

Að græða á gestakómum

Ferðapjónusta er ört vaxandi atvinnugrein hérlendis og það kann að hljóma ankannalega að spyrja hvaða ábata greinin skili til landsmanna. Fyrir flestum er svarið líklega augljóst: Ferðamennirnir færa með sér bæði störf og gjaldeyri til landsins sem landsmenn þurfa á að halda. Hins vegar eru þessi alþýðuvísindi ekki jafn traust og virðist í fyrstu. Auðlegð þjóða veltur ekki á þeim fjölda starfa sem þeim heppnast að skapa innan sinna landamæra, heldur afrakstri þeirra eða framleiðni. Íslendingar eru heldur ekki háðir ferðapjónustunni um sköpun starfa eða nútímavæðingu efnahagslífsins líkt og margar þriðja heims þjóðir. Þeir hafa úr mörgu að velja. Útflutningstekjur eru auk þess aðeins mælikvarði á veltu útflutningsgreina en ekki hagnað eða framleiðni og aukning þeirra er marklaus að öðru leyti en því að þær gefa vísbendingar um aukna sérhæfingu landsins og veita landsmönnum tækifæri til þess að njóta sérhæfingar annarra þjóða.

Þjóðhagslegur ábati skapast aftur á móti vegna bættrar nýtingar framleiðsluþátta, s.s. vegna tækniframfara, stærðarhagkvæmni eða þess að ónýtt framleiðslugeta er færð í gagnið. Slíkt er einnig til staðar í ferðapjónustu en flest bendir til þess að fjölgun ferðamanna á næstu árum muni auka hagkvæmni greinarinnar og stærri markaður muni þannig skapa meiri arðsemi. Þetta sést t.d. af mynd hér til hliðar þar sem sést að fjöldi ferðamanna á hvert ársverk hefur aukist verulega. En ferðapjónustan skilar einnig töluverðum ábata fyrir þá sök að hún eykur við íbúafjölda landsins. Íslendingar eru fámenn þjóð í stóru og ógreiðfæru landi og af þeim sökum hvílir fastur kostnaður vegna ýmiss konar fjárfestinga til almenningsnota – innviða – mjög þungt á þjóðinni. Gjöld fyrir þessa þjónustu eru innheimt með beinum hætti, s.s. með bensíngjaldi og virðisaukaskatti. Af þeim sökum felur aukin notendafjöldi í sér ábata þar sem fastur kostnaður dreifist á fleiri herðar. Þetta á sérstaklega við ef nýting þessara innviða er ekki full og notkun ferðamanna á þeim

skapar ekki kostnað fyrir þá notendur sem fyrir eru, t.d. með of miklu umferðarálagi. Þessi ábati er þó misjafn eftir árstímum og svæðum.

Hvaðan kemur ábatinn?

Þjóðhagslegur ábati ferðamennsku hérlendis er fjórþættur:

1) **Bætt framleiðni vinnuafls:** Sköpun nýrra starfa í ferðaþjónustu sem gefur fólki tækifæri á hærrí tekjum en ella hefði orðið, að gefinni menntun, búsetu og starfsþjálfun. Ennfremur kann staðbundið atvinnuleysi eða önnur vannýting vinnuafls að vera til staðar sem ferðaþjónustan vinnur bug á.

2) **Bætt framleiðni einkafjármagns:** Aukin nýtni fastafjármuna vegna meiri veltu hjá fyrirtækjum sem tengjast ferðaþjónustu með beinum eða óbeinum hætti, s.s. þjónustu-, flutninga- og afþreyingarfyrirtækja. Utan við höfuðborgarsvæðið eru ennfremur margs konar mannvirki, t.d. skólar og félagsheimili, sem eru mjög vannýtt af íbúum en hafa nýst í ferðaþjónustu.

3) **Bætt framleiðni opinbers fjármagns og innviða:** Hlutdeild í kostnaði vegna notkunar á innviðum (e. infrastructure) íslensks þjóðfélags, s.s. samgöngumannvirkja, sem kemur fram með beinum og óbeinum gjöldum til íslenska ríkisins. Hagræðið kemur einkum fram ef notkun landsmanna sjálfra er fremur lítil og aukinn fjöldi notenda tefur ekki fyrir þeim sem þegar nýta sér umferðarmannvirkin.

4) **Sterkari grundvöllur fyrir sérhæfingu og fjölbreytni:** Sérhæfing eða nýbreytni af einhverjum toga krefst einhvers lágmarksfjölda af viðskiptavinum. Ferðamannastraumurinn til landsins skiptir þess vegna miklu fyrir byggðalög utan Reykjavíkur þar sem fjölbreytni skortir í verslun og þjónustu vegna fólksfæðar og skorti á stærðarhagkvæmni. Ferðaþjónustan skapar ekki aðeins aukna fjölbreytni í störfum á landsbyggðinni heldur fjölgar einnig þeim þjónustu- og afþreyingarmöguleikum sem heimamenn hafa sjálfir úr að spila.

Gullni hringurinn

Vannýting utan háannar er vandamál í nær allri ferðaþjónustu hérlendis, en þó mun meiri á landsbyggðinni. Færa rök fyrir því að ábatasamt sé að fá ferðamenn úti á land

vegna mikillar umframframleiðslugetu einkafjármagns og innviða. Eins og skattlagningu héraendis er háttáð, s.s. bensíngjaldi og innheimtu 24,5% virðisaukaskatts af bílaleigubílum, og miklum fjárfestingum í umferðarmannvirkjum utan við höfuðborgarsvæðið er mikill ábati af fleirum notendum í samgöngukerfinu. Þetta á sérstaklega við utan höfuðborgarsvæðisins þar sem gatnakerfi borgarinnar er nálægt fullnýtingu en vegakerfi landsins er aftur á móti fremur vannýtt og auðvelt að bæta við farartækjum.

Ferðamannastraumurinn beinist þó að tiltölulega fáum stöðum, t.d. á gullna hringinn Gullfoss-Geysi. Ennfremur má nefna að 147.000 gestir komu til þjóðgarðsins á Skaftafelli árið 2000 og þótt sá fjöldi geti mögulega talist innan þolmarka er ekki víst að hið sama verði upp á teningnum eftir 12 ár þegar þessi gestafjöldi hefur tvöfaldast ef svo fer fram sem horfir að ferðamönnum mun áfram fjölga um rúm 6% á ári. Ef til er hægt að bregðast við slíkum vanda á einstökum stöðum með gjaldtöku, en tekjurnar sem af hlytust gætu síðan runnið til verndunar og viðhalds viðkomandi svæðis. Svipuðum aðferðum mætti einnig beita til þess að stýra notkun á ýmsum innviðum, s.s. flugstöðinni í Keflavík, með því að láta notkunargjöld fara eftir álagi og nýtingar á afkastagetu. Ábatinn af slíku er ótvíræður, en til að mynda væri hægt að fimmfalda afkastagetu Leifsstöðvar ef álaginu væri dreift jafnt.

Afskipti stjórnvalda

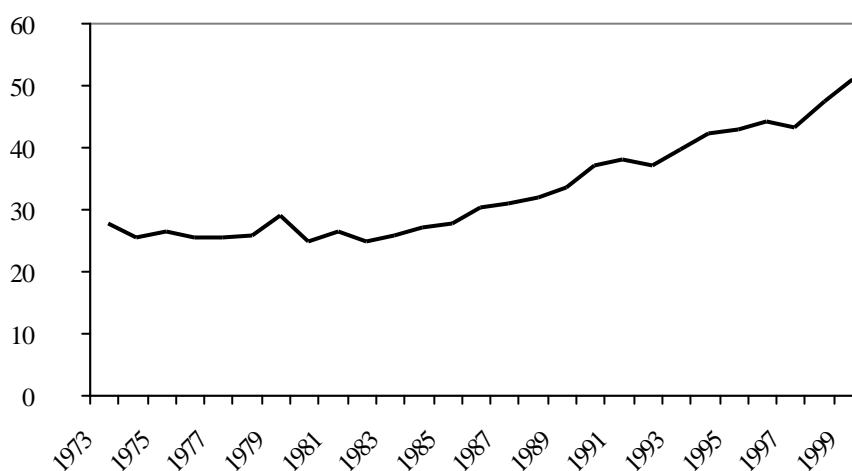
Landkynning er sá þáttur sem liggur beinast við íslenskum stjórnvöldum. En vegna þess að landkynning er almannagæði sem nýtist öllum ferðaþjónustuaðilum hefur hvert fyrirtæki um sig ekki nægjanlega hvata eða getu til þess að fjármagna slíka kynningu. Þetta er oft kallað laumufarþegavandamálið (free rider problem) í hagfræði sem þar sem hver og einn aðili vonast eftir því að hagnast á kynningu annarra og spara sjálfur eigin kostnað. Af þessum sökum verða stjórnvöld að taka að sér að samhæfa slíka kynningu fyrir greinina sem heild, sem hefur reyndar gerst framlög því framlög ríkisins til kynningarmála eru áætluð um 500 milljónir í fjárlögum næsta og hafa því þrefaldast frá árinu 1999. Viðleitni stjórnvalda hefur vitaskuld verið í þá átt að auka ferðamannastraum utan háannar, m.a. með starfsemi ferðamálaráðs, og skyldi það síst vanmetið. Hins vegar hefur meginþungi stjórnvaldsstuðnings við ferðaþjónustu lagst á öfugan enda, það er með því að bæta við fjármagnsstofninn með byggðatengdum lánunum frá Byggðastofnun til hótélbygginga. Þannig hefur aðstoð ríkisins rauninni orðið til þess að draga úr framleiðni fjármagns í ferðaþjónustu á

síðustu árum þar sem fleiri uppbúin rúm kalla ekki sjálfkrafa á aukna eftirspurn eftir gistingu.

Hversu margir ferðamenn?

Hins vegar er ekki sjálfgefið að Íslendingar vilji taka við óendalega mörgum ferðamönnum þar sem þeir hljóta að leggja margvíslegan kostnað á heimamenn, t.d. með aukinni örtröð á hánnartímum. Ferðamennskan er ekki þrautaráð fyrir Íslendinga heldur aðeins kostur af mörgum góðum möguleikum sem þjóðin hefur úr að spila og ef fjöldi ferðamanna fer upp fyrir ákveðin mörk gæti það hæglega gerst að hver ferðamaður til viðbótar skili fremur tapi en gróða til þjóðarbúsins. Þegar til framtíðar er litið er líklegt að aðalviðfangsefni stjórnvalda verði ekki að fjölga ferðamönnum heldur að tryggja hámarksafrakstur í greininni og jafna álagið á land og þjóð. Hins vegar – þangað til þeim mörkum er náð – er ljóst að ferðaþjónustan skilar miklum ábata til Íslendinga fyrir þá sök hvað landsmenn eru fámenn þjóð í stóru landi.

Fjöldi ferðamanna á hvert ársverk í ferðaþjónustu frá 1973 til 2001



Heimild: Hagstofa Íslands