljarðar.



Ferðaþjónusta er orðin traust útflutningsstoð hér á landi sem komin er til þess að vera. VB MYND/HAG

Bjarnheiður Hallsdóttir formaður SAF, segir það ákveðin tímamót að niðurstöður liggi nú fyrir um skattspor ferðaþjónustunnar en að þær komi þeim sem starfa innan atvinnugreinarinnar alls ekki á óvart.

„Velferðarkerfið hefur ósjálfrátt aðlagað sig að framlagi ferðaþjónustunnar sem er að einhverju leyti jákvætt en gæta verður skynsemi og meðalhófs þegar kemur að álögum á ferðaþjónustu, sem og aðrar atvinnugreinar. Þó að skattspor sé aðeins mælikvarði sem hefur sína kosti og galla, líkt og aðrir mælikvarðar, gefur það ákveðna vísbendingu um framlag greinarinnar í samhengi fjármála hins opinbera," segir Bjarnheiður.

Til samanburðar hafa einstök íslensk fyrirtæki í auknum mæli tekið upp á því að birta skattspor sitt og hafa Icelandair og Bláa Lónið verið þar leiðandi. Í ársskýrslu Icelandair kemur til dæmis fram að skattspor félagsins hafi numið um 26 milljörðum króna árið 2022 og í útgefinni samfélagsskýrslu Bláa Lónsins segir að skattspor þess hafi verið um 3,7 milljarðar króna sama ár.

Á undanförnum árum hefur orðræða landsmanna og stjórnmálanna hins vegar oftar en ekki verið á þann veg að ferðaþjónusta skili litlu eða að minnsta kosti ekki nægjanlega miklu til hins opinbera.

„Í raun hefur ferðaþjónusta verið undir sívaxandi þrýstingi að gera grein fyrir skattspori sínu eða með öðrum orðum fyrir því hversu miklu atvinnugreinin skilar raunverulega til ríkis og sveitarfélaga," segir Bjarnheiður. Skattspor fyrirtækja sýna bæði þá skatta sem gjaldfærðir eru í rekstri félaganna sem og þá skatta sem þau innheimta og standa skil á til ríkis, sveitarfélaga og lífeyrissjóða.

Ferðaþjónustan vex og dafnar áfram

Reglulega hefur því verið fleygt fram að of lítið sé vitað um ferðaþjónustuna þegar kemur að hagtölum og umsvifum greinarinnar. Síðast í fyrstu drögum starfshópa ferðamálaráðherra að tillögum um aðgerðir í aðgerðaráætlun fyrir ferðamálastefnu til ársins 2030, en þar kemur fram: „Í dag er skortur á tímanlegum, sundurliðuðum gögnum og upplýsingum til að meta fjölda ferðamanna á landinu og dreifingu þeirra um landið á hverjum tíma fyrir sig. Þá er skortur á upplýsingum um umfang ferðaþjónustu eftir sveitarfélögum".

> Ferðaþjónustan hefur jafnt og þétt aukið gæði og farið í miklar fjárfestingar sem vonandi skapa góðan arð fyrir fjárfesta sem og ríkissjóð og sveitarfélög
>
> **Haraldur Jón Hannesson**, hagfræðingur hjá Reykjavík Economics.

Í samtali við Magnús Árna Skúlason og Harald Jón Hannesson, hagfræðinga hjá Reykjavík Economics, varpa þeir þó réttilega ljósi á þá staðreynd að Hagstofa Íslands og Ferðamálastofa hafa staðið sig með ágætum þegar kemur að söfnun gagna um ferðaþjónustuna. Hins vegar megi alltaf megi gera betur.

ICELANDAIR

Stoltur þátttakandi í stóru ævintýri



Yfir 50 áfangastaðir

Með umfangsmiklu leiðakerfi og öflugu markaðsstarfi um allan heim hefur Icelandair gegnt stóru hlutverki í ævintýri íslenskrar ferðaþjónustu undanfarna áratugi.

Framundan eru frekari landvinningar. 52 áfangastaðir og allt að 410 brottfarir frá Keflavíkurflugvelli í viku hverri.

Við munum halda áfram að sækja fram með sjálfbærni að leiðarljósi, í takt við samfélagið og óskir gesta okkar hvaðanæva að úr heiminum.

Viðskiptablaðið

SAF



Áfangastaðurinn Ísland hefur öll spil í hendi sér til að byggja upp atvinnugreinina til áframhaldandi betri vegar. VB MYND/EPA

29,4

Í fjárlagafrumvarpi ársins 2024 er áætlað að skattastyrkir til atvinnugreinarinnar nemi um 29,4 milljörðum króna á árinu 2023.

„Nefna má að Ferðamálastofa hefur unnið að spágerð varðandi fjölda ferðamanna, kreditkortaveltu, gistinætur o.fl. Líklega stafar umræða um umsvif greinarinnar frekar að því að hér er um að ræða unga atvinnugrein sem í raun hóf uppgang sinn árið 2015 og tapaði svo nánast tveimur rekstrarárum í COVID-19 heimsfaraldrinum," segir Magnús Árni.

„Við Íslendingar höfum notið þeirra forréttinda að njóta víðerna landsins sjálf og því er þetta tiltölulega nýr veruleiki sem hefur í raun staðið í sex ár ef heimfaraldrinum er sleppt. Alltof oft er rætt um áratuga gömul fyrirtæki sem ný en ferðaþjónustan hefur náð að vaxa og dafna á ótrúlega skömmum tíma."

Ferðaþjónusta teygir anga sína víða

Hér á landi hefur sjávarútvegur löngum gert grein fyrir og áætlað skattspor sitt til hins opinbera. Aftur á móti er hægt að segja að það sé almennt óalgengt að slíkt sé gert fyrir heilu atvinnugreinarnar. Haraldur Jón segir að skattspor sé venjulega reiknað út af alþjóðlegum fyrirtækjum sem hafa starfsemi í mörgum löndum en vilja koma á framfæri framlagi sínu til sameiginlegra málaflokka. „Það sem kemur mest á óvart er að þrátt fyrir að við horfum fyrst og fremst á skilgreiningu Hagstofu Íslands um einkennandi greinar ferðaþjónustunnar þá snertir atvinnugreinin fjöldamörg svið samfélagsins, til dæmis ef miðað er við neyslugreiningu Hagstofu Íslands," segir Haraldur Jón.

Skattspor ferðaþjónustu

Áætlað skattspor ferðaþjónustunnar er um 140 milljarðar króna árið 2022. Magnús Árni segir að ferðaþjónustan velti gríðarmiklum fjármunum en vandi hennar hefur verið eins og í mörgum atvinnugreinum á Íslandi að arðsemi hefur verið ábótavant. Þá bendir Magnús Árni jafnframt á að bæta verði fjárhagsstöðu, arðsemi og afkomu, ferðaþjónustunnar.

> Áður en því markmiði er náð má greinin líklega ekki við frekari skattlagningu.
>
> **Magnús Árni Skúlason**, hagfræðingur hjá Reykjavík Economics.

„Áður en því markmiði er náð má greinin líklega ekki við frekari skattlagningu," segir Magnús Árni. „Við skilgreinum þröngt skattspor sem er um 82 milljarðar króna með mótframlagi í lífeyrissjóð sem endurspeglar að einhverju leyti mikinn fjölda starfsmanna sem hafa atvinnu af greininni. Þegar útskattur virðisaukaskatts, sem sýnir efnahagsleg áhrif greinarinnar (e. economic impact), er tekinn með í reikninginn þá nálgast skattsporið hærri töluna. Hér þarf þó einnig að taka tillit til styrkja sem atvinnugreinin nýtur.

Í fjárlagafrumvarpi ársins 2024 áætlar fjármála- og efnahagsmálaráðuneytið að skattastyrkir til atvinnugreinarinnar nemi um 29,4 milljörðum króna á árinu 2023. Það kemur til vegna skattlagningar ýmissar ferðaþjónustu í neðra VSK-þrepinu sem hefur aukist á ný með viðspyrnu greinarinnar. Ríkissjóður ásamt fleiri aðilum veitti ferðaþjónustunni styrki og afslætti í heimsfaraldrinum sem ætti að koma til frádráttar af skattbyrði greinarinnar á undanförnum árum."

Uppbygging virðisaukandi ferðaþjónustu

„Mér finnst frekar að við ættum að horfa til framtíðar og halda áfram að byggja upp virðisaukandi ferðaþjónustu sem skapar öllum hagaðilum hámarksafrakstri að teknu tilliti til álags á innviði og samfélög," segir Haraldur Jón. „Ferðaþjónustan hefur jafnt og þétt aukið gæði og farið í miklar fjárfestingar sem vonandi skapa góðan arð fyrir fjárfesta sem og ríkissjóð og sveitarfélög. Þær viðbótartekjur sem ríkissjóður fær vegna ferðaþjónustu hafa nýst að einhverju leyti í innviðauppbyggingu sem kemur öllum landsmönnum til góða. Ef þessara tekna nyti ekki við þá væri slagkraftur ríkissjóðs minni. Það eru hin jákvæðu ytri áhrif ferðaþjónustunnar."

ICELAND
PARLIAMENT
HOTEL



KOMUM SAMAN
Í HJARTA REYKJAVÍKUR

Glæsilegur Sjálfstæðissalurinn, heillandi og hlýlegar stofur Gamla Kvennaskólans ásamt sveigjanlegum, hefðbundnum fundarýmum og fyrsta flokks veitingaþjónustu: Iceland Parliament Hotel býður hina fullkomnu umgjörð um stóra og smáa viðburði, veislur og fundi, hátíðleg tilefni og hversdagsleg. Hvort sem þú vilt efla tengsl í fjölskyldum, á vinnustöðum, í alþjóðlegum viðskiptum eða stjórnsýslu þá er Iceland Parliament Hotel staðurinn til að hittast.

Verið velkomin.







hjá Jóni restaurant

Lebkuchen

PARLIAMENT SPA

Thorvaldsensstræti 2 | 101 Reykjavík | Iceland
meetings@icehotels.is | 513 3000

Viðskiptablaðið



Magnús Árni Skúlason, hagfræðingur hjá Reykjavík Economics.



Haraldur Jón Hannesson, hagfræðingur hjá Reykjavík Economics.



Bjarnheiður Hallsdóttir, formaður SAF.

Aðspurður segir Magnús Árni að ekki megi gleyma mjúku málunum, en ferðaþjónustan hefur aukið framboð afþreyingar, fjölbreytni veitingahúsa og svo framvegis.

„Stundum erum við Íslendingar fljótir að gleyma að það var vart hægt að fá matarbita frá Ártúnsbrekku að Staðarskála fyrir um áratug síðan," segir hann. „Fjölbreytni gæti verið neikvæð í huga einhverra en jákvæð upplifun fyrir mörg okkar."

Gæði umfram magn

Magnús Árni segir jafnframt að íslenskir stjórnmálamenn séu jafnt og þétt að öðlast aukinn skilning á mikilvægi ferðaþjónustu fyrir íslenskt samfélag.

„Hér má nefna að í stjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar kemur fram að það beri að vinna aðgerðaráætlun á grundvelli framtíðarsýnar ferðaþjónustu til 2030. Sú vinna er þegar í gangi undir nafninu Ferðamálastefna til 2030 og aðgerðaráætlun," segir hann og bendir jafnframt á að ferðaþjónusta hafi oft á tíðum átt undir högg að sækja og verið töluð niður á kaffistofum landsmanna.

„Neikvæðar raddir á samfélagsmiðlum eru ef til vill meira vandamál sem við ættum að leiða hjá okkur," segir Magnús Árni. „Það er stundum eins og að enginn Íslendingur hafi pissað úti í móa eða ekið utan vega í fortíðinni og að við séum öll heilög. Hér vantar eflaust fræðslu og frekari jákvæð samskipti við innlenda hagaðila."

> Þær viðbótartekjur sem ríkissjóður fær vegna ferðaþjónustu hafa nýst að einhverju leyti í innviðauppbyggingu sem kemur öllum landsmönnum til góða.
>
> **Haraldur Jón Hannesson**, hagfræðingur hjá Reykjavík Economics.

Þá hefur náttúruvernd og álag á áfangastöðum verið til umræðu.

„Þegar mistök eru gerð þá er nauðsynlegt að leiðrétta þau og koma í veg fyrir að þau komi fyrir aftur. Það á sérstaklega við um viðkvæm svæði. Ferðaþjónustan ætti þannig að hafa frumkvæði að aðgangsstýringu á viðkvæm svæði þar mætti mögulega úthluta einhvers konar kvótum eða gjaldtöku," segir Magnús Árni.

Ferðaþjónusta er traust útflutningsstoð

Ferðaþjónusta er orðin traust útflutningsstoð hér á landi sem komin er til þess að vera. Haraldur Jón nefnir að þættir eins og náttúruauðlindir, vel menntað vinnuafl, aðgangur að fjármagni ásamt tryggu stofnana- og lagaumhverfi skipti miklu máli fyrir ferðaþjónustuna.

„Fullyrða má að góðir innviðir, það er Keflavíkurflugvöllur, ásamt öflugu leiðarkerfi flugfélaga hafi verið grunnforsenda vaxtar ferðaþjónustunnar. Aðrir þættir sem höfðu áhrif á vöxtinn eru til dæmis umfjöllun um Ísland í alþjóðlegu fjármálakreppunni árið 2008. Þá áttu snjallar markaðsherferðir líklega mikinn þátt í vexti ferðaþjónustunnar. Hagstætt raungengi krónunnar við upphafsvaxtarskeið ferðaþjónustunnar gerði einnig íslenskan útflutning samkeppnishæfari um tíma. Það gaf ef til vill ferðaþjónustunni gott veganesti fyrir það sem koma skyldi," segir Haraldur Jón.

Ísland er dýrt en verður að vera þess virði

Tækifærum til ferðalaga og ferðamönnum heimsins hefur fjölgað verulega frá aldamótum og nefnir Magnús Árni sérstaklega að ekki megi gleyma almennum vexti í ferðaþjónustu í heiminum sem meðal annars kom til vegna lággjaldaflugfélaga sem sóttu einnig inn á íslenskan markað.

Þá bætir Haraldur Jón við að heimagisting eins og Airbnb gerði það að verkum að Ísland gat tekið á móti mun fleiri ferðamönnum í upphafi en annars hefði verið og segir jafnframt: „Þó að áföllin hafi verið nokkur eins og heimsfaraldur og gjaldþrot innlends flugfélags þá hefur frumkvöðlum í ferðaþjónustu tekist að byggja upp gæði sem styðja betur við það verð sem ferðamenn greiða fyrir þjónustuna. Ísland er dýrt land og verður það áfram. Því verður upplifun ferðamanna að haldast í hendur við að það sé peninganna virði að koma og ferðast til Íslands."

Áfangastaðurinn Ísland hefur öll spil í hendi sér til að byggja upp atvinnugreinina til áframhaldandi betri vegar og mun áhersla á gæði umfram magn koma til með að skipta sköpum fyrir framtíð íslenskrar ferðaþjónustu.

Aðgerðaráætlun ferðaþjónustu til 2030

Samtök ferðaþjónustunnar vilja nýta tækifærið og hvetja alla til að kynna sér vel fyrrgreind drög að aðgerðum fyrir aðgerðaráætlun um ferðaþjónustu til 2030, þar sem meðal annars verða lagðar fram tillögur að heilbrigðara rekstrarumhverfi ferðaþjónustu og fyrirkomulagi gjaldtöku til framtíðar.

Morgunfundur um skattspor ið

● SAF ásamt Samtökum atvinnulífsins vekja athygli á morgunfundi samtakanna um skattspor ferðaþjónustunnar sem fram fer fimmtudaginn 7. desember á Gullteigi á Grand hótel. Farið verður nánar yfir skýrslu Reykjavík Economics og niðurstöður hennar, flutt verða ávörp og umræður munu fara fram um framlag ferðaþjónustu til samfélagsins.

Bókaðu fundinn í Hörpu á netinu

Nú er hægt að bóka fundarherbergi fyrir allt að 20 gesti á vef Hörpu.

Bókunarferlið er einfalt; þú bókar fundarherbergi, pantar veitingar og gengur frá greiðslu, allt með nokkrum smellum.

Í Hörpu er fjölbreytt aðstaða fyrir fundi og er hvert rými búið fyrsta flokks tækjabúnaði.

Láttu góðar hugmyndir verða að veruleika í fallegu umhverfi Hörpu.

harpa.is



Viðskiptablaðið



Samtakamáttur í 25 ár

Það eru ófrýnilegar lýsingar sem ýmsar gamlar ferðaheimildir útlendinga um Ísland höfðu að geyma um reynslu þeirra af landi og þjóð hér fyrr á öldum, sem voru ekki til þess fallnar að kveikja áhuga á Íslandsferðum. Þannig fjallaði þýski kaupmaðurinn Gories Peerse í rituðum heimildum frá 16. öld að hér væri veðralag ekki upp á marga fiska, bændur töldu Heklu vera innganginn að helvíti sem stanslaus strókur stæði upp úr og að jarðskjálftar og eldgos yllu hér hamförum. Þá gaf hann vistarverum grálúsugra landsmanna ekki háa einkunn, sem hann sagði vera að hluta til neðanjarðar.

Það hefur ekki verið til að auka ferðaviljann til Íslands þegar bókin Islandia kom út í Hollandi árið 1607 eftir mann að nafni Ditmar Blefken. Í henni greinir hann frá meintri Íslandsferð sinni árið 1563 þar sem lýsinganna svipar mjög til þeirra sem Peerse dró upp af landi og þjóð. Bók Blefken var gefin út margsinnis og á hinum ýmsum tungumálum og var ítrekað vísað til hennar allt fram á 18. öld. Má því ætla að hún hafi verið undirstaða vitneskju útlendinga um landið um langa hríð.

Það er áhugavert að renna í gegnum gamlar frásagnir sem þessar. Að sama skapi er hægt að fullyrða að frá því þær voru ritaðar, og fleiri til, hafi vitund umheimsins um Ísland breyst mikið og aðdráttarafl landsins aukist til muna eins og við þekkjum í dag. Þar hefur ferðaþjónustan haft mikið að segja, en í henni urðu mikilvæg tímamót þann 11. nóvember 1998 þegar ýmis hagsmunasamtök í ferðaþjónustunni sameinuðust undir hatti nýstofnaðra Samtaka ferðaþjónustunnar.

Mikið vatn runnið til sjávar

Mikið vatn hefur runnið til sjávar frá árinu 1998 en það ár komu 232.000 ferðamenn til landsins og gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum voru 26,3 milljarðar og 12,9% af útfluttri vöru og þjónustu. Þá var Ísland tiltölulega óþekkt sem ferðaþjónustuland, árstíðasveifla var mikil og lítil ferðaþjónusta í boði utan háannar. Fá flugfélög flugu hingað til lands í upphafi 21. aldarinnar og framboð af gistirými lítið. Ferðaþjónustufyrirtækin voru oftar en ekki lítil fjölskyldufyrirtæki sem rekin voru af áhugafólki og frumkvöðlum og ekki var beint litið á greinina sem alvöru atvinnugrein.

Á þessum tíma hefur íslenskt atvinnulíf tekið töluverðum breytingum og í dag er ferðaþjónustan orðin burðarás í íslensku hagkerfi. Árið 2022 námu gjaldeyristekjur greinarinnar til að mynda tæpum 450 milljörðum króna, og útlit er fyrir að þær verði töluvert hærri fyrir árið í ár þegar um tíu sinnum fleiri ferðamenn sækja landið en árið 1998. Fjölbreytt flóra ferðaþjónustufyrirtækja hefur spottið upp og fjöldi ferðamanna er farinn að heimsækja landið utan sumartíma samhliða stórauknu flugframboði til og frá landinu.

Stærsta sjálfsprottna byggðaaðgerð Íslandssögunnar

Ferðaþjónusta hefur alltaf verið og verður háð utanaðkomandi þáttum s.s. gengi, olíuverði, heimskreppum, náttúruhamförum, hryðjuverkum og stríðum eins og nú geisa. Þessir þættir hafa áhrif á ferðavenjur fólks og samkeppnishæfni áfangastaða til hins betra eða verra. Þetta kom bersýnilega í ljós árið 2010 þegar gjósa tók í Eyjafjallajökli, gos sem kom Íslandi raunverulega á kortið og minnti á hversu stutt hin mikla náttúrufegurð landsins er frá Evrópu.

Á þessum tíma hefur náðst gríðarlega mikill árangur í að byggja Ísland upp sem áfangastað. Það finna þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma með reglulegum hætti sem og við heimamenn sem njótum þeirrar fjölbreyttu þjónustu og afþreyingar sem hefur skotið

SAF



M MYND/ÓMAR ÓSKARSSON



Lilja Alfreðsdóttir

> Framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu er að vera leiðandi í sjálfbærri þróun á grunni efnahags-, umhverfis- og samfélagslegs jafnvægis.

upp kollinum hringinn í kringum landið en ferðaþjónustan er í senn stærsta sjálfsprottna byggðaaðgerð Íslandssögunnar þar sem eldhugar og frumkvöðlar hafa leyft sköpunarkrafti sínum að blómstra. Því kynntust Íslendingar rækilega á ferðum sínum innanlands árin 2021 og 2022. Það vill oft gleymast í amstri dagsins að uppgangur ferðaþjónustunnar skipti miklu máli í upprisu landsins úr alvarlegu fjármálakreppuástandi með minnkandi atvinnuleysi og aukinni verðmætasköpun.

Í dag er greinin stærsta gjaldeyrisskapandi atvinnugrein landsins, með tilheyrandi stuðningi við gengi krónunnar og styrkari óskuldsettum gjaldeyrisforða fyrir þjóðarbúið. Þetta skiptir miklu máli fyrir Ísland. Enda var það ekki af ástæðulausu að stjórnvöld réðust í fordæmalausar stuðningsaðgerðir við ferðaþjónustuna á tímum heimsfaraldursins. Sú sterka viðspyrna ferðaþjónustunnar sem við höfum séð síðan þá hefur enn og aftur sannað mikilvægi greinarinnar og sýnt fram á hversu mikil aðlögunar íslenskrar ferðaþjónustu er þegar hún stendur andspænis stórum áskorunum.

Í sátt við land og þjóð

Miklum og örum vexti ferðaþjónustunnar hafa einnig fylgt veigamiklar áskoranir sem lagt hefur verið kapp á að vinna með svo greinin þrífist sem best í sátt við náttúru og menn, með betri og aukinni dreifingu ferðamanna á sama tíma og henni er sköpuð samkeppnishæf umgjörð.

Framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu er að vera leiðandi í sjálfbærri þróun á grunni efnahags-, umhverfis- og samfélagslegs jafnvægis. Í því felst að ferðaþjónustan sé arðsöm og samkeppnishæf í sátt við land og þjóð, að ferðaþjónustan stuðli að bættum lífskjörum og hagsæld á Íslandi og að ferðaþjónustan sé þekkt fyrir sjálfbæra þróun, gæði og einstaka upplifun. Í uppfærðum stefnuramma ferðaþjónustunnar til 2030 eru 12 áherslur sem deilast á lykilstoðirnar fjórar; efnahag, samfélag, umhverfi og gesti.

Í maí á þessu ári skipaði ég sjö starfshópa sem falið er að vinna tillögur að aðgerðum í aðgerðaáætlun fyrir ferðaþjónustustefnu til 2030. Gert er ráð fyrir að stefnan og aðgerðaáætlunin verði lögð fyrir Alþingi í formi tillögu til þingsályktunar á vorþingi 2024.

Verkefnið í heild sinni er leitt af stýrihópi á vegum mennta- og viðskiptaráðuneytisins. Aðgerðaáætlunin mun fylgja eftir þeirri framtíðarsýn, markmiðum og áherslum sem koma fram í ferðaþjónustustefnu til 2030. Stefnan og aðgerðaáætlunin er unnin í þéttu og góðu samstarfi ráðuneytisins, Ferðamálastofu, Sambands íslenskra sveitarfélaga og SAF. Í slíkri vinnu er mikilvægt að snúa bökum saman og að traust ríki milli aðila.

Í fremstu röð

Við erum öll sammála um að það er markmið okkar að Ísland verði í fremstu röð þegar kemur að fagmennsku og gæðum, að Ísland verði áfangastaður sem er þekktur fyrir góða gestrisni, trausta innviði og upplifun á heimsmælikvarða. Ferðaþjónustan má ekki eingöngu snúast um ferðamenn heldur líka um starfsmenn og heimamenn. Sjálfbær ferðaþjónusta í sátt við land og þjóð er það sem við öll viljum.

Ég vænti áfram mikils af því góða samstarfi sem ég og mitt ráðuneyti höfum átt við SAF. Það skiptir stjórnvöld máli að eiga góða samstarfsfélaga líkt og SAF til þess að sækja fram fyrir land og þjóð. Á þessum tímamótum vil ég óska SAF til hamingju með 25 ára samtakamátt og áframhaldi velfarnaðar inn til framtíðar.

» *Höfundur er ferðamálaráðherra.*

Viðskiptablaðið

SAF

Mikilvægt að auka gæðin á ný

Jóhannes Þór Skúlason, framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar, segir ferðaþjónustuna búa að því að standa sameinuð undir einum samtökum sem snúi einni sterkri rödd að stjórnmálunum og -kerfinu varðandi hagsmuni atvinnugreinarinnar. Hann segir mikla þekkingu hafa glatast með starfsfólki sem hvarf á braut í heimsfaraldrinum. Það hafi óhjákvæmilega komið niður á gæðum greinarinnar og tíma muni taka að vinna gæðin upp í sömu hæðir og áður. Jóhannes Þór er bjartsýnn fyrir framtíð ferðaþjónustunnar.



Jóhannes Þór Skúlason hefur verið framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar frá árinu 2018. VB MYND/EYÞÓR

Jóhannes Þór Skúlason, framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar (SAF), segir tímamótin sem samtökin fagna á 25 ára afmælisráðstefnunni vera til vitnis um þá framsýni sem fólk sýndi fyrir aldarfjórðungi með því að setja alla ferðaþjónustuna undir ein samtök, með það markmið að efla eina rödd fyrir greinina í heild. „Þó að innan hennar séu gríðarlega ólík fyrirtæki þá áttaði fólk sig á því ferðaþjónustan er ein keðja og sker sig svolítið úr hópi annarra atvinnugreina hvað það varðar.“

> Í alþjóðlegu samstarfi okkar búum við að því að vera ein heildarsamtök allra ferðaþjónustuaðila, sem er mjög óvenjulegt í Evrópu.
>
> **Jóhannes Þór Skúlason**, framkvæmdastjóri SAF

Gistiþjónustuaðilar, bílaleigur, afþreyingarfyrirtæki, hópferðafyrirtæki o.s.frv. þurfi öll að eiga í nánu samstarfi og virka sem ein vel smurð vél. „Í alþjóðlegu samstarfi okkar búum við að því að vera ein heildarsamtök allra ferðaþjónustuaðila, sem er mjög óvenjulegt í Evrópu. Á Norðurlöndunum tíðkast það sem dæmi að hótel- og veitingarekstraraðilar sé með sér samtök, ferðaskrifstofur svo með önnur samtök og svo koll af kolli.“

Óhjákvæmilega gerist það þegar ferðaþjónustufyrirtæki skiptast niður á mörg lítil samtök að þau hafi ekki sömu sýn á hlutina og hagsmunirnir stangist á. „Hér hefur SAF og fyrirtækjum, sem eru aðildarfélagar samtakanna, lánast að standa þétt saman, snúa einni sterkri rödd að stjórnmálunum og stjórnkerfinu varðandi hagsmuni þessarar atvinnugreinar, með því sameiginlega markmiði að bæta rekstrarumhverfi og samkeppnishæfni greinarinnar. Þetta skiptir miklu máli í jafn litlu samfélagi og því íslenska, sérstaklega eftir að greinin fór að stækka hratt, að hafa þennan vettvang þar sem öll greinin getur talað saman. Fólk hefur líka þjálfast mikið í því á þessum 25 árum að koma sér saman um hvað þessi sameiginlega rödd eigi að segja. Í grundvallaratriðum hefur það lánast mjög vel að ákveða áhersluatriðin.“

ÍSLANDS
HÓTEL



Íslandshótel bjóða upp á fyrsta flokks ráðstefnu- og fundaraðstöðu bæði í Reykjavík og úti á landi. Frábær aðstaða fyrir sölufundi, námskeiðahald, sýningar og margt fleira.

HÓTEL **REYKJAVÍK** GRAND

11 glæsilegir salir sem auðveldlega má aðlaga að hverjum viðburði fyrir sig.



FOSSHOTEL REYKJAVÍK

Funda- og ráðstefnusalir sem henta vel til hvers kyns viðburða og rúma allt að 200 manns í standandi móttöku.



FOSSHOTEL HÚSAVÍK

8 ráðstefnu- og veislusalir fyrir allt að 350 manns. Fyrsta flokks afþreying á svæðinu og bættar samgöngur.



FOSSHOTEL STYKKISHÓLMUR

Fosshótel Stykkishólmur býður upp á glæsilegan fundar- og ráðstefnusal sem var allur endurnýjaður 2020.

KYNNIÐ YKKUR MÖGULEIKANA islandshotel.is/fundir | fundir@islandshotel.is

ÍSLANDS**HÓTEL**

HÓTEL **REYKJAVÍK**

FOSSHOTEL

Viðskiptablaðið



„Það sem við vonum að fólk taki út úr þessum degi er aukin þekking sem fólk tekur með sér, hvort sem það er út í atvinnureksturinn, akademíska umhverfið, stjórnkerfið, fjárfestingar eða hvað annað sem ráðstefnugestir eru að sýsla við dagsdaglega.“

> Þetta hefur stundum verið kölluð „hefndarferðamennska“, þar sem fólk er að hefna sín á þessu tímabili sem það þurfti að hanga heima hjá sér og mátti ekki ferðast.
>
> **Jóhannes Þór Skúlason**, framkvæmdastjóri SAF

Fjögur þemu ráðstefnunnar

Hann segir að afmælisráðstefnan verði byggð upp í kringum fjögur mismunandi þemu; framtíð ferðaþjónustunnar, vöruþróun og nýsköpun innan ferðaþjónustunnar, ferðaþjónustuna og áhrif hennar á samfélagið, og rannsóknir og nýja þekkingu innan ferðaþjónustunnar. „Við skiptum ráðstefnunni upp í fjórar lotur og innan hverrar þeirra geta ráðstefnugestir valið sér einn viðburð innan þessara þema. Þetta eru því sextán viðburðir í heild og fara fjórir fram á sama tíma, sem hver um sig fellur í einn flokk þessara mismunandi þema. Fólk þarf þó ekki að örvænta því allir viðburðir verða teknir upp og ef það missir af viðburði sem því þykir áhugaverður getur það nálgast upptöku af honum síðar. Á einhverjum tímapunkti munum við svo gera upptökur af öllum viðburðunum aðgengilegar öllum aðildarfélögum SAF, svo að þótt fólk komist ekki getur það andað rólega,“ segir Jóhannes Þór kíminn.

Hann segir að á afmælisráðstefnunni verði meðal annars skyggnst inn í framtíðina, sem og að kafa ofan í hin ýmsu álitamál sem brenna á ferðaþjónustufyrirtækjum og þjóðinni allri. „Þar falla undir mál á borð við álagsstýringu á ferðamannastöðum, hvaða áhrif skemmtiferðaskip eru að hafa á greinina og samfélagið, hvaða möguleikar fylgi nýrri tækni á borð við gervigreind, snjallgögnum og fleiru, hvaða möguleika símagögn geta gefið okkur á að afla þekkingar um greinina og margt fleira í þessum dúr.“

Rætt verði um áskoranir sem hafa verið í umræðunni, sumar um nokkuð langt skeið og aðrar skemur, til þess að bæta þekkingu og samtalið um atvinnugreinina á ýmsa vegu. „Það sem við vonum að fólk taki út úr þessum degi er aukin þekking sem fólk tekur með sér, hvort sem það er út í atvinnureksturinn, akademíska umhverfið, stjórnkerfið, fjárfestingar eða hvað annað sem ráðstefnugestir eru að sýsla við dagsdaglega. Að auki vonumst við til að þetta bæti einhverju við þá umræðu sem hefur verið um ferðaþjónustuna og er að því sem okkur hjá SAF finnst á köflum byggð á takmarkaðri þekkingu um hvernig greinin virkar í raun, hvert eðli hennar er og mikilvægi hennar fyrir samfélagið.“

Vandamál á framboðshliðinni

Aðspurður segir Jóhannes Þór ferðaþjónustuna að vissu leyti hafa náð vopnum sínum hratt að heimsfaraldri loknum en að öðru leyti ekki. „Eftirspurnin hefur aukist mjög hratt á ný og það er helst því að þakka að fólk var komið með gríðarmikla

Ferðalög ofarlega á forgangslistanum

Eins og Jóhannes Þór kom fyrr inn á ríkir óstöðugleiki í alþjóðlegu efnahagslífi. Spurður um hvort hann óttist að það geti orðið til þess að það dragi úr ferðamannastraumnum hingað til lands ef óstöðugleikinn reynist langvarandi, kveðst hann bjartsýnn á að eftirspurnin verði áfram sterk. „Í könnunum sem gerðar eru á heimamörkuðum þeirra ferðamanna sem helst heimsækja Ísland má sjá að þrátt fyrir efnahagsástandið þá forgangsraðar fólk ferðalögum mjög framarlega. Faraldurinn er eflaust stærsti áhrifavaldurinn þar en fólk virðist fremur kjósa að spara á ýmsum stöðum til að eiga fyrir ferðalögum. Við sjáum þetta sama hér á Íslandi en þrátt fyrir mikla verðbólgu og háa vexti fóru 74% af þjóðinni til útlanda á síðasta ári og það má reikna með að hlutfallið verði ekki mikið minna á yfirstandandi ári. Orkukreppan í Evrópu hefur orðið þess valdandi að orkuverð til almennings hækkaði verulega og hefur það haft áhrif á almenning í heimalöndum ferðamanna sem eru hvað duglegastir að heimsækja Ísland. Þrátt fyrir það var eftirspurn eftir ferðalögum til Íslands veruleg á þessu ári og því síðasta. Ferðalög virðast því vera orðin lífsgæði sem fólk vill síður fórna en mörgu öðru. Það helst í hendur við þá þróun sem við sáum á árunum 2000-2020 þar sem ferðamannafjöldinn til Evrópu tvöfaldaðist. Þetta á sér einnig rætur að rekja til fjölgunar fólks sem fellur undir millistéttina á heimsvísu. Þegar fólk er kominn á ákveðinn efnahagsgrundvöll í lífinu vill það fara að ferðast og kynnast mismunandi menningarheimum.“


MOUNTAINEERS
OF ICELAND
mountaineers.is

Viðskiptablaðið

SAF

> Auk þess ætti aðalmarkmiðið að vera að auka verðmæti af hverjum ferðamanni og auka þannig arðsemi greinarinnar fyrir fyrirtækin og samfélagið allt.
>
> **Jóhannes Þór Skúlason**, framkvæmdastjóri SAF



Jóhannes Þór segir ferðaþjónustuna að vissu leyti hafa náð vopnum sínum hratt að heimsfaraldri loknum en að öðru leyti ekki.

ferðaþörf. Þetta hefur stundum verið kölluð „hefndarferðamennska“, þar sem fólk er að hefna sín á þessu tímabili sem það þurfti að hanga heima hjá sér og mátti ekki ferðast. Við gerðum ráð fyrir að eftirspurnin yrði fljót að ná sér á strik og næði fljótt svipuðum hæðum og fyrir faraldurinn. Það hefur gerst og eftirspurnin hefur svo sem ekki bara rokið upp hér á landi heldur hefur hún einnig gert það í Evrópu og víðar. Þó er talið að hún hafi rokið enn hraðar upp hér en víðast annars staðar. Þetta gerði það að verkum að fyrirtækin voru fljót að hefja tekjuöflun á ný, sem er mjög jákvætt.“

Aftur á móti sé framboðshliðin, þ.e. fyrirtækin sjálf, enn að glíma við ýmis vandamál. „Að langstærstum hluta eru fyrirtækin í þessari grein lítil og þau þurftu mörg hver að skuldsetja sig töluvert í gegnum faraldurinn. Þau hafa hægt og bítandi verið að vinna sig út úr þeim vanda. Hátt vaxtastig, verðbólga, kostnaðarverðshækkanir og umbreytingar á skuldum fyrirtækjanna vegna vaxtastigsins hafa svo aukið á þennan vanda síðustu misseri.“

Þá hafi fyrirtækin einnig verið að glíma við starfsmannaskort. „Það er vandamál sem ferðaþjónustufyrirtæki um alla Evrópu eru einnig að glíma við. Það er mikil samkeppni um hæft starfsfólk á öllu EES-svæðinu og það vantar um milljón manns í störf í ferðaþjónustu á svæðinu. Á Íslandi er ástandið heldur skárra en víða annars staðar á EES-svæðinu þegar horft er til prósentuhlutfalls þeirra starfa sem eru laus og vantar fólk í. Helsti vandi íslenskrar ferðaþjónustu er að jafnvel þó það sé hægt að sækja starfsfólk er alls ekki gefið að það sé með hæfni eða reynslu úr greininni. Fyrirtækin þurfa því að verja miklu meiri orku, tíma og fjármagni í þjálfun. Það kemur óhjákvæmilega niður á gæðum í þjónustu greinarinnar. Það var mikið af starfsfólki sem yfirgaf atvinnugreinina eftir að faraldurinn skall á sem hefur ekki skilað sér til baka og að sama skapi mikið af nýju fólki komið í stað þess. Við höfum því tapað töluvert af hæfni og gæðum úr greininni frá því fyrir faraldur. Það mun taka tíma að vinna gæðin og hæfnina upp aftur. Þetta er eitt af því sem við höfum áhyggjur af, því þegar við erum með einn dýrasta áfangastað sem völ er á viljum við að gæðin séu í samræmi við verðmiðann sem við setjum á vöruna. Því skiptir máli að ná gæðunum hratt upp.“

Í ljósi þessa segir Jóhannes Þór mikilvægt að stjórnvöld viðurkenni að það þurfi að gefa ferðaþjónustunni lengri aðlögunartíma eftir heimsfaraldur og að frekar sé horft til leiða til að auka samkeppnishæfni greinarinnar í alþjóðlegu samhengi. „Stjórnvöld gætu t.d. lagt sitt af mörkum með því að liðka fyrir reglum sem snúa að því að sækja starfsfólk utan EES-svæðisins. Þá væri einnig hjálplegt ef komið yrði í veg fyrir það að skattheimta á greinina sé aukin með mjög skömmum fyrirvara, sem alltaf leiðir svo til þess að það er ekki ferðamaðurinn sem greiðir skattahækkunina heldur fyrirtækin sjálf. Það er mikilvægt að það sé horft til þessara þátta, auk fleiri, næstu 2-4 árin meðan ferðaþjónustan nær aftur jafnvægi.“

2,2

Í hagspá hagfræðideildar Landsbankans er spáð að 2,2 milljónir ferðamanna komi til Íslands á þessu ári.

Rólegur og skynsamlegur vöxtur

Í hagspá sem hagfræðideild Landsbankans birti um miðjan síðasta mánuð er spáð að 2,2 milljónir ferðamanna komi til Íslands á þessu ári. Þeim fjölgi svo lítillega næstu ár, verði 2,3 milljónir á næsta ári, 2,4 milljónir árið 2025 og 2,5 milljónir árið 2026. Verði spáin að veruleika verður yfirstandandi ár næst- eða þriðja fjölmennasta ferðamannaár frá upphafi talninga. Metárið 2018 heimsóttu rúmlega 2,3 milljónir ferðamanna landið. Jóhannes Þór telur spá Landsbankans vera raunhæfa sýn á hvernig ferðamannafjöldinn kunni að þróast hér á landi.

„Flestar spár gera ráð fyrir að ferðamannafjöldinn í ár verði einhvers staðar á bilinu 2,1-2,2 milljónir í ár. Við hjá SAF erum sammála greiningaraðilum um að svo muni hægja verulega á fjölgun ferðamanna og það er ýmislegt sem veldur því. Tímabil „hefndarferðamennsku“ fer væntanlega að líða undir lok eftir því sem fólk hefur haft tækifæri til að ferðast meira. Auk þess er efnahagsástandið í heiminum erfiðara en það var fyrir rúmu ári síðan. Vegna kostnaðar- og launahækkana, verðbólgu og fleiri þátta eru verð á ferðaþjónustuvörum á Íslandi enn á uppleið og á einhverjum tímapunkti fer það að hafa áhrif á ferðamannafjöldann. Það er þekkt í ferðaþjónustunni að hjá löndum sem eru með eigin gjaldmiðla, sem eru smáir í sniðum, getur gengi gjaldmiðilsins ráðið töluverðu um hvort áfangastaðurinn sé dýr eða ódýr. Skömmu eftir hrun var Ísland t.d. tiltölulega ódýr áfangastaður vegna efnahagsástandsins og veiks gengis krónunnar. Það er aðeins annað uppi á teningnum í dag. Þá eru ferðainnviðir landsins





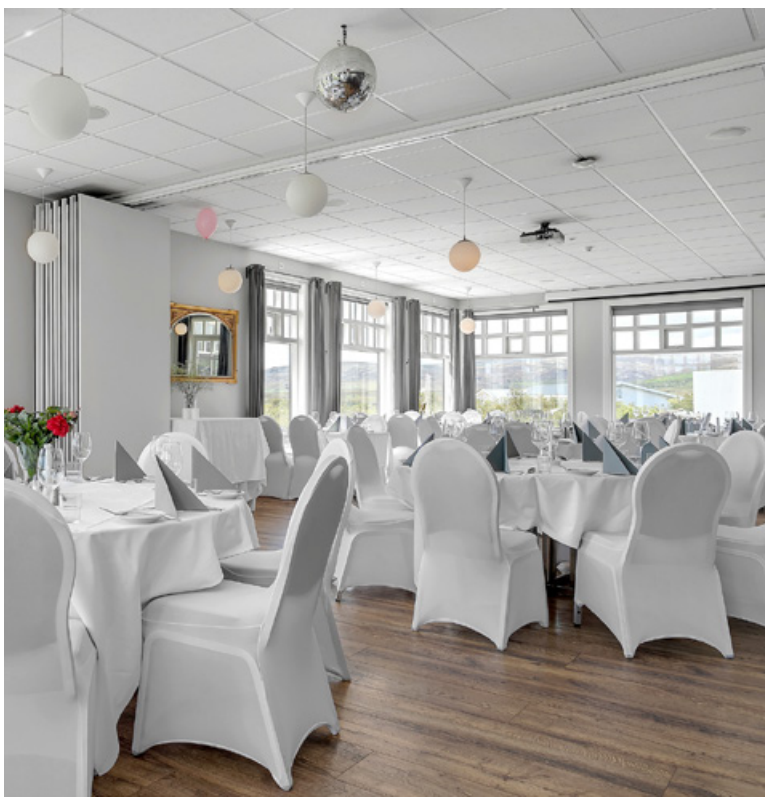




HÓTEL GRÍMSBORGIR

BY KEAHOTELS







Frábær aðstaða fyrir fundi og ráðstefnur

Ásborgir 48, 805 Selfoss

bokanir@keahotels.is

Sími: 555-7878

Viðskiptablaðið



Jóhannes Þór segir að skynsamlegt markmið fyrir þá sem starfa í greininni og stjórnvöld að ná rólegum og sjálfbærum vexti í fjölda ferðamanna milli ára, upp á um 2-5%.

þegar þétt nýttir yfir háannartímabilið og ef við vildum ná fram mikilli fjölgun þyrfti það að vera utan háannatímans.“

Hann segir ekki heldur neitt sérstaklega skynsamlegt markmið að stefna á mjög hraða fjölgun ferðamanna. „Ég held að ekkert samfélag hefði ráðið við þennan svakalega vöxt sem varð hér á árunum 2009-2019 þegar ferðamönnum fjölgaði um 25-40% mörg ár í röð. Á hluta tímabilsins tíma var ríkið enn fast í fjötrum fjármagnshafta og gat því lítið gert til að fjárfesta í nauðsynlegri innviðauppbyggingu. Það er því ekki nema von að innviðauppbyggingin hafi verið hæg til að byrja með. En það má benda á hvað mikið hefur verið gert frá árinu 2016, þegar fjármagnshöft voru afnumin, með samfelldu átaki greinarinnar og stjórnvalda.“

Því ætti það frekar að vera markmið þeirra sem starfa í greininni og stjórnvalda að ná rólegum og sjálfbærum vexti milli ára, upp á um 2-5%. „Það er vöxtur sem við ættum að ráða við í samhengi við innviðauppbyggingu og annað slíkt. Auk þess ætti aðalmarkmiðið að vera að auka verðmæti af hverjum ferðamanni og auka þannig arðsemi greinarinnar fyrir fyrirtækin og samfélagið allt.“

Skuldastaðan misjöfn

„Það fer eftir því hvar þú berð niður,“ segir Jóhannes Þór spurður um skuldastöðu ferðaþjónustunnar hér á landi í kjölfar heimsfaraldurs. „Fjárhagsgreining KPMG og Ferðamálastofu sem gefin var út fyrr á árinu sýnir að skuldastaðan er eðli málsins samkvæmt ólík eftir greinum. Sumum fyrirtækjum hefur tekist að stíga ölduna nokkuð vel en þeir geirar sem krefjast mikils fasteignarýmis undir starfsemi sína og voru með miklar leiguskuldbindingar hafa átt erfitt uppdráttar og eru skuldsettari en aðrir geirar. Að sama skapi eru ýmis afþreyingartengd ferðaþjónustufyrirtæki, sem reiða sig á ýmis tæki og tól sem afskrifast hratt, að lenda í því að það er að myndast mikil endurnýjunarþörf. Endurnýjunarþörfin er einnig sem dæmi til staðar í fleiri geirum, t.d. hjá bílaleigum og félögum í gistirekstri.“

Samtökin viti til þess að mörg lítil ferðaþjónustufyrirtæki sem tóku stuðningslán frá ríkinu hafi átt í erfiðleikum með bratt endurgreiðsluferli lánanna. „Þó það sé aðeins búið að lengja í endurgreiðsluferlinu eru það enn mjög bratt. Eftirspurn og auknar tekjur virtust núna á fyrri hluta ársins hjálpa þeim með þetta. En núna þegar vaxtastigið er orðið þetta hátt eru hærri vaxtagjöld af öðrum skuldbindingum að gera fyrirtækjunum enn erfiðara fyrir. Við erum aftur farin að fá fyrirspurnir og ábendingar um að það væri full ástæða til að lengja enn frekar í þessum stuðningslánum.“

Ísland er og verður ferðaþjónustuland

Jóhannes Þór kveðst fullviss um að björt framtíð bíði íslenskrar ferðaþjónustu. „Eins og Ásgeir Jónsson seðlabankastjóri benti á á ferðaþjónustudeginum í fyrra þá er Ísland og verður ferðaþjónustuland. Það er ekkert að fara að breytast. Þessi atvinnugrein er orðin gífurlega mikilvæg fyrir samsetningu útflutningstekna landsins og hefur gjörbreytt efnahagslífinu til hins betra. Ferðaþjónustan mun halda áfram að hafa jákvæð áhrif á uppbyggingu á landsbyggðinni, bæði varðandi atvinnu og lífskjör íbúa þar.“

Hann segir að landsmenn þurfi ekki að hafa sérstaklega miklar áhyggjur af því að hér verði endalaus og óstjórnleg fjölgun ferðamanna eins og sumir virðist halda. Þessi atvinnugrein leiti jafnvægis, eins og aðrar atvinnugreinar. „Ef ferðaþjónustan fær skynsamleg rekstrarskilyrði, er samkeppnishæf alþjóðlega og hugað er að þáttum eins og rannsóknum á áhrifum hennar á samfélagið og skynsamlegri markaðssetningu sem er beint að verðmætum mörkuðum, erum við að horfa fram á að ferðaþjónustan geti áfram verið ein af undirstöðu atvinnugreinum þjóðarinnar til framtíðar.

Margt af því neikvæða sem við höfum séð upp á síðkastið í umræðunni í tengslum við greinina er ekki óeðlilegt því það eru ekki nema um 15 ár síðan hún reis upp og stuðlaði að því sem stjórnmálamenn og hagfræðingar voru búnir að óska sér um alla tíð; fjölbreyttara hagkerfi Íslands. Það er hlutverk okkar sem stöndum í stafni atvinnulífsins og stjórnmála að finna leið til að stuðla að því að íslenskt atvinnulíf geti haldið áfram að blómstra. Þær atvinnugreinar sem þegar eru til staðar þurfa að fá rými til að vaxa og dafna, ásamt því þarf að gæta þess að það sé einnig rými fyrir nýjar stoðir. Afleiðing þessa yrði svo að eftir 20-40 ár stöndum við uppi með afar öflugt íslenskt hagkerfi þar sem lífskjör eru áfram með því besta sem sést í heiminum,“ bætir Jóhannes Þór við.

Samferða í 25 ár

Til hamingju með afmælið





GJ TRAVEL | SAF

Sterkari saman







GJ Travel – Guðmundur Jónasson Travel | Vesturvör 34 | 200 Kópavogur | www.GJtravel.is | GJtravel@GJtravel.is | GJtravel.iceland | GJtravel.is

Viðskiptablaðið

SAF

Samtaka í aldarfjórðung



Bjarnheiður Hallsdóttir

Þegar ég hóf störf í íslenskri ferðaþjónustu fyrir alvöru, árið 1992, var ferðaþjónusta á Íslandi agnarlítil atvinnugrein. Að sögn gárunganna lítið annað en „hobby“ fyrir kennara og handverkskonur í sveitum landsins. Þeir sem störfuðu við greinina voru nánast eins og stórfjölskylda, þar sem allir þekktu alla. Það ár komu 142.457 ferðamenn til landsins. Árið 1998 var staðan nokkuð svipuð. Greinin hafði þó vaxið hægt og rólega og fjöldi ferðamanna var kominn í rúmlega 232.000. Starfsmenn í greininni voru tæplega 5.000.

Kraftur frumkvöðlanna leystur úr læðingi

Enn voru samkomur innan ferðaþjónustunnar eins og ættarmót. Ég man eftir flugferð innanlands á þessum árum, þar sem hávaxinn frumkvöðull í greininni og stjórnarmaður í fyrstu stjórn Samtaka ferðaþjónustunnar, stóð fremst í vélinni, horfði yfir mannskapinn og sagði: „Það er eins gott að það komi ekkert fyrir þessa vél, þá fer öll ferðaþjónustan á einu bretti.“

Árið 1998 markaði þó stórmerkileg tímamót í sögu íslenskrar ferðaþjónustu. Þann 11. nóvember voru Samtök ferðaþjónustunnar stofnuð með pompi og prakt á Hótel Sögu í Reykjavík. Þau voru stofnuð á grunni Sambands veitinga- og gistihúsa, sem breytti nafni sínu í Samtök ferðaþjónustunnar og opnaði félagið fyrir öllum fyrirtækjum sem störfuðu á sviði ferðaþjónustu. Ég man vel eftir þessum fallega vetrardegi, andrúmsloftinu, eftirvæntingunni og gleðinni sem ríkti á stofnfundinum. Undir niðri kraumaði ómældur kraftur og eldmóður frumkvöðlanna í íslenskri ferðaþjónustu sem beið þess eins að leysast úr læðingi. Sem hann svo sannarlega gerði!

Að tala einni röddu

Kveikjan að stofnun heildarsamtaka ferðaþjónustufyrirtækja var stefnumótun í ferðaþjónustu sem Halldór Blöndal, þáverandi samgönguráðherra, stóð fyrir á árunum 1995-1996. Sú stefnumótun var í raun stöðumat á málefnum greinarinnar og ýtti ýmsum málum áfram sem aldrei hafði verið hugað skipulega að.

Umræðan hafði þó kraumað í kreðsum greinarinnar miklu lengur. Samkvæmt viðtali við hópinn sem undirbjó stofnun samtakanna og birtist í Morgunblaðinu þann 8. nóvember 1998 vantaði sárlega sterkan þrýstihóp og sameiginlegan málsvara ferðaþjónustunnar til þess að tryggja það að greinin talaði einni rödd.

Ýmis sérsamtök voru vissulega starfandi, svo sem fyrrnefnt Samband veitinga- og gistihúsa, Samband bílaleiga, Félag íslenskra ferðaskrifstofa og fleiri. Það var mál manna að þessi sérsamtök sendu frá sér misvísandi skilaboð, sem auðvitað var afleitt fyrir uppbyggingu og hagsmunagæslu greinarinnar. Steinn Logi Björnsson, fyrsti formaður SAF orðaði það svona: „Það hefur verið vaðið yfir ferðaþjónustuna og hagsmuni hennar sem atvinnugreinar, vegna þess að við höfum ekki verið skipulögð og ekki átt okkur forsvarsmenn. Ekki hefur verið tekið tillit til þarfa ferðaþjónustunnar og óska sem einnar stærstu atvinnugreinar landsins og við höfum ekki fengið að koma að stórum ákvörðunum stjórnvalda varðandi virkjunarmál, umhverfismál, skattamál og fleira.“

Margsinnis sannað gildi sitt

Það má segja að greinin í heild hafi þannig verið gjörsamlega áhrifalaus varðandi stefnumörkun, fjárveitingar, lagasetningar og ýmis hagsmunamál. Helgi Jóhannsson, sem tók sæti í fyrstu stjórn SAF, sagði annað og ekki síður mikilvægt að samtökin væru einnig stofnuð til að koma á aukinni samkennd og innbyrðis virðingu innan greinarinnar. Að vera í Samtökum ferðaþjónustunnar yrði þar að auki ákveðinn gæðastimpill á viðkomandi fyrirtæki, sem væru í atvinnugreininni af alvöru.

Það má með sanni segja að þeir félagar og fleiri sem stóðu að stofnun samtakanna hafi verið framsýnir, hitt naglann lóðbeint á höfuðið og áttað sig á hinu gríðarlega mikilvægi þess að ferðaþjónustan sé sameinuð undir einum hatti. Það hefur sannað sig margoft á þessum aldarfjórðungi sem samtökin hafa starfað og ýmislegt sem hefði getað farið mjög illa bæði fyrir greinina og samfélagið, hefðu samtökin ekki verið til staðar. Þau hafa á þessari vegferð styrkst og eflst, slípast til í takt við tíðarandann og málefni hvers tíma. Þau hafa innan sinna raða flest öflugustu fyrirtækin í ferðaþjónustu á Íslandi, tugi sjálfboðaliða sem leggja starfseminni óeigingjarnt lið í formi stjórnarstarfa, fagnefndastarfa og annarra trúnaðarstarfa og ekki síst reynslumikið starfsfólk, sem brennur ekki síður fyrir málefnum greinarinnar.

Baráttan heldur áfram

Sé litið til þeirra stefnumála sem SAF lögðu áherslu á í upphafi má sjá að ýmislegt hefur áunnist en önnur mál eru í dag enn jafn áríðandi og þau voru árið 1998 og í raun lítið þokast áfram. Starfsemi hagsmunasamtaka ferðaþjónustunnar er í dag ekki síður mikilvæg og ef eitthvað enn mikilvægari en fyrir 25 árum. Umfang og vægi ferðaþjónustu hefur auðvitað gjörbreyst á allan hátt. Hún er orðin stærsta útflutningsgrein þjóðarinnar og hefur víðtæk áhrif á efnahag, umhverfi og samfélag. Það eru gerðar ríkari kröfur til hennar nú og hún gerir enn ríkari kröfur um pláss við borðið, þegar kemur að ákvarðanatöku og stefnumótun í þeim málaflokkum, sem hana snerta.

Því miður er það ennþá svo að ferðaþjónustan hefur ekki áunnið sér þann sess í hugum stjórnvalda sem hefðbundnari atvinnugreinar hafa. Þekkingunni á atvinnugreininni, því hvernig hún virkar og hvað hún þarf og hvað alls ekki til að geta haldið áfram að dafna, er enn mjög ábótavant.

Gæðastimpill að vera í SAF

Það er því ennþá stanslaust verk að vinna, bæði í viðvarandi málum, svo sem umhverfismálum, gæðamálum, menntunar- og fræðslumálum og loftslagsmálum – sem og málefnum og hagsmunum líðandi stundar, sem samtökin þurfa bæði að eiga frumkvæðið um að ræða og að bregðast við. Þau mál eiga það til að leggja undir sig allt starf samtakanna yfir ákveðið tímabil og er þar skemmst að minnast umræðunnar um virðisaukaskattinn árið 2017 og heimsfaraldur kórónuveiru, sem heltók starfsemi SAF um tveggja ára skeið.

Erindi samtakanna í dag er því algjörlega kýrskýrt og mikilvægt að efla þau enn frekar með þátttöku enn fleiri fyrirtækja í greininni. Það er gæðastimpill að vera félagi í SAF og það er samfélagslega ábyrgt að taka þátt og styðja við ábyrga þróun og hagsmunagæslu atvinnugreinarinnar sem maður hefur valið að starfa í. Því fleiri sjónarmið sem heyrast innan samtakanna og því fleiri sem leggja lið, því árangursríkara verður starfið. Eitt er þó alveg klárt að það efast enginn lengur um það hvert á að leita, þegar óskað er eftir skoðunum, áliti eða sjónarmiðum frá íslenskri ferðaþjónustu!

> Ferðaþjónustan hefur á þessum aldarfjórðungi sem liðin er frá stofnun þeirra þróast úr því að vera lítill strandveiðibátur upp í frystitogara.

Þeim framsýnu einstaklingum, fyrirtækjum og samtökum sem höfðu frumkvæði að og stóðu að stofnun Samtaka ferðaþjónustunnar árið 1998 færi ég hér með bestu þakkir fyrir hönd atvinnugreinarinnar. Þetta var svo sannarlega heillaskref.

Framtíðin er björt

Framtíðin er björt. Ferðaþjónustan hefur á þessum aldarfjórðungi sem liðin er frá stofnun þeirra þróast úr því að vera lítill strandveiðibátur upp í frystitogara. Það eru þó ýmis ljón á veginum og mörg aðkallandi og sum umdeild mál sem þarf að vinna að og leysa. Í baráttunni við ljónin og við lausn þessara mála ætla SAF að gegna lykilhlutverki og ávallt með heildarhagsmuni atvinnugreinarinnar að leiðarljósi.

Að lokum óska ég Samtökum ferðaþjónustunnar til hamingju með árangursríka starfsemi síðastliðinn aldarfjórðung, velfarnaðar og enn meiri árangurs á þeim næsta!

Höfundur er formaður Samtaka ferðaþjónustunnar.

Við óskum SAF innilega til hamingju með 25 ára afmælið.

Þökkum gott samstarf á liðnum árum.


HÓTEL CABIN - Superior herbergi


HÓTEL KLETTUR - Standard herbergi


HOTEL ÖRK - Superior herbergi


HVER RESTAURANT

Hotel Cabin

HÓTEL KLETTUR

HÓTEL ÓRK

HVER - RESTAURANT -

Viðskiptablaðið

Fyrrverandi formenn SAF líta yfir farinn veg og meta stöðu ferðaþjónustunnar og framtíðarhorfur



Steinn Logi Björnsson var fyrsti formaður Samtaka ferðaþjónustunnar. Hann gegndi formennsku frá árinu 1998 til 2003.

Skapar tekjur og atvinnu um allt land

Hvað stóð upp úr á minni stjórnartíð?

Það sem stendur upp úr í minningunni er aðdragandinn að og stofnun SAF. Tvennt stendur upp úr. Annað var að Halldór Blöndal, þá samgönguráðherra, boðaði til stefnumörkunar í ferðaþjónustu sem fjöldi aðila kom að. Þar kom fljótlega í ljós að stjórnvöld höfðu engan viðræðuaðila eða viðsemjanda um þessi mál. Staðan var sú að ferðaþjónusta var ekki viðurkennd í opinberri og pólitískri umræðu sem atvinnugrein enda enginn talsmaður. Hitt atriðið var að Flugleiðir ákváðu að breyta skilgreiningu sinni úr því að vera flugfélag, í að vera ferðaþjónustufyrirtæki með áherslu á Ísland sem ákvörðunarstað. Skipulaginu var breytt og t.d. Ferðaskrifstofa Íslands keypt ásamt Eddu hótelunum og Icelandair hotels og bílaleigan stofnuð sem sér dótturfélög. Áður var fókusinn jafnmikill á flug milli Lúxemborgar og Norður-Ameríku og þjónusta við atvinnulífið og opinbera þjónustu til Norðurlanda og Bretlands. Svo varð augljóst í þessari vinnu að landkynning var allt of lítil, ekki samræmd og illa fjármögnuð. Á erlendum mörkuðum voru það aðallega Flugleiðir/Icelandair sem stóðu fyrir landkynningu þótt fleiri tækju þátt í ferðakaupstefnum og boðsferðum erlendra fjölmiðla og ferðaskrifstofa. Því var augljóst að stofna yrði samtök fyrir fyrirtæki í ferðaþjónustu og fá opinbera aðila meira að fjármögnun landkynningar. Úr varð stofnun SAF og jafnframt Markaðsráðs SAF með aðkomu ríkisins og Reykjavíkurborgar. Markaðsráðið var fjármagnað með samningi milli aðila til 3ja ára en þá dró Reykjavíkurborg sig út vegna stofnunar Höfuðborgarstofu og formlegt samstarf lagðist af. Svo verð ég að nefna eitt frá minni stjórnartíð að lokum. Það var Aðalfundur SAF haldinn í febrúar 2001, sem var vel sóttur eins og ávallt. Yfirskriftin var „Ein milljón ferðamenn árið 2015, hvernig tökum við á móti þeim?". Þetta þótti fjarstæðukennt enda ferðamenn þá 200.000 að mig minnir. Þetta rættist en ekki undirbúningurinn!

Hver er þín sýn á ferðaþjónustuna í dag?

Ferðaþjónustan er hin eina sanna byggðastefna. Hún skapar tekjur og atvinnumöguleika um allt land sem landbúnaður eða jafnvel sjávarútvegur gerir ekki að sama skapi, þótt vissulega skapi sjávarútvegur meiri verðmæti á þeim stöðum sem hann er. Varðandi umræðu um aðgangsstýringu þá finnst mér að hún eigi rétt á sér varðandi komu stórra skemmtiferðaskipa, bæði hvað varðar mengun og einnig að ekki sé heimilt að senda tugi hópferðabíla frá þeim á sama tíma á sama stað. Að öðru leyti á dreifing á ferðamönnum um landið að sjá um að dreifa álaginu. Seglarnir eru úti um allt og framtakssamt fólk og fyrirtæki eiga að gera þá að sínum.

Hvernig sé ég ferðaþjónustuna þróast?

Í raun á við að „the sky is the limit" þegar kemur að möguleikum íslenskri ferðaþjónustu. Landið er stórt og með réttri náttúrulegri dreifingu getur það tekið við margföldum fjölda ferðamanna. Það er helst samfélagið og vinnuaflið sem getur orðið hinn takmarkandi þáttur. Ísland er ekki og verður aldrei ódýrt og kannski er verðið það sem mun setja framboðið og eftirspurn í jafnvægi.

Hvað stóð upp úr á þinni stjórnartíð?

Í árdaga SAF var helsta verkefnið, að koma ferðaþjónustu á þann stall að verða viðurkennd atvinnugrein. Ferðamenn voru rúmlega 300 þúsund á ári og það var eins og margir litu á þessa starfsgrein, sem hálfgert áhugamál þeirra sem hana stunduðu. Virði ferðaþjónustu voru frekar vanmetin, þar sem hagtölur voru ekki með þeim hætti, sem þær eru í dag.

Við spáðum því, að það mætti reikna með að ferðamenn hér á landi gætu orðið fleiri en 1 milljón og miðað við þróun áratuga á undan þá yrði þetta um árið 2025. Reynt var að fá umræðu um áhrif þessa á uppbyggingu vegakerfis, innviða, aðstöðu við ferðamannastaði og jafnvel í uppbyggingu heilbrigðisþjónustu og fleiri liða. Þessir spádómar þóttu mjög fyndnir og voru almennt ekki teknir mjög alvarlega.

Hver er þín sýn á ferðaþjónustuna í dag?

Ferðaþjónusta hefur byggst upp mjög hratt og er hún nú óumdeilt ein af undirstöðuatvinnugreinum þjóðarinnar. Spáin um 1 milljón reyndist ekki nákvæm, því að þetta gerðist mun hraðar en nokkurn óraði fyrir. Okkur hefur ekki auðnast að tryggja uppbyggingu innviða eins hratt og vöxt og það hefur skapað vandamál. Nægir að nefna uppbyggingu grunnþjónustu eins og salerna, þjónustumiðstöðva og vegakerfis og nú jafnvel hleðsluaðstöðu, sem þarf til að rafbílavæðing bílaleiga verði hröð.

Margt gott er í gangi og stór og öflug innlend og erlend fyrirtæki hafa byggst upp og fjárfest í greininni á liðnum árum. Stór og öflug erlend flugfélög hafa bætt Íslandi inn sem áfangastað og hefur það tryggt enn betri markaðssetningu landsins á stórum mörkuðum. Flugsamgöngur til Íslands eru ótrúlega góðar og skapar það gríðarleg tækifæri í ferðaþjónustu, en einnig í rekstri öflugra fyrirtækja á öllum sviðum viðskipta.

Hvernig sérðu ferðaþjónustuna þróast?

Eftirspurn eftir ferðum á norðlægar slóðir hefur vaxið bæði til Íslands og annarra landa. Flest bendir til, að þessi eftirspurn muni halda áfram að vaxa, ef þættir eins og ófriður eða sjúkdómar muni ekki breyta heimsmynd.

Framtíð ferðaþjónustu er björt og við ættum að horfa til þess, að ferðamönnum haldi áfram að fjölga á næstu árum og jafnvel áratugum. Líklega er rétt að taka þá sviðsmynd sterkt inn í áætlanir um uppbyggingu innviða hér á landi til framtíðar.



Jón Karl Ólafsson var formaður Samtaka ferðaþjónustunnar frá árinu 2003 til 2008.

Framtíð ferðaþjónustu er björt

SAF



Árni Gunnarsson var formaður
Samtaka ferðaþjónustunnar frá árinu 2008 til 2014.

Stendur styrkari fótum en nokkru sinni fyrr

Hvað stóð upp úr á þinni stjórnartíð?

Það voru gríðarlega miklir umbrotatímar á árunum 2008 til 2014, þau ár sem ég var formaður stjórnar SAF. Tímabilið hófst með hruni fjármálakerfisins haustið 2008 þar sem bregðast þurfti við með neyðarfundum með endursöluaðilum um heim allan til að skapa fullvissu um að óhætt væri að senda ferðamenn til landsins, hér væri hægt að fá allar nauðsynjavörur og þjónustu.

Einungis rúmlega ári seinna, vorið 2010, varð gosið í Eyjafjallajökli sem í upphafi lokaði allri flugumferð í stórum hluta Evrópu en hafði áhrif vikum saman meðan á því stóð. Í framhaldi af því var farið í öflugt markaðsátak í samvinnu stjórnvalda og atvinnugreinarinnar til að láta vita að hingað væri óhætt að koma og tókst það með afbrigðum vel.

Í lok tímabilsins, þ.e. árið 2013, var ferðaþjónustan í fyrsta skipti orðin stærsta útflutningsgrein þjóðarinnar, engin önnur atvinnugrein hafði skapað jafnmörg störf á tímabilinu og fjöldi erlendra ferðamanna sem sótti landið heim hafði tvöfaldast úr tæplega 500 þúsund farþegum árið 2008 í tæplega milljón árið 2014.

Hver er þín sýn á ferðaþjónustuna í dag?

Ferðaþjónustan á Íslandi stendur styrkari fótum en nokkru sinni fyrr. Fjárfesting í framboði á gæðaþjónustu, hvort sem er í gistingu eða afþreyingu hefur verið mikil og þrátt fyrir gríðarlega fjölgun ferðamanna hefur okkur tekist að halda langflestum ferðamönnunum ánægðum og það sem er ekki síður mikilvægt, sátt heimamanna, þ.e. íbúa Íslands við ferðaþjónustuna er mikil.

Áskoranir eru þó eðlilega margar, þannig hefur enn ekki tekist að stýra fjölda ferðamanna um helstu áfangastaði á álagstímum eins og best verður kosið með tilheyrandi álagi fyrir viðkomandi stað og neikvæðri upplifun ferðamannsins. Hátt vaxtastig, gengissveiflur og óstöðugur atvinnumarkaður eru jafnframt þættir sem skapa miklar áskoranir fyrir greinina.

Hvernig sérðu ferðaþjónustuna þróast?

Mikilvægt er að áfram verði lögð áhersla á sjálfbærni atvinnugreinarinnar í sem víðustum skilningi. Orkuskipti eru mér þar hugleikin, hér verði hægt að bjóða upp á akstur af öllum tegundum, hvort sem er bílaleigubílar eða hópbílar, drifna áfram af umhverfisvænum orkugjöfum framleiddum á Íslandi. Flug um landið verði jafnframt drifið áfram af rafeldsneyti, öll gisting verði umhverfisvottuð. Stýring áfangastaða verði til fyrirmyndar þannig að góð notkun innviða sé fyrir hendi og upplifun gesta í forgrunni. Einungis með slíkum áherslum verður hægt að tryggja að ferðaþjónustan verði til framtíðar sú grunnstoð í íslensku samfélagi sem hún er nú.



Grímur Sæmundsen var formaður
Samtaka ferðaþjónustunnar frá árinu 2014 til 2018.

Ein af burðarstoðunum

Hvað stóð upp úr á þinni stjórnartíð?

Það er af mörgu að taka en það hvernig ferðaþjónustan spratt fram á stuttum tíma sem ein af burðarstoðum í íslensku efnahagslífi og, á sama tíma, allar þær áskoranir sem svo hröðum vexti fylgdi kemur strax upp í hugann. Þá vil ég nefna Stjórnstöð ferðamanna, samstarfsvettvang stjórnvalda, greinarinnar og sveitarfélaganna hvað varðar málefni ferðaþjónustunnar sem stofnað var til árið 2016 og starfaði tímabundið í fimm ár. Sá vettvangur sannaði gildi sitt enda mörg og flókin úrlausnarefni sem fylgja hröðum vexti nýrrar atvinnugreinar.

Hver er þín sýn á ferðaþjónustuna í dag?

Mikið hefur áunnist á síðustu árum á sama tíma og langt er í land. Það er óumdeilt að ferðaþjónustan hefur haft gríðarlega mikil og jákvæð áhrif á viðspyrnu íslensk efnahagslífs á síðustu árum og nú síðast eftir heimsfaraldurinn. Ég er þess fullviss að með áframhaldandi uppbyggingu, metnaði fyrirtækja í greininni og sterkri og hvetjandi umgjörð frá ríki og sveitarfélögum hefur hún alla burði til að þróast með þeim hætti að gæði áfangastaðarins og dvalartími vegi þyngra en fjöldi ferðamanna sem til landsins kemur hverju sinni.

Hvernig sérðu ferðaþjónustuna þróast?

Ef rétt verður haldið á spilum hvað varðar uppbyggingu innviða, eflingu gæða í ferðaþjónustu og markvissa markaðssetningu er ég er ekki í vafa um að ferðaþjónustan muni halda áfram að skila gríðarlegum verðmætum til samfélagsins og blómga byggðir um allt land.

Viðskiptablaðið



Ásgeir Baldurs, framkvæmdastjóri Arctic Adventures.
VB MYND/AÐSEND.

Vilja dýpka upplifun ferðamanna

Arctic Adventures, eitt stærsta ferðaþjónustufyrirtæki landsins, kemur að rekstri nokkurra ferðamannastaða hér á landi, nú síðast Kerinu. Framkvæmdastjóri félagsins segist sjá mikla og sterka eftirspurn eftir vörum þess frá ferðamönnum sem og Íslendingum. Hann segir vanta stöðugleika í rekstrarumhverfi ferðaþjónustunnar og kallar eftir meiri fyrirhyggju frá stjórnvöldum á fyrirhuguðum breytingum í greininni.

Við erum búin að sjá mikinn vöxt í sumar og sjáum ekkert annað í framvindunni en að sá vöxtur muni halda áfram," segir Ásgeir Baldurs, framkvæmdastjóri Arctic Adventures, þegar hann er spurður út í framtíð fyrirtækisins. Hann segir vöxtinn þó ekki vera í líkingu við vöxtinn milli áranna 2022 og 2023. Rekstur félagsins sé nú að nálgast árin 2018 og 2019 í umfangi.

„Við erum að bæta við okkur nýjum verkefnum og sjáum mikla og sterka eftirspurn eftir vörum okkar bæði frá ferðamönnum og Íslendingum, og erum tiltölulega brött á næsta sumar og framhaldið," bætir Ásgeir við. Félagið tilkynnti í síðasta mánuði um kaup á Kerfélaginu, en helsta eign þess er Kerið í Grímsnesi sem lengi hefur verið vinsæll ferðamannastaður. Ásgeir segir félagið horfa til þess að byggja Kerið upp á skynsamlegan máta og huga að náttúruvernd og verndun umhverfisins.

„Við höfum rekið Raufarhólshelli og Ísgöngin Into the Glacier í Langjökli um nokkurt skeið og höfum góða reynslu af því að reka slíka áfangastaði, sem eru nú hluti af okkar kjarnastarfsemi. Við ætlum okkur að byggja Kerið upp á skynsamlegan hátt sem ferðamannastað, huga að náttúruvernd og verndun umhverfisins. Við viljum dýpka upplifun ferðamanna með því að bæta aðstöðuna og þjónustuna á svæðinu, og það er á teikniborðinu að fara í uppbyggingu þar. Svo er líka hluti af þessu að skapa sögu í kringum Kerið og fræða ferðamenn um jarðfræðina á bak við svæðið. Kerið er stórkostlegur staður sem liggur jafnframt vel við gullna hringinn og passar því vel við ferðir sem keyra hringinn."

Stjórnvöld skapi stöðugleika í kringum greinina

Ásgeir segir helstu áskorunina framundan að halda í við rekstrarkostnaðinn. Þá segir hann vanta stöðugleika í rekstrarumhverfi greinarinnar og kallar hann eftir því að stjórnvöld leggi sig fram við að skapa þann stöðugleika.

„Stjórnvöld þurfa að skapa stöðugleika í kringum atvinnugreinina, og það þarf að vera meiri fyrirhyggja og fyrirvari á þeim breytingum sem verða. Þar má nefna ýmsar hugmyndir er varðar skatta og gjöld í rekstrinum, t.d. gistináttaskatt

BUS4U, LEIÐANDI Í FÓLKSFLUTNINGUM

VIÐ FÖRUM HVERT SEM ER, HVENÆR SEM ER!*

SENDU OKKUR LÍNU, HRINGDU EÐA KOMDU I HEIMSÓKN
OG VIÐ FINNUM RÉTTU LAUSNINA

Bus4u Iceland býður uppá alhliða þjónustu þegar kemur að fólksflutningum á landi. Almenningssamgöngur, flugvallarakstur, almennar hópferðir ásamt ferðaskipulagningu af öllum toga.



*Ef leiðin liggur um ruddan og greiðfæran veg.

@bus4uiceland #bus4u_iceland info@bus4u.is

bus4u Iceland | +354 4214444

Viðskiptablaðið



Óskar Magnússon, stjórnarformaður Kerfélagsins, og Ásgeir Baldurs, forstjóri Arctic Adventures. VB MYND/AÐSEND

> Stjórnvöld þurfa að skapa stöðugleika í kringum atvinnugreinina, og það þarf að vera meiri fyrirhyggja og fyrirvari á þeim breytingum sem verða.
>
> **Ásgeir Baldurs**, framkvæmdastjóri Arctic Adventures.

eða gjald á komu skemmtiferðaskipa. Við teljum mikilvægt að stjórnvöld fari ekki af stað með einhverja hugmynd án þess að tala við hagsmunaaðila. Við í ferðaþjónustu þurfum meiri tíma til að skipuleggja okkur, og ferðamenn, fyrirtæki og einstaklingar sem panta ferðir langt fram í tímann þurfa einnig á þessum fyrirvara að halda.“

Nýtt eignarhald á félaginu

Fjárfestingafélagið Stoðir leiddi hóp innlendra fjárfesta sem gekk frá kaupum á nærri helmingshlut í Arctic Adventures fyrr á árinu. Seljendur hlutanna voru félögin Wings Capital, í eigu Davíðs Mássonar og Halldórs Hafsteinssonar, Umbrella, í eigu feðganna Kára og Steinars Björnssonar og Björns Hróarssonar fyrrverandi eiganda Extreme Iceland, og Bakkagrandi, í eigu Styrmis Þórs Bragasonar fyrrverandi forstjóra Arctic Adventures. Aðrir fjárfestar sem komu að kaupunum voru sjóðir í rekstri Landsbréfa, félag í eigu Ísfélags Vestmannaeyja og fjárfestirinn Finnur Björn Harðarson í gegnum félagið Nataaqnaq Fisheries.

Ferðamenn kynnist breidd landsins

Þegar kemur að ferðaþjónustu hafa margir kallað eftir því að Ísland auglýsi alla landshluti landsins betur og þar með dreifa álaginu betur. Ásgeir segir að ferðaþjónustufyrirtæki mættu standa sig betur í að kynna breidd landsins fyrir ferðamönnum. „Það væri æskilegt ef það næðist að koma ferðamönnum til áfangastaða um allt land en ekki fá þá alla á sama stað. Það er að einhverju leyti okkar hlutverk sem erum að starfa í ferðaþjónustu að standa okkur betur í því að kynna breidd landsins fyrir ferðamönnum, og hvað aðrir landshlutar hafa upp á að bjóða. Að sama skapi eru þessir vinsælu ferðamannastaðir vinsælir af ástæðu, það er ekkert skrítið að fólk komi þangað.“

Hann segir lykilpunkt í þessum efnum vera að passa upp á upplifun ferðamanna og náttúruna. „Við þurfum að passa upp á að það sé ekki of mikill átroðningur, að upplifun ferðamanna sé góð, og að passa upp á náttúruna okkar. Sterkasti sölupunktur gagnvart ferðamönnum á Íslandi er náttúran og við leggjum mikla áherslu á að ganga vel um hana,“ segir Ásgeir.



Kerið er með merkilegustu náttúruperlum landsins.

Ferðaþjónustan þróist og þroskist

Á síðustu árum hefur reglulega sprottið upp umræða um laun í ferðaþjónustu. Þannig lýsti Gylfi Zoega, prófessor í hagfræði, í grein í Vísbendingu fyrr á árinu, ferðaþjónustu sem láglaunagrein í hálaunalandi. Ásgeir segir öll fyrirtæki í greininni vilja borga eins góð laun og mögulegt er. Það séu þó þolmörk fyrir því hvað ferðamenn vilji greiða fyrir þjónustu. „Það er vilji allra í greininni að borga eins góð laun og hægt er. En það er þannig að það eru einhver þolmörk fyrir því hvað fólk getur og vill borga fyrir þjónustu. Þótt Ísland sé eftirsóknarvert land þá er ákveðinn verðmiði sem viðskiptavinir hafa í huga.“

Ásgeir bendir á að ferðaþjónusta sé ung atvinnugrein og að hún eigi enn eftir að þróast og þroskast eins og aðrar atvinnugreinar. „Það hafa verið miklar framfarir í lykilatvinnugreinum eins og í sjávarútvegi, og ég efast ekki um að það eigi eftir að gerast í þessari grein líka. Ég tel jafnframt að ferðaþjónusta sem atvinnugrein sé að verða faglegri. Það hafa verið settar auknar kröfur á ferðaþjónustufyrirtæki að auka fagmennsku og áherslur eins og þær sem Samtök ferðaþjónustunnar hafa lagt fram eru til góða,“ bætir Ásgeir við.



HAMINGJUÓSKIR

Við óskum Samtökum ferðaþjónustunnar innilega
til hamingju með 25 ára afmælið.

Kveðja frá öllum í Arctic Adventures fjölskyldunni
-Traustur samstarfsaðili síðan 1983

arctic
adventures

Viðskiptablaðið



Koma sífellt sterkari út úr krefjandi aðstæðum

SAF

Margt hefur breyst á síðustu áratugum þegar kemur að ferðaþjónustunni og er flugrekstur þar engin undantekning. Icelandair býður nú upp á stærstu flugáætlun í sögu félagsins og stefnir aðeins lengra. Forstjóri Icelandair segir mikilvægt að huga að sjálfbærni og huga að gæðum umfram magn þegar kemur að fjölda ferðamanna.



„Okkar fyrirtæki hefur sýnt það og sannað margsinnis að við höfum bara komið sterk út úr þeim áskorunum sem við höfum tekist á við, “ segir Bogi Nils Bogason, forstjóri Icelandair.

Icelandair á að baki tæplega níu áratuga langa sögu hér á landi en óhætt er að segja að það hafi skipst á skin og skúrir á þeim tíma. Bogi Nils Bogason, forstjóri Icelandair, segir ýmislegt hafa átt sér stað á undanförnum árum og áratugum.

„Við vorum komin á ákveðinn stað hvað varðar flugáætlun árið 2008 en þá gjörbreyttist allt í fjármálahruninu. Síðan fór þetta aftur í gang 2009 og síðan kom Eyjafjallajökulsgosið og þá fara hlutirnir af stað, bæði hjá okkur og í íslenskri ferðaþjónustu,“ segir Bogi.

„Við hjá Icelandair fórum í mikla stefnumótun í byrjun síðasta áratugar og niðurstaða hennar var að við þyrftum, sem ferðamannaland og við sem flugfélag, að gera átak í því að breyta Íslandi í heilsársáfangastað ferðamanna, í stað þess að vertíðin stæði bara í örfáar vikur á sumrin.“

Að sögn Boga hefur verið veruleg breyting þar á í kjölfar þrotlausrar vinnu ferðaþjónustunnar og stjórnvöld hafa jafnframt stutt við þessa þróun. Í dag sé heilmikið af ferðamönnum hér á landi á veturna, sem þekktist lítið sem ekkert fyrir rúmum áratug.

„En samt sem áður er mikil árstíðarsveifla í þessu enn þá. Þó að veturnir hafi styrkst þá hefur sumarið jafnframt styrkst. Þetta er eitthvað sem við og ferðaþjónustan í heild verðum að vinna í, að ná að dreifa álaginu betur og nýta innviðina betur allan ársins hring. Það hefði veruleg jákvæð áhrif á arðsemi okkar og greinarinnar í heild sinni.“

Með heimsfaraldri Covid fylgdu fleiri áskoranir og nú síðast hafa stríðsátök í Evrópu haft mikil áhrif, til að mynda á eldsneytisverð. Að sögn Boga er alltaf eitthvað sem hefur áhrif á þeirra starfsemi.

„Þess vegna er svo mikilvægt að við séum sveigjanleg og að við séum með sterkan efnahagsreikning svo við getum staðið af okkur svona áskoranir, en ekki síður til þess að geta gripið tækifæri. Það myndast alltaf tækifæri í breytingum, ekki síst fyrir félag eins og okkar þar sem við erum fljót að taka ákvarðanir. Þessi sveigjanleiki og snerpa hefur oft veitt okkur forskot á þeim alþjóðlega samkeppnismarkaði sem við störfum. En það eru alltaf einhverjar áskoranir í þessum geira,“ segir Bogi.

„Okkar fyrirtæki hefur sýnt það og sannað margsinnis að við höfum bara komið sterk út úr þeim áskorunum sem við höfum tekist á við.“

Veruleg þróunartækifæri til staðar

Flugáætlun hefur þá þróast hratt á síðustu árum þar sem sífellt fleiri áfangastaðir standa til boða. Árið 2013 voru farþegar Icelandair 2,2 milljónir og fóru mest upp í 4,4 milljónir árið 2019. Útlit er fyrir að Icelandair fari upp í um 4,5 milljónir farþega í ár.

„Núna erum við með stærstu flugáætlun í sögu félagsins og höfum aldrei verið með fleiri áfangastaði, 52, og 410 brottfarir frá Keflavík á viku yfir háönnina. Sem dæmi árið 2013 þá voru þetta 33 áfangastaðir og 218 brottfarir. Þetta hefur í rauninni tvöfaldast síðan þá og aukningin er enn meiri ef við förum lengra aftur í tímann,“ segir Bogi en þar að auki starfrækir félagið þrjá tengibanka á Keflavíkurflugvelli.

Nokkur breyting hefur einnig orðið á samsetningu ferðamanna sem koma til Íslands en fyrir ekki svo löngu komu til að mynda Kínverjar og Rússar mikið til landsins. Samhliða stríðinu í Úkraínu hefur dregið úr komu þeirra þar sem evrópsk flugfélög máttu ekki fljúga yfir Rússland. Þá sé erfitt að fljúga til Evrópu frá Kína. Í dag er Norður-Ameríka stærsti markaður Icelandair.

„Þar erum við með áhersluna, þó að allir markaðir eins og í Evrópu séu líka mikilvægir, en eftirspurnin er mest frá Norður-Ameríku. Við höfum verið að auka framboðið þangað og munum halda því áfram á næsta ári. En það er kannski þetta sem er það góða við Ísland sem áfangastað og okkar leiðakerfi, að við getum breytt fókus eftir því hvernig vindarnir blása í heiminum og á mörkuðum.“

Icelandair stefni á að þróa leiðarkerfið áfram í framtíðinni og bæta við sig áfangastöðum beggja vegna Atlantshafsins. Tekin hafi verið ákvörðun um að taka inn nýjar Airbus 321 XLR flugvélar sem taki við af Boeing 757 vélunum en þær geti flogið lengra. „Með XLR vélinni, sem er „narrow body“ vél, þá getum við flogið niður eftir vesturströnd Bandaríkjanna, mun vestar en flugfélög á meginlandi Evrópu geta gert á þotum í sambærilegri stærð. Los Angeles, San Fransisco, ýmsir staðir í Texas og þess háttar opnast en engar ákvarðanir hafa verið teknar. Svo horfum við í aðrar áttir, Dubai, Indland, lengra inn í Evrópu. Þannig að við sjáum bara veruleg þróunartækifæri fyrir okkar leiðarkerfi,“ segir Bogi.

Með sjálfbærnina að leiðarljósi

Þrátt fyrir áskoranir í alþjóðakerfinu stefnir Icelandair ótrautt áfram á komandi árum. Flug og ferðaþjónusta séu gríðarlega mikilvægar greinar fyrir íslenska hagkerfið og mikilvægt að þær vaxi og dafni en horfa þurfi til ýmissa þátta í því samhengi.

„Við megum ekki horfa aðeins til þess að koma eins mörgum ferðamönnum hingað inn á sem stystum tíma, við verðum að tryggja að upplifun ferðamanna sé alltaf góð og hún verður það ekkert ef öllum er hrúgað á sömu náttúruperluna á sama tíma. Við verðum að vera með stefnu og framfylgja henni þannig að þetta sé sjálfbært hjá okkur,“ segir Bogi. Þá sé nauðsynlegt að allir vinni að sama markmiði.

„Eitt af okkar meginmarkmiðum er að skila verðmætum til þjóðarbúsins á sjálfbæran hátt og til þess þurfum við að horfa til sjálfbærni hvað alla okkar starfsemi varðar. Á það leggjum við mikla áherslu hvort sem það séu umhverfismálin, jafnréttismál eða aðrir þættir. Við verðum líka að horfa til þess að við séum með arðbæran rekstur og svo er náttúrulega lykilatriðið á hverjum tíma að uppfylla væntingar okkar viðskiptavina með góðri þjónustu.“

Flugáætlun Icelandair fyrir árið 2024 var kynnt á dögunum en flogið verður til yfir 50 áfangastaða í Evrópu og Norður-Ameríku og þar af daglega til 28 áfangastaða. Pittsburgh verður þrettándi áfangastaður félagsins í Bandaríkjunum frá og með næsta sumri auk þess sem Halifax í Kanada bætist við. Að sögn Boga er það mikil fjárfesting að hefja flug inn á nýja áfangastaði í Ameríku en hugsunin sé að þeir verði heilsársáfangastaðir, þó aðeins sé flogið á sumrin í byrjun. Má þar til að mynda nefna Raleigh-Durham sem bættist í leiðarkerfi Icelandair vorið 2022 og er þegar orðinn heilsársáfangastaður.

Langtímahugsun við val á nýjum áfangastöðum

Viðskiptablaðið



Suðurland stendur upp úr með mestan vöxt frá árinu 2012, þar sem hlutfall ferðaþjónustu af atvinnutekjum hefur aukist um 130%.

M MYND/ÓMAR ÓSKARSSON

Ferðagögn í nærsamfélaginu

Samtök ferðaþjónustunnar kynntu fyrr á árinu nýtt mælaborð sem ber heitið Ferðagögn, ferdagogn.is, en þar má finna allar helstu upplýsingar um atvinnugreinina í nærsamfélaginu.

Diljá Matthíasardóttir, hagfræðingur SAF, segir að sívaxandi eftirspurn sé eftir tölulegum upplýsingum og gögnum varðandi vægi ferðaþjónustu í sveitarfélögum og um hvað atvinnugreinin þýðir í raun fyrir byggðir og bú landsins.

„Hinar ýmsu stofnanir hafa unnið að því að birta svæðisbundin gögn í auknum mæli," segir Diljá. „Ferðagögn SAF eru unnin í samstarfi við ráðgjafarfyrirtækið Expectus og tekur saman þessar upplýsingar um ferðaþjónustu hringinn í kringum landið og birtir þær með myndrænum og markvissum hætti. Þannig nýtast Ferðagögn meðal annars opinberum aðilum, starfsfólki í stjórnsýslu og stofnunum og kjörnum fulltrúum á Alþingi og í sveitarstjórnum. Ásamt rekstraraðilum ferðaþjónustufyrirtækja og fjárfestum til að glöggva sig betur á vægi atvinnugreinarinnar."



Diljá Matthíasardóttir, hagfræðingur SAF.



Einar Þorsteinsson, formaður borgarráðs.



Einar Freyr Elínarson, sveitarstjóri Mýrdalshrepps.



Unnur Valborg Hilmarsdóttir, sveitarstjóri Húnaþings vestra.

Aukin lífsgæði heimamanna

Vægi ferðaþjónustu er misjafnt eftir landshlutum og sveitarfélögum en ljóst er að atvinnugreinin er orðin traust stoð hvert sem litið er hér á landi. Sú eftirspurn sem myndast hefur eftir tölulegum upplýsingum eins og birtast í Ferðagögnum er líklega að mestu leyti tilkomin vegna þess hve hratt íslensk ferðaþjónusta hefur tekið stakkaskiptum á síðastliðnum áratug. Enda er atvinnugreinin nú orðin sú grein sem skilar þjóðarbúinu einna mestum útflutningstekjum og flestum nýjum störfum.

91%

Hlutfall erlendra ferðamanna sem heimsækja höfuðborgarsvæðið er 91%.

Verðmætasköpun, og það skattspor sem henni fylgir, hefur því aukist svo um munar um land allt. Atvinnugreinin hefur aukið fjölbreytni atvinnutækifæra, fjölgað störfum og stuðlað að auknum lífsgæðum íbúa. Þannig má horfa á ferðaþjónustu sem eina stærstu byggðaaðgerð Íslandssögunnar.

Vægi ferðaþjónustu um land allt

Á meðal þeirra svæðisbundnu gagna sem finna má í Ferðagögnum eru tölulegar upplýsingar Hagstofunnar um

VIÐ FRAMLEIÐUM GÆÐAVÖRUR

- úr besta mögulega hráefni -



KJARNAFÆÐI | NORÐLENSKA

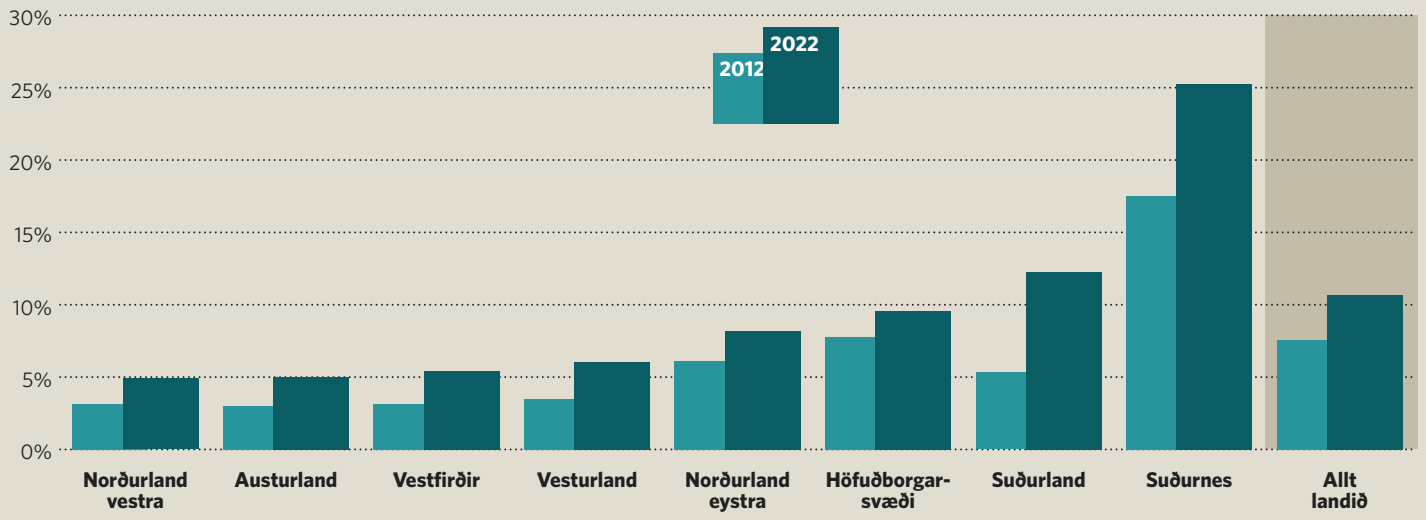
Viðskiptablaðið

SAF

Hlutur ferðaþjónustu af atvinnutekjum

— í einstökum landshlutum og á landinu öllu

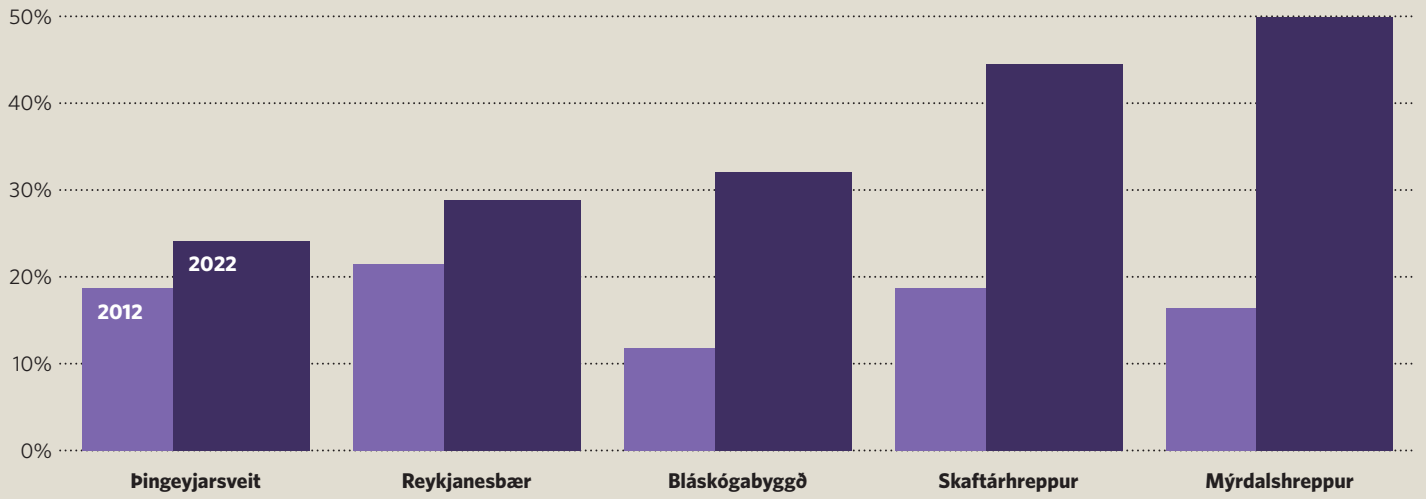
Heimild: Hagstofan



Hlutur ferðaþjónustu af atvinnutekjum

— fimm hæstu hlutföll í sveitarfélögum landsins

Heimild: Hagstofan



atvinnutekjur. Þau segja til um hvaða atvinnugreinar standa undir tekjum íbúa eftir landshlutum og sveitarfélögum og varpa því ljósi á vægi atvinnugreina á viðkomandi svæðum.

Hlutur einkennandi greina ferðaþjónustu af atvinnutekjum á landinu öllu var 7,5% árið 2012 en er nú orðinn 10,7% tíu árum síðar. Þegar litið er til landshluta má sjá að mikil uppbygging ferðaþjónustu hefur átt sér stað í þeim öllum á síðastliðnum áratug.

Suðurland stendur upp úr með mestan vöxt frá árinu 2012, þar sem hlutfall ferðaþjónustu af atvinnutekjum hefur aukist um 130%. Sú þróun kemur ekki á óvart enda landfræðileg lega, eldgos í Eyjafjallajökli og koma áhrifavalda sem hefur meðal annars laðað ferðamenn að Suðurlandi í stórum stíl. Hins vegar þegar litið er til allra landshluta er hæsta hlutfall ferðaþjónustu af atvinnutekjum á Suðurnesjum, eða um 25% árið 2022, þar sem Keflavíkurflugvöllur og stórir einstakir rekstraraðilar á svæðinu leika lykilhlutverk.

> Vöxtur ferðaþjónustu í sveitarfélaginu hefur verið leiddur áfram af einkaaðilum, útsjónarsömu fólki og þrautseigju heimamanna.
>
> **Einar Freyr Elínarson**, sveitarstjóri Mýrdalshrepps.

Ferðaþjónusta gæfurík fyrir Mýrdalshrepp

Sveitarfélög eru jafn ólík og þau eru mörg en hlutur ferðaþjónustu er stærstur í Mýrdalshreppi af öllum sveitarfélögum landsins, miðað við árið 2022. Enda hefur veruleg uppbygging ferðaþjónustu átt sér þar stað og fjöldi starfandi einstaklinga í greininni með lögheimili í Mýrdalshreppi til dæmis farið úr 42 að meðaltali yfir í 282 á síðastliðnum tíu árum.

Einar Freyr Elínarson, sveitarstjóri Mýrdalshrepps, segir ferðaþjónustuna hafa reynst lyftistöng í samfélagi sem áður bjó við samdrátt.

„Nú höfum við séð alveg ótrúlega uppbyggingu hér í Mýrdalshreppi, sem er að sjálfsögðu frábært," segir hann. „Samfélagið er gjörbreytt frá því sem áður var. Uppbyggingin hefur verið hröð þar sem ýmis starfsemi hefur verið sett á laggirnar, gististaðir byggðir, veitingastaðir opnaðir, afþreying margfaldast og margt fleira. Vöxtur ferðaþjónustu í sveitarfélaginu hefur verið leiddur áfram af einkaaðilum, útsjónarsömu fólki og þrautseigju heimamanna. Vandi fylgir vegsemd hverri, en í stóra samhenginu hefur ferðaþjónusta reynst gæfurík fyrir Mýrdalshrepp."

Norðurland vestra á mikið inni

Þjónusta og afþreying hefur byggst upp víða um land þar sem sérkenni staða, jafnt í náttúru og sögu, eru notuð til að skapa og auka upplifun ferðamannsins. Þess sjást greinileg merki í Húnaþingi vestra þar sem umtalsverður viðsnúningur hefur átt sér stað. Hlutur ferðaþjónustu af atvinnutekjum hefur farið úr því að vera 3,9% yfir í 8,9% í sveitarfélaginu á síðastliðnum tíu árum.

Unnur Valborg Hilmarsdóttir, sveitarstjóri Húnaþings vestra, segir tækifæri ferðaþjónustu í sveitarfélaginu veruleg.

„Húnaþing vestra á mikið inni þegar til ferðaþjónustu kemur," segir Unnur Valborg. „Undanfarin ár hefur atvinnugreinin byggst upp hægt og bítandi með fjölgun gistirýma og veitinga-


Reiðhjólaverzlunin
Berlin
WWW.BERLIN.IS

Viðskiptablaðið



valkosta. Sést það á aukningu á hlut atvinnutekna frá greininni af heildaratvinnutekjum svæðisins. Í sveitarfélaginu eru nú þegar staðir sem hafa aðdráttarafl sem nauðsynlegt er að byggja upp frekar. Það er nefnilega langt frá því að vera rétt sem oft heyrist að gefa verði í botn þegar farið er í gegnum Húnvatnssýslurnar. Nefna má Vatnsnes, Hvítserk, Borgarvirki, Kolugljúfur, Borðeyri og Hvammstanga svo fátt eitt sé talið.

Góð staðsetning gefur þeim sem sækja okkur heim, og staldra við í nokkra daga, tækifæri til að fara í dagsferðir og njóta fjölbreyttrar náttúru í þremur landshlutum auk Norðurlands vestra. Því er sveitarfélagið ákjósanlegur valkostur til uppbyggingar innviða í ferðaþjónustu.“

Höfuðborgarsvæðið hefur verið leiðandi

Mikil gróska hefur verið í ferðaþjónustu á höfuðborgarsvæðinu og heimsótti 91% erlendra ferðamanna landshlutann árið 2022, samkvæmt landamærakönnun Ferðamálastofu.

> Reykjavík er sá áfangastaður sem flestir erlendir ferðamenn heimsækja hér á landi og þar sem best hefur tekist að jafna árstíðarsveifluna.
>
> **Einar Þorsteinsson**, formaður borgarráðs Reykjavíkur.

Einar Þorsteinsson, formaður borgarráðs Reykjavíkur, nefnir að ferðaþjónustan hafi ekki aðeins skapað aukna fjölbreytni starfa á höfuðborgarsvæðinu heldur einnig aukið fjölbreytni í þjónustu fyrir íbúa borgarinnar.

„Reykjavík er sá áfangastaður sem flestir erlendir ferðamenn heimsækja hér á landi og þar sem best hefur tekist að jafna árstíðarsveifluna,“ segir Einar. „Það er gríðarlega jákvæð þróun sem íbúar alls höfuðborgarsvæðisins njóta góðs af. Jafnframt skapaði ferðaþjónusta tæplega 10% atvinnutekna höfuðborgarsvæðisins árið 2022 og því ljóst að greinin skilar verulegum skatttekjum til sveitarfélaga landshlutans, sem munar um.“

Meginþorra atvinnutekna starfandi einstaklinga í ferðaþjónustu á Íslandi má þar að auki rekja til höfuðborgarsvæðisins, þar sem tekjur einstaklinga fylgja lögheimili þeirra. Þeir einstaklingar sem eru starfandi í ferðaþjónustu og með lögheimili á höfuðborgarsvæðinu standa fyrir um 59% af atvinnutekjum greinarinnar á landsvísu. Þetta hlutfall hefur samt sem áður farið lækkandi og ljóst að landsbyggðin hefur verið að sækja í sig veðrið enda er ferðaþjónusta þess eðlis að fjölga störfum úti á landi.

Árstíðarsveiflan að jafnast út

Á undanförnum árum hefur orðið á götunni, þegar kemur að ferðaþjónustu, oftar en ekki verið á þann veg að jafna þurfi árstíðarsveiflu greinarinnar. Þá kemur fram í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar að: „stutt verður eftir föngum við frekari dreifingu ferðamanna um landið allt árið um kring til að efla atvinnusköpun og rekstrargrundvöll ferðaþjónustufyrirtækja“.

Það er ekki að furða, enda hefur ein helsta áskorun íslenskrar ferðaþjónustu falist í fjölgun ferðamanna utan háannar eða með öðrum orðum að jafna árstíðarsveiflu atvinnugreinarinnar. Sveiflan er gjarnan metin sem hlutfall þeirra þriggja mánaða ársins þar sem gestakomur erlendra ferðamanna eru mestar, í öllum tegundum skráðra gististaða viðkomandi áfangastaðar, af heildarkomum ársins.

Á Íslandi hefur árstíðarsveifla atvinnugreinarinnar þróast með jákvæðum hætti og farið úr um 67% árið 2012 í um 50% árið 2022 fyrir landið í heild. Samhliða hefur nýting herbergja á hótelum hækkað úr 59% í um 63% á sama tíma að meðaltali fyrir allt landið yfir árið sem ætti að skila sér í vænlegri fjárfestingakostum. Þessi árangur varð ekki til í tómarúmi og með markvissri uppbyggingu áfangastaða, nýsköpun, öflugri vöruþróun og kynningarstarfi er hægt að skapa aukin tækifæri til að draga enn frekar úr árstíðarsveiflu allra landshluta í ferðaþjónustu og stuðla að frekari dreifingu ferðamanna um landið.

Byggjum á tölum en ekki tilfinningum

Ferðaþjónusta hefur margvísleg áhrif á landshluta og sveitarfélög landsins og eru þau mismikil á hverjum tíma. Aukin vitundarvakning varðandi ferðaþjónustu og þekking á greininni í nærsamfélaginu um land allt með mælaborði eins og Ferðagögnum er einn liður af mörgum á þeirri vegferð að ýta undir upplýstari ákvörðunartöku stjórnvalda og orðræðu landsmanna um atvinnugreinina í heild.

Gögn eru meginforsenda upplýstrar umræðu og faglegrar ákvörðunartöku og mikilvægt að byggt sé á tölulegum upplýsingum frekar en tilfinningum. SAF vilja hvetja leika og lærða að kynna sér Ferðagögn og umfang ferðaþjónustu í nærsamfélaginu sínu.



HOTEL HOLT

ART HOTEL

siðan 1965

Veislur og viðburðir í einstöku umhverfi

www.holt.is







SENA.IS

ER **RÁÐSTEFNA** EÐA **VIÐBURÐUR** FRAMUNDAN?

SENA býr yfir mikilli sérhæfingu og þekkingu á öllu því sem tengist viðburðum og ráðstefnuhaldi. Teymið okkar nýtir alla sína þekkingu þér í hag svo að ráðstefnan fari sem best fram.

Hjá Senu þarf ekki að leita lengra þar sem sérsniðið teymi er sett saman fyrir hvert verkefni miðað við þarfir viðskiptavina. Sótt er í víðtæka þekkingu starfsfólks og fjölda verktaka sem vinna með okkur til að tryggja einstaka upplifun.

FÁÐU FAGLEGA AÐSTOÐ VIÐ FERLIÐ FRÁ UPPHAFI TIL ENDA. HAFÐU SAMBAND OG VIÐ SAMEINUM KRAFTANA TIL AÐ NÁ FRÁBÆRUM ÁRANGRI.

SENA







Viðskiptablaðið

SAF

Betur hugsandi ferðamenn



Ísland er einstakt land. Við búum við forréttindi og velferð sem því miður er sjaldséð í þessum heimi en við eigum það til að taka því sem sjálfsögðum hlut. Það er því gaman að taka á móti ferðamönnum sem dásama og kunna að meta land og þjóð. Flestir heimsækja Ísland til að upplifa stórbrotna náttúru en þegar hingað er komið þá eiga ferðamenn vart orð yfir því að hér sé enginn her, lögreglan er ekki vopnuð, vatnið í krananum er það sama og þú kaupir úti í búð, börn leika sér úti fram á kvöld svo ekki sé talað um hreinu orkuna, söguna, menninguna, fámennið og kyrrðina sem liggur í ósnortinni víðáttu allt í kringum okkur.

Þetta eru auðlindir framtíðarinnar sem margar hverjar þekkjast vart lengur og hvað þá saman komnar á einum stað líkt og við þekkjum manna best hér á Íslandi. Þessar auðlindir fela í sér tækifæri til að undirstrika sérstöðu Íslands sem einstakt land bæði til að heimsækja og ekki síður til að búa á. Það er því löngu tímabært að við tökum okkar taki og verðum fyrirmyndir á heimsvísu í því hvernig við umgöngumst landið okkar og auðlindir. Slíkt mun fljótt skila sér í bættu umhverfi, jákvæðri umfjöllun, meiri lífsgæðum og jafnframt heilbrigðum og sjálfbærum vexti ferðaþjónustunnar.

Í þessu samhengi hef ég haft áhyggjur af því að umræðan undanfarið hefur oft snúist um það að Ísland eigi að vera dýrt land og að við eigum að ná í efnameiri ferðamenn. Ég held að slíkt viðhorf sé á villigötum og gæti hæglega skaðað okkur til langs tíma. Mun vænlegra er að kafa dýpra í það hvernig við getum gert „vöruna“ og vörumerkið Ísland meira spennandi byggt á sérstöðu okkar og þannig laðað til okkar betur hugsandi ferðamenn sem koma til Íslands á réttum forsendum og bera virðingu fyrir landi og þjóð.

Samkeppnin um ferðamenn hefur sjaldan verið meiri og stórbrotna náttúrufegurð er víða að finna um allan heim. Það sama verður hins vegar ekki sagt um hreint vatn, hreint loft, hreina orku, öryggi, fámenni og ósnortna víðáttu. Þar liggur tækifærið. Allt eru þetta liðir í að búa til og efla vörumerkið Ísland sem ég vil meina að sé eitt það dýrmætasta sem við eigum en jafnframt viðkvæmasta því líkt og gott orðspor sem byggist upp á löngum tíma þá getur það hæglega glatast á einni nóttu.

Það er nefnilega alls ekki sjálfgefið að ferðamenn streymi til landsins. Með tilkomu samfélagsmiðla, gervigreindar og aðgengi að endalausum upplýsingum þá skiptir sköpum að við sameinumst um sterka stefnu og gildi fyrir Ísland og vinnum markvisst að því að ná settum markmiðum.

Slík vinna er í gangi að einhverju marki og stjórnvöld hafa í auknum mæli áttað sig á mikilvægi ferðaþjónustunnar fyrir þjóðarbúið en það er enn langt í land og sérstaklega þegar kemur að því að þora að hugsa aðeins út fyrir kassann og klippa á gamla fortíðardrauga.



Skúli Mogensen

> Ég trúi því og treysti að í sameiningu munum við halda áfram að varðveita Ísland og allt það besta sem land og þjóð hefur uppá að bjóða.

Til dæmis spyr ég mig af hverju í ósköpunum er enn verið að selja upprunavottorð fyrir hreina orku framleidda á Íslandi til erlendra fyrirtækja. Fyrir vikið komumst við ekki á lista yfir þau lönd sem eru með hreinustu orkunýtingu í heiminum sem er sorglegt. Erum við virkilega tilbúin til að selja frá okkur ímynd Íslands?

Það sama má segja um laxeldi í sjókvíum og hvalveiðar. Það að hvalveiðar skuli ennþá viðgangast með núverandi hætti er óskiljanlegt. Það sama má segja um laxeldi í sjókvíum. Hvernig má vera að svona umhverfisslysséu ennþá leyfð? Villti laxinn okkar er í hraðri útrýmingarhættu sem okkur ber skylda til að verja og vernda. Að vernda villta laxastofninn er


SAF
Samtaka um öflugt atvinnulíf
á Íslandi í 25 ár.
Með árnaðaróskum
og þökk fyrir samfylgdina.
samtök
atvinnulífsins

Viðskiptablaðið



> Þetta verður risa kapphlaup sem gæti hæglega gjörbreytt hlutverki millilíða eins og Airbnb og Booking sem í dag eru að rukka 15-20% fyrir sína þjónustu.

einnig gott dæmi um eitthvað sem virðist kannski léttvægt en er algjört lykilatriði í að sýna að við berum virðingu fyrir nýtingu auðlinda okkar, náttúru og umhverfi.

Annað dæmi eða tækifæri er af hverju erum við að selja íslenska vatnið í plastflöskum út um allt land þegar sama frábæra vatnið er ókeypis í krönum allra landsmanna. Við eigum að vera stolt af vatninu okkar og kynna þessa staðreynd sem víðast enda fer það að verða fáheyrt að hægt sé að drekka hreint gott vatn beint úr krana eða lækjum landsins. Vatn er olía þessarar aldar.

Allt eru þetta atriði sem iðulega koma upp í umræðunni en því miður er eins og okkur skorti vilja eða kjark til að koma þessum málum í lag.

Förum á flug

Samhliða því að taka aðeins til í bakgarðinum hjá okkur þá er áhugavert að velta fyrir sér með hvaða hætti getum við og ferðaþjónustan tryggt stöðu Íslands sem framsækið og einstakt land til að heimsækja næstu árin og áratugina.

Hvað ef Keflavíkurflugvöllur yrði fyrsti alþjóðlegi flugvöllurinn í heiminum sem byði upp á 100% hreina orku fyrir rafmagnsflugvélar framtíðarinnar? Hljómar fjarstæðukennt? Það gerðu líka rafmagnsbílar ekki fyrir alls löngu. Staðreyndin er sú að rafmagnsflugvélar eru að verða að raunveruleika og líkt og með rafmagnsbílana þá mun drægnin skipta miklu máli. Það vill svo til að enginn getur keppt við legu Íslands og getu til að verða stoppistöð framtíðarinnar fyrir rafmagnsflugvélar sem munu allavega í fyrstu eiga erfitt með að fljúga beint yfir Atlantshafið á einni hleðslu. Hér gæti verið gríðarlegt tækifæri fyrir Ísland og ferðaþjónustuna að hefja strax slíkan undirbúning og umræðu sem myndi án efa vekja heimsathygli.

Á meðan við bíðum eftir rafvæðingu ISAVIA og flugflota heimsins, sem mun væntanlega taka 20-30 ár í viðbót að mótast, þá er tilvalið að rafvæða frekar bílaflota og rútur landsmanna en jafnframt kynna til leiks sjálfakandi rafbíla til og frá Keflavík sem yrði seinna útvíkkað á landsvísu. Hljómar líka fjarstæðukennt en það er nú þegar fjöldi borga aðallega í Kína og Bandaríkjunum sem býður upp á sjálfakandi leigubíla og flytja þúsundir farþega á degi hverjum. Það væri tiltölulega auðvelt að koma á öflugu neti frá Keflavík yfir á stór Reykjavíkursvæðið til að byrja með sem mun setja sterkan og skemmtilegan svip á bæinn fyrir utan það að borg og ríki geti þar með sparað sér hundruð milljarða með því að leggja niður borgarlínu hugmyndir áður en það verður um seinan. Það væri fyllilega raunhæft að koma á slíku kerfi sjálfakandi samgöngum öllum til hagsbóta fyrir 2030.

Allt yrði þetta að sjálfsögðu knúið með grænni orku okkar og Ísland ætti að setja sér það markmið að verða fyrsta 100% sjálfbæra landið í heiminum sem er knúið alfarið áfram á hreinni orku. Slík yfirlýsing og stefna ein og sér mundi fara langt með að stórefla ímynd landsins.

Að lokum þá er óhjákvæmilegt að velta gervigreindinni fyrir sér þegar horft er til framtíðar og áhrif þess á ferðaþjónustuna. Það er stutt í það að allar myndir og textar verða meir eða minna tengd gervigreind og við öll komin með okkar persónulega „einkaþjón“ sem vafrar fyrir okkur um alnetið í leit að áhugaverðustu stöðunum sem henta hverjum og einum best. Slíkur ofurþjónn mun fletta í gegnum allar staðreyndir, umsagnir og dóma um áfangastaði, lönd, veitingastaði og jafnvel einstaka rétti, tilboð og afslætti og ekki síst vera sérþjálfaður í að gramsa í gegnum hvað er satt og logið þegar allir geta búið til endalausar umsagnir og hágæða myndir af misgóðum og gáfulegum þjónustum sínum. Þetta verður risa kapphlaup sem gæti hæglega gjörbreytt hlutverki millilíða eins og Airbnb og Booking sem í dag eru að rukka 15-20% fyrir sína þjónustu.

Tækifærið en jafnframt samkeppnin um athygli hvers og eins verður engu lík og því enn mikilvægara en áður að ferðaþjónustan standi undir væntingum og helst fari fram úr þeim. Það væri vel þess virði fyrir ferðaþjónustuna að leggjast á eitt og ígrunda með hvaða hætti við getum nýtt gervigreindina til að koma sérstöðu Íslands og einstakri upplifun sem hér er að finna á framfæri. Sem betur fer þá er enn langt í það að gervigreindin og tölvurnar geti endurgert raunverulega upplifun í tíma og rúmi þó að hún muni án efa reyna það líka.

Ég hlakka til að vinna áfram samhliða því frábæra fólki sem starfar í ferðaþjónustunni í dag og hefur sýnt eindæma seiglu og dugnað í að byggja hér upp öfluga atvinnugrein á mettíma. Ég trúi því og treysti að í sameiningu munum við halda áfram að varðveita Ísland og allt það besta sem land og þjóð hefur uppá að bjóða.

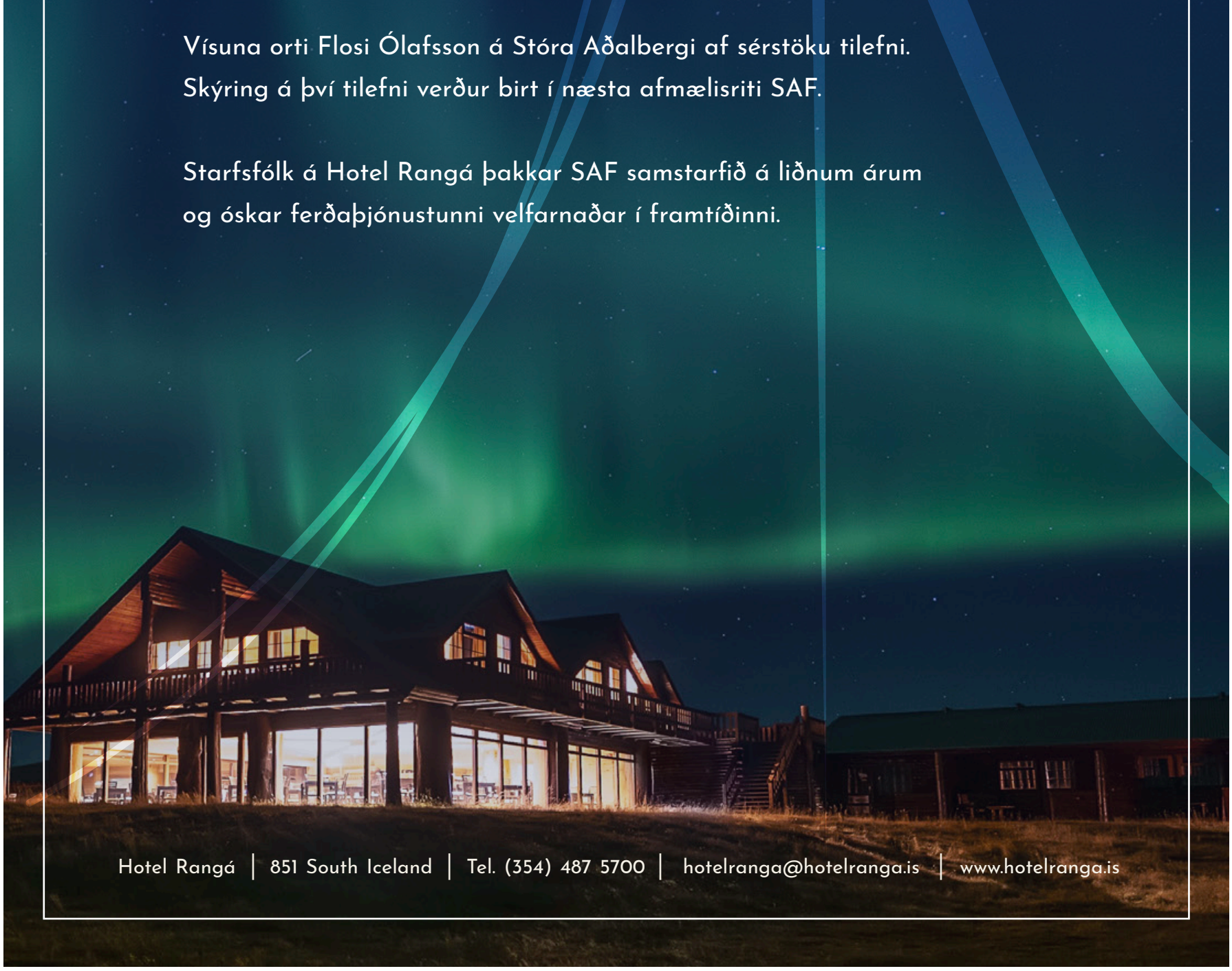
» *Höfundur er framkvæmdastjóri og stofnandi Hvammsvíkur.*

Hotel Rangá

Eigur mínar fara á flakk um ferðamannatímann. Mig vantar bæði beisli og hnakk, buxurnar og símann.

Vísuna orti Flosi Ólafsson á Stóra Aðalbergi af sérstöku tilefni.
Skýring á því tilefni verður birt í næsta afmælisriti SAF.

Starfsfólk á Hotel Rangá þakkar SAF samstarfið á liðnum árum og óskar ferðaþjónustunni velfarnaðar í framtíðinni.



Hotel Rangá | 851 South Iceland | Tel. (354) 487 5700 | hotelranga@hotelranga.is | www.hotelranga.is

Viðskiptablaðið

SAF

Vel skal vanda



Arnar Már Ólafsson

Þegar Samtök ferðaþjónustunnar voru stofnuð, fyrir fullum sal á Hótel Sögu, ávarpaði þáverandi samgönguráðherra samkomuna með þeim orðum að vöxtur greinarinnar væri undraverður – við það að nálgast kvartmilljón gesti og 5.000 störf. Forkólfar ferðaþjónustunnar sem sátu í pallborði þennan dag fyrir 25 árum höfðu uppi stór orð um framtíðina, en gerðust varla svo djarfir að spá því að ferðaþjónustan tæki fram úr sjávarútvegi sem stærsta atvinnugrein þjóðarinnar.

Þegar horft er til baka markaði þessi heldur látlausi stofnfundur mikil tímamót fyrir íslenskt atvinnulíf.

Með stofnun Samtaka ferðaþjónustunnar (SAF) gat hin ört vaxandi atvinnugrein talað einum rómi í sínum hagsmunamálum sem snertu allt frá reglugerðum og fjárveitingum yfir til byggðamála og landkynninga. Samtök veitinga- og gistihúsa höfðu einna helst sinnt hlutverkinu áður en með innkomu fleiri fyrirtækja á víðari grunni fengu hin nýju samtök burði til að horfa víðar og breiðar, yfir landið og út í heim. Landkynning – hugtak sem stærri þjóðir eiga varla til sem nafnorð – fékk byr undir báða vængi.

Breyttir tímar

Samvinna er forsenda þess að ferðaþjónusta fái þrifist, í sátt og samlyndi við samfélagið sem greinin þjónar. Við tökum sem gefnu þegar vel tekst til, en þekkjum ef til vill frá eigin ferðalögum dæmi þess þegar samgöngur, gisting, veitingar og afþreying tvinnast ekki alltaf vel saman. Afþreying á borð við hvalaskoðun, jöklaferðir og flúðasiglingar var um þetta leyti að slíta barnsskónum og segja má að vægi þeirra fyrirtækja sem starfa innan SAF hafi breyst í takt við ferðahegðun nútímamannsins. Fyrir 25 árum komu flestir erlendir gestir hingað til lands yfir sumartímann í skipulögðum pakkaferðum og dvöldu gjarnan á Suðurlandi, ef þeir gistu utan borgarmarka á annað borð. Núorðið ferðast langflestir á eigin vegum, ferðast víðar um landið og yfir allt árið.

Umhverfismálin alltaf í öndvegi

Sama má segja um áherslumálin: þau hvíla á rótgrónum gildum en færast til í takt við tímann. Umhverfismál hafa allt frá upphafi verið í öndvegi. Þá sem endranær hefur verið tekist á um þolmörk íslenskrar náttúru og leiðir til að mæta auknum ágangi. En verkefni samtímans kalla á víðtækari leiðir til lausna. Orkuskipti á öllum sviðum eru í farvatninu og ferðaþjónusta í heild sinni stærsta einstaka aflið til að ná settum markmiðum hratt og örugglega.

Ferðamálastofa vinnur samkvæmt stefnu stjórnvalda í að liðka fyrir orkuskiptum og mér var strax ljóst þegar ég settist í stól ferðamálastjóra að ekki skortir metnað og samstarfsvilja hjá burðarásum greinarinnar. Sameiginlegur vettvangur skiptir sköpum svo innleiðing haldist í hendur, og kallast á við grundvallaratriði í stefnuskrá SAF: „Að ferðaþjónustan búi við innviði sem styður framþróun hennar.“ Við vitum öll að ferðaþjónusta sem byggir afkomu sína á virðingu við náttúruna verður þá að vera leiðandi og sýna þá virðingu í verki.

Samstaða innan greinarinnar

Íslensk ferðaþjónustufyrirtæki þekkja áskoranir. Þrátt fyrir öran vöxt hefur gefið hressilega á bátinn síðastliðinn aldarfjórðung. Flugsamgöngur drógust saman eftir árásirnar 11. september 2001 með tilheyrandi fækkun millilandafarþega um Keflavík; efnahagshrunið 2008 skapaði mikla óvissu fyrir greinina, ofan á eignabruna og skakkaföll í rekstri; eldgosið í Eyjafjallajökli 2010 setti flugsamgöngur um gjörvalla Evrópu á hliðina; gjaldþrot WOW árið 2019 dró úr fjölgun ferðamanna í fyrsta sinn í áraraðir og síðast en ekki síst var COVID-19 faraldurinn eldraun fyrir hvert og eitt okkar.

Þrátt fyrir þessar áskoranir hélt samstaðan innan greinarinnar og því ber ekki síst að þakka öflugri forystu SAF gegnum árin. Samtökin börðust í senn fyrir hagsmunum sinna félagsmanna og hvöttu aukinheldur stjórnvöld til að grípa gæsina við skjótar breytingar – til dæmis með markaðsherferðum eftir bankahrun og eldgos. Sálusorgari en á sama tíma sókndjarfur framherji. Frá árinu 2004 hafa Nýsköpunarverðlaun SAF verið veitt árlega og vakið verðskuldaða athygli á frumkvöðlastarfi vítt og breitt um landið og innan greinarinnar.

Á sínum tíma, þegar Spaugstofan skemmti landsmönnum allar helgar, brá Karli Ágústi Úlfssyni stundum fyrir sem flámæltum leigubílstjóra sem hafði staðið vaktina „í töttögu og femm ár“ og taldi sig þannig sérfróðan um menn og málefni, ekki síst allra flóknustu úrlausnarefni. Öðru gegnir um afmælisbarnið sem hefur ávallt leitast við að starfa eftir bestu þekkingu og mælanlegum prófunum.

> Samvinna er forsenda þess að ferðaþjónusta fái þrifist, í sátt og samlyndi við samfélagið sem greinin þjónar.

Vandvirkni og virðing

Þegar SAF tók til starfa hafði ég nýverið sett á stofn, ásamt góðum kollegum, nýja námsleið í ferðamálafræði við Háskólann á Akureyri og kynntist metnaði samtakanna strax á fyrsta starfsári þegar kom að stofnun Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála (RMF) árið 1999. Nýjasta samstarfsverkefni SAF á þessu sviði er Hæfnissetur ferðaþjónustunnar, rekið undir hatti Fræðslumiðstöðvar atvinnulífsins, sem ætlað er að efla hæfni allra sem starfa í greininni og þróa m.a. þrepaskipt ferðaþjónustunám með fjölbreyttu námsvali sem hentar fyrirtækjum í greininni.

Samtök ferðaþjónustunnar hafa allt til þessa dags verið hagsmunasamtök sem tala af bjartsýni fremur en barlóm. Á næstu árum gæti árlegur fjöldi erlendra ferðamanna náð þremur milljónum, samkvæmt spálíkani Ferðamálastofu, og þá sem endranær mun reyna á þennan stólpa atvinnulífsins. Eftir að hafa rifjað upp stofnfund SAF, og ræðuhöld þann daginn, er ljóst að fæst orð bera minnsta ábyrgð þegar við rýnum í framtíðina, en sama hvað ber okkur, nú sem fyrr, að nálgast verkefnin og áskoranirnar framundan með vandvirkni og af virðingu.

Til hamingju með daginn.

» *Höfundur er ferðamálastjóri.*



Við óskum Samtökum ferðaþjónustunnar til hamingju með 25 ára afmælið

BÍLALEIGA AKUREYRAR Höldur

Europcar

COURTYARD BY MARRIOTT
Reykjavik Keflavik Airport

HÓTEL KLETTUR

LOTUS CAR RENTAL

66° NORÐUR

GJ
1931 - 2021
90 YEARS OF EXCELLENCE

Viðskiptablaðið

Tillögur starfshóps ráðherra um gjaldtöku og álagsstýringu

Starfshópur ferðamálaráðherra um verðmætasköpun og samkeppnishæfni skilaði nú í haust til ráðherra heildstæðum tillögum að aðgerðum sem snúa að gjaldtöku og álagsstýringu. Í hópnum sátu fulltrúar Háskóla Íslands, ráðuneyta, sveitarfélaga og hagsmunaaðila í ferðaþjónustu. Þær tillögur má finna á samráðsgátt stjórnvalda.

Tillögurnar lúta að upptöku innviðagjalds á skemmtiferðaskip, afnámi gistináttaskatts, stífari umgjörð heimagistingar og álagsstýringu á viðkvæma ferðamannastaði í formi aðgangsgjalds eins og nánar er útfært í minnisblaði hópsins. Markmið tillagna starfshópsins er að jafna samkeppnisstöðu milli aðila á sama markaði, þ.e. að jafna aðstöðu gagnvart opinberum gjöldum á samkeppnismarkaði og leitast við að skapa betri forsendur fyrir heilsársuppbyggingu gistiþjónustu á landsbyggðinni og betri samfélagssátt um framtíð ferðaþjónustu á landinu.



Kristófer Oliversson

> Nú er ekki aðeins þörf heldur nauðsyn á uppstokkun á opinberu gjaldumhverfi ferðaþjónustu á Íslandi.

kringum það sem kalla má innviðagjald. Gjaldtakan miðist við að jafna samkeppnisstöðu innlendra og erlendra aðila sem og gististaða á sjó og í landi.

Stærstu hafnir landsins, Faxaflóahafnir, eru reknar sem sameignarfélag og flokkast því ekki sem opinber rekstur. Um þær gilda þó eins og aðrar hafnir skýr ákvæði um gjaldtöku. Í raun má segja að gjaldtökuheimildir hafnalaga í heild sinni horfi til þrenns konar skipaumferðar: fiskiskipa, flutningaskipa og farþegaferja. Skemmtiferðaskip eru hins vegar bæði samgöngutæki (ferja) og hótel og því er nauðsynlegt að stjórnvöld horfi á þau sem slík.

Það er mat lögfræðinga að skynsamlegt sé að útfæra innviðagjald á skemmtiferðaskip sem skatt, sem grundvallist á að auka jafnræði á markaði til að bregðast við miklu álagi á viðkvæma innviði landsins. Þar á meðal álagi á náttúruperlur yfir umsetnasta tíma ársins, íslenska sumarið. Skemmtiferðaskipin eru þannig að herja á íslenska markaðinn á þeim árstíma sem ásókn á vinsæla ferðamannastaði var þanin fyrir og ákvarðanir um fjölda þeirra tekin af fámennum hópi þar sem ekki virðist horft til heildarhagsmuna við uppbyggingu á íslenskri ferðaþjónustu.

Innviðaskattur á skemmtiferðaskip byggir einnig á efnahags- og samfélagslegum sjónarmiðum, þar sem hann stuðlar að uppbyggingu gistiþjónustu og annarrar ferðaþjónustu á landsbyggðinni á heilsársgrunni með tilheyrandi störfum sem og tekjum ríkis og sveitarfélaga. Feta þarf meðalhóf við ákvörðun fjárhæðar slíks gjalds, þar sem ekki sé gengið lengra en sanngjarnt getur talist til að ná markmiðinu en heldur ekki svo skammt að markmið um aukið jafnræði í gistiþjónustu hér á landi náist ekki.

Nýkynnt áform stjórnvalda um stórhækkun gistináttaskatts á hótelin, á sama tíma og stóru erlendu skemmtiferðaskipin eiga að fá að teika áfram nánast frítt skjóta því skökku við. Í stað þess að leitast við að ná framangreindum markmiðum virðist ríkisstjórnin ætla að auka enn frekar ójafnræði á markaði.

Með grófum útreikningi má ætla að meðalstórt hótel í þeim svæðum landsins sem þar sem flestir ferðamann koma skili um 2 milljónum króna á herbergi í skatta og gjöld á ársgrunni. Þar af er hlutur ríkisins um 75% en hlutur sveitarfélaga um 25% og gistináttaskattur telur 5% af þessum tekjum. Hugmyndir um innviðagjald miða þannig að því að jafna núverandi stöðu á milli gistingar á sjó og landi. Ef fullt jafnræði á að nást þyrfti nánast að tuttugufalda núverandi hugmyndir stjórnvalda um gjaldtöku af skemmtiferðaskipum.

Tillaga starfshóps. Innviðagjald á skemmtiferðaskip

- *Að tekið verði upp, með lögum eða öðrum viðeigandi hætti, sértækt gjald á veru erlendra skemmtiferðaskipa sem flytja ferðamenn til Íslands og hringinn í*

Tillaga starfshóps. Afnám gistináttaskatts

- *Að gistináttaskattur verði afnuminn til að jafna samkeppnisstöðu ólíkra tegunda gististaða.*



Útfærsla gistináttaskatts hér á landi er samkeppnisbrenglandi og felur í sér ójafnræði milli aðila á sama markaði. Rök fyrir því eru rakin í tillögum starfshóps. Hjá þeim ríkjum þar sem gistináttaskattur eða sambærileg skattheimta hefur verið tekin upp er almenna reglan sú að hann nái til allra aðila á þeim markaði, þ.á m. heimagistingu.

Ísland eitt Norðurlanda er með gistináttaskatt. Norðurlöndin eru helstu samkeppnisaðilar Íslands um ferðamenn sem vilja á norðurslóðir. Tillaga starfshópsins um afnám skattsins er fallin til að auka jafnræði í gistiþjónustu og að draga úr neikvæðum áhrifum skammtímaleigu, m.a. á húsnæðismarkað.

SAF



Tillaga starfshóps. Hertar reglur um heimagistingu

- *Að hver einstaklingur megi aðeins leigja út gistiaðstöðu í einni fasteign, í stað tveggja, án þess að þurfa rekstrarleyfi gististaða. Eftirlit með heimagistingu verði aukið, til dæmis með þeim hætti að hámarksfjárhæð stjórnvaldssekta verði hækkuð og hafi viðhlítandi fælingarmátt.*

Í dag er hverjum einstaklingi heimilt að leigja að hámarki tvær eignir (lögheimili og aukaeign) í sinni eigu. Útleiga er heimil að hámarki 90 daga á ári, samanlagt í báðum eignum. Ef leigja á meira en 90 daga þarf að sækja um rekstrarleyfi. Ef gistináttaskattur verður ekki afnuminn er mikilvægt að skammtímaleiga til ferðamanna falli einnig undir skattinn.

Starfshópurinn leggur til að hver einstaklingur megi aðeins leigja út gistiaðstöðu í einni fasteign, í stað tveggja áður, án þess að þurfa rekstrarleyfi gististaða. Eftirlit með heimagistingu verði aukið, til dæmis með þeim hætti að hámarksfjárhæð stjórnvaldssekta verði hækkuð og hafi viðhlítandi fælingarmátt. Einnig verði lagakröfum um skyldu til að nota skráningarnúmer í markaðssetningu fylgt eftir.

Tillaga starfshóps. Álagsstýring í formi aðgangsgjalds

Að tekið verði upp aðgangsgjald að ferðamannastöðum til að takmarka aðgang að einstökum opinberum stöðum þar sem fjöldi ferðamanna er farinn að reyna á þolmörk. Það stuðli að ávinningi fyrir ferðaþjónustu til lengri tíma. Gera verði greinarmun á almennu aðgangsgjaldi að ferðamannastað og innheimtu gjalds fyrir aðra veitta þjónustu. Þannig megi áfram rukka gjald fyrir til dæmis bílastæði eða salerni, þar sem þeir borga sem nota, óháð aðgangsgjaldi ferðamannastaðar.

Ríki um allan heim hafa í vaxandi mæli tekið upp aðgangsgjald til álagsstýringar á vinsælum ferðamannastöðum. Slík gjaldtaka hefur tvíþættan tilgang. Að safna fé til uppbyggingar aðstöðu til verndar viðkvæmri náttúru á viðkomandi stöðum og greiða aðgengi ferðamanna í leiðinni. Hún getur einnig verið tæki til að tempra álag á slíka staði ein og sér eða í bland við önnur úrræði eins og aðgangstakmarkanir inn á svæði. Aðgangsgjald að vinsælum ferðamannastöðum í eigu ríkisins þarf að útfæra með lögum. Slík lög ættu að innhalda tillögu starfshópsins um undanþágu fyrir aðila með skattalega heimilisfesti á Íslandi frá greiðslu gjaldsins. Íslenskir þegnar hafa þegar látið mikla fjármuni af hendi rakna til að byggja upp innviði landsins, sem nýtast öllum þeim ferðamönnum sem landið sækja heim. Vernd náttúrlegra gæða er málaflokkur þar sem svigrúm ríkja til sjálfsákvörðunaréttar hlýtur að teljast rúmt. Ekki verður heldur séð að gjaldtaka ríkis gagnvart aðgangi erlendra ferðamanna inn á ferðamannastaði í eigu ríkisins geti stangast á við alþjóðaskuldbindingar.

Skynsamlegt gæti verið við útfærslu slíks aðgangsgjalds að samræma í leiðinni þau gjöld sem innheimt eru í dag inná slík svæði, s.s. svæðagjöld og bílastæðagjöld inn á þjóðgarða ríkisins þannig að enginn vafi leiki á hvað sé gjald fyrir tiltekna þjónustu að hvað sé aðgangsgjald til uppbyggingar og verndunar.

Með aðgangsgjaldi er leitast við að dreifa álagi á viðkvæma innviði landsins. Þar á meðal álagi á náttúruperlur yfir umsetnasta tíma ársins, íslenska sumarið.

Niðurlag

Okkur Íslendingum hættir til að lengja í ólinni fremur en að ráðast í nauðsynlegar umbætur. Nú er ekki aðeins þörf heldur nauðsyn á uppstokkun á opinberu gjaldumhverfi ferðaþjónustu á Íslandi. Þær tillögur sem hér hafa verið raktar eru til þess fallnar að auka jafnræði á markaði, auk þess að byggja á efnahags- og samfélagslegum sjónarmiðum. Þannig munu þær ýta undir heilbrigðari uppbyggingu heilsárs gistiþjónustu og annarrar ferðaþjónustu, ekki síst á landsbyggðinni, með tilheyrandi störfum sem og tekjum ríkis og sveitarfélag.

Nú liggur fyrir Alþingi frumvarp fjármála- og efnahagsráðherra um gríðarlega og fyrirvaralausa hækkun gistináttaskatts, sem gengur þvert á þessa stefnu, þ.e. það mun stuðla að auknu ójafnræði milli aðila á markaði og gera ekkert til að mæta auknu álagi á viðkvæma ferðamannastaði.

» *Höfundur er stofnfélagi í SAF og formaður FHG – Fyrirtækja í hótel- og gistiþjónustu.*

Viðskiptablaðið

SAF

Skýr stefna í orkuskiptum ferðaþjónustu nauðsynleg

Metnaðarfull markmið íslenskra stjórnvalda um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda (GHL) miða meðal annars að 55% samdrætti í losun fyrir árið 2030 miðað við árið 2005 og að Ísland verði kolefnishlutlaust 2040.

Til að hægt verði að ná þessum markmiðum er mikilvægt að stjórnvöld og atvinnulífið taki höndum saman og vinni að verkefninu í sameiningu. Á vormánuðum 2023 tóku Samtök ferðaþjónustunnar þátt í vinnu við gerð Loftslagsvegvísa atvinnulífsins (LVA). Þar sem rammaðar voru inn tillögur að aðgerðum og úrbótum sem snúa að atvinnulífinu og stjórnvöldum. Þeim er ætlað að stuðla að því að fyrrgreind loftslagsmarkmið náist.



Tækniþroski og afstaða stjórnvalda

Losun frá ferðaþjónustu á sér að mestu leyti stað í gegnum samgöngur, það er í gegnum flug, farþegasiglingar og akstur ökutækja. Skortur á upplýsingum og gögnum varðandi losun atvinnugreinarinnar veldur því að losunartala undirgreina ferðaþjónustunnar liggur ekki fyrir. Þó má gróflega áætla að bein losun ferðaþjónustu árið 2022 hafi verið í kringum 900 þúsund tonn CO2-ígilda. Sú tala nær hins vegar ekki yfir losun vegna siglinga skemmtiferðaskipa við Íslandsstrendur, sem er töluverð.

Öflugasta leiðin til að bregðast við vaxandi losun í ferðaþjónustu eru orkuskipti í samgöngum. Síðustu ár hafa bílaleigur átt frumkvæði að orkuskiptum í samvinnu við stjórnvöld og verið öflugar í innkaupum á rafmagnsbílum. Þá horfa hópbifreiðafyrirtæki og ferðaskipuleggjendur jafnframt í auknum mæli til hreinorkufarartækja. Fjölmörg orkuskiptaverkefni í farþegasiglingum eru á teikniborðinu og er þróun sparneytnari hreyfla og flugvéla sem og nýting nýrra orkugjafa í flugi orðin samofin flugrekstri.

Stærstu hindranir hraðari orkuskipta í ferðaþjónustu eru tækniþroski, það er þegar tæknin er ekki orðin nægilega góð eða ekki til staðar, og raunveruleg afstaða stjórnvalda þegar kemur að orkuskiptum. Því miður hafa stjórnvöld verið svifasein að bregðast við úrlausnarefnum og tillögum atvinnulífsins. Langtímasýn hins opinbera hefur að takmörkuðu leyti verið til staðar og stjórnvöld sjaldan unnið samkvæmt eigin stefnu. Þá hefur takmarkað umfang orkuskiptainnviða jafnframt dregið úr eftirspurn fyrirtækja og neytenda eftir hreinorkufarartækjum.



Ágúst Elvar Bjarnason

> Áfangastaðurinn Ísland og íslensk ferðaþjónusta hafa alla burði til að verða leiðandi í sjálfbærni á heimsvísu.

Framtíðin siglir ekki á dísel vélum

Árið 2020 birtu stjórnvöld aðgerðaráætlun í loftslagsmálum og er áætluninni ætlað að vinna að settum markmiðum stjórnvalda, en var hún unnin nær einhliða af stjórnvöldum með takmörkuðu samráði við atvinnulífið. Þar má meðal annars finna aðgerð sem miðar að orkuskiptum í farþegasiglingum. Aðgerðinni er ætlað að ná fram orkuskiptum ferja í reglubundnum rekstri á leiðum sem eru hluti af þjóðvegakerfinu, þá er sérstaklega tekið fram að „í næstu kröfulýsingu fyrir útboð vegna ferjusiglinga verður hvatt til orkuskipta“.

Upphaflega stóð til að leggja af ferjusiglingar á Breiðafirði vorið 2023 en meðal annars vegna aukinnar ferðaþjónustu á svæðinu var ákveðið að halda siglingum áfram. Það var því mikið gleðiefni þegar Vegagerðin festi kaup á nýrri ferju 15. september síðastliðinn. Skugga var hins vegar varpað á þau kaup þar sem ferjan sem keypt var, Röst, var smíðuð árið 1991 og siglir á tveimur dísel vélum. Ólíklegt verður að teljast að

Við óskum Samtökum ferðaþjónustunnar til hamingju með 25 ára afmælið

JARÐBÖÐIN VIÐ MÝVATN

bænda FERÐIR

hey ICELAND

ICELANDIC BUS COMPANY
SBA-NORÐURLEIÐ
www.sba.is

SKY LAGOON

SNÆLAND GRÍMSSON

travel connect

Viðskiptablaðið



> Hreinorkuökutæki telja um 6,5% af heildarökutækjaflota landsins og innan ferðaþjónustu er hlutfall þeirra hæst hjá bílaleigum. Tækniþroski og kostnaður við innkaup á stærri ökutækjum hefur verið meginhindrunin hingað til í öðrum greinum innan ferðaþjónustunnar.

þessi kaup stuðli að einhverjum samdrætti að losun né samræmist áðurnefndri aðgerðaráætlun og stefnu stjórnvalda.

Talsverður áhugi er á orkuskiptum innan hafsækinnar ferðaþjónustu og hafa íslenskar farþegaskipaútgerðir nú þegar hafið þá vegferð af krafti. Þau orkuskiptaverkefni sem eru hafin, eða eru á teikniborðinu, hafa hins vegar rekið sig á að regluverk stjórnvalda hefur verið hindrun sem erfiðlega hefur gengið að leysa úr. Talað hefur verið um að ferðaþjónustuaðilar í haftengdri ferðaþjónustu geti sótt um styrki til breytinga á skipakosti og innviðauppbyggingar á landi í aðgerðaráætlun stjórnvalda. Aftur á móti, er þessi hluti ekki enn kominn til gagns en augljóst er að slíkur stuðningur myndi hraða orkuskiptum í hafsækinni ferðaþjónustu svo um munar.

Hraðari orkuskipti kosta fjármuni

Stjórnvöld hafa hingað til kosið að styðja við innkaup á hreinorkutækjum með ágætis árangri, en nú er breyting þar á. Hreinorkuökutæki telja um 6,5% af heildarökutækjaflota landsins og innan ferðaþjónustu er hlutfall þeirra hæst hjá bílaleigum. Tækniþroski og kostnaður við innkaup á stærri ökutækjum hefur verið meginhindrunin hingað til í öðrum greinum innan ferðaþjónustunnar. Á síðastliðnum árum höfum við samt sem áður séð fjölgun stærri hreinorkuökutækja hér á landi, til dæmis á rafmagnshópbifreiðum.

Stefnuleysi, og mögulega áhugaleysi, stjórnvalda þegar kemur að áframhaldandi hvatningu við innkaup á hreinorkutækjum kemur bersýnilega í ljós í breytingum sem taka eiga gildi 1. janúar 2024. Þar virðast áhyggjur stjórnvalda af skatttekjum beinlínis ætla að vinna gegn áður settum orkuskiptamarkmiðum og munu að öllum líkindum hægja á orkuskiptum. Með óbreyttu fyrirkomulagi munu bílaleigur því miður neyðast til að hætta að kaupa inn hreinorkuökutæki og halda eldri ökutækjum lengur. Ekki verða lengur rekstrarforsendur til kaupa á hreinorkuökutækjum.

Stjórnvöld þurfa að vera heiðarleg þegar kemur að hröðun orkuskipta hreinorkutækja hér á landi. Þau munu kosta fjármuni og ferðaþjónustan sjálf mun ekki bera þann kostnað ein. Koma verður til móts við atvinnugreinina með áframhaldandi stuðningi við hröð orkuskipti ökutækja.

Þegar kemur að flugi virðast stjórnvöld enn vera að reima gönguskóna. Á Íslandi má reikna með að orkuskipti í alþjóðaflugi felist fyrst og fremst í aukinni notkun á sjálfbæru þotueldsneyti (e. Sustainable aviation fuel) og áframhaldandi þróun hagkvæmari hreyfla. Helsta áskorun flugs á Íslandi verður því aðgengi að fyrrgreindu eldsneyti og tilheyrandi kostnaður við slík innkaup, en markmið Evrópusambandsins miða að 2% íblöndun þess árið 2025 og 6% árið 2030. Þegar á líður er líklegt að þau markmið muni hafa töluverð áhrif hér á landi verði aðgengi að sjálfbæru þotueldsneyti ekki tryggt.

Stjórnvöld þurfa að stíga á rafmagnsinngjöfina

Mikilvægt er að íslensk stjórnvöld sýni í verki að þau ætli sér raunverulega að ýta undir hröð orkuskipti. Ferðaþjónusta er lifandi atvinnugrein sem byggir að miklu leyti á áræðni rekstraraðila, vöruþróun og nýsköpun. Á næstu árum munum við sjá hraða þróun í orkuskiptum á alþjóðamörkuðum hvort sem um ræðir í nýjum farartækjum, breytingum á eldri farartækjum eða þróun á nýjum orkugjöfum.

Ef stjórnvöld verða ekki tilbúin með bakpokann og búin að merkja gönguleiðina, leysa heimatilbúið stefnuleysi og einfalda hamlandi gullhúðað regluverk mun Ísland sitja eftir með tilheyrandi áhrifum á ímynd lands og þjóðar.

Áfangastaðurinn Ísland og íslensk ferðaþjónusta hafa alla burði til að verða leiðandi í sjálfbærni á heimsvísu, en til þess þurfa stjórnvöld og atvinnulífið að vera með samstilltan áttavita. Atvinnulífið er þegar búið að sýna á spilin með þeirri vinnu sem lögð var fram með Loftslagsvegvísum atvinnulífsins. Nú er komið að stjórnvöldum að leggja spilin á borðið.

» *Höfundur er verkefnastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar.*

SKATTSPOR
FERÐAÞJÓNUSTUNNAR



Hvert er framlag ferðaþjónustunnar til samfélagsins?

Skattspor ferðaþjónustunnar fyrir árið 2022 verður kynnt á morgunfundi á **Grand hótel fimmtudaginn 7. desember.** Fundurinn fer fram í salnum Gullteig og hefst kl. 9.00.

Flutt verða ávörp ásamt því að skýrsla sem Reykjavík Economics hefur unnið fyrir SAF verður kynnt. Þá fara fram umræður um skattspor ferðaþjónustunnar og hvert raunverulegt framlag greinarinnar er til samfélagsins.

Fram koma:

- **Þórdís Kolbrún Reykfjörð Gylfadóttir,** fjármála- og efnahagsráðherra
- **Bjarnheiður Hallsdóttir,** formaður SAF
- **Sigríður Margrét Oddsdóttir,** framkvæmdastjóri SA
- **Magnús Árni Skúlason,** framkvæmdastjóri Reykjavík Economics
- **Bogi Nils Bogason,** forstjóri Icelandair
- **Grímur Sæmundsen,** forstjóri Bláa Lónsins

Diljá Matthíasardóttir, hagfræðingur SAF, stýrir fundinum og **Jóhannes Þór Skúlason**, framkvæmdastjóri SAF leiðir umræður.

Samtök ferðaþjónustunnar og **Samtök atvinnulífsins** standa að fundinum.

SAF

samtök atvinnulífsins



Viðskiptablaðið

SAF

Fjöregg íslensks efnahagslífs



Árið 2010 hófst heildstæð markaðssetning á áfangastaðnum Íslandi í samstarfi stjórnvalda og atvinnulífsins undir forystu Samtaka ferðaþjónustunnar til að bregðast við væntum neikvæðum afleiðingum eldgossins í Eyjafjallajökli á komur erlendra ferðamanna. Sama ár var Íslandsstofa stofnuð formlega með lögum í júní 2010 en hin óstofnaða stofa hafði þá þegar þurft að taka til starfa með óformlegum hætti þegar henni var falin framkvæmd markaðsverkefnisins sem fór af stað í apríl.

Markmiðið var að upplýsa um að það væri óhætt að ferðast til Íslands þrátt fyrir fréttir í heimspressunni um eldgos sem hamlaði flugumferð um Atlantshafið. Ánægja var með markaðsverkefnið og því ákveðið að framlengja það. Þessi snemmbúna skírn setti tóninn fyrir þá heildstæðu markaðssetningu áfangastaðarins Íslands sem hefur verið fylgt síðan þar sem markaðsaðgerðir hafa verið nýttar til að bregðast við mörgum ólíkum áskorunum sem steðja að íslenskri ferðaþjónustu.

Áherslur í markaðssetningu

Samhliða vexti í ferðaþjónustu næstu ár þróuðust áherslur í markaðssetningunni í takt við stefnu stjórnvalda og atvinnulífs. Fyrst að draga úr árstíðarsveiflu með því að kynna Ísland sem heilsársáfangastað. Svo að hvetja ferðamenn til að ferðast víðar um landið með því að kynna alla landshluta og loks að fræða ferðamenn um hvernig eigi að ferðast á ábyrgan hátt um landið.

Þessar þrjár áherslur hafa verið til grundvallar markaðsaðgerðum undanfarin ár og hafa endurspeglast meðal annars í herferðum á borð við Ask Guðmundur, Iceland Academy, Icelandic Pledge og Kranavatn. Jafnframt hefur markaðssetning beinst að skilgreindum markhópi íslenskrar ferðaþjónustu sem einkennist af fólki sem ferðast utan háannar, er viljugt til að kynnast nýjum svæðum, er vel stætt, ber virðingu fyrir náttúrunni o.s.frv.

Þegar heimsfaraldurinn kyrrsetti fólk og enginn gat ferðast gerðu sumir áfangastaðir hlé á markaðssetningu. Sú leið var ekki farin á Íslandi og þess í stað var sú nálgun tekin að halda samtali áfram við markhóp með það markmið að fólk myndi velja Ísland þegar hægt yrði að ferðast á ný.

Á þessum sögulega tíma þegar heimsbyggðin var að kljást í sameiningu við heimsfaraldur var áherslan í markaðssetningu sett á að skilgreina sameiginlegt vandamál og hvað Ísland gæti boðið upp á sem lausn. Í kjölfarið komu herferðir á borð við Looks like you need Iceland, Looks like you need an adventure, Welcome to the Icelandverse og OutHorse your email. Ísland er eitt af þeim löndum þar sem ferðaþjónusta hefur verið fljótust að ná sér á strik.

Ekki sjálfgefið að vel gangi

Það er ekki sjálfgefið að ferðaþjónusta gangi vel á Íslandi og að erlendir ferðamenn kjósi Ísland sem áfangastað. Íslensk ferðaþjónustufyrirtæki hafa um áratugaskeið sinnt markaðssetningu á erlendum vettvangi og frá 2010 hefur verið markvisst unnið að því að byggja upp ímynd áfangastaðarins Íslands á grundvelli stefnu stjórnvalda. Íslandsstofu hefur verið falið að leiða markaðssetningu áfangastaðarins en Samtök ferðaþjónustunnar hafa dregið vagninn varðandi fjármögnun og samtal milli stjórnvalda og atvinnulífs því tengdu.

Að byggja upp og viðhalda ímynd er viðvarandi verkefni sem klárast ekki heldur þarf stöðugt að vinna að. Jákvæð og sterk ímynd leiðir til þess að fólk er viljugara til að kaupa vöru eða þjónustu, greiða fyrir það hærra verð, umburðarlyndara gagnvart því ef eitthvað neikvætt kemur upp og líklegra til að mæla með við vini og ættingja. Það hversu líklegt fólk er til að gefa slík meðmæli er hægt að mæla og kallast meðmælaskor. Það telst gott meðmælaskor að vera með yfir 30 og framúrskarandi að vera yfir 70. Ísland sem áfangastaður hefur verið með meðmælaskor á bilinu 77-84 að meðaltali á ári frá 2019.



Sigríður Dögg Guðmundsdóttir

> Að byggja upp og viðhalda ímynd er viðvarandi verkefni sem klárast ekki heldur þarf stöðugt að vinna að.

Undirstöðuatvinnugrein

Í ár fagna Samtök ferðaþjónustunnar 25 ára afmæli. Ferðaþjónusta á Íslandi hefur á þessum tíma vaxið úr því að vera lítil og árstíðarbundin atvinnugrein í að vera undirstöðuatvinnugrein Íslands og eitt af fjöreggjum íslensks efnahagslífs.

Íslensk ferðaþjónustufyrirtæki hafa byggt upp vöruframboð, gæði og orðspor áfangastaðarins Íslands með hjálp stoðkerfis á borð við Samtök ferðaþjónustunnar, Íslandsstofu, Ferðamálastofu, Markaðsstofa, Íslenska ferðaklasans og fleiri. Fulltrúar þessa stoðkerfis íslenskrar ferðaþjónustu hafa undanfarin ár eflt samstarf sín á milli sem styrkir greinina í heild.

Um þessar mundir er í gangi vinna við gerð aðgerðaáætlunar fyrir ferðamálastefnu 2030 og er þetta umfangsmesta stefnumótunarvinna sem farið hefur verið í fyrir íslenska ferðaþjónustu. Mikilvægt er að vel takist til við að skapa atvinnugreininni sterka umgjörð sem gerir henni kleift að dafna í sátt. Beri stjórnvöldum gæfa til þess og greininni í heild að standa saman að því þá mun samfélagið í heild njóta þess. Samtök ferðaþjónustunnar gegna þar lykilhlutverki sem sterkur málsvari fyrirtækja og samstarfsaðili í stoðkerfi ferðaþjónustunnar. Með samvinnu að vopni er framtíð íslenskrar ferðaþjónustu björt.

» *Höfundur er forstöðumaður útflutnings og fjárfestingar hjá Íslandsstofu.*

Við óskum Samtökum ferðaþjónustunnar til hamingju með 25 ára afmælið

BERJAYA
ICELAND HOTELS

Hotel Cabin

Hilton
REYKJAVIK NORDICA

HÓTEL ÖRK

Iceland Hotel Collection
BY BERJAYA

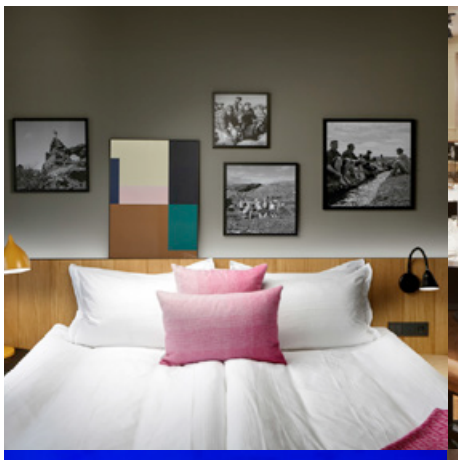
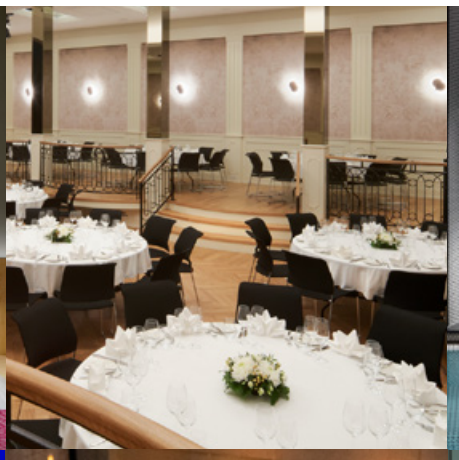
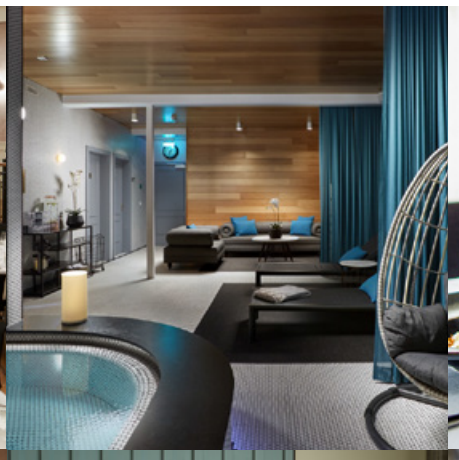
Iceland Encounter

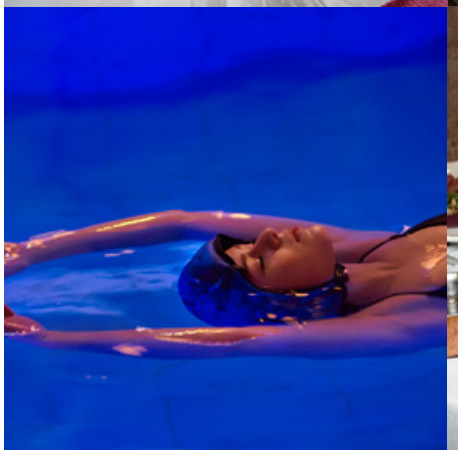
Iceland Hotel Collection
BY BERJAYA

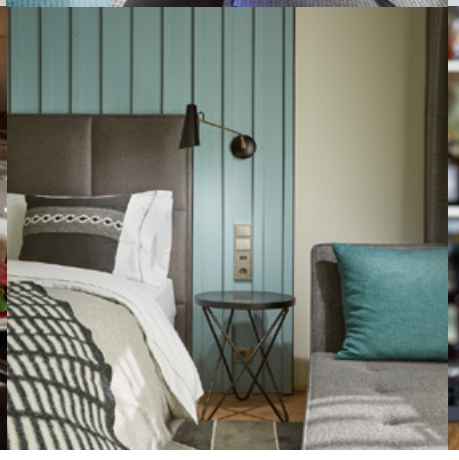
FARSÆL ÍSLENSK UPPLIFUN

Með fjölbreyttu framboði gæðaþjónustu um allt land eflum við jákvæða upplifun gesta, hvort sem þeir koma um langan veg eða úr næsta nágrenni. Markmið okkar er ekki síður að vera traustur samstarfsaðili annarra ferðaþjónustufyrirtækja og skapa glæsilega umgjörð um ráðstefnur, fundi og viðburði á þeirra vegum.

Við óskum SAF til hamingju með afmælið og hlökkum til samstarfsins á nýjum og spennandi tímum.






BERJAYA ICELAND HOTELS
ICELAND PARLIAMENT HOTEL
REYKJAVÍK KONSÚLAT HÓTEL
canopy REYKJAVÍK | CITY CENTRE
Hilton REYKJAVIK NORDICA
hotel edda
ALDA HOTEL REYKJAVÍK
VOX BRASSERIE & BAR
SLIPPBARINN RESTAURANT · BAR
Telebar
hjá Jóni restaurant
KONSÚLAT WINE ROOM
GEIRI SMART RESTAURANT
lyng RESTAURANT
mylla RESTAURANT
aurora RESTAURANT & BAR
satt
Hilton REYKJAVIK SPA
natura spa
PARLIAMENT SPA