VÍSBENDING

JÚNÍ 2024 23. TBL. 42. ÁRG.



Lilja Dögg Alfreðsdóttir

Burðarás í efnahagslífinu

Arnar Már Ólafsson

Ferðaþjónustan fullorðnast

Ólöf Ýrr Atladóttir
Ásta Kristín Sigurjónsdóttir

Nærandi ferðaþjónusta

Leiðari

Ferðamál, útflutningstekjur og sjálfbærni



Ásgeir Brynjar Torfason
ritstjóri

Samhliða því að ferðaþjónustan bjargaði íslenskum efnahag eftir fjármálahrunið frá því fyrir sextán árum þá hefur sú mikla gjaldeyristeknaöflun samhliða skapað óeðlilega þenslu í okkar litla hagkerfi. Líkt og Már Guðmundsson, fyrrverandi seðlabankastjóri, sagði í viðtali í Vísbendingu fyrir ári síðan, þá þolir Ísland ekki svona mikinn og hraðan vöxt. Nú hefur verðbólga, um allan heim, með hækkandi ferðakostnaði auk stríðsógnar og óttans af Reykjaneseldum slegið á vöxt fjölda ferðamanna. Þó að Eyjafjallajökulseldgosið fyrir fjórtán árum hafi fært okkur mikla landkynningu erlendis og ókeypis auglýsingaherferð í alþjóðlegum fréttamiðlum, þá er vel mögulegt að núverandi eldsumbrot færi ferðamönnum efasemdir um heimsókn gegnum samfélagsmiðlauppfærslur af rýmingum hótela og með rauðum bakgrunnsbjarma. Auk þess sem rýming Grindavíkur er alvarlegri atburður heldur en stöðvun á flugumferð í örfáa daga vegna öskufalls.

Sumarblað Vísbendingar er nú helgað ferðamálum líkt og áramótablaðið síðasta var helgað vinnumarkaðinum. Þessi tvö meginþemu eru líklega helstu áskoranir íslensks efnahagslífs með afleiddum afleiðingum á húsnæðismarkað og vaxtakostnað, jafnt hins opinbera sem heimila.

Stefnumörkun ferðamála er mikilvægt skref nú þegar greinin virðist mögulega vera að ná einhverri jafnvægisstærð með von um sjálfbæran vaxtarhraða. Ráðherra ferðamála og ferðamálastjóri rita tvær fyrstu greinar blaðsins sem tengjast þeirri stefnumörkun og hagstærðum sem verða betur mældar með tilliti til hagvísa ferðamála. Enn vantar þó upp á að finna hæfilegt jafnvægi milli efnahagslegra hvata og tekjuöflunar þegar ríkissjóður er stöðugt rekinn í halla auk vaxandi innviðaskulda.

Margt hefur tekist mjög vel í eflingu uppbyggingar ferðamannastaða, með nýsköpun, frumkvæði, sérstökum fjárveitingum og vandaðri hönnun, líkt og síðasta grein blaðsins frá Miðstöð hönnunar og arkitektúrs ber jafnframt með sér. Vert er að benda sérstaklega á myndefnið sem fylgir þar með.

Samtök ferðaþjónustunnar og Hæfnisetur ferðaþjónustunnar hjá Fræðslumiðstöð atvinnulífsins skýra sín sjónarmið hvort í sinni greininni. Auk þess sem fulltrúar Íslenska ferðaklasans og ráðgjafi Norrænu ráðherranefndarinnar í uppbyggingu nærandi ferðaþjónustu skrifa saman grein. Þá er viðtal sumarblaðsins við annan höfunda, sem jafnframt er fyrrverandi ferðamálastjóri og rekur ferðaþjónustufyrirtæki á Tröllaskaga.

Fræðslumálefni ferðaþjónustunnar, rannsóknir og háskólastarf, bæði varðandi kennslu og stefnumörkun, skipta miklu máli. Því eru fjórar greinar eftir jafnmarga háskólakennara og einn rektor í blaðinu. Auk þess sem ytri greining skiptir máli og tvær greinar þess háttar höfunda fylgja í kjölfarið. Þá er að lokum ein stutt grein um sérhæfða tegund ferðaþjónustunnar þar sem fram koma áhugaverð sjónarmið fagaðila sem veitir ferðaþjónustu og telur best að stefnumörkun miðist við færri ferðamenn frekar en fleiri en að Ísland eigi sérstöðu sinnar vegna að stefna að því að fá hingað til lands sérstaka tegund ferðamanna en alls ekki sem flesta túrista. Það sjónarhorn rímar við áðurnefnd varúðarorð fyrrverandi seðlabankastjóra fyrir ári síðan og viðtal við spænskan prófessor í samfélagslegri nýsköpun í áramótablaðinu. Hin nærandi ferðaþjónusta sem nágrannar okkar á Norðurlöndunum eru farnir að leggja áherslu á og kemur vel fram í viðtalinu hér í blaðinu við fyrrverandi ferðamálastjóra styður við stefnu í þá svipaða átt.

Ekki þarf að spyrja að því að Ísland er einstakur staður að ferðast um. Landsmenn fengu að kynnast því vel í heimsfaraldri þegar bannað var að fara til útlanda. Þá kom líka í ljós hve mikið hefur verið byggt upp hérlendis og hvernig möguleikarnir til að njóta landsins hafa margfaldast. Við megum samt ekki ganga of hratt um uppbyggingargleðinnar dyr og verðum að gæta þess að skemma ekki auðlindina sem landið okkar er. Það að gera þá sameiginlegu auðlind að eign tiltekinna aðila um aldur og ævi fellur örugglega ekki að vilja meirihluta þjóðarinnar. Spurningin nú er hvernig kjörnum fulltrúum gengur að koma á kerfi til stýringar á þeirri nýtingu. Sagan er til að læra af henni en ekki endilega endurtaka. Tölurnar eru og mikilvægur áhrifaþáttur en þá er mikilvægt að ekki sé of þröngt horft á fjölda eða landsframleiðslu einvörðungu heldur þarf að líta á fleiri þætti samhliða. Tölulega jafnt sem ófjárhagslega. Þar skiptir sjálfbærnin í sinni víðustu mynd einna mestu máli.

Um leið og ritstjóri óskar lesendum gleðilegs sumars þá er rétt að minna á vef Vísbendingar, visbending.is, sem nú er ársgamall og allar greinarnar er þar að finna. Hægt er að smella á efnisyfirlitið hér til hægri til að fara af blaðsíðunni yfir á vefútgáfu hverrar greinar.

Efnisyfirlit

Lilja Dögg Alfreðsdóttir
Ferðaþjónustan: Burðarás í efnahagslífinu **4-5**

Arnar Már Ólafsson
Ferðaþjónustan fullorðnast **6-7**

Ólöf Ýrr Atladóttir
Ásta Kristín Sigurjónsdóttir
Nærandi ferðaþjónusta **8-9**

Pétur Óskarsson
Íslensk ferðaþjónusta – hetjusaga **10-11**

Haukur Harðarson
Ferðaþjónusta í sátt við land og þjóð **12-13**

Edward H. Huijbens
Gestakomur, samfélagsþróun og vald fjöldans **14-15**

Magnús Haukur Ásgeirsson
Gunnar Þór Jóhannesson
Leiðandi í sjálfbærni? **16-18**

Ragnheiður I. Þórarinsdóttir
Landbúnaðarháskóli Íslands – Háskóli í sókn – ný stefna 2024-2028 **18-19**

Ingibjörg Sigurðardóttir
Ferðaþjónusta og nýsköpun – tækifæri til framtíðar! **20-21**

Ásgeir Brynjar Torfason
Viðtal við Ólöfu Ýrr Atladóttur: Ferðaþjónusta sem skapandi afl og nærandi fyrir samfélög **22-27**

Jónas Guðmundsson
Ferðasveiflan heldur velli – en hve lengi og hversu sjálfbært? **28-29**

Egill Jóhannsson
Orkuskiptin eru dauðafæri fyrir Ísland **31-32**

Ýmir Björgvin Arthúrsson
Ísland er fyrir ferðamenn – ekki túrista **33**

Miðstöð hönnunar og arkitektúrs
Sjálfbær uppbygging ferðamannastaða **34-35**

Ásgeir Brynjar Torfason
Aðrir sálmar: Sveitasamfélagið **36**

VÍSBENDING #23 · 14. JÚNÍ 2024 · 23. TÖLUBLAÐ · 42. ÁRGANGUR

Ritstjóri: Ásgeir Brynjar Torfason **Ábyrgðarmaður:** Jón Trausti Reynisson **Umbrot:** Tómas Daði Valdimarsson • Jón Ingi Stefánsson **Prentun:** Prentmet Oddi ehf. • ISSN 1021-8483
Útgefandi: Sameinaða útgáfufélagið ehf. Aðalstræti 2, 101 Reykjavík, sími 415 2000 visbending.is • visbending@visbending.is

Öll réttindi áskilin. © Ritið má ekki afrita án leyfis.

prentmet Oddi

heildarlausnir í prentun



Við erum sérfræðingar í prentun bóka, almennu prentverki og framleiðslu umbúða. Öll framleiðsla fer fram á Íslandi.

Láttu sérfræðinga okkar aðstoða við að finna bestu, hagkvæmustu og umhverfisvænustu leiðina fyrir þig.

Vertu hjartanlega velkomin

Umbúðir | Almenn prentun | Bækur | Límmiðar | Stimplar

Lyngháls 1, 110 Rvk 5 600 600
Eyravegi 25, 800 Selfoss 482 1944
Glerárgötu 28, 600 Akureyri 4 600 700
prentmetoddi.is

SJÁLFSVOTTUÐ PRENTSMIÐJA

JAFNLAUNAVOTTUN


MYND: GOLLI

Ferðaþjónustan

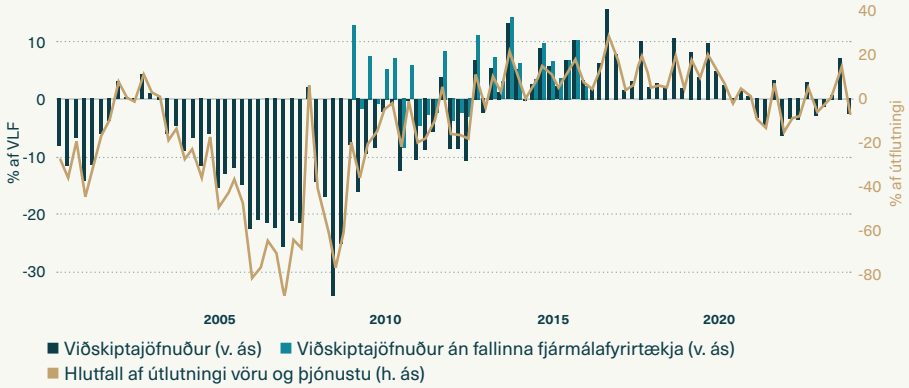
Burðarás í efnahagslífinu



Lilja Dögg Alfreðsdóttir
menningar- og viðskiptaráðherra

Ísland er einstakur áfangastaður á heimsvísu sem eftirsótt er að heimsækja. Eitt af forgangsmálum í menningar- og viðskiptaráðuneytinu á undanförnum misserum er að búa ferðaþjónustunni sterkari umgjörð til þess að vaxa, dafna og skapa aukin verðmæti fyrir íslenskt samfélag. Ný ferðamálastefna til ársins 2030 og aðgerðaáætlun henni tengd liggur nú fyrir þinginu en stefnan mun vísa veginn fram á við. Mikið vatn hefur runnið til sjávar frá marsmánuði 2010 þegar að eldgos hófst í Eyjafjallajökli. Þessi jarðfræðilegi atburður átti eftir að marka straumhvörf fyrir íslenska ferðaþjónustu sem hefur tekið miklum breytingum á þeim rúmu 14 árum sem liðin eru frá gosinu. 14 ár eru ekki sérlega langur tími en það er ánægjulegt að sjá þann árangur sem náðst hefur í uppbyggingu ferðaþjónustunnar á Íslandi. Það gefur augaleið að það að taka á móti um hálfri milljón ferðamanna árið 2010 og svo 2,2 milljónum ferðamanna árið 2023 er talsverð breyting sem verður ekki án áskorana. Þegar horft er yfir farinn veg er hægt að fullyrða að á ýmsan hátt hafi tekist vel til við að vinna úr þeim vaxtarverkjum sem fylgt hafa auknum umsvifum í ferðaþjónustunni á ekki lengri tíma. Fjárfest hefur verið myndarlega í innviðum og uppbyggingu áfangastaða, má þar nefna að Framkvæmdasjóður ferðamannastaða hefur veitt styrki til um 900 verkefna fyrir rúma 8,2 milljarða kr. á umliðnum árum. Ferðaþjónustan hefur að sama skapi bætt búsetuskilyrði í landinu öllu, en um er að ræða stærstu sjálfsprottnu byggðaaðgerð Íslandssögunnar. Hærra atvinnustig og stóraukið framboð af þjónustu í afþreyingu, gistingu, mat og drykk auk greiðara aðgengis að náttúruperlum eru gæði sem íbúar landsins jafnt sem erlendir gestir njóta góðs af.

Mynd 1 Viðskiptajöfnuður

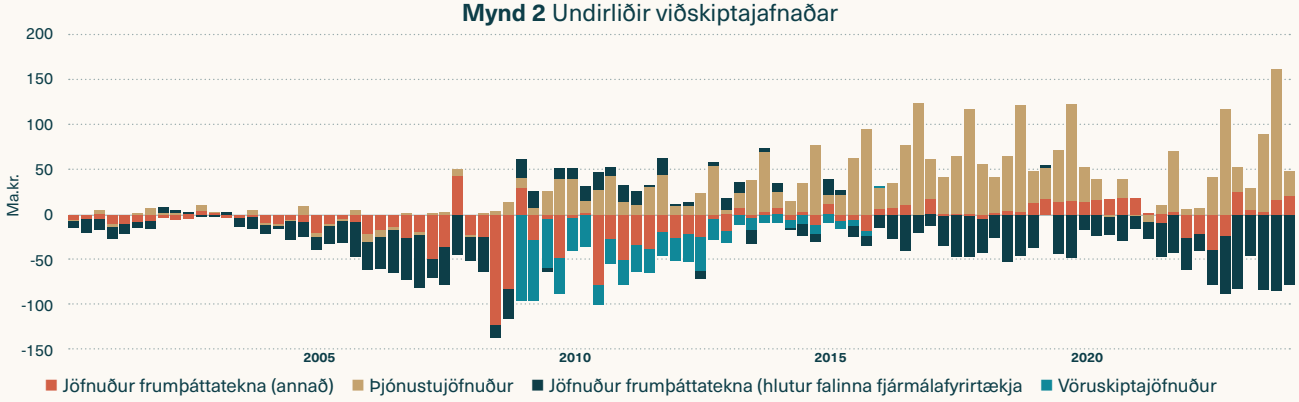


Heimild: Hagstofa Íslands, Seðlabanki Íslands, Hagvísar III-1 hagvisar.sedlabanki.is

Styrkari staða þjóðarbúsins

Samhliða þessum aukna vexti ferðaþjónustunnar hefur átt sér stað mikil breyting

Mynd 2 Undirliðir viðskiptajafnaðar



Heimild: Hagstofa Íslands, Seðlabanki Íslands, Hagvísar III-2 hagvisar.sedlabanki.is

til hins betra á stöðu þjóðarbúsins. Þannig hefur ferðaþjónustan orðið að nýrri stoð í efnahagslífinu en hlutur greinarinnar sem hlutfall af vergri landsframleiðslu hefur farið úr því að vera 3,4% árið 2010 í að vera 7,8% árið 2022. Algjör umskipti hafa orðið á viðskiptajöfnuði þjóðarbúsins með tilkomu og vexti ferðaþjónustunnar, sem skapar stöðugan straum gjaldeyristekna. Það má meðal annars greina í stöðu gjaldeyrisvaraforða Seðlabankans og vaxandi eignum lífeyrissjóða á erlendri grundu. Þannig skapaði greinin 448 milljarða kr. í gjaldeyristekjur árið 2022 samanborið við 163 milljarða árið 2010. Heildarneysla innlendra og erlendra ferðamanna hér á landi 2022 nam 635 milljörðum kr., sem gerir um 1,7 milljarða kr. í tekjur á dag. Þessi mikli gjaldeyrisstraumur sem ferðaþjónustan skapar skiptir lítið og opið hagkerfi eins og okkar gríðarlegu máli. Hann styður við gengi krónunnar og stuðlar þannig að lægri verðbólgu en ella ásamt því að þjóna sem öryggissjóður ef stór og óvænt áföll eiga sér stað sem geta haft neikvæð áhrif á gjaldeyrisöflun. Á meðfylgjandi myndum má sjá hvernig hlutur þjónustujafnaðarins hefur vaxið mjög á meðal undirliða viðskiptajafnaðarins sem rekja má til ferðaþjónustunnar ásamt þeim jákvæðu umskiptum sem orðið hafa á viðskiptajöfnuði þjóðarbúsins.

Nýtt þjóðhagslíkan fyrir ferðaþjónstuna

Ferðaþjónustan hefur sýnt að hún getur skapað umtalsverðar gjaldeyristekjur á nokkuð skömmum tíma og þannig hreyft við mikilvægum hagstærðum. Til þess að mæla betur áhrif breytinga í starfsumhverfi ferðaþjónustunnar var ráðist í smíði á sérstöku þjóðhagslíkani fyrir íslenska ferðaþjónustu sem er nú lokið. Um er að ræða fyrsta þjóðhagslíkan fyrir atvinnugrein hérlendis. Ferðamálastofa hefur haldið á framkvæmd verkefnisins fyrir hönd menningar- og viðskiptaráðuneytisins en annars vegar er um að ræða sérstakt þjóðhagslíkan fyrir íslenska ferðaþjónustu, eða svokallað geiralíkan, og hins vegar útvíkkun á spálíkani Seðlabanka Íslands/Hagstofu Íslands. Líkanið mun gera stjórnvöldum og öðrum hagaðilum kleift að skoða með raunhæfum hætti áhrif breytinga á helstu forsendum ferðaþjónustu á hag greinarinnar sem og þjóðarbúsins alls – og

> **… verðum við að vera stöðugt á tánum enda hefur alþjóðleg samkeppni um ferðamenn aukist …**

öfugt. Þar má nefna sem dæmi áhrif ferðaþjónustunnar á þjóðhagsstærðir eins og VLF og atvinnustig, s.s. við farsóttir, miklar breytingar á flugsamgöngum eða ferðavilja, og áhrif gengis, verðlags, atvinnustigs og skattabreytinga á ferðaþjónustuna. Líkanið mun styðja enn frekar við stefnumótun stjórnvalda og ákvarðanatöku þegar kemur að málefnum ferðaþjónustunnar og samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar. Þar verðum við að vera stöðugt á tánum enda hefur alþjóðleg samkeppni um ferðamenn aukist á okkar lykilmörkuðum.

Ný ferðamálastefna til 2030 markar tímamót

Umfangsmikil vinna liggur að baki nýrri ferðamálastefnu til ársins 2030 og aðgerðaáætlun henni tengdri en sjö starfshópar unnu að stefnunni, sem skipaðir eru 6–8 sérfróðum aðilum. Ferðaþjónustan er fjölbreytt og skemmtileg atvinnugrein, sem endurspeglast einmitt í hópunum en þeir náðu utan um sjálfbærni og orkuskipti, samkeppnishæfni og verðmætasköpun, rannsóknir og nýsköpun, uppbyggingu áfangastaða, hæfni og gæði, heilsu-, veitinga- og hvataferðaþjónustu og svo menningartengda ferðaþjónustu. Til frekari upplýsingaöflunar voru einnig haldnir opnir fundir hringinn í kringum landið sem voru vel sóttir af haghöfum í greininni.

Framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu er að vera leiðandi í sjálfbærri þróun á grunni efnahagslegs og samfélagslegs jafnvægis. Í því felst að ferðaþjónustan sé arðsöm og samkeppnishæf, í sátt við náttúru, íslenska menningu og tungu. Það skiptir miklu máli að hlúa að ferðaþjónustunni um allt land og skapa þannig skilyrði að hægt sé að lengja ferðamannatímabilið hringinn í kringum landið. Það skiptir sköpum til þess að gera ferðaþjónustuna að heilsársatvinnugrein sem víðast og undirbyggja þannig betri skilyrði fyrir auknar fjárfestingar á fleiri stöðum. Á undanförnum mánuðum höfum við til að mynda séð það raungerast að stuðningur við opnun fleiri gátta inn í landið, til að mynda með beinu millilandaflugi á landsbyggðinni yfir vetrarmánuðina, hefur stutt við vegleg uppbyggingaráform í hótelrekstri á Akureyri og nágrenni sem mun styrkja áfangastaðinn Norðurland enn frekar.

Ferðaþjónusta fram á veginn

Íslandi hefur heilt yfir vegnað mjög vel í ferðaþjónustu frá árinu 2010. Þannig var til dæmis viðnámsþróttur áfangastaðarins Íslands mikill í kjölfar heimsfaraldursins og leið ekki á löngu þar til við höfðum náð fyrri styrk nokkuð hratt og örugglega miðað við samkeppnislönd okkar og ánægjuvog ferðamanna sem heimsótt hafa Ísland er með því hærra sem gengur og gerist í heiminum. Þetta er samt sem áður ekki sjálfgefin þróun en markviss og myndarlegur stuðningur við markaðssetningu á Íslandi sem áfangastað í gegnum heimsfaraldurinn er lykilatriði. Í þeirri hörðu alþjóðlegu samkeppni sem ríkir um ferðamenn má ekki sofna á verðinum. Að undanförnu höfum við séð merki um samdrátt í bókunum hingað til lands sem verður að taka alvarlega. Þar spila meðal annars inn í jarðhræringar, hátt verðlag og staðan í heimsmálunum svo dæmi séu tekin. Að sama skapi þurfa stjórnvöld að stíga inn og tryggja nægan slagkraft í markaðssetningu á okkar lykilmörkuðum í samstarfi við atvinnulífið. Samdráttur í ferðaþjónustu getur leitt af sér minnkun í tekjum ríkissjóðs en heildarskattspor ferðaþjónustu árið 2022 nam 155 milljörðum kr. Samdráttur í ferðaþjónustu getur einnig hoggið skarð í gjaldeyrisöflun þjóðarbúsins sem leiðir af sér veikara gengi og þar með hærra verð á innfluttum vörum sem ýtir undir verðbólgu. Framtíð íslenskrar ferðaþjónustu er engu að síður björt, enda er Ísland einstakur áfangastaður og í ferðaþjónustu starfar fjöldinn allur af fagfólki og eldhugum sem gera landið okkar skemmtilegra og lífskjör betri. Það er til mikils að vinna að halda áfram að byggja ferðaþjónustuna upp í sátt við náttúru og menn, hringinn í kringum landið, enda er ferðaþjónustan einn af burðarásum efnahagslífsins.



MYND: GOLLI

Ferðaþjónustan fullorðnast

Íslensk ferðaþjónusta hefur vaxið mjög hratt á undanförum einum og hálfum áratug. Því vill oft gleymast hversu veikburða hún var og hversu mjög hún var yfirskyggð af hagsmunum annarra atvinnugreina. Það er nú gerbreytt.



Arnar Már Ólafsson
ferðamálastjóri

Ferðaþjónustan er nú orðin stærsta útflutningsgreinin. Áhrif hennar og umfang eru öllum ljós. Hlutdeild ferðaþjónustunnar í vergri landsframleiðslu (VLF) nálgast 9 prósent, en þegar útreikningur á þessu hlutfalli hófst, árið 2009, var það hlutfall 3,5 prósent. Það hélst í upphafi svipað (sjá mynd 1) en árið 2016, fimm árum síðar, var það komið í 8,2 prósent og hélst stöðugt á þeim slóðum allt til ársins 2019. Þegar Covid-faraldurinn skall á af öllum sínum þunga hrapaði þessi hlutdeild, eðli máls samkvæmt, en í fyrra gerðust þau tíðindi að hún hefur aldrei verið metin hærri, eða 8,8 prósent af landsframleiðslu.

Á síðasta ári var fólk í ferðaþjónustu 13,3 prósent starfandi á vinnumarkaði og hlutfall útflutningstekna af erlendum ferðamönnum nálgast þriðjung, eða 32,2 prósent. Það er nálægt útflutningstekjum af sjávarútvegi og áli samanlagt (sjá mynd 2).

Mikilvægi ferðaþjónustunnar sem atvinnugreinar fyrir íslenskt samfélag er þannig ótvírætt. Það er þó ekki sjálfgefið að það haldist.

Dæmi af vexti

Akstursmælir er sjálfsagt ekki nákvæmasta mælistikan þegar kemur að talnagreiningu um kraft íslenskrar ferðaþjónustu en eftir rúmlega tvö hundruð kílómetra frá Reykjavík nemur billinn staðar á Hólmavík við Steingrímsfjörð. Hvalaskoðunarskip er í þann mund að leggja úr höfn; einn yngsti vert landsins, Guðrún á Café Riis, stendur vaktina í elsta húsi bæjarins; forvitnir ferðamenn virða fyrir sér nábrækur og setstokka á Galdrasýningunni á meðan ögn jarðbundnari þjóðararfur nýtur sín á Sauðfjársetrinu; sundlaugin er opin fram á kvöld og nýtt brugghús klætt galdrarúnum dælir út veigum.

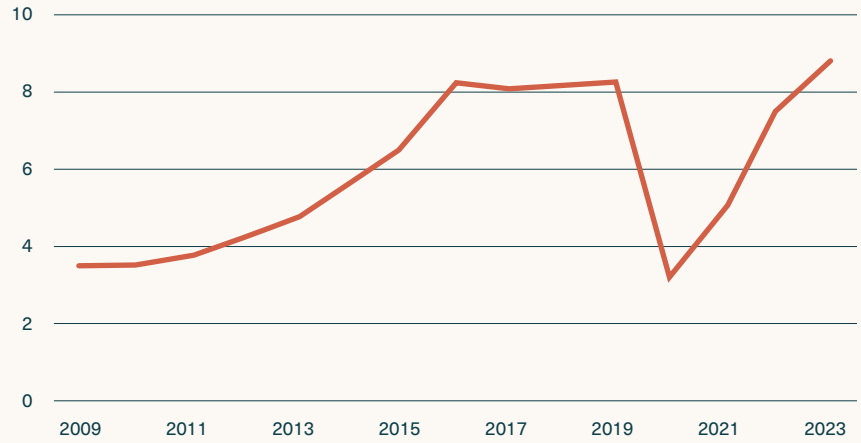
Þegar rætt er um uppgang íslenskrar ferðaþjónustu beinist samtalið oft að vaxtarverkjum á fjölmennustu áfangastöðum: drullugir göngustígar, pökkuð bílastæði og hættuleg hegðun. Lausnir á þessum málum eru dagleg viðfangsefni okkar sem störfum á þessu sviði, og vissulega er víða hægt að drepa niður í málaflokki sem líkt og áður segir, hefur vaxið að umfangi á skömmum tíma.

Heildarmyndin fær öllu minni athygli. Fimmtán ára vaxtarskeið hefur auðgað samfélög stór sem smá, þvert yfir landið. Hólmavík er í tölfræðilegum samanburði áfangastaður utan alfaraleiðar, en ekki er annað að sjá en bæjarbúar séu ákafir um að styrkja stoðir atvinnulífsins með fleiri ferðamönnum og frumlegum fyrirtækjum. Og áfram má telja, á sjó og landi: Nýleg rannsókn Háskólans á Hólum á ferðaþjónustu í Grímsey og Hrísey leiddi í ljós að án greinarinnar væru litlar forsendur fyrir atvinnu og þjónustu sem viðheldur nútíma byggð. Fasteignamat fyrir árið 2025 segir sína sögu um uppganginn víða um land; hækkun fasteignamats á landsbyggðinni er mun meiri en á höfuðborgarsvæðinu. Í Fjallabyggð á Tröllaskaga, þar sem tekist hefur að byggja upp verðmætan vetrartúrisma, er liðlega 17 prósent hækkun á fasteignamati milli ára.

Sveiflur og styrkur

Á árum áður – eða öllu heldur fyrir litlum áratug – voru árstíðasveiflur í gestakomum hvergi meiri á Norðurlöndunum en einmitt hér. Nær allir sem störfuðu í greininni hurfu til annarra starfa með skammdeginu; starfsmenn í greininni höfðu litla hvata til að sækja sér menntun við hæfi. Þessar sveiflur eru vissulega enn talsverðar, og ójafnar milli landshluta, en forsendurnar allt aðrar: Árið 2023 heimsóttu fleiri ferðamenn Ísland fyrstu þrjá mánuði ársins en allt sumarið 2013. Ísland státar nú af *minnstu* árstíðasveiflu á Norðurlöndunum, þökk sé samstilltu átaki við markaðssetningu og vöruþróun þar sem norðurljósin eru ofarlega á blaði. September er þannig jafnan þriðji stærsti mánuðurinn í aðsókn og um

Mynd 1 **Hlutfall ferðaþjónustu af VLF**



miðjan apríl er oftar en ekki rólegasti tími ársins, en þá víkja norðurljósin fyrir sólinni.

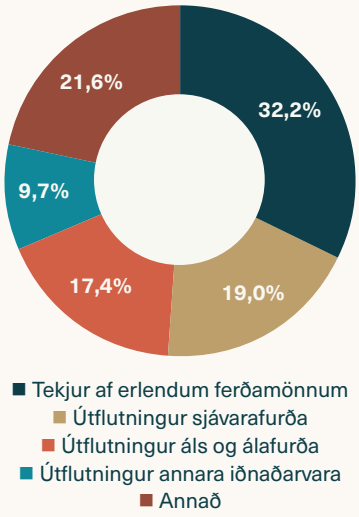
Ferðaþjónusta er á heimsvísu þriðja stærsta útflutningsgreinin, á eftir eldsneyti og kemískum efnum, og þar með veigameiri í milliríkjaviðskiptum en bílar og matvæli. Eitt af hverjum tíu störfum í heiminum er tengt ferðaþjónustu, samkvæmt samtökunum *World Travel & Tourism Council*. Erfitt er að hugsa sér atvinnugrein sem hvetur til dreifingar fjármuna af álíka skilvirkni, með frjálsu flæði fjármuna frá ríkum stórborgum til dreifðari byggða.

Til samanburðar eru þessi hlutföll Íslands áþekk Frakklandi og Bretlandi meðal OECD-ríkja, langt frá hæstu gildum í Evrópu. Þar raða eyríki sér efst á blað – til dæmis Kýpur og Malta – en það kann að hljóma mótsagnakennd regla í þjóðhagfræði að ferðaþjónusta sé að jafnaði hlutfallslega stærst á afskekktum eyjum. Sumir segja að ferðaþjónustan geti vel haldið áfram að vaxa án þess að verða „of stór" eining fyrir íslenskt hagkerfi – Ísland verði enda seint áfangastaður massatúrisma. Aðrir eru þessu ósammála. Í öllu falli er umræðan áhugaverð.

Blikur á lofti

Þegar þetta er skrifað í upphafi sumars eru engu að síður blikur á lofti í ferðaþjónustu, og reglulegur gosmökkur líka. Í upphafi árs spáðu greiningadeildir viðskiptabankanna um eða yfir 2,3 milljón ferðamönnum og spálíkan Ferðamálastofu gerði ráð fyrir metári en það er nú í endurskoðun vegna breyttra forsendna. Fyrsti fjórðungur ársins sló þennan takt en óvíst er með framhaldið. Flugfélögin Icelandair og Play búa sig undir minni eftirspurn á ferðum til Íslands og Þjóðhagsspá Íslandsbanka, sem birtist í maí, átelur eldhræringar, vinsældir annarra áfangastaða og dýrtíð á Vesturlöndum. Í þessu ástandi getur verið erfitt að vera einn dýrasti áfangastaður í heimi. Samkvæmt ferðavísitölu *World Economic Forum* fyrir árið 2024 – þar sem löndum er raðað eftir gæðum, öryggi, verðlagi og öðru til þess að meta samkeppnishæfni ferðaþjónustu hvers lands – er Ísland neðst Norðurlanda og kemur lakast út úr verðsamanburði allra Evrópulanda. Þetta má laga með fleiru en bættu viðskiptaumhverfi greinarinnar:

Mynd 2
Hlutdeild í útflutningi 2023



markviss markaðssókn og vöruþróun eru hér lykilþættir. Einnig má nefna að ferðatækni margs konar og markviss endurmenntun á vinnustöðum er bætir skilvirkni og gæði eykur virði og hvetur ferðamenn til að dvelja lengur og ferðast víðar. Rætt er nú um fjárfestingu í neytendamarkaðssetningu á mörkuðum þar sem áhugi fyrir Íslandi virðist vera að víkja fyrir áfangastöðum á borð við Noreg og Írland. Gögn frá Evrópska ferðamálaráðinu *(European Travel Commission)* o.fl. sýna að ferðavilji sé mikill og samkeppnin um athyglina er mikil landa á milli. Ef við ætlum að standa vörð um þann margþætta ávinning og þau miklu verðmæti sem ferðaþjónustan hefur skapað hér á undanförnum áratug og tryggja þau til framtíðar er sú fjárfesting í markaðssetningu afar nauðsynleg.

Að þessu sögðu er rétt að staldra við því okkur Íslendingum hættir til að meta horfur í atvinnugreinum með nokkuð afgerandi analýsum: Blússandi uppgangur! Lóðbein kreppa! Mokfiskerí eða tómt kast, fátt þar á milli. Til langs tíma blasir fátt annað en blómlegur vöxtur við íslenskri ferðaþjónustu, þó að gefi á bátinn á þeirri löngu leið. En ljóst er að skýr sýn, stefna og markvissar aðgerðir verða að varða leið til framtíðar.

Ísland býr að mörgum af stærstu óbyggðum Evrópu. Útivistarfólk þekkir þá tilfinningu að finnast heimurinn mannlaus, með tært drykkjarvatn úr næsta læk. Almannarétturinn – réttur almennings til að ferðast leiðar sinnar á landi og vötnum óháð eignarhaldi – er hluti af okkar lífsgæðum. En þetta frelsi er vandmeðfarið þegar kemur að öryggi ferðamanna og ágangi gagnvart náttúrunni. Á síðustu árum hafa ósnortin lönd öðlast stafræna frægð án þess að landeigendur hafi fyrirvara til að verjast ágangi og tryggja öryggi. Frá árinu 2012 hafa stjórnvöld farið þá leið að byggja upp áfangastaði með úthlutunarsjóði, Framkvæmdasjóði ferðamannastaða. Á núvirði þá er búið að úthluta liðlega 10 milljörðum króna.

Stefnumótun til framtíðar

Næstu sex ár mun *Ferðamálastefna* til 2030, sem er víðfeðm stefnumótun og aðgerðaáætlun unnin af stýrihópi með breiðri þátttöku, varða þá leið. Leiðarljós stefnumótunarinnar er sjálfbær þróun ferðaþjónustunnar á sviði efnahags, samfélags, umhverfismála og gesta. Þessi heildstæða stefna markar tímamót, sérstaklega þegar horft er til þess hversu víða og hversu mjög ferðaþjónustan hefur markað landið á undanförnum árum.

Á nýlegu málþingi um nýsköpun og fjárfestingar í ferðaþjónustu, sem Ferðamálastofa og Íslenski ferðaklasinn stóðu að, voru ræðumenn á pallborði spurðir hvar þyrfti að byrja til að efla tiltekið svæði eða landshluta. Kjartan Sigurðsson, framkvæmdastjóri Skógarbaðanna í Eyjafirði, sagði að vissulega skipti gisting og afþreying miklu máli en innviðir til ferðalaga kæmu alltaf fyrst. Hann nefndi sem dæmi stækkun Akureyrarflugvallar og beint flug EasyJet til Bretlands yfir vetrarmánuðina. Skógarböðin eiga sér svo að vísu beina tengingu við mannvirkjagerð, en hugmyndin að baðlóninu fæddist við flaum af heitu vatni úr Vaðlaheiðargöngum, verktökum að óvörum. Baðstaðurinn fæddist óvænt en tók á sig einstaka mynd með sköpunarkrafti stofnenda þess. Að fylgjast með slíkum hugmyndum verða að veruleika kjarnar áhuga minn á ferðaþjónustunni – hún fer óvæntar og spennandi leiðir og sér tækifæri.

Grundvallaratriði er þó þetta: Þegar atvinnugrein hefur náð stærðargráðu og mikilvægi innan samfélags á pari við íslenska ferðaþjónustu verðum við sem við hana vinnum og að henni hlúum að gæta þess að faðmlag hennar verði mjúkt og hvetjandi en ekki kæfandi og alltumlykjandi. Einnig þurfum við að standa vörð um þau verðmæti sem skapast hafa og viðhalda sjálfbærum vexti. Rekstrar- og samkeppnishæfi greinarinnar þarf að dafna með hverju ári, ekki dala. Það kallar á markvissa sókn á markaði og gott samstarf og samráð greinarinnar og stjórnvalda. Ferðamálastefna til 2030 er öflugur grunnur þess samstarfs.

Tengla má finna í vefútgáfu greinarinnar:
https://visbending.is/greinar/ferdathjonustan-fullordnast/

Nærandi ferðaþjónusta



Ólöf Ýrr Atladóttir
fyrrverandi ferðamálastjóri, eigandi Sóta Summit og verkefnastjóri NorReg



Ásta Kristín Sigurjónsdóttir
framkvæmdastjóri Íslenska ferðaklasans

Norræna ráðherranefndin hefur samþykkt fjármögnun fyrir verkefnið „*Nordic Regenerative Tourism*“ (NorReg) í þriðja sinn. Verkefninu, sem ber íslenska heitið *Nærandi ferðaþjónusta á Norðurlöndum*, er stýrt af Íslenska ferðaklasanum fyrir hönd menningar- og viðskiptaráðuneytisins.

NorReg er þróunarverkefni sem hefur það að meginmarkmiði að styðja lítil og örsmá fyrirtæki (e. *small and micro-sized enterprizes*) í ferðaþjónustu við að innleiða forsendur nærandi ferðaþjónustu í starfsemi sína. Jafnframt styður NorReg við starfsemi svæðisbundinna samtaka ferðaþjónustu, klasa og markaðsstofa, með því að þróa verkferla og tól sem styðja við vöruþróun og rekstur á forsendum nærandi ferðaþjónustu.

Hvað er nærandi ferðaþjónusta?

Nærandi ferðaþjónusta (e. *regenerative tourism*) er nálgun á uppbyggingu og þróun innan ferðaþjónustu þar sem velsæld og jafnvægi náttúru og samfélaga er höfð að leiðarljósi. Byggt er á þeirri meginhugsun að íbúar, starfsmenn í ferðaþjónustu og gestir séu öll hluti af sama menginu; ferðaþjónustan hafi áhrif með margvíslegum hætti á líf fólks og umhverfi og verði einnig fyrir áhrifum af samskiptum sínum við gesti, íbúa og náttúru. Nærandi ferðaþjónusta sprettur þannig upp á grunni þess skilnings að innan ferðaþjónustunnar þurfi heildstæða, framsýna hugsun, sem bæði hlúi að sameiginlegum gæðum og gildum okkar allra, og kalli okkur til ábyrgðar gagnvart eigin athöfnum.

Markmið nærandi ferðaþjónustu er að ferðaþjónustufyrirtæki og gestir þeirra hafi jákvæð áhrif á nærumhverfi sitt og náttúru en einnig að rekstur fyrirtækjanna og framboð afþreyingar og þjónustu geri gestum áfangastaðarins kleift og ljúft að taka þátt í að styrkja og leggja til áfangastaðarins til framtíðar. Markmiðið er að skilja við áfangastaðinn í betra ásigkomulagi en áður en til heimsóknarinnar kom. Það er hægt með markvissum nálgunum í rekstri, upplýsingum og afþreyingartækifærum sem dýpka þekkingu gesta á áfangastaðnum og gera þeim kleift að láta gott af sér leiða.

Hugmyndafræði nærandi ferðaþjónustu

Rekja má rætur nærandi ferðaþjónustu til nýlegra strauma í öðrum atvinnugreinum, s.s. landbúnaði og arkitektúr. Þar er byggt á þeirri grunnhugsun að öll lifandi kerfi, náttúra, jarðvegur og manngert umhverfi séu innbyrðis tengd. Athafnir okkar hafa þannig áhrif á allt umhverfið í kringum okkur, náttúru og mannvist og þannig þurfum við ætíð að hugsa heildrænt í okkar athöfnum, hvort sem þær fela í sér jarðrækt, byggingar og skipulag, eða ferðaþjónustu.

Innan ferðaþjónustunnar eru staðbundnar lausnir mikilvægar, vegna þess að allir staðir eru einstakir og vilja skapa gestum sínum einstakar minningar. Jafnframt er mikilvægt að samhljómur sé milli þess sem ferðaþjónustan tekur sér fyrir hendur og umhverfisins sem hún starfar innan. Lykilatriði er að ferðaþjónustan á hverjum stað skilgreini sig innan samfélagsins, en ekki sem utanaðkomandi aðili sem sé að „*nýta sér*“ staði og náttúru. Lykilsetningin í allri stefnumótun og ákvarðanatöku fyrir nærandi ferðaþjónustu er: „Hvaða hlutverki viljum við að ferðaþjónustan gegni hér á þessum stað?“ Þjónustuaðilar og aðrir heimamenn taka þannig höndum saman um að móta framtíðarsýn fyrir ferðaþjónustuna, þar sem lykilþáttur er að auka velsæld íbúa, bjóða þjónustu og vörur sem byggja á sögu og séreinkennum staðarins og sem gerir það eftirsóknarvert fyrir gestinn að eyða tíma á staðnum.

Víða á Norðurlöndum er ferðaþjónustan mikilvæg atvinnugrein, sem styrkir byggðarlög og bætir lífsskilyrði íbúa. Ferðaþjónustuaðilar geta verið lykilaðilar við að næra og styrkja sjálfsmynd, menningarstarfsemi og virðingu fyrir náttúru og umhverfi á sínu svæði. Það er kjarni nærandi ferðaþjónustu og smærri byggðarlög eru því kjörinn vettvangur til þess að skoða þau tækifæri sem í henni felast.

Mikilvægi samfélagsmiðaðra lausna

Eins og fram hefur komið eru staðbundnar lausnir og nálganir mikilvægar innan nærandi ferðaþjónustu. Einstakir staðir búa að einstökum tækifærum en einnig við einstakar áskoranir. Alhliða lausnir eiga þannig sjaldnast við, en það er mikilvægt að geta speglað sig í öðrum, deilt reynslu og lært hvert af öðru. NorReg skapar vettvang fyrir slíkar umræður fyrir rekstrar- og stuðningsaðila í norrænni ferðaþjónustu.

Norðurlöndin sem dæmi

Norðurlöndin standa framarlega í vöruþróun sem fellur að gildum nærandi ferðaþjónustu



og hafa háleit markmið þegar kemur að því að vinna saman að auknum gæðum sjálfbærni. Strjálbýli einkennir mörg svæði innan Norðurlandanna og smá og örsmá fyrirtæki eru einkennandi fyrir ferðaþjónustuna. Þessi veruleiki kallar á skilning og aðlögun að sérstökum þörfum, áskorunum og viðeigandi aðferðum fyrir þessi fyrirtæki til þess að þau geti tileinkað sér sjálfbæra, ábyrga og nærandi aðferðafræði í rekstri og vöruþróun.

Árangur NorReg 2021–2023

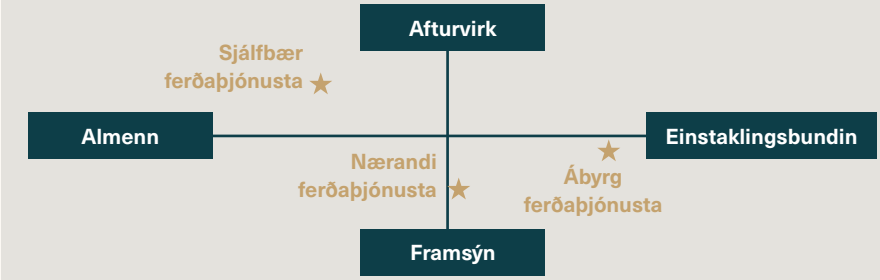
Verkefnið NorReg (*Nordic Regenerative Tourism* eða Nærandi ferðaþjónusta á Norðurlöndum) var frá upphafi skilgreint sem þriggja ára verkefni með það að markmiði að:

- Þróa og prófa verkefni, verkfæri og fræðsluefni fyrir lítil og örsmá *(e. Small and Micro-sized)* fyrirtæki á Norðurlöndum, en skilgreiningar OECD kveða á um að örsmá fyrirtæki hafi færri en 10 starfsmenn á sínum snærum og lítil fyrirtæki allt að 49 starfsmenn.
- Styrkja svæðisbundin samtök, áfangastofur, klasa og markaðsstofur með fræðslu og raunhæfum, staðbundnum verkefnum sem stuðla að endurnýjun staða, náttúru og samfélaga.
- Byggja upp samfélag og tengslanet ferðaþjónustuaðila í norðri, sem hafa hug á að tileinka sér aðferðafræði nærandi ferðaþjónustu og metnað til að byggja upp áfangastaðinn sinn af alúð og umhyggju.
- Þróa þar til gerða mælikvarða til að meta áhrif nærandi ferðaþjónustu og efla rannsóknir á þessu sviði.

Innan NorReg hefur verið skapaður vettvangur til að þróa sameiginlega sýn og skilning á nærandi ferðaþjónustu í norrænu samhengi,



Samspil fjallanna og fjarðanna nýtur sín vel fyrir nærandi ferðaþjónustu.
MYND: SÓTI



▲ **Mynd 1** Nærandi ferðaþjónusta kallar eftir ábyrgri hegðun einstaklinga til að hlúa að sameiginlegum gæðum mannfólks með framsýnum aðgerðum, frekar en viðbrögðum við því sem er orðið.

ásamt því að prófa fyrstu hugmyndir og nálganir fyrir lítil og örsmá fyrirtæki, sem eru helstu hagaðilar verkefnisins. Verkefnið hefur einnig leitt saman hóp norrænna fræðimanna sem nýta krafta sína í að rannsaka hugtakið sjálft, samhengi þess og mögulegar leiðir til að meta áhrif þess á vellíðan samfélaga og samhljóm við náttúruna.

NorReg-verkefnið hefur þegar náð mikilvægum áföngum og þátttakendur eru áhugasamir um að halda áfram á þessari braut í framtíðinni, með það að markmiði að skapa norrænt líkan fyrir nærandi ferðaþjónustu sem stuðlar að auknum lífsgæðum, eykur seiglu fyrirtækja í dreifðari byggðum og styrkir rekstrarforsendur fyrirtækja.

Framtíðarsýn NorReg

NorReg-verkefnið er byggt á þeirri trú að norrænt samfélag hafi einstakt tækifæri til að taka forystu í nýrri hugsun innan ferðaþjónustunnar með því að skilgreina norrænt líkan fyrir nærandi ferðaþjónustu. Endanlegt markmið norrænnar ferðaþjónustu ætti að vera að hún sé endurnýjandi og nærandi afl fyrir samfélög, náttúru- og menningarlegar auðlindir sem hún byggir upplifanir sínar og afkomu á.

> **Nærandi ferðaþjónusta er mikilvæg fyrir framtíð ferðaþjónustunnar á Íslandi**

Mikilvægi fyrir Ísland

Fyrir Ísland hefur nærandi ferðaþjónusta sérstaka þýðingu. Íslensk ferðaþjónusta hefur vaxið hratt á síðustu árum og hefur verið mikilvægur þáttur í efnahag landsins. Hins vegar hefur þessi hraði vöxtur einnig valdið álagi á náttúruna, einstaka staði og samfélagslega innviði. Nærandi ferðaþjónusta býður upp á leið til að takast á við þessar áskoranir með heildstæðum nálgunum, staðbundnum lausnum og velsæld íbúa að leiðarljósi:

1. Náttúruvernd: Með því að taka upp nærandi ferðaþjónustu geta íslensk ferðaþjónustufyrirtæki stuðlað að verndun og endurnýjun náttúruauðlinda. Þetta felur í sér að draga úr álagi á viðkvæma staði og stuðla að endurheimt þeirra.
2. Samfélagsþróun: Nærandi ferðaþjónusta leggur áherslu á þátttöku samfélagsins í þróun ferðaþjónustunnar og að litið sé á ferðaþjónustuna sem hluta samfélagsgerðarinnar og þátttakanda. Þetta getur styrkt einstaka staði með því að skapa störf, auka sjálfbærni og stuðla að menningarlegri varðveislu.
3. Aðdráttarafl fyrir ferðamenn: Ferðamenn eru sífellt að leita að einstökum og sjálfbærum upplifunum. Með því að taka upp nærandi ferðaþjónustu getur Ísland orðið enn meira aðlaðandi áfangastaður fyrir ferðamenn sem vilja upplifa náttúruna á ábyrgan og sjálfbæran hátt, sem þátttakendur frekar en viðtakendur í ferðalaginu sínu.

Þróun og innleiðing nærandi ferðaþjónustu

Til þess að nærandi ferðaþjónusta nái fram að ganga á Íslandi, þarf að vinna að mörgum þáttum:

- Fræðsla og þjálfun: Það er nauðsynlegt að fræða ferðaþjónustuaðila um hugtakið nærandi ferðaþjónustu og hvernig þeir geta innleitt það í sína starfsemi. Þetta getur verið gert með námskeiðum, vinnustofum og leiðbeiningum.
- Samstarf og samskipti: Styrkja þarf samstarf milli ferðaþjónustufyrirtækja, stjórnvalda og íbúa. Þetta getur hjálpað til við að þróa sameiginlega sýn og deila bestu starfsvenjum.
- Rannsóknir og mælingar: Mikilvægt er að þróa aðferðir til að meta áhrif nærandi ferðaþjónustu á samfélagið og umhverfið. Þetta getur hjálpað til við að meta árangur og þróa betri lausnir.
- Stuðningur frá stjórnvöldum: Stjórnvöld þurfa að styðja við innleiðingu nærandi ferðaþjónustu með stefnumótun og fjárhagslegum stuðningi. Þetta getur verið í formi styrkja, skattaívilnana eða annarra hvatakerfa.

Niðurstaða

Nærandi ferðaþjónusta er mikilvæg fyrir framtíð ferðaþjónustunnar á Íslandi. Með því að leggja áherslu á endurnýjun og sjálfbærni getur ferðaþjónustan stuðlað að verndun náttúrunnar, eflingu samfélaga um land allt og enn þá betri upplifun ferðamanna. Ísland hefur tækifæri til að vera leiðandi í þróun nærandi ferðaþjónustu og skapa fyrirmynd fyrir önnur lönd. Með samstilltu átaki ferðaþjónustuaðila, samfélags og stjórnvalda er hægt að ná fram raunverulegum breytingum sem munu hafa jákvæð áhrif til framtíðar.

Það má kynna sér NorReg-verkefnið á heimasíðu þess: www.norreg.is.

Íslensk ferðaþjónusta – hetjusaga

Saga íslenskrar ferðaþjónustu er sannkölluð hetjusaga. Hún hófst fyrir mörgum áratugum og lengi vel var hetjan okkar í rólegheitum heima hjá sér og sinnti ferðalöngum aðeins lítinn hluta ársins. Hæg þróun með bættum flugsamgöngum, stefnumótun um að sækja fram í þessari grein ásamt skipulögðu markaðsstarfi, bæði hins opinbera og fyrirtækjanna, færði greinina smám saman upp á annað stig. Markmiðin um blómlega ferðaþjónustu um allt land, árið um kring, voru enn fjarlægur draumur aldamótaárið 2000 þegar 300.000 erlendir gestir heimsóttu landið. Efnahagslegu áhrifin voru þó reyndar farin að láta á sér kræla, þó enn væru þau hverfandi miðað við það sem síðar kom.



Pétur Óskarsson
formaður Samtaka ferðaþjónustunnar

Mótorinn í endurreisninni

Við vorum heppin að eiga ferðaþjónustuna að þegar við stóðum í áfalli í rústum efnahagshrunsins 2008, rúin trausti, með gjaldmiðilinn okkar í ruslflokki. Sambland veikrar krónu, þeirrar ókeypis auglýsingaherferðar og heimsathygli sem Ísland naut þegar Eyjafjallajökull gaus, var eldsneytið sem ferðaþjónustan þurfti til að komast á flug. Á eftirhrunsárunum varð hún því mótorinn í öflugri endurreisn íslensks efnahagslífs og skapaði stöðu, sem við búum enn þá að. Óskuldsettur gjaldeyrisforði ásamt jákvæðum viðskiptajöfnuði við útlönd eru hornsteinar þeirrar velsældar sem við höfum búið við hér á landi síðustu ár.

Vegurinn varðaður

Árin sem tóku við voru ár mikils vaxtar og vaxtarverkja. Greinin óx mjög hratt, hraðar en hægt var að byggja upp nauðsynlega innviði og hraðar en við flest vildum. Þessi vöxtur skapaði vandamál og áskoranir sem leiddu til þess að árið 2015 var farið í einstakt stefnumótunarverkefni sem lauk með útgáfu *„Vegvísis í ferðaþjónustu“*, stefnumótunar- og aðgerðaskjali til þess að ná hratt og markvisst tökum á ýmsum brennandi málum. Þessu verkefni var fylgt eftir með stofnun *„Stjórnstöðvar ferðamála“*, samráðsvettvangs ríkisstjórnarinnar, Samtaka ferðaþjónustunnar og Sambands sveitarfélaga til næstu fimm ára. Þegar horft er til baka var þessi einstaka aðferðafræði vel heppnuð og íslensk ferðaþjónusta og Ísland sem ferðamannaland stóðu traustari fótum á eftir.

Það er síðan tilefni til að gleðjast yfir því að fyrir Alþingi liggur núna þingsályktunartillaga um ferðamálastefnu til ársins 2030 og aðgerðaáætlun henni tengd. Undir forystu ráðherra ferðamála hefur verið unnið að stefnunni í breiðri sátt undanfarin ár. Það er mikilvægt að þetta verkefni klárist og komist til framkvæmda sem fyrst.

Hetjan kemur aftur til bjargar

En ferðalag hetjunnar hefur auðvitað ekki verið áfallalaust. Árin í kringum heimsfaraldurinn voru greininni erfið og þar eiga hugrakkir stjórnmálamenn hrós skilið fyrir ákvarðanir sem lágmörkuðu tjónið. Ferðaþjónustan sjálf má líka klappa sér á bakið, en stjórnendur ferðaþjónustufyrirtækja og starfsfólk sýndu óhemju mikla staðfestu, seiglu og útsjónarsemi meðan á faraldrinum stóð, við það að bjarga því sem bjargað varð. Við sem störfum í ferðaþjónustu erum líka stolt af því að áætlunin gekk fullkomlega upp og að ferðaþjónustan greiddi strax til baka þann stuðning sem stjórnvöld létu henni tímabundið í té þegar mesti brimskaflinn gekk yfir. Viðspyrna ferðaþjónustu á Íslandi var nefnilega með þeim öflugri á heimsvísu og hefur enn og aftur verið grundvöllur endurreisnar efnhagslífsins eftir stórt áfall. Þrátt fyrir óvissu og stríðsástand í okkar heimshluta síðan heimsfaraldurinn gekk yfir, hefur hagsæld verið mikil á Íslandi. Ferðaþjónustan skapaði á síðasta ári 600 milljarða í gjaldeyristekjur og heildarveltan með neyslu innlendra ferðamanna er um 850 milljarðar. Skattsporið var 150 milljarðar. Hetjan okkar er farin að bera uppi stór samfélagskerfi á Íslandi og ferðaþjónustan er orðin máttarstólpi í íslensku samfélagi sem færir okkur öllum hagsæld á hverjum degi.

Breytt og bætt samfélag

Þá eru ótalin áhrifin af ferðaþjónustunni sem eiga ekki mælikvarða til að rúmast í excelskjölum hagfræðinga og annarra greinenda. Hversu mikils virði er miklu hærra þjónustustig og sú staðreynd að það er miklu skemmtilegra að búa víða á Íslandi vegna ferðaþjónustunnar? Hversu mikils virði er það að ungt fólk flytur aftur í heimabyggð og ákveður að hella sér í atvinnurekstur í ferðaþjónustu? Hversu mikils virði er það fyrir okkur sem samfélag að auðvelt er fyrir einstaklinga og fjölskyldur að hefja atvinnurekstur í kringum góða hugmynd eða húsnæði sem rúmað gæti ferðaþjónustufyrirtæki? Hversu mikils virði eru þær gríðarlega öflugu flugsamgöngur, sem Íslendingar geta gengið að vísum og eru ekki í nokkru samhengi við íbúafjölda?

Ferðaþjónustan er alltumlykjandi

Þessi jákvæðu áhrif ferðaþjónustunnar þýða þó ekki að ekki séu ýmsar áskoranir og árekstrar sem tengjast greininni sem við þurfum að ræða og leysa. Atvinnulíf hefur alls staðar mikil áhrif á samfélög og í sögunni hafa breyttir atvinnuhættir sett rótgróin samfélög í uppnám. Ferðaþjónustan er mjög sýnileg atvinnugrein, hún er alls staðar í okkar daglega lífi og við erum öll með einhverjum hætti þátttakendur, neytendur og meira að segja hagsmunaaðilar greinarinnar.

Snertifletir ferðaþjónustunnar við samfélagið eru miklu fleiri og meiri en nokkurrar annarrar atvinnugreinar. Þess vegna leggjum við hjá Samtökum ferðaþjónustunnar áherslu á að deila með almenningi upplýsingum um þau jákvæðu áhrif sem ferðaþjónustan hefur á samfélagið og fjárhag ríkis og sveitarfélaga. Eitt dæmi um slíkt er vefsíðan ferdagogn.is þar sem íbúar sveitarfélaga geta farið inn og skoðað nákvæmlega hvernig ferðaþjónustan hefur áhrif á þeirra sveitarfélag. Þar má finna upplýsingar um fjölda fyrirtækja starfandi í greininni og um beinar tekjur sveitarfélagsins af ferðaþjónustunni.

Blikur á lofti

Nú má segja að hetjan sigli í ólgusjó og það eru blikur á lofti. Þegar litið er til fyrsta ársfjórðungs 2024 hefur meðaldvalarlengd erlendra ferðamanna dregist hratt saman miðað við á sama tíma í fyrra. Á fyrstu þremur mánuðum þessa árs fjölgaði ferðamönnum um 10% á sama tíma og gistinóttum fækkaði um 3,3%. Þetta er þvert ofan í þau markmið sem við höfum sett okkur. Við viljum auka dvalartíma okkar gesta. Hvað veldur þessum samdrætti?

Jarðhræringar á Reykjanesi og erlend fjölmiðlaumfjöllun um þær er áhrifaþáttur. Okkur hefur gengið illa að hafa áhrif til góðs á þá umræðu í erlendum fjölmiðlum og því miður er minni fólks þannig, að síðustu neikvæðu fréttir af afangastað sitja lengi fast í minni neytenda. Staðreyndir eins og að þessi átta eldgos síðustu ára hafa engin áhrif haft á flug til og frá landinu og hversu staðbundin eldsumbrotin eru, mega sín lítils gagnvart mögnuðu myndefni og krassandi fyrirsögnum. Hér erum við að glíma við ákveðna upplýsingaóreiðu innanlands sem skilar sér í erlenda fjölmiðla og erfitt er að glíma við, þrátt fyrir að Íslandsstofa og hennar almannatengslaskrifstofur á lykilmörkuðum leggi sig fram við að koma réttum upplýsingum til fjölmiðla.

Erfitt rekstrarumhverfi

Ef við horfum inn á við, þá verðum við að viðurkenna að ýmislegt hér innanlands hefur valdið því að samkeppnishæfni okkar hefur versn-



MYND: DAVÍÐ ÞÓR

að. Skattaumhverfi, verðbólga, launahækkanir og vaxtaumhverfi hér á landi eru stærstu áhrifavaldarnir. Ísland er orðinn hlutfallslega dýrari áfangastaður í samanburði við helstu viðskiptalönd og dregið hefur úr samkeppnishæfni Íslands á alþjóðamörkuðum.

Ísland er ekki og á ekki að vera ódýr áfangastaður, en samband verðs og gæða er því miður veikur hlekkur þegar kemur að samanburði við keppinauta okkar. *World Economic Forum* birti á dögunum hinn svokallaða *„Travel & Tourism Development Index“* fyrir árið 2024. Ísland hefur nú fallið um 10 sæti frá árinu 2019 og ekkert Evrópuland stendur jafnilla í samkeppni um ferðamanninn á grundvelli verðlags og Ísland.

> **Ísland hefur nú fallið um 10 sæti frá árinu 2019**

Sóknarfæri í markaðssetningu

Það skiptir öllu máli hvernig ferðamenn við erum að fá hingað til lands. Dvalartími, ferðahegðun og útgjöld hafa gríðarleg áhrif á þjóðarhag og því mikilvægt að við högum okkar markaðssókn í samræmi við það. Við sjáum það á samanburði milli landa að erlend samkeppnislönd okkar hafa gefið verulega í markaðssetningu fyrir sín lönd eftir heimsfaraldur. Á sama tíma hefur ekki verið nein neytendamarkaðssetning á vörumerkinu Íslandi frá árinu 2022 á okkar mikilvægustu mörkuðum. Við teljum að það felist sannarlega sóknarfæri í því að fara strax af stað með neytendamarkaðssetningu á lykilmörkuðum til þess að bregðast við stöðunni og snúa vörn í sókn. Ef við erum ekki að segja okkar sögu sjálf, á okkar lykilmörkuðum, þá eru einfaldlega einhverjir aðrir að segja söguna. Við þurfum neytendamarkaðssetningu sem höfðar til þeirra markhópa sem við viljum ná til.

Sóknarfærin núna felast í því að styrkja aftur okkar stöðu á lykilmörkuðum og auka tekjur af hverjum ferðamanni á nýjan leik. Ég trúi því að við fáum ríkisvaldið með okkur í þann leiðangur, ekkert skilar ríkissjóði hraðar tekjum en markaðssókn fyrir Ísland sem nýtist í grunninn öllum atvinnugreinunum. Við erum með frábæra vöru, við erum eitt öruggasta land í heimi og liggjum vel við verðmætum lykilmörkuðum.

Sagan heldur áfram

Aftur að hetjunni okkar. Ferðaþjónustan á Íslandi er komin til að vera. Greinin er ekki sjálfbær nema um hana ríki sátt meðal íbúa landsins. Samtalinu um ferðaþjónustuna lýkur aldrei, við höfum góða sögu að segja, hetjusögu sem vert er fyrir okkur öll að þekkja. Við njótum svo sannarlega öll góðs af.



Guðlaug, Akranesi
MYND: BASALT ARKITEKTAR

Ferðaþjónusta í sátt við land og þjóð

Hlutverk Hæfniseturs ferðaþjónustunnar er að starfa á forsendum ferðaþjónustunnar til að efla hæfni og fagmennsku stjórnenda og starfsfólks og stuðla þannig að auknum gæðum, jákvæðri ímynd og arðsemi greinarinnar. Framtíðarsýn Hæfnisetursins er að ferðaþjónustan sé eftirsóknarverður starfsvettvangur með tækifærum til starfsþróunar.



Haukur Harðarson
verkefnastjóri Hæfniseturs ferðaþjónustunnar

Hluti af því að stuðla að jákvæðri ímynd ferðaþjónustunnar er að eiga samstarf og samtal til að stuðla að góðu orðspori um íslenska ferðaþjónustu, bæði út á við til ferðamanna og í íslensku samfélagi. Sátt og gott orðspor um ferðaþjónustu er ekki sjálfgefið þegar mikill vöxtur er innan greinarinnar á skömmum tíma sem reynir á innviði landsins sem heimsótt er.

Skýr skilaboð heimafólks

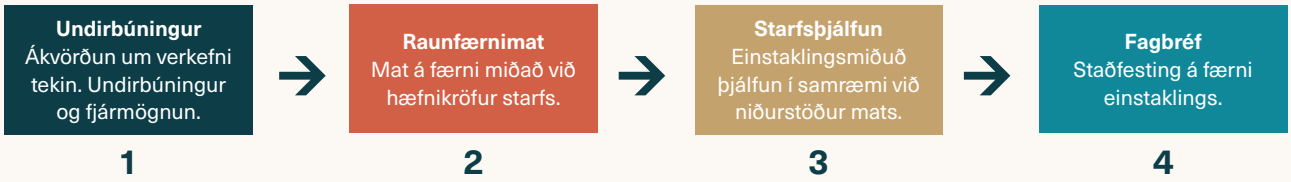
Á ferðalagi um Cornwall í Englandi síðastliðið sumar blöstu við límmiðar sem vöktu athygli vegna þess að þar var áritað á fána Cornwall-héraðs: *„Fuck your second home“* eða til fjandans með aukaíbúðina þína í lauslegri þýðingu.

Límmiðarnir endurspegluðu skýr skilaboð til þeirra sem hafa fjárfest í fasteignum en hafa ekki fasta búsetu í Cornwall, skilaboðin eru að slíkar fjárfestingar séu ekki jákvæðar fyrir nærsamfélagið. Af sömu ástæðu fóru fram mótmæli á Tenerife 20. apríl síðastliðinn þar sem fimmtán félagasamtök mótmæltu stefnu stjórnvalda í ferðaþjónustu. Þrátt fyrir metfjölda ferðamanna hefur ánægja íbúa minnkað sem rekja má til aukins húsnæðisskorts, umferðarþunga og vatnsskorts.

Framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu

Nú liggur fyrir á Alþingi tillaga til þingsályktunar um ferðamálastefnu og aðgerðaáætlun til ársins 2030. Þar er sett fram skýr sýn og markmið um að sambærileg staða og lýst var hér á undan komi ekki upp hér á landi. Í stefnunni kemur fram að: „Íslensk ferðaþjónusta verði leiðandi í sjálfbærri þróun á grunni jafnvægis á milli efnahags-, umhverfis- og samfélagslegra þátta. Rekin verði arðsöm og samkeppnishæf ferðaþjónusta sem starfi í sátt við bæði land og

Fagbréf atvinnulísfins - ferli í fjórum þrepum



þjóð".[1] Í ritgerð Gylfa Kristjánssonar um sjálfbærnistefnu íslenskrar ferðaþjónustu 2022[2] kemur fram að upplifun ferðamanna sé í samræmi við framtíðarsýn ferðaþjónustunnar en að mikil vinna sé fyrir höndum að fá íslensk ferðaþjónustufyrirtæki til að framfylgja ferðamálastefnu stjórnvalda.

Þetta er ágætis lýsing á verkefninu fram undan innan ferðaþjónustunnar og hefur Hæfnisetrið hlutverk í þeirri vegferð. Frá sjónarhóli ferðaþjónustufyrirtækja er eðlilegt að horft sé til aukinnar arðsemi og samkeppnishæfni, meðan starfsfólk í ferðaþjónustu horfir til kjara, starfsþróunarmöguleika og samspils einkalífs og vinnu. Það hefur orðið mikil breyting á viðhorfi til starfa og það er samkeppni um að ráða starfsfólk sem býr yfir ákveðinni þekkingu og hæfni.

Fagbréf atvinnulífsins sem leið til að staðfesta færni

Mikil þekking og færni er til staðar innan ferðaþjónustunnar sem fólk þróar með sér í starfi en hún er ekki alltaf nægilega sýnileg, mælanleg eða staðfest. Þekking byggist upp með reynslu við að sinna störfum, markvissri miðlun á þekkingu innan fyrirtækja og sjálfsnámi. Í nokkrum kjarasamningum sem voru undirritaðir í janúar síðastliðnum var mótuð leið til að hægt væri að staðfesta færni fólks í starfi. Þar er ákveði um Fagbréf atvinnulífsins[3] sem er leið sem mótuð var í samstarfi Alþýðusambands Íslands og Samtaka atvinnulífsins. Fagbréf atvinnulífsins eru gefin út af Fræðslumiðstöð atvinnulífsins sem hýsir Hæfnisetur ferðaþjónustunnar.

Fagbréf byggja á því að með raunfærnimati er færni starfsfólks metin út frá hæfniviðmiðum starfs. Í framhaldi fer fram þjálfun og fræðsla sem tekur mið af niðurstöðum matsins. Þegar öllum hæfniviðmiðum starfsins er náð er færnin staðfest með Fagbréfi atvinnulífsins fyrir viðkomandi starf. Í þessu felst ávinningur fyrir ferðaþjónustufyrirtæki og starfsfólk.

Öflugt atvinnulíf byggir á öflugu starfsfólki

Þarfir öflugs atvinnulífs krefjast virks samstarfs auk fjölbreyttra verkfæra og er

> **Fagbréf byggja á því að með raunfærnimati er færni starfsfólks metin út frá hæfniviðmiðum starfs**

það hlutverk Hæfnisetursins í samvinnu við ferðaþjónustuna, ýmsa hagaðila og stýrihóp (sem samanstendur af fulltrúum frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Alþýðusambandi Íslands, Ferðamálastofu, menningar- og viðskiptaráðuneytinu og mennta- og barnamálaráðuneytinu) að bregðast við þörfum og þróa lausnir. Hæfnisetrið hefur þróað fjölbreytt verkfæri á ýmsum tungumálum sem styðja við og valdefla stjórnendur og starfsfólk fyrirtækja. Annars vegar geta stjórnendur nýtt sér verkefnið *Fræðsla til framtíðar* sem hefur það að markmiði að stjórnendur geri fræðslugreiningar í samstarfi við verkefnastjóra og komi á fræðslu og þjálfun fyrir starfsfólk. Hins vegar býðst stjórnendum og starfsfólki fjölbreytt fræðslu- og stuðningsefni endurgjaldslaust, þar á meðal verkfæri sem styðja við stafræna umbreytingu fyrirtækja með sjálfsmati á stafrænni hæfni. Einnig geta stjórnendur fengið aðgang að sniðmátum við gerð handbóka, stefna (s.s. sjálfbærni-, öryggis-, inngildingarstefna), og gátlista á innri vef á heimasíðu Hæfnisetursins. Við þróun verkfæra og stuðningsefnis er sérstaklega horft til lítilla og meðalstórra fyrirtækja sem telja um 94% af starfandi ferðaþjónustufyrirtækjum. Hæfnisetrið á í víðtæku samstarfi við Markaðsstofur, starfsmenntasjóði, ferðaþjónustufyrirtæki, fræðslu- og símenntunarmiðstöðvar og aðra fræðsluaðila um land allt.

Námslína í ferðaþjónustu

Þarfir ferðaþjónustunnar varðandi fjölbreyttara námsframboð hafa legið fyrir frá árinu 2019 þegar Hæfnisetrið kom að vinnu að skýrslunni *Hæfni er grunnur að gæðum*[4]. Við tók undirbúningur og skipulag námsbrauta fyrir ferðaþjónustuna. Eftir greiningar á þörfum og samvinnu Hæfnisetursins og hagaðila hlaut *Námslína í ferðaþjónustu* á öðru þrepi innan framhaldsfræðslunnar vottun frá Menntamálastofnun (MMS) í byrjun árs 2024. Námslínan er frá grunni unnin í samstarfi Fræðslumiðstöðvar atvinnulífsins og Hæfniseturs ferðaþjónustunnar við nokkra framhaldsskóla og símenntunarmiðstöðvar. Námslínan inniheldur þrjár sérhæfingar, *móttaka*, *veitingar og böð*, *lindir og lón* og felur í sér verknám á framhaldsskólastigi. Næsta verkefni er að hefjast handa við að undirbúa framkvæmd og að kynna námið fyrir framtíðarnemendum og fyrirtækjum. Mikilvægt er að framkvæmd taki mið af þeim fjölbreytta hópi sem starfar í ferðaþjónustu.

Hvernig lítur framtíðin út fyrir land og þjóð?

Aðgerðaráætlun í ferðaþjónustu er langtímaverkefni, þörf er á breiðri aðkomu og mikilvægt er að nálgast verkefnið með virðingu fyrir mismunandi sjónarmiðum. Góðu fréttirnar eru að það er mikið af áhugaverðum störfum innan ferðaþjónustunnar, tækifæri til starfsþróunar eru víða og fjölbreytt.

Áfangastaðurinn hefur verið ákveðinn og ferðalagið hafið. Líklegt er að þessu ferðalagi ljúki aldrei, samtalið verður að vera virkt og lifandi. Það má líta á Hæfnisetur ferðaþjónustunnar sem ákveðið verkfæri til að efla hæfni og gæði í ferðaþjónustu. Fyrirtæki eru hvött til að nýta það fræðslu- og stuðningsefni sem stendur þeim til boða á vef Hæfnisetursins, hæfni.is.

Hæfnisetur ferðaþjónustunnar var stofnað árið 2017 og vinnur samkvæmt þjónustusamningi við menningar- og viðskiptaráðuneytið. Hæfnisetrið er samstarfsverkefni aðila vinnumarkaðarins, fræðsluaðila og stjórnvalda um heildstæðar lausnir til að auka hæfni í ferðaþjónustu á Íslandi, á forsendum ferðaþjónustunnar.

Tilvísanir

1. Þingsályktunartillaga 154. löggjafarþing 2023–2024. Þingskjal 1505 — 1036. mál https://www.althingi.is/altext/154/s/1505.html
2. Sjálfbærnistefna íslenskrar ferðaþjónustu : hvernig sýna íslensk ferðaþjónustufyrirtæki þá stefnu í verki gagnvart ferðamönnum? (2022) http://hdl.handle.net/1946/42721
3. Fagbréf atvinnulífsins https://frae.is/fagbref-atvinnulifsins/
4. Hæfni er grunnur að gæðum. Innlegg í mótun mennta- og hæfnistefnu ferðaþjónustunnar (2019) https://haefni.is/wp-content/uploads/2019/06/Haefni_er_grunnur_ad-gaedum_VEFUR.pdf



Gestakomur, samfélagsþróun og vald fjöldans

Edward H. Huijbens
prófessor í menningarlandfræði
við háskólann í Wageningen



Í þessari grein eru ferðamálin og gestakomur skoðuð út frá þeirri samfélagsþróun sem við sjáum eiga sér stað fyrir augum okkar nú. Það er mikilvægt að við horfum á ferðamálin sem hluta okkar samfélags. Við erum jú öll ferðafólk alltaf, í einum eða öðrum skilningi. Þar að auki er erfitt að draga einhver skýr mörk utan um hver er gestur; hvar og hvenær. Í stað slíkra æfinga er kannski betra að horfa á heildarmyndina og þessi grein er innlegg í það.

Þegar kemur að þróun okkar samfélags og stöðu mála í dag, má með sanni segja að aldrei höfum við haft það jafngott, og aldrei hefur fólk almennt búið við meiri auðlegð og öryggi en nú. Engu að síður kraumar óánægja og reiði sem ég tel að eigi sér um margt réttmætar ástæður. Þrátt fyrir velmegun og ríkidæmi hafa stöðugt færri raunverulega stjórn á eigin lífi eða ráða að fullu eigin örlögum. Hér er ég ekki að tala um náttúruöflin, sem vissulega geta umbylt öllu á augabragði fyrir hvern sem er. Ég er hér að tala um samfélagið sem er rekið sífellt meira í öngstræti stýringar á öllu mögulegu og ómögulegu samhliða öfga-markaðshyggju. Saman, og að því er virðist á þversagnarkenndan hátt, þrengja þessir þættir gríðarlega úrval möguleika þegar kemur að þróun samfélagsins og hvernig við umgöngumst hvert annað og gesti okkar. Undanfarna áratugi hefur okkur nefnilega verið seld sú hugmynd að allt sé mælanlegt og seljanlegt. Þannig er fólk orðið mannauður, ferðafólk gjaldeyrir, vistkerfi veita okkur þjónustu, gen okkar eru uppskriftabók sem má einkavæða og svona mætti áfram telja. Nú þegar sjóndeildarhringur okkar er orðinn svo njörvaður við það sem er mælanlegt og við sjálf orðin að markaðsvöru t.d. á torgi samfélagsmiðla, tel ég að mörgum finnist að sér þrengt.

Ég held að sú reiði og óánægja sem kraumar í samfélaginu stafi af innilokunarkennd, já og hreinlega einmanaleika, í þessari auðn markaðshyggju og stýringar á öllu. Ég held líka að við skynjum flest öll brestina í þessari þröngsýnu samfélagsgerð. Flest vitum við að það að eiga allt veitir ekki hamingju eða lífsfyllingu. Við finnum til pirrings þegar reynt er að slá einkaeign á eða hagnast á sköpun, hugmyndum okkar, gestrisni eða velferð. Sérstaklega þegar þetta er drepið í dróma fastra skilgreininga og mælikvarða. Þessi ónotatilfinning stafar af því að allir þessir þættir eru í eðli sínu svo miklu meira en það sem hægt er að mæla og nefna. Gegnum þessa ónotatilfinningu sjáum við í raun djarfa fyrir því sem er okkur öllum sameiginlegt. Það er sá vefnaður sem heldur öllu saman og er viðhaldið á hverjum degi í hversdagslegum samskiptum, samvinnu og samhjálp. Þegar við heillumst af fegurð, fögnum góðum gestum, verðum ástfangin, lærum eitthvað nýtt, eigum unaðsstund með fjölskyldu og/eða gestum, þá vitum við um hvað allt snýst – ekki satt? Þetta er



MYND: GOLLI

erfitt að meta til fjár eða stýra til fulls, en þeir sem valdið hafa í dag óttast þennan vefnað en á sama tíma reiða sig á hann í síauknum mæli til auðsköpunar og viðhalds eigin valds.

Alþjóðlegt efnahagskerfi og lýðræði

Það vill nefnilega svo til að hagkerfi heimsins byggir í raun á þessum vefnaði samfélagsins. Það ætti í sjálfu sér ekki að koma á óvart að hagkerfi er birting samfélags, þannig hefur það alltaf verið. Það sem er nýtt í dag er að þessi eiginlegi vefnaður, samskipti okkar og sambönd eru sem slík að verða að verkfæri auðsöfnunar. Þetta birtist hvað skýrast í netheimum, þar sem algrímar samfélagsmiðla slá eign sinni á forvitni okkar og leikgleði og skapa þannig ólýsanlegan auð fyrir fáa í Kísildalnum ameríska. Framleiðsluhættir nútímans byggja á getu okkar til samskipta og ferðaþjónustan er ein sú grein sem nærist helst á þessari getu. Almennt séð vinna fæstir í fiski í dag og það þarf ekki svo marga til að byggja hús eða viðhalda hlutum. Kennsla, umönnun, þrif,

> **Rörsýni markaðshyggju á gæði samfélagsins birtist okkur líka í pólitíkinni**

hjúkrun og ótölulegur fjöldi þjónustustarfa, ekki hvað síst við gesti, eru störf sem flestir vinna í dag. Þessi störf bera mun meira með sér en að framleiða varning. Með markaðsvæðingu þeirra tengsla sem þessi störf snúast um er hins vegar markvisst grafið undan þeim sem birtingarmyndum opinna samskipta, samvinnu og samhjálpar. Það eru fáir sem græða á þessari markaðsvæðingu – bókstaflega.

Rörsýni markaðshyggju á gæði samfélagsins birtist okkur líka í pólitíkinni. Við búum við eintómt miðjumoð um lausnir innan ramma rörsýnarinnar. Það má einu gilda hvar borið er niður á litrófi stjórnmála. Allar lausnir eru innan ramma markaðshyggjunnar og mælanleika, sem hefur ömurlegar afleiðingar fyrir samfélag okkar og umhverfi. Þetta miðjumoð nærist á krísum og í raun skilgreinir sig kringum krísur. Þannig rekur hver krísan aðra, skilgreind kringum hvert það sem bent er á að er úr lagi gengið og þörfin á nýrri tækni eða stjórntækjum til að komast yfir krísuna verður til. Gestakomur eru þannig bæði gjaldeyrir en krísa um leið, endalaus offjölgunarkrísa sem stöðugt þarf að bregðast við. Viðbrögð sem við sjáum þegar jarðýtur fara af stað að gera bílaplön eða hjá ISAVIA sem vill tvöfalda Keflavíkurflugvöll. Krísan er ögunartæki auðsöfnunar og snýst um að ausa peningum yfir vandann (sem bókstaflega eru prentaðir hraðar) sem leiðir til frekari fjármálavæðingar alls samfélagsins og allra okkar tengsla sem aftur matar krísur framtíðar. Með prentvélar seðlabanka á yfirsnúning verður fjármagnið einstaklega rokgjarnt og nærist á þeirri blekkingu helst að það fljóti um á himnaskýjum án nokkurra jarðsambanda. Í þessu jarðsambandslausa miðjumoði markaðshyggju þrífst engin pólitík. Peningar eiga að leysa allan vanda og miðjan færist alltaf með hverju viðfangsefni, er alltaf að nafni til hlutlaus – það er ekkert annað hægt að gera en að tvöfalda Keflavíkurflugvöll.

Efnhagspólitísk stefna

Pólitískt vald til að snúa frá þessu öngstræti er að sama skapi sprottið nákvæmlega úr þessum tengslum sem við ræktum daglega gegnum fjölskyldu og vini, heimilisstörf, sjálfboðastörf, gestrisni og umhyggju fyrir öðrum. Úr þessari grasrót er hægt að margfalda leiðir til betra lífs og úrbóta á aðsteðjandi vandamálum með orku fjöldans sem skapar síkvik form samskipta, samvinnu og samhjálpar sem lokast í raun aldrei inni í hringrás auðsköpunar. Sannir frumkvöðlar kunna að virkja og næra þessi tengsl.

Það er því ekki einhver ein fullkomin algild lausn þegar kemur að þróun samfélagsins. Lífið heldur alltaf áfram og fjöldinn (við) er sífellt að skapa nýjar leiðir til að tengjast og tala saman. Í því er afl sem engin einkavæðing ræður við en hins vegar nærist stöðugt á líkt og vampíra, eins og Marx sagði. Hvort sem okkur líkar betur eða verr erum við öll hvert öðru háð og enginn er eyland. Í öllum þeim fjölmörgu dæmum sem við eigum um hversdagslega samvinnu sem viðheldur samfélagi okkar eigum við fyrirmyndir að því hvernig móta má stefnu og koma á samtali milli fólks. Í flóknu orsakasambandi samfélagsmyndunar og viðhalds er óendanleg uppspretta orku og hugmyndaauðgi sem stafar af mergð fjöldans. Það sem er okkur öllum sameiginlegt er þannig uppspretta lífs en einnig arðs. Það er til að mynda í þessu ljósi sem ég kýs að sjá gestakomur til Íslands. Sjá fólkið sem kemur sem gesti, sem skapa enn frekari möguleika á tengslum sem við getum myndað og viðhaldið í þágu lífsins um allan heim.

Stéttabarátta og ferðaþjónusta

Ef við skoðum vald fjöldans á stóra sviði kjara- og og réttindabaráttu má sjá að átakalínur dagsins liggja nákvæmlega milli þeirra sem vilja lifa á ávöxtun fjármagns sem byggir í grunninn á fjárvæddum einkaeignarétti og þeirra sem skapa virði samfélagsins með þekkingu, samskiptahæfileikum, umhyggju og samvinnu og sækjast eftir aðgengi að sameiginlegum auð okkar sem liggur í þeim tengslum. Stéttabarátta á grundvelli lífs, sjálfsmyndar og merkingar er að eiga sér stað fyrir augum okkar og nær langt út fyrir kjaramál.

Stéttabarátta snýst þannig í hnotskurn um að taka völdin með því að leiða tengslamyndun. Tengslin eru í raun framleiðslutæki nútímans og þau þurfum við sjálf að taka yfir í samvinnu. Aðgengi er lykillinn, aðgengi að öllu því sem við sköpum sameiginlega og er sameiginlegt öllum, s.s. gæði náttúru og samfélagið sjálft. Til að rækta fjölbreytt og heilbrigt samfélag þarf að gegnsýra alla þræði valdsins að neðan, með sköpunarkrafti, fjölbreytni og samvinnu að vopni. Þar til grundvallar liggur traust, gegnsæi og ábyrgð, sem leiðarstef samvinnu og stolt hvers og eins. Kjarni málsins er að örlög okkar eru bundin getu okkar til að ímynda sér heiminn öðruvísi og þroska með okkur siðferðisþrek til að fylgja því eftir. Ég legg til að til grundvallar þessu liggi vitneskja, skilningur og skynjun þess að við saman erum lífsafl heimsins, og ekki bara hvert með öðru heldur eitt með þessari jörð og vistkerfum hennar. Okkur þarf að tryggja aðgengi að hvert öðru og náttúru, þaðan sem lífsaflið sprettur og sprengir alla ramma rörsýni stýringar og fjárvæðingar. Því fagna ég gestakomum til Íslands en er jafnframt gagnrýninn á framkvæmd ferðaþjónustu sem snýr að því að horfa á þessa gesti aðeins sem féþúfur.

Leiðandi í sjálfbærni?

Gunnar Þór Jóhannesson
prófessor við námsbraut í land- og ferðamálafræði Háskóla Íslands



Magnús Haukur Ásgeirsson
aðjúnkt við námsbraut í land- og ferðamálafræði Háskóla Íslands





Ferðaþjónusta á Íslandi hefur á síðastliðnum árum vaxið hratt og verið ein af stærstu útflutningsgreinum landsins um árabil. Á árunum 2010 til 2018 fjórfaldaðist sá fjöldi erlendra ferðamanna sem sótti landið heim og var hlutur ferðaþjónustu þá orðin 8,6% af vergri þjóðarframleiðslu árið 2018[1]. Heimsfaraldur Covid–19 stöðvaði nær allar komur ferðamanna um hríð en ferðaþjónusta hefur stokkið af stað eftir faraldurinn og komu um 2,2 milljónir erlendra gesta hingað til lands 2023. Sá hraði vöxtur greinarinnar sem landsmenn hafa upplifað síðustu 15 ár hefur skapað ýmsar áskoranir. Vinsælir ferðamannastaðir hafa verið undir miklu álagi og hefur umhverfi þeirra látið á sjá. Mannþröng á ákveðnum stöðum hefur einnig dregið úr gæðum upplifunar og eins hefur skammtímaleiga húsnæðis til ferðamanna átt þátt í að hækka leiguverð og skapa húsnæðiseklu. Yfirvöld ferðamála hér á landi höfðu löngum lítil afskipti af vexti og viðgangi greinarinnar en hafa á síðustu árum tekið skref til að styrkja regluverk hennar og fjárfestingu í innviðum til uppbyggingar á vinsælum áfangastöðum.

Þegar þessi orð eru skrifuð er tillaga að þingsályktun varðandi stefnu og aðgerðaráætlun í ferðamálum til 2030 í umsagnarferli. Leiðarljós hennar er að Ísland verði leiðandi í sjálfbærri þróun ferðamennsku árið 2030. Áhrif stefnumótunar sem sett er fram af stjórnvöldum eru umdeilanleg og fara að verulegu leyti eftir því hvort fjárfest sé í þeim aðgerðum sem þarf til að ná markmiðum sem sett eru fram í stefnunni. Hér er ekki ætlunin að fjalla beint um aðgerðaráætlunina eða stefnumótun stjórnvalda heldur beina athygli að fyrrnefndu leiðarljósi, það er að Ísland verði leiðandi í sjálfbærri þróun ferðaþjónustu árið 2030. Ætla mætti að sjálfbær þróun sé auðskiljanlegt og skýrt hugtak og leiðin að því sem markmiði þá líka. Að vissu leyti er það svo í grunnatriðum en hins vegar hefur verið sýnt fram á að hægt er að toga og teygja sjálfbærni-hugtakið til að þjóna ólíkum hagsmunum. Með þessari grein er ætlunin að bæta við og skýra umræðu um sjálfbæra þróun ferðaþjónustu ásamt því að gera grein fyrir algengri gagnrýni á hugtakið.

Hvað er sjálfbær þróun?

Hugtakið sjálfbær þróun (e. *sustainable development*) er oftast kennt við skýrslu nefndar sem Gro Harlem Brundtland, fyrrverandi forsætisráðherra Norðmanna, leiddi í lok níunda áratugar síðustu aldar.[2] Sjálfbær þróun á að fela í sér heildstæða nálgun í stjórnmálum og stefnumótun sem samþættir umhverfisvernd við framþróun í samfélags- og atvinnumálum. Grunnstef í sjálfbærri þróun er að auðlindir séu nýttar á ábyrgan hátt svo þeim verði skilað í jafngóðu eða betra ásigkomulagi til komandi kynslóða.

Sjálfbær þróun byggist á þremur undirstöðuþáttum sem vísa til efnahags, umhverfis og samfélags. Það skiptir máli hvort og þá hver þessara þátta er settur í forgrunn. Algengt er að stilla þeim upp sem jafn mikilvægum en færa má sterk rök fyrir því að umhverfið sé undirstaða hinna þáttanna tveggja þar sem þeir fengju vart þrifist án lífvænlegs náttúrulegs umhverfis. Segja má að efnahagsþátturinn sé drifkraftur breytinga, umhverfið setji slíkri starfsemi ákveðin viðmið og takmarkanir en tilgangur þessa alls ákvarðist þó fyrst og fremst af samfélagslegum markmiðum og gildum.

Sjálfbær ferðaþjónusta?

Markmið sjálfbærrar þróunar er að ferðaþjónusta (og öll atvinnustarfsemi) þrífist í jafnvægi milli grunnþátta sjálfbærni. Sem atvinnugrein byggir ferðaþjónusta á auðlindum náttúru og samfélags og hefur veruleg áhrif á þau svið. Meðvitund ferðaþjónustunnar víða um heim um viðfangsefni sjálfbærrar þróunar hefur vaxið, ekki síst í kjölfar innleiðingar Heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna (UNSDG) árið 2015. Alþjóðaferðamálasamtökin (e. *World Tourism Organisation, UNWTO*) hafa skilgreint tengsl ferðamála við öll 17 markmiðin og þau 169 mælanlegu viðmið sem þar er að finna.[3] Ef við lítum til stöðu mála hér á landi þá var fyrst minnst á sjálfbærni í stefnu samgönguráðuneytisins um ferðamál frá árinu 1996 og Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) settu sjálfbærni líka á oddinn í umhverfisstefnu sinni frá árinu 2005. Hugtakið sjálfbær ferðaþjónusta hlaut þó ekki lögformlega skilgreiningu á Íslandi fyrr en árið 2008, í 4. grein reglugerðarinnar um Vatnajökulsþjóðgarð:[4]

Sjálfbær ferðaþjónusta mætir þörfum ferðamanna og heimamanna en stuðlar um leið að verndun og auknum markaðstækifærum til framtíðar. Þetta felur í sér að auðlindum er stjórnað með þeim hætti að efnahagslegum, félagslegum og fagurfræðilegum þörfum er fullnægt, á sama tíma og viðhaldið er menningu, nauðsynlegum vistfræðilegum ferlum, líffræðilegri fjölbreytni og nauðsynlegum lífsskilyrðum.

Núverandi leiðarljós stefnumótunar er



MYND: GOLLI

> **... þá virðist ljóst að efnahagsleg vídd sjálfbærni sé í forgrunni þegar kemur að aðgerðum hins opinbera og einkageirans**

því ekki gripið úr lausu lofti heldur hafa hugmyndir um sjálfbærni lengi verið hluti af orðræðu um þróun ferðaþjónustunnar hér á landi.

Miklar vonir eru bundnar við ferðaþjónustu um allan heim, ekki síst á jaðarsvæðum hvort heldur sem er í norðri eða suðri innan landa eða í hnattrænum skilningi. Þekkjum við það vel hér á landi þar sem horft er til greinarinnar sem hreyfiafls atvinnulífs og hagvaxtar. Ýmsar ástæður eru fyrir því, meðal annarra að ferðaþjónusta byggir á staðbundnum auðlindum sem ekki verða auðveldlega teknar í burtu eins og oft vill verða á jöðrum sem eru helst uppspretta hráefna fyrir iðnvædda framleiðslu á kjarnasvæðum. Það er til dæmis erfitt að endurskapa töfra Jökulsárlóns eða Dimmuborga annars staðar en einmitt þar sem þessi náttúrufyrirbrigði er að finna. Einnig má nefna að þröskuldur fyrir frumkvöðla inn í greinina er tiltölulega lágur. Ferðaþjónusta, eins og hún er oftast stunduð hérlendis, krefst lítilla fjárfestinga miðað við t.d. álframleiðslu eða uppbyggingu gagnavera. Hugmyndin um ferðaþjónustu sem þetta hreyfiafl má sjá skýrt í Heimsmarkmiðum SÞ þar sem henni er ætlað að stuðla að betri lífskjörum. Með svipuðum hætti hefur Alþjóðabankinn (e. *World Bank*) talað fyrir ferðaþjónustu sem þróunarráði með sérstakri áherslu á getu greinarinnar til að skapa hagvöxt og atvinnu, draga úr fátækt, nýta staðbundnar auðlindir, virkja fjölbreytni og leggja til friðar og stöðugleika. Það eru góðar ástæður fyrir þessum stuðningi. Ferðaþjónusta er ein stærsta atvinnugrein heims ef litið er til fjölda starfa, hún hefur vaxið hratt og er óðum að ná þeim hæðum sem hún var í fyrir Covid-19 faraldurinn.

Ferðaþjónusta er því sannarlega ofarlega á baugi þegar kemur að umræðu um þróun og sjálfbærni, en þá helst á þeim forsendum að greinin fái að vaxa og markaðsöfl fái farveg inn í samfélög, menningu og hversdagslífið. Þetta hefur þó verið gagnrýnt.

Gagnrýni á sjálfbærni

Bent hefur verið á að ekki liggi fyrir nein fastmótuð skilgreining á því hvað sjálfbær ferðamennska er. Umræðan sé illa ígrunduð og illa upplýst og hvorki séu til ásættanlegir leiðarvísar né góð dæmi um hvernig henni skuli komið við, utan fárra afar staðbundinna dæma. Það leiði til tveggja grundvallarvandamála: Annars vegar að hugmyndin um sjálfbærni blekki og gefi fólki tilefni til að halda að öll uppbygging og þróun geti verið sjálfbær. Hins vegar beini hún athygli okkar frá djúpstæðari áskorunum sem blasa við samfélögum heimsins almennt og stafa af ráðandi hugmyndafræði vestrænnar náttúrusýnar og auðhyggju. Breski fræðimaðurinn Richard Sharpley telur að vegna þessa sé grundvallarmunur á milli markmiða ferðaþjónustu og þeirra markmiða sem skulu nást fram með hugmyndum um sjálfbærni. Afleiðingin er sú að hugmyndafræði sjálfbærni hefur oft verið innlimuð í stefnu og starfsemi ferðaþjónustu án þess að forsendur atvinnugreinarinnar eins og hún hefur verið stunduð hafi breyst. Í nýlegri grein bendir Sharpley á að augljóst sé, miðað við mikinn vöxt millilandaflugs og ferðaþjónustu á síðustu áratugum, að hugtakið sjálfbærni henti vel til grænþvotts.[5] Ferðaþjónustan stækkar og eykur umsvif sín og þar með auðlindanotkun og kolefnisspor á sama tíma og það hefur aldrei verið talað eins mikið um sjálfbærni og nú. Skoska fræðikonan Elisabeth Cooper, sem rannsakað hefur sjálfbærni ferðaþjónustu á Grænlandi, greindi nýverið meira en 20 skilgreiningar á sjálfbærni í fræðiskrifum sem og stefnuplöggum alþjóðastofnana sem tengjast ferðamálum.[6] Það gerir starf þeirra sem vilja einlæglega vinna að eflingu sjálfbærrar þróunar ekki auðveldara.

Lykilatriði í máli þeirra sem gagnrýna hugtakið sjálfbærni og notkun þess er að það breiði yfir þá staðreynd að ferðaþjónusta er mjög vaxtarmiðuð og það leiði óneitanlega til þess að gengið er um of á auðlindir samfélags og náttúru. Með öðrum orðum, þá virðist ljóst að efnahagsleg vídd sjálfbærni sé í forgrunni þegar kemur að aðgerðum hins opinbera og einkageirans. Margir hafa bent á að nauðsynlegt sé að snúa af braut slíkrar hagvaxtarhyggju. Í grundvallaratriðum snýst það um breytt gildismat þar sem lífsgæði og velsæld eru metin á fjölbreyttari hátt heldur en með hagvaxtartölum. Í samhengi ferðaþjónustu þarf að huga að jafnræði við sköpun áfangastaða, ná samtali við ólík sjónarmið – ekki síst frumbyggja og jaðarsettra – huga að ferðaþjónustu sem tæki til „samdráttar“(e. *degrowth*) og/eða sem hluti hringrásar hagkerfis (e. *circular economy*) og siðrænnar neyslu (e. *ethical consumption*). Að vinna gegn hagvaxtarhyggjunni beinir þannig sjónum að öðrum leiðum og hugmyndum um hvernig við

Framhald á næstu síðu ▶

getum skipulagt efnahagslífið og samfélagið. Þannig má nýta ferðaþjónustu sem tæki til að valdefla þá sem fjærst eru valdinu og ákvarðanatöku og til að endurhugsa þátttöku almennings í skipulagi áfangastaða. Um þessar mundir er að skapast frjór jarðvegur fræða og umræðu um hvernig hægt er að endurhugsa ferðaþjónustuna og færa hana frá ráðandi vaxtarsjónarmiðum (e. *growth paradigm*)[7], og mörg tækifæri til að skoða hvaða form samtals og samvinnu virka best til að ferðaþjónusta verði sannarlega afl breytinga fyrir alla; að hún sé byggð upp á forsendum samfélags og náttúru á þeim svæðum þar sem hún er stunduð.

Að ferðalokum

Því hefur verið haldið fram að ferðafólk nútímans sé meðvitaðra um mikilvægi sjálfbærni í ferðalögum sínum, sér í lagi þegar kemur að samfélags- og umhverfisþáttum. Þess vegna hafa ríki, áfangastaðir og fyrirtæki spilað inn á þessa sýn og gefið loforð til sinna viðskiptavina um að þau stundi sjálfbæra eða ábyrga starfshætti. Það kemur þó á daginn að oft eru þetta innantóm loforð, þ.e.a.s. stefna eða markmið án raunverulegra aðgerða sem hafa þýðingu til umbreytinga. Loforð án efnda grafa smátt og smátt undan trúverðugleika þeirra sem að því standa með þeim afleiðingum að undirstaða sjálfbærni sem snýr að efnahag, sem er drifkraftur breytinga, stendur höllum fæti. Framtíðar viðskiptavinir mynda sér skoðun á orðspori landa, áfangastaða og fyrirtækja m.a. í gegnum ummæli þeirra gesta sem áður hafa komið. Það skiptir því höfuðmáli fyrir ferðaþjónustuna og samfélagið í heild hvernig tekst til að skapa sameiginlegan skilning á hvað sjálfbær ferðaþjónusta getur þýtt hér á landi fyrir rekstur, uppbyggingu og stjórnun ferðaþjónustu og hvort fjárfest verði í raunverulegum aðgerðum til að ná þeim markmiðum fremur en að halda á lofti loforðum eða háleitum markmiðum sem ekki er unnið að. Að þessu sögðu má ljóst vera að aukin sjálfbærni í ferðaþjónustu er ekki einfalt mál að tala um eða framkvæma. Horfa þarf til allra þátta og jafnvægis þeirra á milli en hafa í huga að náttúra landsins er forsenda ferðaþjónustunnar. Það er ljóst að það verður ekki bæði sleppt og haldið. Endalaus vöxtur ferðaþjónustunnar er ekki sjálfbær og það gildir hér á landi sem og á heimsvísu.

Tilvísanir

1. Ferðamálastofa, 2020. Mælaborð ferðaþjónustunnar: Hagstærðir. Sjá: https://www.maelabordferdathjonustunnar.is/is/hagstaerdir/hagstaerdir

2. WCED (World Commission on Environment and Development). (1987). Our common future. Oxford University Press.

3. Sjá: https://tourism4sdgs.org/

4. Reglugerðasafn, 2008 (608/2008)

5. Sharpley, R. 2020. Tourism, sustainable development and the theoretical divide: 20 years on. Journal of Sustainable Tourism, 28(11), 1932-1946. doi.org/10.1080/09669582.2020.1779732

6. Cooper, E. 2023. Making sense of sustainable tourism on the periphery: perspectives from Greenland. Tourism Geographies, 25(5), 1303-1321. doi.org/10.1080/14616688.2022.2152955

7. Sjá t.d. Falter, M. (2024), The role of rural tourism lifestyle entrepreneurs in rethinking current tourism development, Journal of Tourism Futures, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. doi.org/10.1108/JTF-09-2023-0205

Háskóli í sókn

Ný stefna hjá Landbúnaðarháskóla Íslands 2024-2028



Ragnheiður I. Þórarinsdóttir
rektor

Landbúnaðarháskóli Íslands hefur meginstarfsstöð sína að Hvanneyri í Borgarfirði þar sem búfræðinám hófst árið 1889. Búfræðinámið er tveggja ára starfsmenntanám og er alltaf jafn vinsælt. Stór hluti þess er verklegt nám þar sem farið er yfir fjölmarga undirstöðuþætti sem nauðsynlegt er að kunna skil á við búrekstur. Námið við skólann hefur þróast mikið á þeim 135 árum sem liðin eru frá því fyrstu nemendur hófu nám að Hvanneyri. Árið 1947 voru búvísindi fyrst kennd á háskólastigi og árið 1999 var Landbúnaðarháskólinn á Hvanneyri stofnaður. Skólinn stækkaði síðan árið 2005 með sameiningu hans við Rannsóknastofnun landbúnaðarins (RALA) og Garðyrkjuskóla ríkisins á Reykjum í Landbúnaðarháskóla Íslands.

Í dag býður Landbúnaðarháskólinn, auk búfræðinámsins, upp á háskólanám í þremur deildum; *Ræktun & fæðu*, *Náttúru & skógi* og *Skipulagi & hönnun*. Námið er þannig orðið fjölbreyttara og þverfaglegra en flestir gera sér grein fyrir og umhverfisvísindi og skipulagsmál skipa þar sífellt stærri sess. Grunnnám (BSc nám) er boðið á fimm námsleiðum; búvísindum, hestafræði, náttúru- og umhverfisvísindum, skógfræði og landslagsarkitektúr. Skipulagsfræði er kennd á meistarastigi (MSc) og auk þess er boðið upp á rannsóknamiðað framhaldsnám (MSc og PhD nám) á sviðum skólans. Nýverið hóf Landbúnaðarháskólinn að bjóða upp á alþjóðlegt meistaranám sem hefur hlotið góðar viðtökur, annars vegar um loftslagsbreytingar á norðurslóðum (*Environmental changes at higher latitudes*) og hins vegar um endurheimt vistkerfa (*Restoration ecology*).

Stefna Landbúnaðarháskóla Íslands 2024–2028

Ný stefna Landbúnaðarháskóla Íslands 2024–2028 tók gildi 1. janúar sl. Áherslur í nýrri stefnu eru settar fram í fjórum meginköflum:

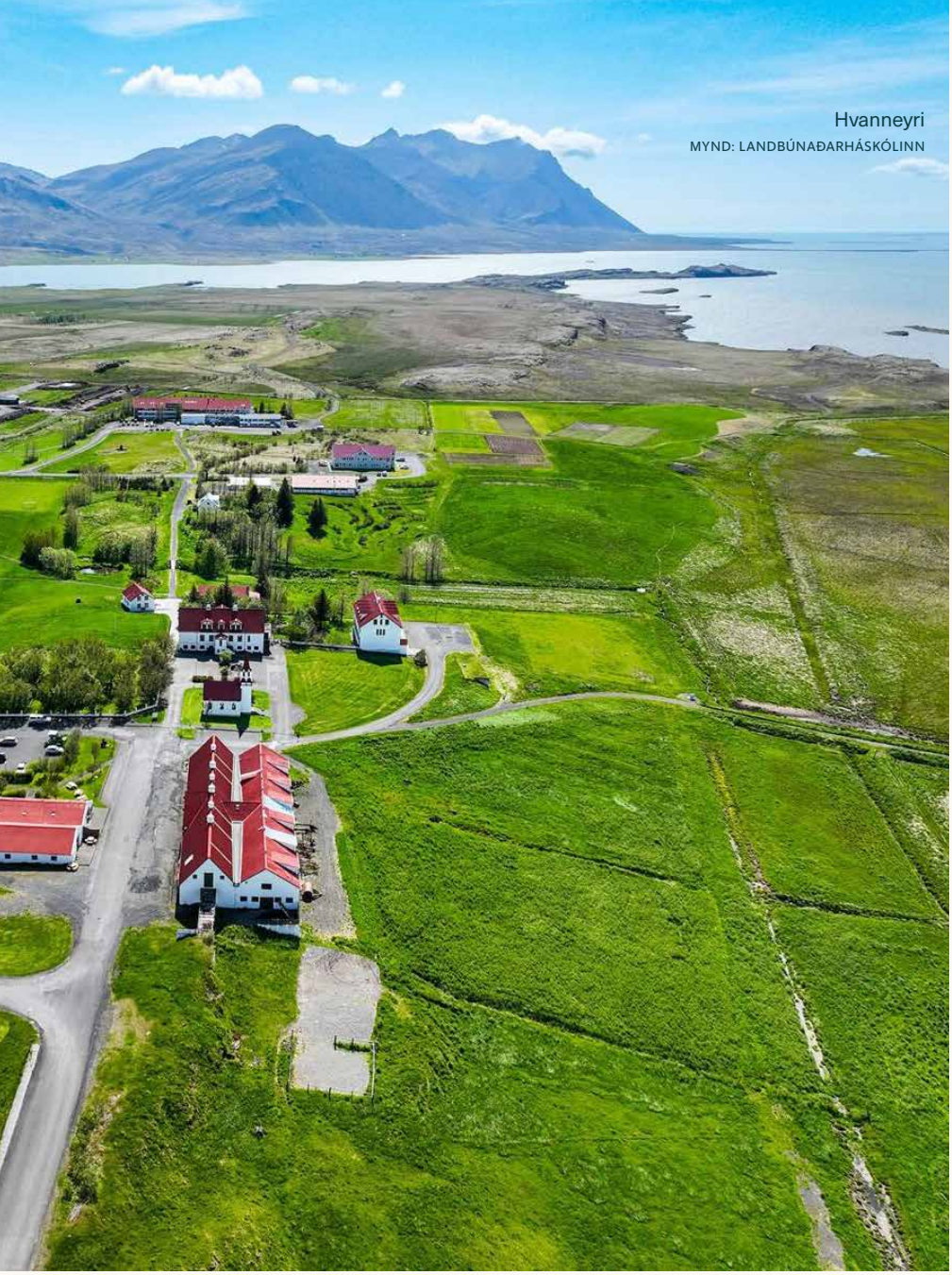
1. Framsækið og spennandi nám
2. Rannsóknir, nýsköpun og alþjóðlegt samstarf
3. Traustir innviðir, hvetjandi starfsumhverfi og jafnrétti
4. Áhrif til framtíðar og ávinningur fyrir samfélagið



Í nýrri stefnu er áfram unnið á þeim grunni sem lagður var með stefnu Landbúnaðarháskóla Íslands 2019–2024. Áhersla er lögð á gæða- og umbótastarf sem styður við stefnu stjórnvalda og áherslna háskóla-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra um nýsköpun, skilvirkni og gagnsæi í fjármögnun háskólastarfsins. Sérstaklega er horft til þess að auka gæði og skilvirkni kennslu með þróun náms og kennsluaðferða, og vinna markvisst með nemendum og nota endurgjöf þeirra til að bæta námið og námsaðstöðuna enn frekar.

Alþjóðlegt samstarf

Evrópusamstarf hefur verið að eflast með aukinni sókn í samkeppnissjóði s.s. *Horizon, Erasmus+* og *Life*, en á vormánuðum 2024 var met slegið í fjölda umsókna sem sendar voru frá Landbúnaðarháskóla Íslands til erlendra samkeppnisssjóða. Á árinu 2023 var einnig sett met í fengnum styrkjum til rannsókna en samþykkt verkefni á árinu 2023 skiluðu um 400 milljónum króna. Þessi tala hefur vaxið á hverju ári



Hvanneyri
MYND: LANDBÚNAÐARHÁSKÓLINN

undanfarin fimm ár og skilað sér í bættum innviðum og fjölgun framhaldsnemenda, ekki síst nemendum í doktorsnámi. Áætlað er að nýtt met verði slegið á næsta ári með fjölda brautskráðra doktorsnema frá Landbúnaðarháskólanum.

UNIgreen háskólanetið, sem er samstarf átta evrópskra háskóla á sviði landbúnaðar, líftækni og lífvísinda og styrkt af *Erasmus*, fór vel af stað á síðasta ári. Samstarfsaðilar koma frá Spáni, Póllandi, Ítalíu, Frakklandi, Belgíu, Portúgal og Búlgaríu og meginmarkmiðið er að efla samstarf um rannsóknir, nýsköpun og menntun. Þegar hefur verið sótt um nokkur ný samstarfsverkefni, m.a. til *Horizon*. Nýlega var undirritaður samstarfssamningur um sameiginlegt doktorsnám fimm þessara háskóla, þar á meðal Landbúnaðarháskólans, og í maí var Lífvísindaháskólinn í Póllandi heimsóttur þar sem umræða um samstarf um nám í dýralækningum var á dagskrá.

Norrænt samstarf hefur einnig verið að styrkjast á undanförnum misserum. Landbúnaðarháskóli Íslands tók að sér formennsku til þriggja ára í NOVA – norrænu samstarfi um doktorsnámskeið um mitt ár 2023 og var vel heppnaður fundur haldinn í samstarfsnetinu af því tilefni í júní 2023 á Hvanneyri. Þá var einnig fundur með formanni BOVA en það er sambærilegt samstarfsnet Eystrasaltsríkjanna.

Starfsmenn Landbúnaðarháskólans eru virkir í samstarfi *UArctic* á nokkrum sviðum og eiga formenn í tveimur undirhópum *(thematic networks)*, annars vegar um ryk á heimskautasvæðum (*High Latitude Dust*) og hins vegar um jurtaætur á viðkvæmum beitarsvæðum (*Herbivory*).

Þá er einnig góð virkni í samstarfsneti evrópskra lífvísindaháskóla – ICA og tókum við í fyrsta sinn þátt í samkeppni um skráningu líffræðilegs fjölbreytileika á skólasvæðinu á árinu 2023 og einnig í Nýsköpunarsamkeppni meðal háskólanemenda á sviði lífvísinda. Í báðum tilfellum var ákveðið að endurtaka leikinn og taka þátt aftur í ár.

Jarðrækt og kornkynbætur

Mikil áhersla hefur verið á eflingu jarðræktar á undanförnum misserum og voru

> **Námið er þannig orðið fjölbreyttara og þverfaglegra en flestir gera sér grein fyrir og umhverfisvísindi og skipulagsmál skipa þar sífellt stærri sess**

sérfræðingar Landbúnaðarháskólans fengnir til að vinna skýrslu fyrir matvælaráðherra um mögulegan ávinning af aukinni kornrækt á Íslandi. Hlaut skýrslan afar góðar viðtökur og hefur matvælaráðherra í framhaldinu gert samning til fimm ára við Landbúnaðarháskóla Íslands um kornkynbætur. Í síðasta mánuði lá svo fyrir að fjármunir væru tryggðir til byggingar jarðræktarmiðstöðvar og rannsóknagróðurhúss á Hvanneyri og gert er ráð fyrir að framkvæmdum verði lokið á árinu 2026. Þetta er gríðarstór áfangi sem unnið hefur verið að um margra ára skeið og mikil ánægja með að framkvæmdir geti nú hafist.

Endurmenntun Landbúnaðarháskóla Íslands

Endurmenntun Landbúnaðarháskóla Íslands sinnir símenntun og endurmenntunarþörf á sviði landbúnaðar og matvælaframleiðslu, ræktunar lands, sjálfbærrar nýtingar auðlinda, landslagsarkitektúr og skipulagsfræða. Um þúsund manns taka árlega þátt í ýmsum námskeiðum Endurmenntunar sem oft eru haldin í samstarfi við Bændasamtökin, búnaðarsambönd, Umhverfisstofnun, Land & skóg og fleiri aðila. Reiðmaðurinn hefur vaxið sérstaklega á undanförnum misserum, en þar er um að ræða einingarbært nám á framhaldsskólastigi. Fjöldi nemenda í *Reiðmanninum* hefur þrefaldast á undanförnum þremur árum og luku um 250 manns námi nú í vor.

Framtíðin er björt

Áherslan á innviðauppbyggingu og alþjóðlegt samstarf á undanförnum árum hefur styrkt Landbúnaðarháskóla Íslands mikið og vaxandi áhugi er á samstarfi við skólann bæði innanlands og erlendis. Það hefur gefið byr í seglin og treystir enn stoðirnar til að ná megi betri árangri til nýtingar þeirra sóknarfæra sem fram undan eru í íslenskum landbúnaði, umhverfis- og skipulagsmálum.

Yfirskrift nýrrar stefnu Landbúnaðarháskóla Íslands – Háskóli í sókn – undirstrikar að sóknin heldur áfram með áherslu á aukið samstarf hagaðila, aukna rannsóknavirkni, meiri nýsköpun, fjölgun nemenda og starfsmanna. Þannig má best tryggja áframhaldandi góðan árangur í landbúnaði og matvælaframleiðslu með sjálfbærni að leiðarljósi.



Hólar í Hjaltadal
MYND: HÓLASKÓLI

Ferðaþjónusta og nýsköpun – tækifæri til framtíðar!



Ingibjörg Sigurðardóttir
deildarstjóri ferðamáladeildar
Háskólans á Hólum

Við Íslendingar búum við margvísleg forréttindi sem skapa okkur lífsgæði umfram meginþorra fólks í heiminum. Lífsgæði okkar felast m.a. í fjölbreyttum tækifærum til að byggja upp starfsvettvang og frístundir að eigin vali, eða með öðrum orðum að vera það sem við elskum.

Fjölbreytt, lítt snortin, aðgengileg náttúra og ríkur menningararfur er það sem dregur flesta ferðamenn til landsins. Aðdráttarafl íslenskrar náttúru, menningar og sögu í augum ferðamanna frá öllum heimshornum felur í sér fjölþætt tækifæri til nýsköpunar og til að skapa eigin viðskiptatækifæri og atvinnu.

Ferðaþjónusta er sú atvinnugrein sem hefur vaxið hraðast hérlendis undanfarin ár og er nú svo komið að greinin er ein af meginstoðum íslensks efnahagslífs og mikilvæg forsenda fyrir þeim lífsgæðum sem okkur sem hér búum þykja sjálfsögð og eðlileg. Fjöldi þeirra sem hafa atvinnu af ferðaþjónustu hefur aukist verulega undanfarin ár en í júlí sl. störfuðu um 35.000 manns við greinina samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands.

Spár gera ráð fyrir áframhaldandi fjölgun fólks starfandi í ferðaþjónustu á komandi árum og mikilli nýsköpun og þróun innan greinarinnar. Á það bæði við um nýsköpun þar sem tækni kemur við sögu en einnig margvíslega þróun upplifunar óháð tækni. Stjórnvöld boða auk þess sókn í ferðamálum með stefnumótun til ársins 2030 og aðgerðaáætlun sem segir til um hvaða aðgerða sé þörf til að stefnan raungerist.

Tækifæri

Í nútíð og framtíð liggja tækifæri fólks og atvinnugreinarinnar fyrst og fremst í þeim auðlindum sem til staðar eru. Auðlindir ferðaþjónustu felast gjarnan í þáttum sem okkur heimamönnum þykja hversdagslegir og venjulegir og sem við sjáum ekki sem eitthvað mikilvægt eða sérstætt. En glöggt er gests augað eins og máltækið segir og því er það þannig að í augum ferðamanna felst aðdráttarafl í mörgu af því sem okkur heimafólki þykir lítt merkilegt. Því er svo mikilvægt við þróun ferðaþjónustu að líta í kringum okkur með augum gestsins. Meðal þess sem okkur heimamönnum þykir e.t.v. lítt spennandi en hefur aðdráttarafl fyrir ákveðna markhópa ferðamanna eru t.d. myrkur, kuldi og snjór.

Í gegnum tíðina hafa auðlindir ferðaþjónustunnar verið kortlagðar og rýndar af Ferðamálastofu, fræðimönnum og fleirum. Slík greining á auðlindum verður þó aldrei tæmandi og ógerlegt að vita hvað getur orðið uppspretta nýrra upplifana eða tækifæra í komandi framtíð. Þannig er það í raun okkar eigið hugmyndaflug sem er helst takmarkandi þáttur þegar kemur að nýsköpun og vöruþróun í ferðaþjónustu.

Sjálfbærni

Við alla uppbyggingu og þróun ferðaþjónustu er mikilvægt að hafa sjálfbærni að leiðarljósi og gæta þess að unnið sé af ábyrgð að allri þeirri uppbyggingu sem á sér stað. Á þetta er lögð áhersla í ferðamálastefnu stjórnvalda til ársins 2030 þar sem stefnt er að því að Ísland verði leiðandi í sjálfbærri þróun á sviði ferðamála. Áhersla er á efnahagslega, umhverfislega og félagslega sjálfbærni í öllum þáttum sem lúta að ferðaþjónustu.

Forsenda sjálfbærrar þróunar ferðaþjónustu og ábyrgrar nýtingar auðlinda er þekking og færni starfsfólks í greininni. Þrátt fyrir þróun tæknilausna, er hæft starfsfólk á öllum stigum algjör forsenda þess að skapa upplifun og veita gestum góða þjónustu með ábyrgum hætti. Vinnuafl í ferðaþjónustu hérlendis er alþjóðlegt og greinin nýtur starfskrafta bæði Íslendinga og fólks víða





Í námi í viðburðastjórnun læra nemendur að skipuleggja stóra sem smáa viðburði.

MYND: HÓLASKÓLI

annars staðar að úr heiminum. Sköpun tækifæra til að mennta sig og efla sig í starfi er mikilvæg fyrir allt þetta fólk óháð uppruna og starfi. Samhliða því að styðja við fjölmenningu og erlent starfsfólk í greininni, er einnig mikilvægt að passa upp á þann hluta menningararfsins sem felst í tungumálinu okkar. Enska er vissulega víða vinnutungumál í greininni en rannsóknir hafa sýnt að ástæða er til að hafa áhyggjur af takmarkaðri notkun íslenskunnar í hérlendri ferðaþjónustu.

Þekkingarsköpun

Menntun og þjálfun starfsfólks í ferðaþjónustu óháð uppruna er því grundvallaratriði til að ferðaþjónusta blómstri á komandi árum og áratugum. Að mennta sig í ferðaþjónustu er ekki ávísun á einhæf störf heldur stökkpallur til að skapa og þróa eigin atvinnutækifæri á því sviði sem hugurinn girnist. Ferðaþjónusta er með fjölbreyttari og fjölþættari atvinnugreinum sem til eru. Í störfum í ferðaþjónustu geta allir fundið sinni ástríðu og áhugasviði stað, hvort sem menn kjósa að starfa hjá öðrum eða skapa sín eigin tækifæri hérlendis eða erlendis. Hvort sem fólk hefur áhuga á ævintýraferðum, tæknilausnum, leiðsögn, nýsköpun, gestamóttöku, viðburðahaldi, veitinga- og gistirekstri, stofnun og stjórnun fyrirtækja eða bara því að ferðast, þá er nám í ferðamálum ómetanlegt tækifæri.

Nám á sviði ferðamála víkkar sjóndeildarhringinn, eflir færni og þekkingu sem nýtist bæði í ferðaþjónustu og öðrum atvinnugreinum enda er slíkt nám þverfaglegt á marga vegu. Framboð á námi í ferðamálum og tengdum greinum er nokkuð takmarkað hérlendis en samstarf milli atvinnugreinarinnar, framhaldsskóla og háskóla hefur farið vaxandi og eru tækifæri til náms á þessu sviði að eflast bæði í stað- og fjarnámi.

> **Upphaf kennslu á sviði ferðamála á háskólastigi hérlendis má rekja til þess þegar Ferðamáladeild Háskólans á Hólum var sett á laggirnar fyrir hartnær 30 árum**

Ferðamálafræði

Upphaf kennslu á sviði ferðamála á háskólastigi hérlendis má rekja til þess þegar Ferðamáladeild Háskólans á Hólum var sett á laggirnar fyrir hartnær 30 árum. Frá þessum tíma hefur námið vaxið og dafnað úr því að vera eins árs diplómunám í staðnámi yfir í sex námsleiðir á sviði viðburðastjórnunar, útivistarfræði, gestamóttöku og ferðamálafræði. Við Háskólann á Hólum er boðið upp á eins árs hagnýtar diplómuleiðir í viðburðastjórnun og ferðamálafræði, BA-nám í stjórnun ferðaþjónustu og móttöku gesta og BA-nám í ferðamálafræði. Meistaranám í ferðamálafræði er einnig í boði ásamt samnorrænu meistaranámi í útivistarfræðum. Háskólinn á Hólum er eini háskólinn hérlendis sem býður heildstætt nám í viðburðastjórnun og útivistarfræði. Allt námið utan við útivistarfræði er kennt í fjarnámi með staðbundnum lotum þar sem nemendur fá tækifæri til að hittast, kynnast og mynda verðmætt tengslanet sem endist alla ævina og hefur reynst mörgum ómetanlegt til að byggja upp sinn starfsferil og vinasambönd.

Mörg hundruð nemar hafa lokið námi frá Ferðamáladeild Háskólans á Hólum og er þá að finna alls staðar í viðburðahaldi, ferðaþjónustu og atvinnulífi almennt. Sérstaklega er ánægjulegt hversu margir hafa þróað og stofnað sinn eigin rekstur upp úr verkefnum í náminu. Ekkert er skemmtilegra en að fá að vita að hugmyndir að farsælum fyrirtækjum í greininni hafi í raun kviknað upp úr verkefnavinnu við skólann eða að fólk hafi endurhugsað og þróað sín fyrirtæki meðan á náminu stóð. Þess eru fjölmörg dæmi.

Í slíku námi verður til suðupottur hugmynda og nýsköpunar þar sem frjóar hugsanir ná flugi. Með aukinni þekkingu, sjálfstrausti og öflugu tengslaneti leyfir fólk sér að láta sig dreyma og það sem meira er um vert, að koma hugmyndum sínum í framkvæmd. Slíkt er ómetanlegt fyrir einstaklinginn og þróun ferðaþjónustunnar.

Nánari upplýsingar má finna á vefsíðu skólans: holar.is





MYND: GOLLI

Ferðaþjónusta sem skapandi afl og nærandi fyrir samfélög

Ólöf Ýrr Atladóttir hætti sem ferðamálastjóri fyrir sjö árum síðan. Hún rekur nú um stundir hótel og ferðaþjónustu nyrst á Tröllaskaga, en starfar einnig sem ráðgjafi á sviði ferðaþjónustu, innanlands og erlendis. Hún hefur yfirgripsmikla reynslu og skýrar skoðanir á því hvað þurfi að gera í ferðamálum. Í samtali okkar í útjaðri Grjótaþorpsins í Reykjavík horfum við bæði fram á veg fyrir ferðamenn á Íslandi og um öxl á reynsluna af þróun ferðamálanna undanfarinn einn og hálfan áratug.

Viðtal: **Ásgeir Brynjar Torfason**

Ferðaþjónustan er orðin afar stór atvinnugrein sem skapar bæði miklar tekjur fyrir þjóðarbúið og er ekki síst mikilvæg víða á landsbyggðinni. Hún er mikill grundvallarþáttur í atvinnulífi margra smærri byggðarlaga, og auðvitað afar mikilvæg í Reykjavík einnig, þar sem fjölbreytni atvinnulífsins er þó örugglega meira.

Íslensk ferðaþjónusta byggir á náttúrunni, menningunni og sögunni víða um landið – hana er erfitt að flytja til. En það eru ýmsar leiðir til að stýra flæði ferðamannanna betur um landið segir hún. Það mætti vera meira jafnvægi í umræðum um stöðu ferðaþjónustunnar á Íslandi og hún mætti vera bæði hlutlægari og staðbundnari, þar sem staða ferðaþjónustunnar er afar misjöfn víða um land, segir Ólöf, sem sjálf býr á Siglufirði.

Auðvitað er hún augsýnilegur áhrifavaldur í Reykjavík – hér hafa til dæmis byggst upp ógrynni veitingastaða og fjöldi stórra hótela og vöxtur ferðaþjónustunnar, umfang og áhrif eru langmest á suðvesturhorninu. Því ræður ekki síst sú staða að það er eingöngu ein gátt inn í landið og sú hugsanavilla óumflýjanleikans sem virðist, að mínu mati algjörlega að óþörfu, stýra umræðunni um þróun samgöngumála á Íslandi. Það að stækkun Keflavíkurflugvallar sé ávallt talin óumflýjanleiki á kostnað raunverulegrar áherslu á að fjölga gáttum inn í landið, og það að samgöngur fyrir ferðamenn séu ræddar án þess að ræða af alvöru stöðu almenningssamgangna á Íslandi – er mjög takmarkandi fyrir þróun sjálfbærrar ferðaþjónustu hér á landi.

Framhald á næstu síðu ▶

Áföll og áskoranir

Heimsfaraldurinn var áskorun fyrir ferðamálin út um allan heim. Ólöf Ýrr var að vinna við stór þróunarverkefni á sviði ferðaþjónustu í Saudi Arabíu í þrjú ár og horfði því utan frá á ástandið í ferðamálum hérlendis. Það skapar heilbrigða fjarlægð og gefur nýtt sjónarhorn að vera ekki inni í hringiðunni.

Eftir að ferðatakmörkunum var aflétt þegar heimsfaraldrinum lauk þá var auðvitað uppsöfnuð ferðaþörf, hjá gestum sem voru búnir að bíða lengi eftir að geta brugðið undir sig betri fætinum. Samhliða var uppsöfnuð ferðaþörf Íslendinga. Nú er komið á meira jafnvægi og við það fer að reyna á hinn daglega veruleika í atvinnugreininni í eðlilegu ástandi.

Ritstjóra hefur verið sagt að vel stæðir ferðamenn frá Ameríku séu farnir að fara frekar til Alaska en í Alpana og að vel stæðir ferðamenn víða að greiði minna nú orðið fyrir safarí ferð í Afríku heldur en álíka langa ferð til Íslands – verðlagið skapar vissulega áfram áskoranir í ferðamálum eftir áföllin.

Landsbyggðin og landsframleiðslan

Þegar Ólöf byrjaði sem ferðamálastjóri ríkti ekki eins mikill skilningur á mikilvægi jafnvægis í þjónustunni. Þá var ferðaþjónustan enn aðallega sumaratvinnugrein, árstíðabundin, sér í lagi á landsbyggðinni. Samhliða skorti annað jafnvægi á milli landshluta og enn eru rekstrarforsendur ferðaþjónustufyrirtækja mjög misjafnar eftir því hvar á landinu þau eru. Sterkustu svæðin á ársgrundvelli eru iðulega þau sem eru næst höfuðborg og alþjóðagátt. Það þarf þannig að vinna stöðugt að margvíslegum hvetjandi aðgerðum, sem auka áhuga ferðamanna á að ferðast sem víðast um landið. Ólöf er ekki sátt við orðalagið að dreifa ferðamönnum, vegna þess að þeir fara þangað sem þeir vilja og eru hvattir til að fara, en er ekki dreift eins og áburði. Það þarf að vekja og viðhalda áhuga ferðamanna á stöðum sem eru utan suðvesturhornsins til þess að þá langi til þess að láta „dreifa sér“.

Stuttu eftir að Ólöf tók við sem ferðamálastjóri varð bankahrunið og í framhaldinu var aðaláherslan á vöxtinn í ferðaþjónustunni, enda gegndi atvinnugreinin lykilhlutverki við að byggja upp efnahaginn aftur með góðum árangri fyrir samfélagið.

Á þessum tíma var meginhugsunin enn að ferðaþjónustan væri að stórum hluta sjálfsprottin, og þyrfti ekki sama utanumhald og stuðning og aðrar atvinnugreinar. Mikilvægt væri að markaðssetja landið, en að öðru leyti þyrfti ekki að reyna að stýra því hvaða áhrif ferðaþjónustan hefði á land og þjóð. Þetta var viðkvæðið of lengi, en svo vöknuðum við upp við það einn daginn að augljóst var að það þyrfti að stýra atvinnugreininni. Samhliða því að vinna markvisst að bæði uppbyggingu og markaðssetningu, segir Ólöf. Hún er nú orðin svo stór atvinnugrein að við ráðum ekki auðveldlega við það verkefni að stýra þróun hennar í þá átt sem við óskum. Markaðsáherslan sem setti einvörðungu vöxtinn í fyrirrúm var misráðin að mati Ólafar, en nú erum við að komast á annan stað með meiri heildarhugsun, vonandi að minnsta kosti.

Atvinnugrein almannagæðanna

Sitjandi erlendis í heimsfaraldri sá Ólöf hvernig sumir nýttu sér hlé starfseminnar til þess að taka til í sínum málunum og hugsa hlutina upp á nýtt til að undirbúa næsta kafla í þróunarferlinu. Erfiðara getur reynst að fá til þess næði þegar að allt er komið á fullt aftur, að ekki sé talað um ef að áföllin halda áfram og áskoranirnar ágerast.

Nauðsynlegt er að halda áfram með stefnumótun fyrir greinina segir Ólöf. Meginvinnan er er kannski búin í bili, en það skortir á að skilgreina hvað hún felur síðan í sér. Mikil vinna var lögð í aðgerðaáætlun fyrir ferðaþjónsutuna, en sú vinna mun ekki skila miklu nema að allir fái tækifæri til að leggjast á árarnar og að stjórnvöld sýni vilja sinn í verki.



▼ Fjallaskíðaiðkun hefur aukist mikið á Tröllaskaga undanfarin ár. MYND: SÓTI





Markaðsáherslan sem setti einvörðungu vöxtinn í fyrirrúm var misráðin

Ferðaþjónustan sem atvinnugrein nýtir auðlindir og þær auðlindir, náttúran, menningin og mannlífið geta orðið fyrir neikvæðum áhrifum sem erfitt er að snúa við. Þetta verður að hafa í huga við alla stefnumótun og markaðssetningu, að mati Ólafar. Ferðamálin eru líka atvinnugrein sem byggir fyrst og fremst á almannagæðum segir Ólöf og það verður að viðurkenna og stýra samkvæmt því. Við eigum að vera óhrædd við að markaðssetja landið okkar á okkar eigin forsendum. Það þurfa ekki allir að hafa áhuga á að koma til Íslands, en við þurfum að ná til þeirra fjölmörgu sem munu vilja njóta þess til hagsbóta fyrir okkur og umhverfi okkar. Það er talsvert órætt samband milli markaðssetningar og árangurs, en það er ljóst að landið okkar selur sig ekki sjálft, og að við getum stýrt því til hverra við höfðum mest, með heildstæðri uppbyggingu og þróun Íslands sem áfangastaðar og markvissum skilaboðum og markaðssetningu á þeim forsendum sem við teljum passa okkur og landinu best.

Veltir ritstjóri því upp hvort fólk við stjórnvölin hafi jafnvel verið að vonast eftir því að eldgosin gætu nýst við að draga úr þenslunni sem skapast hafði af straumi ferðamannanna. Á meðan hafi vissir ferðaþjónustu aðilar mögulega vonast eftir því að Reykjaneseldarnir gætu dregið hingað fleiri ferðamenn líkt og við Eyjafjallajökulsgosið.

Stærðin og smæðin

Spyrja þarf hvert hlutverk ferðaþjónustunnar er og hvert það á að vera – innan samfélaga – er nokkuð heildstætt þema í mörgum svörum Ólafar í samtali okkar. Ef við ákveðum að setja á gjöld, þá þarf að hugsa til hvers gjöldin eru. Sé horft til tekjuöflunar einvörðungu fyrir ríkissjóð þá er gengið út frá áframhaldandi vexti sem að getur verið hættulegt og gjaldtaka á þeim forsendum getur jafnvel verið skaðleg til langs tíma.

Áherslan í Sádí-Arabíu þar sem Ólöf starfaði sem alþjóðlegur ráðgjafi í ferðamálum var á lúxus-ferðamenn. Gallinn í því viðskiptalíkani er að takmarkaður fjöldi ferðamanna er í þeim hópi og sérstaðan tapast. Hún bendir einnig á þá áhugaverðu staðreynd að víða um heim eru til gæða-gistiheimili í lægri verðflokkum sem og hlutfallslega léleg fimm stjörnu hótel, sem standa varla undir stjörnumerkingum. Það sem skiptir mestu máli er að væntingar

Framhald á næstu síðu ▶



Ólöf hefur reynslu af því að vera leiðsögumaður og landvörður.
MYND: SÓTI

> **Ferðamálin eru líka atvinnugrein sem byggir fyrst og fremst á almannagæðum**

ferðamanna standist og að því sé gætt að vinna af alúð að rekstrinum, það skilar sér í tilfinningu gestanna fyrir þeirri þjónustu sem þeir njóta, á hvaða klassa sem hún er.

Fjárflæðið sem ferðaþjónustan leggur til í skattstofninn er eitt. En ferðamenn sem ferðast á eigin vegum geta verið nærandi fyrir byggðaþróun. Bónusbúðin í Stykkishólmi og verslun í Mývatnssveit væru líklega ekki starfandi með þeim hætti sem nú er ef ekki væri fyrir ferðamennina sem versla þar á sumrin, og þetta er dæmi um jákvæð áhrif ferðaþjónustunnar á samfélög sem ekki má gleyma.

Gamlar og nýjar leiðir

Landmannalaugar voru mikið til umræðu nýlega og fyrirhuguð uppbygging þar. Er það óhjákvæmileiki að stöðugt fleiri vilji koma þangað og að þess vegna verði að malbika alla leið? Eða er það ekki miklu frekar stýringin sem er það sem þarf að ræða, spyr Ólöf með ákveðnum tóni. Svarið virðist nokkuð ljóst í hennar huga. Sé tekið dæmi af Nýja Sjálandi, þá er aðgangur takmarkaður að náttúruperlum og stjórnvöld vinna frekar að því að byggja upp fleiri lengri gönguleiðir á öðrum stöðum til að jafna álaginu, en að reyna að búa í haginn fyrir sem flesta að komast á sömu staðina. Hér er slík vinna ekki áberandi.

Stefnumótun ferðamála

Getur stefnumótunin verið lýðræðisleg eða eiga rannsóknir að ráða för eða hagsmunaaðilarnir?

Ólöf er ekki annað hvort eða kona – heldur miklu frekar bæði og. Við erum alltaf í stefnumótum á landsvísu og þar eru ákveðnar spurningar sem eru mikilvægar.

En hún segist vera einna stoltust af því úr sínu starfi sem ferðamálastjóri að setja af stað áfangastaðaáætlanir – á sjö svæðum hringinn í kringum landið. Nú er örugglega komið að því að skoða smærri staðina og gera þá að perlum á festinni sem hlykkjast um hvert svæði.

Ferðaþjónustan þarf alltaf að bjóða upp á að það sé samtal. Auðvitað eru ekki allir alltaf til í endalaust samtal, en umræðan



◀ Sóti Summit býður uppá gönguskíðakennslu og fjallaskíðun í vetrarparadísinni Fljótum á Tröllaskaga.
MYND: SÓTI



þarf að fara fram, sér í lagi með íbúunum. Það skiptir máli hvaða hlutverki ferðaþjónustan á að gegna og í því þurfa íbúarnir að eiga rödd um hvað við viljum að gerist. Við þurfum að eiga samtal um það hvernig við viljum að málin þróist, á hverjum stað fyrir sig.

Niðurstaðan nú um stundir

Það að eldast felur oft í sér að éta ofan í sig margt af því sem maður áður taldi er stundum sagt. Nú virðist Ólöf samt ekki sjá eftir því sem lagt var upp með í því starfi sem hún kom á legg þegar hún gengdi embætti ferðamálastjóra. Það er hins vegar hægt að tala frjálsar þegar að úr embættinu er komið, auk þess sem verkefnin hafa breyst á þeim tíma sem liðið hefur.

Ferðaþjónusta er flókin atvinnugrein og ferðamál á ekki að leysa með reddingum, segir Ólöf, það eru ekki til neinar patent lausnir er eitt af því sem hún hefur lært. Sama á við varðandi umræðuna – hún verður að nást á það stig að við ræðum saman um það hvert sé það hlutverk sem við viljum að ferðaþjónustan gegni í samfélaginu.

> **Ferðaþjónusta er flókin atvinnugrein og ferðamál á ekki að leysa með reddingum**

Að mati Ólafar er það hlutverk ekki eingöngu að verða tekjustofn fyrir hið opinbera því, eins og áður sagði, þá byggir það á hugmyndinni um áframhaldandi vöxt. Það verður að horfa á lykilspurningarnar varðandi það hvernig ferðamálin verði hreyfiafl – til góðs. Umræðan þarf að verða opin og lifandi. Ferðaþjónustan þarf að vera nærandi, eins og kemur fram í grein um það efni hér framar í blaðinu.

Hið opinbera gegnir gríðarlega mikilvægu hlutverki, því það þarf heildstæða stefnumörkun en einnig staðbundna. Það þarf að taka pólitískar ákvarðanir varðandi ferðamálin, en jafnframt muna að ferðaþjónustan er staðbundin atvinnugrein. Þannig geta leiðir að sama markmiði verið mismunandi eftir stöðum og mikilvægt að þróun ferðaþjónustunnar taki mið af því.

Ferðasveiflan áfram upp á við — en hve lengi og hversu sjálfbært?



Jónas Guðmundsson
hagfræðingur

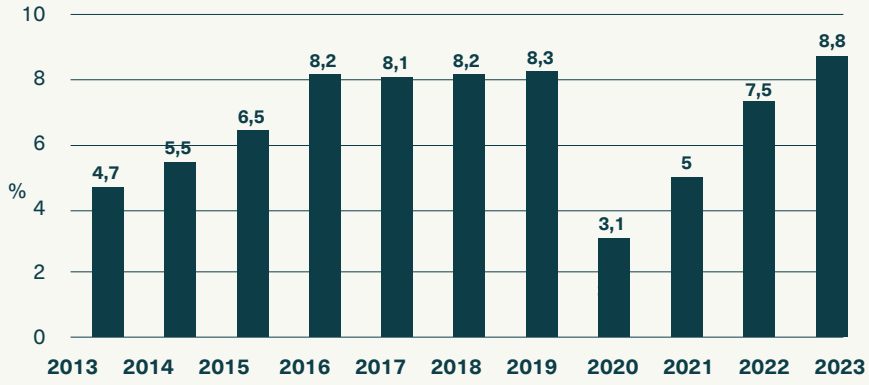
Eftir djúpa tveggja og hálfs árs dýfu virðast hagtölur ferðaþjónustunnar komnar á svipaðan stað og þær voru á fyrir Covid-19 faraldurinn. Hlutdeild greinarinnar í landsframleiðslu Íslands var 8,8% á árinu 2023 og orðin örlítið hærri en 2019; þar að baki eru 31 milljón unnar vinnustundir, eða 9,7% heildarvinnustunda, sem tengdist ferðamönnum. Hlutdeild greinarinnar í gjaldeyristekjum landsins varð aftur nálægt 32% í fyrra. Er ferðaþjónustan þar með komin á lygnan sjó, með eðlilegum vexti og þróun, eða verða blikur á lofti? Skipulagsvandamál og undirliggjandi veikleikar eru dæmi um verkefni sem greinin þarf að vinna að því að lagfæra til að treysta stöðu sína í efnahagslífinu.

Hefndarferðamennska

Sjaldan hefur íslensk atvinnugrein farið í gegnum aðra eins niðursveiflu eins og ferðaþjónustan gerði á árinu 2020. Samkvæmt greiningu KPMG[1] minnkuðu tekjur hennar um 80% frá árinu áður og var hún, að frádregnum opinberum stuðningi, rekin með 36 milljarða kr. halla. KPMG telur að atvinnugreinin hafi á árinu 2022 náð vopnum sínum á ný – í kjölfar 24 milljarða beins stuðnings og öðru eins í óbeinan stuðning frá ríkinu á Covid-tímanum – og meira að segja náð að skila um 19 milljarða rekstrarafgangi á því ári. Þótt uppgjör fyrir árið 2023 liggi ekki enn fyrir og fáir ársreikningar ferðaþjónustufyrirtækja þess árs hafi verið birtir í Fyrirtækjaskrá, bendir margt til þess að afkoman hafi haldið áfram að batna. Má sem dæmi nefna að Icelandair skilaði 1,5 milljarða hagnaði á því ári, en tapi árið áður; Íslandshótel högnuðust um 500 milljónir 2023, en töpuðu árið áður; Kynnisferðir tvöfölduðu hagnað í 1,3 milljarða kr.[2]

Viðsnúningur íslensku ferðaþjónustunnar varð ekki sá hraðasti í heiminum, en sneggri en í mörgum öðrum löndum. Samkvæmt rannsókn *World Economic Forum*[3] (sem gefur út *Travel and Tourism* vísitöluna) mun heimstúrisminn ekki ná sama styrk og fyrir faraldurinn fyrr en á árinu 2024. Samt hefur uppgangur ferðaþjónustunnar víða verið ótrúlega kröftugur og hlotið sérstakt nafn: hefndarferðamennska (e. *revenge tourism*[4]), sem vísar til þess að heimsbyggðin hafi viljað hefna sín á kórónaveirunni með því að ferðast sem fyrst. Á sumum stöðum hefur ferðamennskan flætt yfir bakka; nefnt er að metfjöldi ferðamanna sótti Japan heim, 25 milljónir manns, á síðasta ári[5]; í kringum fjallið Fuji hefur örtröðin orðið svo mikil að yfirvöld hafa bannað myndatöku á stöðum í nágrenni þess. Svipuð örtröð er í Feneyjum og á Kanaríeyjum.

Hlutdeild ferðaþjónustu í landsframleiðslu



Innlend ferðamennska veigameiri

Sveiflan í gegnum heimsfaraldurinn kann að hafa varanlegar breytingar á samsetningu íslensku ferðaþjónustunnar. Þannig hefur KPMG bent á að vægi innlendrar ferðaþjónustu hafi 2022 verið meira en fyrir faraldur – tölur Hagstofunnar sýna að útgjöld innlendra ferðamanna hafi verið tæplega 40% af útgjöldum ferðamanna á Íslandi 2023.[6] KPMG gerir því skóna að ástæðan sé sú að í faraldrinum hafi Íslendingar vanist því að njóta innlendrar ferðaþjónustu, gistingar, veitinga og afþreyingar, í ríkara mæli en áður – sú neyslubreyting sé mögulega varanleg. Aukið vægi innlendrar ferðamennsku kemur til með að hafa góð áhrif á ferðaþjónustuna, draga úr neikvæðum þáttum í umgengni við landið, jafna sveiflur í eftirspurn og minnka áhrif á þjóðhagslegar stærðir, s.s. verðbólgu og atvinnuleysi. En jafnframt eykst þrýstingur á þjálfun starfsfólks í þjónustustörfum í íslensku. Sömu tihneigingar til innanlandsferða gætir í nokkrum fleiri löndum, svo sem í Kína.

Lækkandi skor íslenskrar ferðaþjónustu

Bent hefur verið á að nokkrar blikur séu á lofti. Samtök ferðaþjónustunnar telja að gistinóttum erlendra ferðamanna hafi fækkað um 6% fá fyrstu mánuðum ársins frá fyrra ári. Breskur ferðasali segir að breskir ferðamenn sýni um þessar mundir ferðum til Noregs meiri áhuga en ferðum til Íslands[7]. Á vísitölu *Travel and Tourism* hefur Íslands fallið um 10 sæti, niður í 32. sæti af 119 löndum, á tveimur árum. Ekki er ólíklegt að háir vextir dragi úr fjárfestingu í greininni um sinn. En myndin er óljós; Ferðamálastofa gerir í nýrri spá ráð fyrir óbreyttum fjölda erlendra ferðamanna, 2,2 milljónum, á þessu ári og 2,3 milljónum árið 2025. Þá hefur stærsta hótelkeðja landsins, Íslandshótel, tilkynnt um 21% tekjuvöxt á fyrsta fjórðungi 2024 frá sama tíma í fyrra.

Í svonefndum NPS (*Net Promoter Score*) könnunum, sem Ferðamálastofa lætur gera á viðhorfum erlendra gesta, kemur fram að gestirnir eru misánægðir með upplifun sína hér á landi. Heildarskor þeirra fyrir áfangastaðinn Ísland gefur vísbendingu um tryggð þeirra við landið og líkur á að þeir mæli með ferðum hingað. Það skor var hátt, eða 77,5 stig árið 2023, en hafði samt lækkað um 4,5 stig frá árinu á undan. Ferðamennirnir voru ánægðastir með öryggi á ferðamannastöðum, almennt ástand ferðamannastaða og frammistöðu í umhverfismálum og á sviði sjálfbærni. Tveir af hverjum fimm gáfu hins vegar miðlungs eða lægstu einkunn fyrir ástand vega og öryggi í tengslum við umferð. Fjórðungur gaf lægstu einkunn og þriðjungur miðlungseinkunn fyrir fjölda ferðamanna á ferðamannastöðum – örtröð (e. *overcrowding*) er því greinilega orðið vandamál í íslenskri ferðaþjónustu.

Þó margir njóti góðs af heimsóknum ferðafólks er heimafólki ekki sama um fjölmenni sem heftir þeirra daglega líf eða hækkar verð á vörum og þjónustu. Í könnunum Ferðamálastofu á þremur stöðum á landinu kemur fram að íbúar hafa vissar áhyggjur af ásókn ferðamanna, einkum þeirra sem koma í stórum hópum með skemmtiferðaskipum. Um þriðjungur Ísfirðinga telur t.d. að heimabyggðin ráði ekki almennt við að þjónusta farþega skemmtiferðaskipa sem sækja bæinn heim; um helmingur bæjarbúa telur íbúa verða fyrir ónæði af komum skemmtiferðaskipa. Íbúar Reykjavíkur og Akureyrar hafa síðan meiri áhyggjur en Ísfirðingar af mengun sem fylgir komu skemmtiferðaskipa[8].

Hér eru að birtast ýmsir veikleikar í ferðaþjónustunni sem þarf að greina betur og lagfæra.

Stuðningur opinberra aðila

Samtök ferðaþjónustunnar hafa í samstarfi við menningar- og viðskiptaráðherra lagt áherslu á mótun sérstakrar ferðamálastefnu



MYND: GOLLI

fyrir Ísland, með meginstefnu og áhersluþáttum en einnig áætlun um aðgerðir til að efla afkastagetu ferðaþjónustunnar og bæta gæði hennar. Meginþemað er sjálfbærni í þrennum skilningi, efnahagslegum, samfélagslegum og umhverfislegum. Ekki er útséð um hvort stefna ráðherrans verði útrædd og afgreidd á þessu þingi. Þegar á heildina er litið gengur stefnan út á að hið opinbera standi vaxandi straum af útgjöldum við að bæta skipulag og aðstöðu ferðaþjónustunnar; samt er í fjármálaáætlun aðeins gert ráð fyrir lítils háttar hækkun framlaga til greinarinnar, sem verði um 2,5 milljarðar kr. á ári næstu fimm árin.

Hið opinbera hefur tekið myndarlegan þátt í uppbyggingu ferðaþjónustunnar á undanförnum árum. Framlög ríkisins til framkvæmdasjóðs ferðamála hafa numið um 8 milljörðum kr. á síðustu 10 árum – um 540 milljónum á þessu ári. Mörg sveitarfélög hafa bætt aðstöðu ferðamanna á sinn kostnað. Íslandsstofa og áfangaskrifstofur landshlutanna hafa unnið að markaðssetningu landsins og einstakra staða með opinberum framlögum.

Spyrja má hvað eðlilegt sé að stuðningur hins opinbera við þessa atvinnugrein verði mikill til frambúðar. Greinin getur vart lengur talist á bernskuskeiði (e. *infant industry*) og hún stefnir á sjálfbærni. Til greina hlýtur að koma að ferðaþjónustan í heild axli ábyrgð á allri markaðssetningu landsins og áfangastaða á komandi árum. Hið opinbera gæti einbeitt sér að því að styrkja vegakerfið og aðra innviði. Skattlagning greinarinnar er til endurskoðunar til samræmis við aðra atvinnustarfsemi.

Auðlindamálin eru ekki útrædd. Ragnar Árnason prófessor emeritus bendir í umsögn um ferðamálastefnu á að ferðaþjónustan byggi á „lítt eða óheftri notkun á takmörkuðum náttúruauðlindum og innviðum landsins með tilheyrandi ytri áhrifum og tilhneigingu til ofnotkunar. Þetta sé skipulagslegur veikleiki og grunnvandi greinarinnar, sem sé svo djúptækur að á honum verði að taka

Útgjöld erlendra ferðamanna á Íslandi (í millj. kr.) 2023



með því að innleiða endurbætta skipulagsumgjörð fyrir greinina".[9] Þessi áminning Ragnars tengist almennri ráðstöfun auðlinda landsins; hún minnir okkur á að sambúðin við aðrar atvinnugreinar er óútkljáð mál og árekstrarpunktar ótal margir, ekki síst við orkuframleiðslu.

Þolmörk lands og þjóðar

Sjálfbær ferðaþjónusta felur í sér að greinin stuðli að þjóðhagslegu jafnvægi, stuðli að styrkingu nærsamfélaga án þess að misbjóða íbúum og starfi með virðingu fyrir umhverfinu. Í drögum að aðgerðaráætlun ferðamálastefnu til 2030 er þó minnt á að „það eru engin verkfæri til staðar sem vega efnahagsleg áhrif áfangastaða til móts við þolmörk náttúru, innviða, gesta og samfélags. Á meðan slík verkfæri eru ekki til staðar liggur alltaf fyrir hætta á að ákvarðanataka sé byggð á efnahagslegum hagsmunum og ávinningi fram yfir þolmörk áfangastaðarins."[10]

Samkvæmt viðhorfskönnun Ferðamálastofu tilgreina 97% erlendra ferðamanna náttúru landsins sem mesta áhrifaþátt þess að þeir ákváðu að sækja Ísland heim – ágang þarf að vakta. Heimafólk þarf að hafa sanngjarnan hag af ferðamennskunni til að sætta sig við óþægindin sem hún kann að valda – ekki viljum við að landsmenn tapi gestrisni sinni í garð ferðamanna. Ferðamenn þurfa að ferðast og hegða sér á ábyrgan hátt, eins og Eliza Reid, ferðamálasendiherra Sameinuðu þjóðanna, hefur sagt; þeir geta notað ferðalög til að fræðast, jafnvel efna til menningarlegra samskipta. Betri dreifing ferðamanna um landið stuðlar að samfélagslegu jafnvægi; í því sambandi vekur athygli að þrír af hverjum fimm erlendu ferðamönnum sem hyggja á endurkomu til landsins vilja fara á Vestfirði og Norðurland.

Ferðaþjónustan mun eflaust áfram sveiflast með óvæntum atburðum, náttúruhamförum, stríðsátökum, faröldrum, loftslagssveiflum og fleiru. *World Economic Forum* brýnir fyrir ríkisstjórnum og hagaðlum að efla seiglu og sveigjanleika (e. *resilience*) greinarinnar. Ísland þarf á því að halda að ferðaþjónusta verði arðsöm og samkeppnishæf í sátt við land og þjóð eins og ferðamálaráðherra orðar það.

Tilvísanir

1. KPMG fjárhagsgreining fyrir Ferðamálastofu
2. FF7 30. maí 2024
3. World Economic Forum 21. maí 2024
4. Economist 14. nóvember 2022
5. Washington Post 15. maí 2024
6. Hagstofan, ferðaþjónustureikningar
7. FF7 24. maí 2024
8. Niðurstöður greiningar Rannsóknarmiðstöðvar HA fyrir Ferðamálastofu
9. Umsögn í Samráðsgátt
10. Þingsályktunartillaga um ferðamálastefnu

Tengla má finna í vefútgáfu greinarinnar: https://visbending.is/greinar/ferdasveiflan-afram-upp-a-vid-en-hve-lengi-og-hversu-sjalfbaert/



MYND: GOLLI

Orkuskiptin eru dauðafæri fyrir Ísland

Í orkuskiptunum felast óendanleg tækifæri fyrir íslenskt samfélag til að hætta innflutningi á jarðefnaeldsneyti, nýta raforkukerfið enn betur, minnka loftmengun, vera framvörður í loftslagsmálum og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Þau styrkja ímynd Íslands sem land hreinnar orku, loftgæða, lágrar losunar og ósnortnar náttúru sem hefur bein, jákvæð áhrif á ferðaþjónustu á Íslandi og skapar margvíslega möguleika til aðgreiningar frá samkeppnislöndum.



Egill Jóhannsson
forstjóri
Brimborgar

Heimurinn horfir til Íslands í umhverfis- og loftslagsmálum, segir Simon Anholt, alþjóðlega þekktur ráðgjafi í stefnumörkun ríkja á sviðum efnahagslífs, stjórnmála og menningar, sem flutti erindi á ársfundi Íslandsstofu í mars sl.:

„Allt við ímynd Íslands bendir til að heimsbyggðin sé tilbúin að líta á það sem eitt þriggja eða fjögurra landa í heiminum sem standi fremst vegna framlags þeirra í sjálfbærnimálum. Þið hafið ekki um neitt að velja í þessum efnum. Þið hafið verið tilnefnd til forystu – og þið verðið að standa undir væntingum. Einbeitið ykkur að umhverfis- og loftslagsmálum … það er hlutskiptið sem ykkur var ætlað.“[1]

Hvað er til ráða?

Einfaldast og skjótvirkast er að hraða orkuskiptum í vegasamgöngum þar sem tækni rafknúinna ökutækja er orðin vel þroskuð og úrval ökutækja mikið. En stefna stjórnvalda þarf að vera skýr og aðgerðir í samræmi við stefnuna. Það hefur gengið vel undanfarin ár en skyndilegur viðsnúningur stjórnvalda nýverið varðandi fjárhagslegan stuðning til rafbílakaupa gengur gegn þeirra eigin stefnu í orkuskiptum og hefur valdið alvarlegu bakslagi sem skapar óvissu meðal annarra hagaðila. Í dauðafæri má ekki bregða fæti fyrir sóknina.

Á Loftslagsdegi Umhverfisstofnunar kom fram að:

„Losun frá íslenska samfélaginu er enn þá á uppleið. Þetta sýna nýjar tölur sem kynntar voru á árlegum loftslagsdegi í Hörpu í dag. Halldór Þorgeirsson, formaður Loftslagsráðs, segir alvarleg mistök hafa verið gerð þegar felldir voru niður hagrænir hvatar á rafbílum.“[2]

Ísland er einstaklega auðugt land þegar kemur að endurnýjanlegri orku sem hægt er að nota til að knýja ökutækjaflotann í landinu. Þann 1. júní 2024 voru 292.303 ökutæki í umferð á Íslandi og þar af voru 29.223 alfarið rafknúin, eða 10%. Að auki voru 23.201 tengiltvinnbílar í landinu, eða 7,9%.

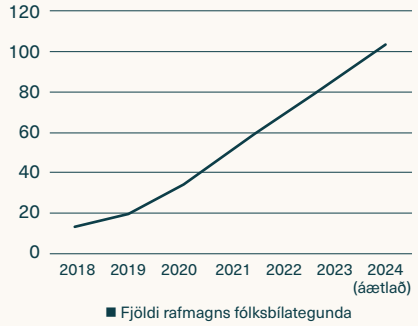
Langflestir raf- og tengiltvinnbílar eru hlaðnir á kvöldin eða á nóttinni en könnun sem Samorka gerði árið 2019 sýndi að svo var í 96% tilfella. Það þýðir að raforka er á lausu til að knýja mjög stóran hluta af bílaflotanum og má færa rök fyrir að árið 2030 væri hægt að knýja um 100.000 rafbíla án nýrra virkjana. Það eykur nýtingu bæði mannvirkja til raforkuframleiðslu og til flutnings- og dreifingar raforku og skapar ávinning til að styrkja raforkuframleiðslu, flutnings- og dreifikerfi.

Alþjóðleg þróun

Það er okkur Íslendingum til happs að hinn alþjóðlegi bílaheimur hefur ákveðið að veðja á rafbílinn sem arftaka sprengihreyfilsbílsins sem sést meðal annars í gríðarlegum fjárfestingum bílaframleiðenda í nýjum tegundum rafbíla og fjárfestingum rafhlöðuframleiðenda í nýjum kynslóðum rafhlaða. Þetta endurspeglast í sífellt meira úrvali rafbíla með meiri drægni og auknum hleðsluhraða. Frá árinu 2018 til ársins 2023 næstum sjöfaldaðist fjöldi rafbílategunda í boði á Íslandi. Ef nýjum tegundum sem væntanlegar eru á markað á þessu ári er bætt við má reikna með að heildarfjöldi rafbílategunda á þessu ári verði 103 sem er áttföldun frá árinu 2018.

Fyrir utan að rekstrarkostnaður rafbíls er ríflega helmingi lægri en sambærilegs sprengihreyfilsbíls þá hefur meira úrval rafbíla, meiri drægni, þéttara hraðhleðslunet og aukinn hleðsluhraði leitt til mikils vaxtar í nýskráningum nýrra rafbíla á Íslandi sem

Mynd 1 Fjöldi tegunda rafmagnsfólksbíla í boði á Íslandi 2018 - 2023 og áætlað fyrir 2024



hafa farið úr 782 árið 2018 í 10.181 árið 2023. Samhliða hefur hlutdeild rafbíla af heildarnýskráningum aukist úr 3,7% árið 2018 í 49,8% árið 2023.

Fyrstu fimm mánuði þessa árs hefur hins vegar orðið bakslag í nýskráningum rafmagns fólksbíla sem eru 73,8% færri en á sama tíma í fyrra og hafa aðeins 889 rafmagns fólksbílar verið nýskráðir á árinu. Hlutdeild þeirra af heildarskráningum er 16,7% sem er ríflega helmingi minni hlutdeild en á sama tíma í fyrra þegar nýskráðir höfðu verið 3.392 rafbílar. Ástæðurnar má rekja til mistaka fjármála- og efnahagsráðuneytis sem innleiddi fjölmargar aðgerðir tvenn síðustu áramót sem hafa unnið gegn orkuskiptum í vegasamgöngum.

Þegar þróun í nýskráningum er rýnd niður á heimili, almenn fyrirtæki og bílaleigur sést að aðgerðirnar hafa haft áhrif á alla kaupendahópa.

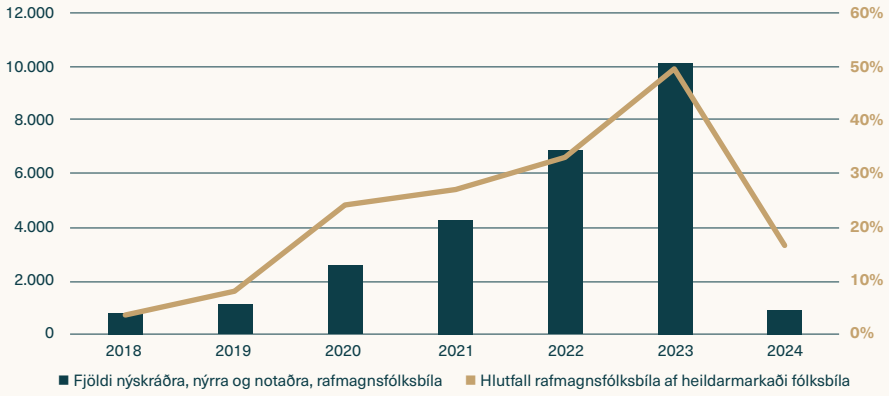
Það hefur sýnt sig víða um heim að þegar hlutdeild rafmagnsbíla af heildarnýskráningum fer yfir 5% þá sé það ákveðinn vendipunktur í orkuskiptum ökutækja og að þá sé ekki aftur snúið í rafbílavæðingu. Ísland er mjög gott dæmi og fylgir þeirri þróun nákvæmlega.

Heimilin ná 4,9% hlutdeild í rafbílakaupum árið 2017, fara í 5,8% árið 2018 og eftir það tekur hlutdeildin hressilega við sér og fer í 13% árið 2019 og nær hámarki árið 2023 í 74,3%. Frá árinu 2010 hafa heimilin keypt 92.122 fólksbíla og þar af 19.752 rafknúna. Á fyrstu fimm mánuðum þessa árs fellur hlutdeild rafmagnsbíla í bílakaupum heimila þó í 40% og hafa heimilin aðeins keypt 579 rafbíla miðað við 1.965 rafbíla á sama tíma í fyrra sem er 70,5% samdráttur.

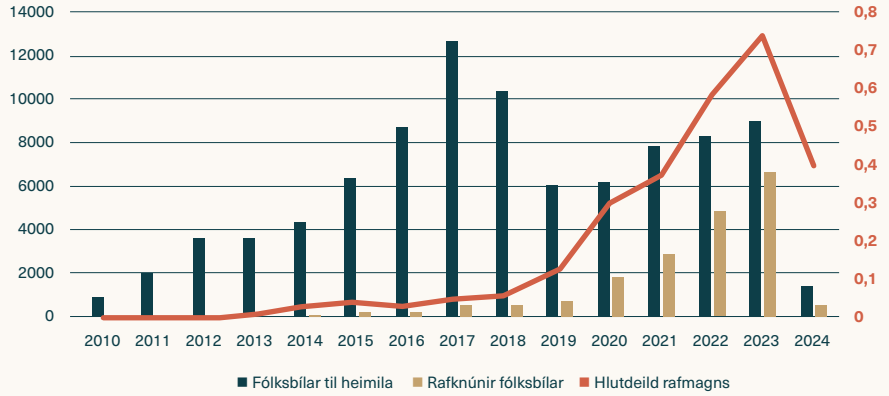
Almenn fyrirtæki taka við sér í kaupum rafmagns fólksbíla á sama tíma og heimilin og ná 5,5% hlutdeild í rafbílakaupum árið 2017, hlutdeildin er 4,8% árið 2018 og eftir það tekur hún hressilega við sér og fer í 11% árið 2019. Þróunin heldur svipað áfram eins og hjá heimilunum og nær hlutdeild rafbíla í kaupum fyrirtækja hámarki árið 2023 í 63,2%. Frá árinu 2010 hafa fyrirtæki keypt 31.971 fólksbíl og þar af 6.104 rafknúna. Svipað bakslag verður fyrstu fimm mánuði þessa árs þegar hlutdeildin fer í 37,5% og hafa fyrirtækin aðeins keypt 232 rafbíla miðað við 677 rafbíla á sama tíma í fyrra sem er 65,7% samdráttur.

Framhald á næstu síðu ▶

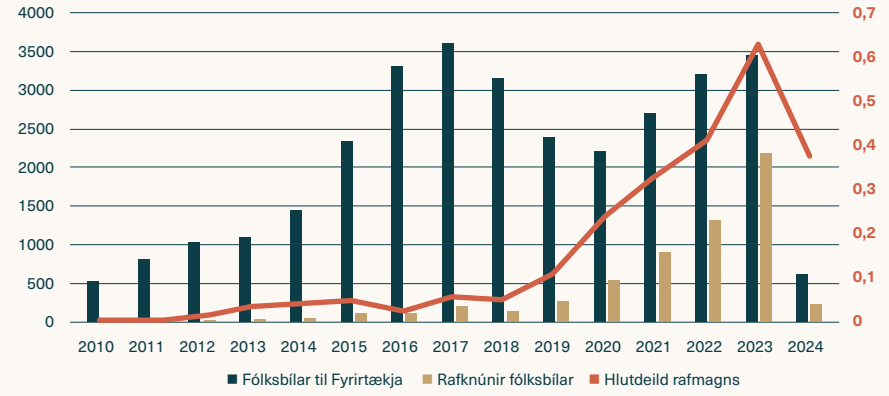
Mynd 2 Fjöldi nýskráða, nýrra og notaðra, rafmagns fólksbíla á Íslandi og hlutdeild af heildarmarkaði



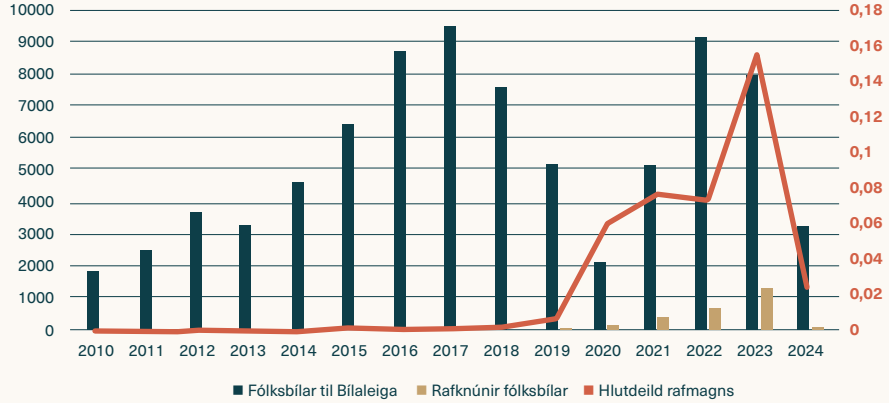
Mynd 3 Nýskráningar fólksbíla til heimila og hlutdeild rafmagnsbíla 2010 - 2024 (jan-maí)



Mynd 4 Nýskráningar fólksbíla til fyrirtækja og hlutdeild rafmagnsbíla 2010 - 2024 (jan-maí)



Mynd 5 Nýskráningar fólksbíla til bílaleiga og hlutdeild rafmagnsbíla 2010 - 2024 (jan-maí)



Bílaleigur voru seinni að taka við sér í kaupum rafmagns fólksbíla enda aðstæður öðruvísi hjá þeim. Skort hefur upp á eftirspurn eftir rafbílum frá erlendum ferðamönnum, drægni var styttri og hleðsluinnviðir veikari. Bílaleigur ná þó 5% vendipunktinum árið 2020 og ná þá 6,1% hlutdeild rafbíla. Hlutdeild vex síðan hægt og fer í 7,8% árið 2021 og er á svipuðum nótum árið 2022 í 7,4%. Árið 2023 kemur hressilegt stökk þegar hlutdeildin fer í 16,1% en megnið af þessum bílum fer þó í langtímaleigu innanlands þó eitthvað hafi útleiga á rafbílum til erlendra ferðamanna aukist. Frá árinu 2010 hafa bílaleigur keypt 43.922 fólksbíla og þar af aðeins 1.210 rafknúna. Bílaleigurnar hætta nánast alfarið kaupum rafbíla á árinu 2024 en þær hafa aðeins keypt 78 rafbíla á árinu miðað við 750 rafbíla í fyrra sem er 89,6% samdráttur og hlutdeildin fellur í 2,4%.

Rafbílasala heldur áfram að vaxa á þessu ári í Evrópu, Norður-Ameríku og í Kína á meðan þróunin er öfug á Íslandi. Það hefur gert það að verkum að staða Íslands í rafbílavæðingunni miðað við önnur lönd versnar. Ef staðan er borin saman við Evrópu þá hefur Ísland verið í öðru sæti á eftir Noregi frá upphafi. Á þessu ári hefur þróunin snúist við og hefur Ísland fallið úr öðru sætinu í það sextánda í apríl og líkur eru á að þegar tölur fyrir maí verða aðgengilegar þá verði Ísland enn neðar í stigatöflunni.

Hver er skýringin?

Ástæður fyrir hruni í rafbílasölunni eru óumdeilanlega aðgerðir fjármála- og efnahagsráðuneytis sem hafa unnið gegn orkuskiptum í vegasamgöngum. Vörugjöld á rafbíla voru hækkuð en á sama tíma voru vörugjöld lækkuð á sprengihreyfilsbílum og lækkunin var mest eftir því sem losun var meiri.

Ofan í þessa vörugjaldahækkun rafbíla voru ívilnanir fyrir rafbíla lækkaðar um 32% og innleitt kílómetragjald á raf- og tengiltvinnbíla en ekki á sprengihreyfilsbíla. Það sem skýrir síðan algert stopp í kaupum bílaleiga er að auk þess sem fyrr er nefnt var virðisaukaskattur lagður að fullu á útleigu rafbíla. Þessar aðgerðir höfðu neikvæð áhrif á alla þrjá kaupendahópana um leið og stjórnvöld senda með þessum aðgerðum óskýr skilaboð um raunverulega stefnu um orkuskipti í vegasamgöngum.

Hagaðilar í orkuskiptum í vegasamgöngum á Íslandi hafa af heilindum unnið að orkukskiptaverkefninu. Bílaframleiðendur og rafhlöðuframleiðendur hafa aukið úrval og þróað rafbílatæknina og bílainnflytjendur hafa ekki látið sitt eftir liggja og boðið fljótt og vel nýjustu gerðir rafbíla til sölu. Kaupendur, hvort sem eru heimili, fyrirtæki eða bílaleigur, hafa sýnt í verki áhuga sinn á orkuskiptum og skipt yfir í rafbíla. Orkuframleiðslufyrirtæki, flutnings- og dreifiveitur raforku hafa stutt við orkuskiptin og þannig gert heimilum, fyrirtækjum og hraðhleðsluþjónustuaðilum kleift að byggja upp hleðsluinnviði. Stjórnvöld rífa hins vegar skyndilega í handbremsuna og setja orkuskipti í vegasamgöngum í uppnám.

Mynd 6 Hlutdeild nýrra rafmagns fólksbíla af heildarnýskráningum European union, EFTA og UK

Sæti	Janúar ´24	Hlutdeild
1	Noregur	92,1%
2	Ísland	37,0%
3	Danmörk	35,3%
4	Svíþjóð	28,8%
5	Holland	25,3%
6	Finnland	24,1%
7	Lúxemborg	21,5%
8	Belgía	21,4%
9	Malta	17,0%
10	Frakkland	16,4%
11	Austurríki	16,3%
12	Portúgal	15,8%
13	Sviss	15,5%
14	Bretland	14,7%
15	Írland	13,0%
16	Þýskaland	10,5%

Sæti	Febrúar ´24	Hlutdeild
1	Noregur	90,1%
2	Danmörk	44,3%
3	Svíþjóð	27,9%
4	Holland	27,3%
5	Finnland	24,8%
6	Ísland	24,4%
7	Lúxemborg	22,0%
8	Belgía	21,5%
9	Frakkland	18,1%
10	Bretland	17,7%
11	Sviss	17,6%
12	Malta	16,9%
13	Austurríki	16,6%
14	Portúgal	16,3%
15	Þýskaland	12,6%
16	Írland	11,3%

Sæti	Mars ´24	Hlutdeild
1	Noregur	89,3%
2	Danmörk	42,1%
3	Holland	35,2%
4	Svíþjóð	34,9%
5	Ísland	28,6%
6	Finnland	28,5%
7	Lúxemborg	27,2%
8	Belgía	26,2%
9	Sviss	20,3%
10	Frakkland	18,9%
11	Austurríki	18,1%
12	Portúgal	16,4%
13	Malta	16,1%
14	Bretland	15,2%
15	Írland	13,6%
16	Þýskaland	11,9%

Sæti	Apríl ´24	Hlutdeild
1	Noregur	89,4%
2	Danmörk	42,9%
3	Holland	32,0%
4	Svíþjóð	30,9%
5	Lúxemborg	28,2%
6	Malta	27,4%
7	Finnland	27,2%
8	Belgía	23,1%
9	Bretland	16,9%
10	Frakkland	16,9%
11	Portúgal	16,3%
12	Sviss	15,9%
13	Austurríki	15,1%
14	Írland	12,7%
15	Þýskaland	12,2%
16	Ísland	8,3%

Framtíðarsýn og ímynd ferðamannalandsins

Ísland er draumalandið varðandi ávinning af orkuskiptum í vegasamgöngum. Ímynd Íslands sem land hreinnar orku, framúrskarandi loftgæða, framvarðar í loftslagsmálum og ósnortinnar náttúru er sterk. Með orkuskiptum í vegasamgöngum myndi sú ímynd styrkjast enn frekar og Ísland gæti orðið fyrirmynd annarra þjóða. Ávinningur fyrir íslenskt samfélag, beinn og óbeinn, er gríðarlegur. Íslendingar kaupa yfir milljón tonn af jarðefnaeldsneyti á hverju ári og greiða fyrir það yfir 100 milljarða á ári. Því er til mikils að vinna að skipta yfir í íslenska, endurnýjanlega raforku sem eykur nýtingu raforkuframleiðslu og flutnings- og dreifikerfis raforku. Það leiðir til minni loftmengunar sem bætir heilsu og styður við samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við alþjóðasamninga um losunarsamdrátt sem Ísland hefur skrifað undir og okkar eigin losunarmarkmið.

Ávinningur er mikill fyrir ferðaþjónustu sem getur nýtt tækifærið til að aðgreina sig enn betur frá öðrum samkeppnislöndum með enn sterkari skírskotun í land hreinnar orku, framúrskarandi loftgæða, framvarðar í loftslagsmálum og ósnortinnar náttúru.

Ísland er í dauðafæri. Það er auðvelt að snúa þessari óheillaþróun í orkuskiptum vegasamgagna við með því einfaldlega að breyta fyrrgreindum aðgerðum, innleiða fleiri aðgerðir sem styðja við orkuskipti og án þess að það hafi neikvæð áhrif á tekjur ríkisins, en um leið virkja stórkostlegan, samfélagslegan ávinning af orkuskiptum í vegasamgöngum.

Tilvísanir

1. Sjá einnig FF7 21. mars 2024
2. Sjá einnig RÚV Spegillinn 28. maí 2024

Ísland er fyrir ferðamenn – ekki túrista



Ýmir Björgvin Arthúrsson
stofnandi ferðaþjónustunnar Magical Iceland

Síðan árið 2010 hefur höfundur starfað við að bjóða erlendum og innlendum ferðamönnum í alls kyns sérsniðnar sælkeraferðir þar sem leikið er við skynfæri gesta og sérvalin gómagleði, bæði fljótandi og föst, er rauði þráðurinn í öllum ferðunum. Hjá fyrirtæki höfundar, Magical Iceland, er eingöngu um að ræða sérsniðnar *„private"* ferðir fyrir fáa gesti. Strax frá upphafi var ljóst að bjóða þyrfti upp á þjónustu fyrir forvitna ferðamenn hérlendis. Útfærsla þjónustunnar felst í því að bjóða ferðaþjónustu sem gæti verið farsæl til langs tíma fyrir land og þjóð. Niðurstaða viðskiptaáætlunarinnar var mjög skýr: Ísland er fyrir ferðamenn – ekki túrista!

Hver er munurinn á ferðamönnum og túristum?

Það er gríðarlegur munur á þessum tveimur hópum og þeir haga sér á gjörólíkan hátt sem skilar sér á marga vegu inn í okkar náttúru, menningu og samfélag.

Ferðamenn ferðast á eigin vegum og oftar en ekki er það parið, fjölskyldan, vinnuferðin eða vinahópurinn sem við tökum á móti. Ferðamennina þyrstir í að kynna sér okkar menningu og þjóð og þeir eru óhræddir við að lenda í ævintýrum og upplifa eitthvað nýtt, framandi og einstakt. Ferðamenn fjárfesta í upplifun og þegar við leiðum þá í gegnum okkar fallega land í sælkeraferðum gerast töfrar sem oftar en ekki enda á vináttu enda deila ferðamennirnir einnig sinni menningu, tilfinningum, lífi, sögu og ævintýrum með okkur ekki síður en við deilum okkar lífi og sögu með þeim. Þetta fallega samband er því sannkallað *„win-win"* þar sem gestgjafi og gestur njóta báðir góðs af.

Túristar koma aftur á móti til landsins í stórum hópum með allt aðrar væntingar, dagskrá og markmið fyrir sína Íslandsheimsókn. Túristanum líður best í „sinni hjörð" og hefur oftar en ekki hvorki vilja né getu til að prófa eitthvað nýtt eða framandi og hvað þá að tengjast tilfinningaböndum við gestgjafana eða landið.

Stefnumörkun ferðamála

Að þessu sögðu eru mjög sterk rök fyrir því að þessar tvær mismunandi tegundir gesta þrífast ekki vel saman og þar af leiðandi væri farsælast að hafa skýra stefnu varðandi hvaða gesti við bjóðum velkomna. Í ljósi smæðar okkar sem þjóð þurfum við að vanda okkur sérstaklega mikið með gestalistann okkar. Ísland er að sumu leyti sambærilegt við Galapagos-eyjar enda eru eyjarnar mjög vinsæll staður ferðamanna og aðdráttaraflið er ósnortin náttúran og dýralífið sem blómstrar.



▲ Mikið er lagt upp úr vandaðri matargerð úr íslensku hráefni í sérsniðnum sælkeraferðum þar sem leikið er við skynfæri gesta og sérvalin samsetning er hönnuð sem bragðlauka upplifun sem þeir fara með héðan í verðmætri minningu til að deila með öðrum ferðamönnum.

Stjórnvöldum á Galapagos hefur borið gæfa til að vera fyllilega meðvituð um að vernda þá segla sem draga ferðamenn að, það eru dýrin og náttúran, og hafa þar af leiðandi stýrt aðgengi gesta til að upplifun hvers og eins verði eins og best er á kosið. Gistingu er stýrt þar sem litlir hópar gista í fljótandi hótelum sem sigla til eyjanna og enginn gestur fer í land nema með sérþjálfuðum leiðsögumanni, sem oftar en ekki er heimamaður, og ávallt er þess gætt að hafa fáa gesti saman í hóp. Í ljósi þess hve takmarkaður fjöldinn er af gestum sem fá að heimsækja eyjarnar ár hvert er Galapagos dýr ferðamannastaður, eins og Ísland. Það sem er þó áhugavert er að efnaminni ferðamenn láta verðlagið ekki stoppa sig heldur leggja fyrir og spara til að komast í þessa einstöku ferð þar sem upplifunin er ómenguð af *„túristum"*.

Er sanngjarnt að segja að Ísland sé fyrir ferðamenn en ekki túrista – getum við ekki bara verið fyrir alla?

Svarið er mjög skýrt í mínum huga, það er hvorki gott fyrir okkur sem gestgjafa né fyrir túristana að koma hingað og í raun má segja að það sé hreinlega óábyrgt að bjóða túristum á okkar fallegu eyju með öllum þeim áskorunum sem hér eru.



Ósnortin, ægifögur og óvægin náttúruöfl ráða för á okkar fallegu eyju og þessum aðstæðum ber að mæta af þekkingu, reynslu og virðingu. Allt eru þetta eiginleikar sem falla að kröfum ferðamanna, enda er forvitni og fróðleiksþorsti eldsneyti þeirra.

Það er óskandi að okkur sem þetta land byggjum beri vit, gæfa, hugrekki og framsýni til að skapa umgjörð þannig að ferðamenn komi til með að gleðja okkar hjörtu og pyngjur um ókomin ár og fari héðan saddir, sælir og ríkir af minningum sem þeir deila með fleiri ferðamönnum. Ekki vantar veigar á okkar hlaðborð gnægta í náttúrunni en það er sannarlega í okkar höndum að fara vel með þessa auðlind og deila með þeim sem kunna sannarlega að meta hana og njóta á sjálfbæran hátt.



Brimketill, útsýnispallur
Landmótun

Sjálfbær uppbygging ferðamannastaða

Texti: Miðstöð hönnunar og arkitektúrs **Myndir:** Júlía Brekkan

Góðar leiðir er bræðingur verkefna á sviði hönnunar innviða ferðamannastaða sem byggir á víðtæku samtali milli stofnana, sveitarfélaga, fagfólks og ferðaþjónustuaðila.

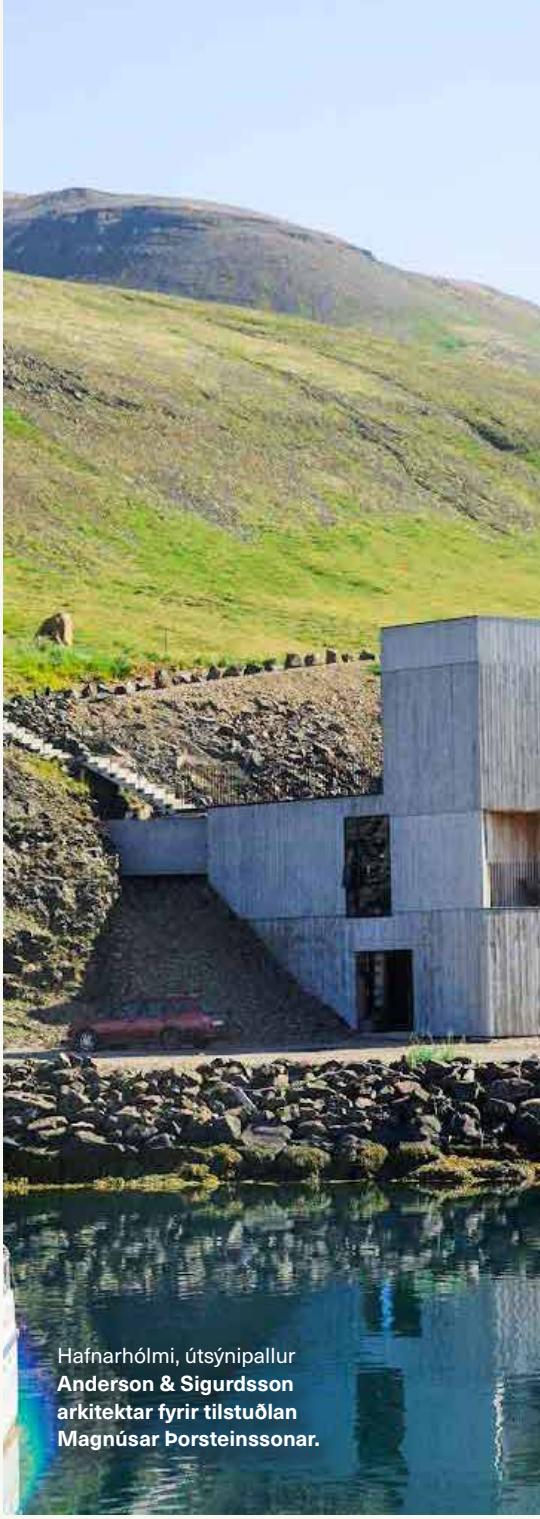
Verkefnið felur í sér kortlagningu, stefnumótun og þróun hönnunarferla við uppbyggingu, innleiðingu og viðhald innviða, með það að markmiði að vernda viðkvæma náttúru en um leið greiða aðgengi gesta að sterkri náttúrupplifun.

Fegurð, virðing og öryggi eru leiðarstef Góðra leiða sem Miðstöð hönnunar og arkitektúrs vann í samstarfi við umhverfis- og auðlindaráðuneyti og atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti og hófst árið 2018.

Með þróun *Góðra leiða* fléttar *Miðstöð hönnunar og arkitektúrs* saman ólíka þræði opinberra verkefna á sviði sjálfbærrar ferðaþjónustu. Annars vegar í gegnum verkefnið *Hönnun í norrænni náttúru* sem er verkefni sem var hluti af formennskuverkefni Íslands í Norrænu ráðherranefndinni, *Gagnvegir góðir*, og unnið með styrk þaðan. Hins vegar verkefni unnin fyrir samstarfshóp um aukna fagþekkingu, bætta hönnun og samræmingu merkinga á ferðamannastöðum sem tengjast Landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru- og menningarsögulegum minjum. Úr því kom meðal annars samræmda merkingarkerfið *Vegrún*, merkinga- og leiðakerfi sem er opið öllum til notkunar og sérstaklega hannað til að falla vel að náttúru Íslands. Hönnunarstofan Kolofon hannaði Vegrúnu í samstarfi við valinn hóp sérfræðinga en kerfið hefur verið tekið í notkun víðs vegar um landið. Á síðunni godarleidir.is má kynna sér öll þessi verkefni og fleiri sem tengjast sjálfbærri uppbyggingu ferðamannastaða.

Verkefnið *Hönnun í norrænni náttúru* var leitt af Önnu Maríu Bogadóttur arkitekt fyrir hönd Miðstöðvar hönnunar og arkitektúrs, í samstarfi við norrænar systurstofnanir og sérfræðinga. Í því er leitað svara við brýnum spurningum; Er hægt að hanna samband okkar við náttúruna? Hvernig ýtir hönnun undir og styrkir tengsl okkar við náttúruna? Með völdum verkefnum er varpað ljósi á fjölbreyttar hönnunarlausnir sem ýta undir verndun náttúrunnar og hvetja til ábyrgrar umgengni við hana. Verkefnin voru valin með því að rýna söguna, staðbundnar lausnir og hefðir í hönnun og reynt að sjá fyrir möguleika framtíðarinnar sem liggja í nýrri tækni, samstarfi og nýsköpun.

Á vefsíðunni designinnature.is má finna innblástur og kortlagningu í myndum, kortum og texta á dæmum frá öllum Norðurlöndunum um góða uppbyggingu ferðamannastaða og friðlýstra svæða.



Hafnarhólmi, útsýnipallur
Anderson & Sigurdsson arkitektar fyrir tilstuðlan Magnúsar Þorsteinssonar.



Langisjór, þjónustubygging, Vatnajökulsþjóðgarður
Arkís arkitektar





Fjaðrárgljúfur, útsýnispallur
Arkís, arkitektar



Saxhóll, Snæfellsjökulsþjóðgarður
Landslag



Svarfaðardalur, Dalvíkurbyggð
Hjörleifur Hjartarson, Hjörleifur Stefánsson, Baldvin Einarsson og Kristján Eldjárn Hjartarson

VÍSBENDING
JÚNÍ 2024 23. TBL. 42. ÁRG.

Sveitasamfélagið

Síðasta árið er ég starfaði sem vinnumaður á sauðfjárbýli í uppsveitum fegursta hluta landsins okkar höfðu launakröfur þróast þannig að bændurnir sem ólu mig upp á sumrin leyfðu mér að vinna talsverða aukavinnu í uppgripum á næsta bæ. Þar hafði bóndinn brugðið búi, lokað fjósinu en opnað tjaldstæði og sundlaug með heitu vatni úr bæjargilinu. Meðal fólksins neðar í sveitinni var sá bóndi náttúrulega talinn alveg ruglaður, á sama hátt og það þótti nú alls ekki gæfulegt þegar sonurinn af næsta bæ fór utan til myndlistarnáms.

Ekki man ég hvort hugtökin ferðaþjónusta eða ferðamannaiðnaður hafi fest sig í málvitund þjóðarinnar þarna fyrir 35 árum. En þetta var víst fjölbreytilegri vinna heldur en sauðburðurinn, girðingarvinnan, heyskapurinn og smölunin. Vinnumaður hitti líka fleira fólk – en færri fjallálfa.

Óvíst er hvers virði mjólkurkvótinn væri á þessum gamla góða bæ í dag eða hvort ávöxtun ferðaþjónustu fjárfestingarinnar hafi staðist samanburð við afrakstur minkaeldisbólunnar eða æfingarinnar við myndun alþjóðlegrar fjármálamiðstöðvar í atvinnuþróun landsins.

Hitt er víst að nú er búið að malbika alveg heim í gömlu sveitina mína, hægt er að bjóða vinum að gista þar á hóteli, í sumarhúsi eða á tjaldstæði og fara út að borða á fínasta veitingastað með útsýni upp á jökul eða grilla í öruggu skjóli úti í skógi.

Þarna í nágrenninu er líka hægt að fara í ferðir upp á jökul eða ofan í hella, gegn gjaldi og undir vandaðri leiðsögn. Stýring á flæði fólks þarf ekki að vera slæm og frelsið til að ferðast verður að miðast við almennar umferðarreglur en ekki sérhagsmuni.

Á sumum bæjum neðar í sveitinni er sem betur fer enn þá stunduð sauðfjárrækt og rekin kúabú – svo gestirnir okkar geta fengið lambahrygg og skyr í eftirrétt. En við verðum samt að taka okkur á, í grænmetis- og kornrækt sem og í vegan ostagerð, ef við ætlum að verða samkeppnishæf – frekar en að láta kvótaeigendurna ráða öllu.

Ásgeir Brynjar Torfason
ritstjóri Vísbendingar





MYND: GOLLI

9 771021 848001