

Ferðapjónusta á krepputímum: Orðræða um ferðapjónustu á Íslandi¹

Gunnar Þór Jóhannesson

Ferðapjónusta hefur vaxið hratt á undanförunum árum og er orðin ein af grunnstöðum efnahagslífs á Íslandi. Samkvæmt ferðapjónustureikningum Hagstofu Íslands skapaði ferðapjónusta um fimmtung allra gjaldeyrisketna þjóðarbúsins árið 2006 (Hagstofa Íslands, 2008). Stjórnvöld hafa þó löngum ekki veitt ferðapjónustu mikla athygli. Helst hefur þróun ferðapjónustu borið á góma þegar kreppt hefur að frumattvinnuvegum þjóðarinnar, t.d. í landbúnaði á níunda áratug 20. aldar og í sjávarútvegi í byrjun þess tíunda (Bygðastofnun, 1999; Framleiðnisjóður landbúnaðarins, 1993; Magnús Oddsson, 1993). Síðasta dæmið er að í kjölfar bankahrunsins haustið 2008 varð ferðapjónusta áberandi í opinberri umræðu sem nokkurs konar kreppuráð (Jóhannesson & Huijbens, væntanlegt). Í þessari grein er orðræða um ferðapjónustu og þróun hennar skoðuð með áherslu á hvernig atvinnugreinin er tengd umræðu um efnahagskreppu í kjölfar bankahrunsins á Íslandi haustið 2008. Markmið greinarinnar er að varpa ljósi á ætlað hlutverk ferðapjónustunnar til hagþróunar og hvernig orðræða um hana hefur áhrif á mótun Íslands sem ferðamannastaðar. Greinin hefst á stuttri umfjöllun um ferðamannastaði auk útlistunnar á þeirri nálgun að orðræðugreiningu sem hér er beitt. Því næst er gerð grein fyrir orðræðu um ferðapjónustu hér á landi í tengslum við efnahagsþrengingar og hún sett í samhengi við tilurð og mótun ferðamannastaða. Greiningin byggir á opinberum stefnumótunarskjölum og viðtölum sem höfundur hefur átt við fólk sem hefur verið í forystu um þróun ferðapjónustunnar hér á landi.

¹ Greinin byggir á yfirstandandi rannsókn sem ber titilinn *Ferðapjónusta á jaðrinum: Tilurð og mótun ferðapjónustu á Íslandi*. Rannsóknarverkefnið er styrkt af Rannsóknasjóði Rannís og Rannsóknasjóði Háskóla Íslands og er unnið undir hatti Mannfræðistofnunar HÍ.

Tilurð áfangastaða

Áfangastaðir (*destinations*) eru lykilþættir ferðamennsku. Hugtakið hefur þó verið notað á ólíkann hátt en vísar almennt til rýmislegrar skipunar ferðaþjónustu (Framke, 2002). Á stundum hefur áfangastaður birst sem skýrt afmarkað landfræðilegt svæði sem inniheldur tiltekið framleiðslukerfi ferðaþjónustu og ákveðna innviði eins og gistirými, afþreyingu og ferðamanna-segla (Haywood, 1998). Hugtakið hefur þó einnig verið notað á víðfeðmari hátt. Saarinen (1998, 2004) hefur til að mynda lagt áherslu á að áfangastaðir verði til í flóknu sögulegu og pólitísku samhengi þar sem stofnanir og menningarlegar orðræður spila lykilhlutverk. Tilurð áfangastaða er þá rýmislegt sköpunarferli sem nær aldrei endapunkti. Saarinen (1998) undirstrikar að ekki sé hægt að aðskilja orðræðu og efnisleg tengsl. Orðræður hafa efnisleg áhrif og um leið eru þær undir takmörkunum efnislegs samhengis. Það er t.d. erfitt að sannfæra ferðamenn um að Ísland sé sólstrandarparadís vegna (efnislegrar) hnattrænnar legu landsins en um leið hefur orðræða og hugmyndir um baðstrandir áhrif á mótun staðar eins og Nauthólsvíkur.

Með þessari nálgun að orðræðu felst sú sýn að tungumálið eigi þátt í að framkalla félagsleg fyrirbæri og móta þann (efnislega) veruleika sem við lifum í. Samkvæmt hugmyndum Foucault er orðræða meira en samansafn orða eða jafnvel tungumál (Hall, 2001). Orðræða er kerfi framsetningar – kerfi sem skilgreinir hvernig er talað um ákveðna hluti, hvað er hægt að segja og hvað ekki – kerfi sem skilgreinir merkingu hlutanna eða fyrirbæranna í menningarlegu samhengi og hefur þar með efnislegar afleiðingar (Hall, 2001). Það má hugsa um orðræðu sem einskonar vél sem framleiðir staðhæfingar og hugmyndir um lífið og tilveruna sem eru stýrandi fyrir skilning, upplifun og athafnir fólks. Út frá þessari nálgun má ætla að orðræða um ferðaþjónustu og þróun hennar á Íslandi sé mótandi fyrir birtingarmynd atvinnugreinarinnar og hafi áhrif á stöðu hennar í samfélaginu. Um leið má ætla að hún hafi efnisleg áhrif á mótun Íslands sem áfangastaðar.

Til að fá innsýn í orðræðu ferðamála byggi ég á kenningunni um gerendanet (*actor-network theory*). Gerendanetskenningin leggur áherslu á að fylgja uppbyggingu tengslaneta á milli gerenda og þá um leið tilurð félagslegrar skipunar og reglu (Latour, 2005; Law, 1994). Um leið er undirstrikað að sérhver skipan mála, eða sérhvert gerendanet, sé gert úr margleitum „ihlutum“ eins og fólki, tækni, fjármagni, stjórnmálum og orðræðum (Latour, 1993). Þeir tengjast saman í gegnum athafnir gerenda sem sjálfir eru þegar

öllu er á botnin hvolfst gerendanet. Frá þessum sjónarhóli má líta á orðræður sem framsetningarkerfi sem flytjast á milli formlegra og óformlegra stofnana. Á leiðinni getur skipan þeirra tekið breytingum og þær jafnvel stökkbreyst (Latour, 2005). Orðræður flytjast um og tengjast ólíkum aðilum sem leggja til við þær um leið og þeir verða fyrir áhrifum af þeim. Ef þær breytast er það vegna iðkunar þeirra í tilteknum tengslum.

Í tilfelli orðræðu ferðaðþjónustu hér á landi eru lykilaðilar formlegar stofnanir eins og Ferðamálastofa, ráðuneyti ferðamála (Iðnaðarráðuneytið og áður Samgönguráðuneyti) og Útflutningsráð. Þegar ákveðin orðræða (framsetning) verður til innan veggja stofnana sem þessara mótast hún og þéttist þannig að hún getur færst á milli aðila. Hún öðlast meðbyr eða mótbýr af hálfu hagsmunaaðila og kemur fram á formlegann hátt í skýrslum og opinberum málflutningi. Á leiðinni á milli ólíkra aðila orkar orðræðan ávallt á áfangastaðinn sem í þessu dæmi er Ísland (Jóhannesson & Huijbens, væntanlegt).

Orðræða ferðaðþjónustu

Hver er svo orðræða ferðaðþjónustunnar? Lýsingin sem á eftir kemur byggir á þrennskönar gögnum: 1) opinberum stefnumótunarskjölum. Hér er um að ræða skýrslur og skjöl af hálfu hins opinbera sem snúa að stefnu í ferðamálum sérstaklega en einnig óbeint eins og t.d. stefnumótun í byggðamálum; 2) viðtölum við fólk sem unnið hefur að þróun ferðaðþjónustu. Tekin voru hálfopin viðtöl við tíu einstaklinga sem tengjast stefnumótun í ferðamálum sterkum böndum²; 3) fjölmiðlaumræðu um ferðaðþjónustu og ímynd Íslands í Morgunblaðinu og Fréttablaðinu frá byrjun árs 2007 til loka apríl 2009.

Orðræðu ferðaðþjónustu hér á landi má rekja býsna langt aftur enda hefur Ísland lengi verið áfangastaður ferðalanga og landkönnuða (Birna G. Bjarnleifsdóttir, 1996; Sumarliði Ísleifsson, 1996). Hér verður einblýnt á þann tíma sem liðinn er frá fyrstu tilraunum stjórnvalda til stefnumótunar í ferðamálum á fyrri hluta áttunda áratugar síðustu aldar.

Fyrsta tilraun til stefnumótunar í ferðaðþjónustu fór fram á árunum 1973-1975. Þar var um að ræða umfangsmikið stefnumótunarverkefni sem unnið var af bandaríska ráðgjafafyrirtækisins Checchi & Co. og greitt af Þróunar-sjóði Sameinuðu Þjóðanna (Checchi og co., 1975). Markmiðið með því var

² Rannsóknin er enn á vinnslustigi og fleiri viðtöl munu verða tekin næsta árið.

að auka fjölbreytni efnahagslífsins sem hefur löngum verið einsleitt. Í þessari skýrslu var stöðu ferðamála á landinu lýst ásamt því að tillögur um einstök verkefni voru sett fram. Skýrsla Checchi & Co. sló á margan hátt tónninn fyrir þá orðræðu sem síðar hefur gengið aftur í stefnumótun síðari tíma sem má taka saman í fimm atriði: 1) Ferðaþjónusta er leið til hagþróunar; 2) nauðsynlegt er að byggja upp innviði; 3) það þarf að efla markaðssetningu; 4) það þarf að vernda umhverfið; og 5) það þarf að byggja upp nám og rannsóknir á sviðinu.

Stjórnvöld virðast þó ekki hafa verið sérlega áhugasöm um kerfisbundna uppbyggingu ferðaþjónustu á áttunda áratugnum. Skýrslu Checchi & Co. var stungið undir stól og fyrsta stefnumótun af þeirra hálfu sem komst að einhverju leyti til framkvæmda var gefin út árið 1996 (Samgönguráðuneytið, 1996). Áður voru gerðar tvær tilraunir til að koma á stefnu í málefnum ferðaþjónustunar, árið 1983 og 1990 en án árangurs að því að virðist vegna ríkjandi viðhorfs stjórnvalda (Samgönguráðuneytið, 1983, 1990). Magnús Oddson, fyrrverandi ferðamálastjóri rifjar upp dæmi um það í tengslum við stefnumótunina frá 1990:

Ég man bara eftir einum þingmanni sem ég ætla ekki að nefna, allavega ekki núna, þegar ég fór í gegnum þetta, að það væri mikilvægt að hafa stefnu og geta unnið eftir henni að hann bara sagði að þetta væri, þetta yrði bara að mótask af sjálfu sér og... stjórnvöld ættu ekkert að koma því. Þannig að þetta dugði, þetta var eitt af því sem var ýtt til hliðar og ekki afgreitt.

Nokkuð hefur verið unnið að mótun greinarinnar af hálfu stjórnvalda eftir árið 2000. Gefnar hafa verið út skýrslur um menningarferðaþjónustu (Samgönguráðuneytið, 2001) og stefnumörkun til framtíðar (Samgönguráðuneytið, 2003) og nágildandi stefnumótun í ferðamálum var samþykkt af Alþingi árið 2005 (Samgönguráðuneytið, 2005). Jafnframt var hlutverk ferðaþjónustunnar í hagkerfi landsins skýrt með ferðaþjónustureikningum sem komu fyrst út árið 2008 (Hagstofa Íslands, 2008). Almennu má þó segja að stjórnvöld hafi látið ferðaþjónustu tiltölulega afskiptalaus (Jóhannesson, Huijbens og Sharpley, væntanlegt). Einkaframtakið og frumkvöðlaandi hafa drifið uppbyggingu hennar áfram að mati viðmælenda og vilja sumir taka svo sterkt til orða að atvinnugreinin sé ekki í neinu raunverulegu sambandi við stjórnvöld og stefnumótun þeirra. Viðmælandi sem hefur lengi starfað að stefnumótun og uppbyggingu ferðamála hér á landi sagði:

En skýrslurnar bera það allar með sér eitt, að það hefur aldrei verið farið eftir þeim að einu eða neinu leyti og þær voru aldrei kynntar eða unnar með

atvinnuvegunum sem slíkum. [...] Ég verð að segja eins og er að ég get ekki séð að allar þessar stefnumarkanir og annað slíkt hafi skilað því sem að þær áttu að skila en hins vegar hefur atvinnugeirinn, bara aftengdur sínu opinbera, bara haldið sínu striki þrátt fyrir mjög erfiðar aðstæður.

Ferðaðþjónusta hefur þó oft komið uppá yfirborð almennrar umræðu sem ákjósanleg aðferð fyrir hið opinbera til að efla atvinnulífið. Í ljósi eftirkasta bankahrunsins haustið 2008 þar sem strax var litið til ferðaðþjónustu sem kreppuráðs (sjá aftar) eru tvö tímabil sérlega áhugaverð. Í fyrsta lagi var uppbygging ferðaðþjónustu til sveita styrkt umtalsvert í tengslum við svokallaðar búháttabreytingar um miðjan níunda áratug 20. aldar (Framleiðnisjóður landbúnaðarins, 1993). Hefðbundinn landbúnaður átti þá í miklum kröggum af margháttuðum ástæðum. Framleiðnisjóður landbúnaðarins miðlaði stuðningi af hálfu ríkisins til bænda sem vildu reyna fyrir sér í nýjum búgreinum. Sjóðurinn lagði áherslu á ferðaðþjónustu á kerfisbundinn hátt í stuðningi sínum við nýsköpun til sveita. Leitast var við að veita stuðning við ólíka þætti greinarinnar eins og uppbyggingu gistirýmis, þróun gæðamála, fræðslu og markaðssetningu. Á meðal fagaðila ferðaðþjónustunnar mæltist þessi stuðningur misjafnlega fyrir þar sem ekki áttu allir jafn greiðann aðgang að sjóðnum þar sem hann var hugsaður fyrir bændur. Eftir stendur þó að ferðaðþjónusta bænda er orðinn umtalsverður geiri innan ferðaðþjónustunnar sem býr að virku félags- og stoðkerfi.

Í öðru lagi beindist athygli að ferðaðþjónustu sem bjargráði í kjölfar þrenginga í sjávarútvegi á fyrri hluta tíunda áratugarins. Rætt var um „ljósið í myrkrinu“ í því sambandi þar sem ferðaðþjónusta virtist veita illa stöddum byggðalögum von um atvinnuuppbyggingu. Hagsmunaaðilar í ferðaðþjónustunni töluðu á sama tíma fyrir uppbyggingu ferðaðþjónustunnar og leituðust við að draga fram vægi hennar í hagkerfinu. Magnús Oddson (1993), þáverandi ferðamálastjóri sýndi fram á að tekjur af hverjum ferðamanni væru álíka og tekjur af hverju þorskttonni „til að reyna að fá menn til að átta sig“. Þetta hjálpaði til við að ávinna ferðaðþjónustu ákveðinn sess í hugum stefnumótandi aðila „því menn skyldu þorsk“.

Á svipuðum tíma urðu áherslubreytingar í byggðastefnu stjórnvalda. Í stað beinna fárhagslegra innspýtinga var lögð meiri áhersla, í það minnsta í orði, á nýsköpun á grunni frumkvöðulsháttar íbúa á landsbyggðinni (Byggðastofnun, 1999; 2009). Ferðaðþjónusta er síðan þá orðinn fastur liður í hugmyndum um byggðapróun hér á landi rétt eins og á alþjóðlegum vettvangi þar sem hún þykir henta að mörgu leyti vel til að skapa fólki aukatekjur (Sørensen og Nilsson, 2003).

Þrátt fyrir tímabundnar vinsældir ber viðmælendum mínum saman um að ferðapjónusta hafi löngum ekki notið sannmælis miðað við aðrar atvinnugreinar eins og landbúnað, sjávarútveg og iðnað og hafi í rauninni ekki verið tekin alvarlega. Einn viðmælandi minn dregur viðhorf ríkisins frá upphafi tilrauna þess til stefnumótunar saman á eftirfarandi hátt:

Atvinnugreinin hefur náttúrulega aðlagð sig eins og allar atvinnugreinar að því að ríkið leggur ekkert upp úr ferðamálum. [...] Það var lítið á að þetta væri ekki atvinnuvegur og ef það var ekki, ef það var atvinnuvegur þá var þetta hættulegt því þá gæti þetta verið eitthvað til þess að ógna þeim strúktúr sem var fyrir, landbúnaður, sjávarútvegur og iðnaður. [...]staðfesting á þessu er þessi: árið 2009 þegar þetta er svona, er einn starfsmaður, ég endurtek einn starfsmaður í iðnaðarráðuneytinu sem vinnur í hinu raunverulega ferðamálaráðuneyti sem vinnur að ferðamálum. Einn! Að það skuli vera einn starfsmaður árið 2009 og þeir [ríkið] halda því fram að þeir séu að taka þessa atvinnugrein alvarlega; ég segi: miðað við mína lífsreynslu, þetta er ekki einu sinni djök, þetta er lítilsvirðing.

Víst er að saga opinberrar stefnumótunar og uppbyggingar stoðkerfis ferðapjónustunnar styður að ýmsu leyti þá skoðun að ferðapjónusta sé „afgangssterð“ og „bitlingaatvinnugrein“ eins og tveir viðmælendur orðuðu það. Stoðkerfi greinarinnar er smátt og veikburða miðað við vægi hennar í hagkerfinu og stendur greininni fyrir þrífum. Ferðapjónusta skilaði um 19% af gjaldeyristekjum þjóðarþúsins árið 2006 og á sama tíma voru 4,7% allra starfa á landinu innan ferðapjónustu (Hagstofa Íslands, 2008). Til samanburðar starfaði 3,8% vinnuafls við landbúnað sama ár (Bændasamtök Íslands, 2008). Árið 2008 komu rúmlega 500 þúsund erlendir ferðamenn hingað til lands en þeir voru rúm 300 þúsund árið 2000 (Ferðamálastofa, 2009). Hinn mikli og hraði vöxtur greinarinnar hefur vakið jákvæða athygli á greininni meðal stjórnvalda en á sama tíma skapar hann ógranir sem verður að taka á til að styrkja stöðu Íslands sem áfangastaðar ferðamanna. Þetta eru t.d. uppbygging ferðamannastaða sem erfiðlega hefur gengið að fjármagna og skipulagsmál t.d. í formi landnýtingaráætlana þar sem tillit er tekið til þarfa ferðapjónustunnar. Nám á háskólastigi hefur byggst hratt upp síðustu 10 ár en enn sem komið er verja stjórnvöld hverfandi fjármunum til rannsókna ef miðað er við landbúnað, orku og áliðnað og sjávarútveg (Jóhannesson, Huijbens og Sharpley, væntanlegt).

Að mati flestra viðmælanda hefur viðhorf stjórnvalda þó tekið hægfara breytingum síðustu ár. Það hefur skapast pólitískur velvilji gagnvart ferðapjónustunni og mörgum er tíðrætt um að ferðapjónustureikningarnir sem

sýna fram á vægi greinarinnar á skýrari hátt en áður séu sérlega mikilvægir til að breyta stöðu greinarinnar. Síðast en ekki síst er skollinn á kreppu.

Ferðaþjónusta í kreppu?

Fyrstu daga október mánuðar árið 2008 hrundi um 85% af bankakerfi landsins á sama tíma og alþjóðleg fjármálakreppa skók heimsbyggðina. Í kjölfar „hrunsins“ er útlitið í efnahagsmálum þjóðarinnar svart. Það eru einnig blikur á lofti á alþjóðlegum vettvangi ferðamála. Alþjóða ferðamálaráðið (UNWTO) gerir ráð fyrir 4-6% samdrætti í ferðaþjónustu á heimsvísu að meðaltali en undirstrikar um leið mikla óvissu í framtíðarhorfum ferðaðnaðar (UNWTO, 2009a, 2009b). Ástæðurnar eru flestum kunnar; fjármálakreppa, gengisflókt, hátt olíuverð og heimsfaraldur H1N1 influensunnar.

Núverandi ferðamálastjóri setti ferðaþjónustu á dagskrá í fyrstu eftirköstum bankahrunsins í október 2008 undir fyrirsögninni „Tækifærin í ferðaþjónustunni“ (Ólöf Ýrr Atladóttir, 2008). Hún skrifar:

Undanfarnir dagar hafa verið okkur Íslendingum erfiðir og við þurfum á öllu okkar að halda í uppbyggingarstarfi á næstu misserum. Ferðaþjónustan hefur um árabil verið ein okkar mikilvægustu atvinnugreina og mun á næstu misserum gegna enn stærra hlutverki en hingað til: sem atvinnusakapandi afl úti um allt land, einn af hornsteinum byggðastefnu í landinu en síðast en alls ekki síst ein stærsta gjaldeyrisskapandi atvinnugrein þjóðarinnar (bls. 34).

Össur Skarphéðinsson, þáverandi ferðamálaráðherra, fetaði sömu slóð í ávarpi sínu á ferðamálaþingi 20. nóvember 2008 þar sem hann lýsir sýn sinni á hlutverk ferðaþjónustu við uppbyggingu „hins nýja Íslands“:

Við eigum líka gjöful fiskimið, einstakar orkulindir, og við eigum náttúru og menningu, sem er grunnur ferðaþjónustunnar, sem er sú grein sem ég bind mestar vonir við sem vaxandi og öflugrar undirstöðu í atvinnulífi og útflutningi.

Í framhaldinu lýsir hann meginverkefni ráðuneytisins sem það hyggst beita sér fyrir að fengnum stuðningi hagsmunadila greinarinnar:

Verkefnið helgast af því að við höfum sameinast um tvennt: Í fyrsta lagi að hefja öfluga uppbyggingu og nýsköpun á ferðamannastöðum á næstu árum. Í öðru lagi höfum við einsett okkur að laða eins marga ferðamenn til landsins og kostur er (Össur Skarphéðinsson, 2008).

Ferðaþjónusta birtist hér aftur sem „ljósið í myrkrinu“. Það er sláandi að tónninn í ræðu ráðherra rímar illa við lýsingu á upplifun fólks í ferða-

þjónustunni hér að framan. Ferðaþjónustu er lýst sem grunnstoð efnahagslífsins sem hægt er að byggja á til framtíðar og sem stjórnvöld hafa áhuga á en ekki sem afgangsstærð. Orðræða um ferðaþjónustu birtist hér með breyttum formerkjum. Erna Hauksdóttir, framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar lýsir breytingunni sem nokkurskonar endurmati á stöðu ferðaþjónustunnar gagnvart öðrum atvinnuvegum:

Já sko síðustu árin eru náttúrulega búin að vera þannig að við ætlum að verða fjármálamiðstöð heimsins. Það átti að verða okkar svona framtíðartekjur. En ávaxtanarkrafan var alveg óheyrileg og það voru allskonar snillingar að koma til okkar og segja sko, það vill enginn fjárfesta í ferðaþjónustu, þetta gefur ekkert af sér og [...] fjármálageirinn vill sjá svona ávöxtun. Sko núna þegar hann er allur hruninn og allt það bull sem í kringum hann var, þá eru menn kannski aðeins farnir að horfa, bíddu hvaða atvinnugreinar eru það [...] sem hafa aldrei verið neinar stórgróða [greinar]... atvinnugrein eins og ferðaþjónustan, hún hefur aldrei verið svona stórgróða atvinnugrein[...] en hún er samt sem áður að veita mjög miklum fjölda manna atvinnu og er að skila gríðarlegum miklum gjaldeyrstekjum og líka tekjum bara af innanlandstraðfík.

Ferðaþjónusta var áberandi í fjölmiðlaumræðu seinni hluta árs 2008 og vorið 2009 og staðfesti sú orðræða sess hennar við hlið framleiðsluatvinnugreinanna sem einnar af megin undirstöðum hagkerfisins (sjá t.d. Bjarkey Gunnarsdóttir, 2009; Björn Þór Sigbjörnsson, 2009; Helgi Magnússon, 2009; Ólöf Ýrr Atladóttir, 2008a, 2008b; Össur Skarphéðinsson, 2009). Hvort greinin haldi þeirri stöðu verður tíminn að leiða í ljós. Margt bendir til þess að ferðaþjónustan muni koma tiltölulega vel undan kreppunni efnahagslega séð. Erlendum ferðamönnum hefur farið fjölgandi sem gengur þvert á reynslu samkeppnisþjóða en er í takt við upplegg stjórnvalda og helstu hagsmunaðila ferðaþjónustunnar um að fjölga ferðamönnum hingað til lands sem mest (sjá að framan) (Ferðamálastofa, e.d.). Umtalsverð fjölgun ferðamanna gæti hins vegar verið varhugaverð ef athafnir fylgja ekki fyrirheitum stjórnvalda um átak í uppbyggingu ferðamannastaða. Ísland er í sífellt dri mótun sem ferðamannastaður og ræður fjöldi ferðamanna miklu um tilurð þess á næstu árum. Fleiri ferðamenn þýða meira álag sem mun breyta (efnislegri) ásýnd landsins sem mætir ferðamönnum og getur einnig haft áhrif á ímynd og orðspor þess sem áfangastaðar.

Niðurlag

Í þessari grein var fjallað um orðræðu um ferðapjónustu og þróun hennar á Íslandi. Markmiðið var að varpa ljósi á hvernig ferðapjónusta hefur tengst tímabilum efnahagskreppu með áherslu á umræðu um ferðapjónustu sem bjargráð eftir bankahrunið 2008. Jafnframt að undirstrika hvernig orðræða um ferðapjónustu getur haft efnislegar afleiðingar fyrir mótun Íslands sem ferðamannastaðar.

Stjórnvöld hafa lengstum látið ferðapjónustu tiltölulega afskiptalaus. Hún hefur verið drifin áfram af einkaaðilum án sérstaklega skýrrar stefnu-mótunar. Greinin hefur búið við mjög veikt stoðkerfi miðað við aðrar megin atvinnugreinar landsins og hefur að margra mati ekki notið sömu virðingar og þær. Ásýnd Íslands sem ferðamannastaðar er að mörgu leyti afleiðing þeirrar ríkjandi orðræðu sem lýsti ferðapjónustu sem „afgangsstærð“.

Á hinn bóginn hefur ítrekað verið litið til ferðapjónustu sem bjargráðs þegar kreppt hefur að í efnahagslífi þjóðarinnar. Síðasta dæmið um slíkt er hrun bankakerfis landsins haustið 2008 og meðfylgjandi efnahagserfiðleikar. Orðræða um ferðapjónustu tók breytingum og var mikilvægi greinarinnar undirstrikað af stjórnvöldum og hún spyrð við sjávarútveg og áliðnað sem megin stoð hagkerfisins. Breytt orðræða tengist einnig hægvoxandi velferja gagnvart greininni en segja má að með bankahruninu hafi ferðapjónusta tryggt sér ákveðinn sess í orðræðu um efnahagslíf. Í anda framleiðslu-greinanna er lögð áhersla á að fjölga ferðamönnum, þ.e. að auka magn ferðamennsku. Vissulega er líka gert ráð fyrir uppbyggingu innviða en á kreppu-tímum er hætt við að slík verkefni detti upp fyrir ekki síst í ljósi þess að erfiðlega hefur gengið að fá þau fjármögnuð á tímum uppsveiflu. Ferðapjónusta hefur því meðbyr en til að sá byr nýtist til að byggja upp heildstæða stefnumótun um þróun greinarinnar verður meira að koma til. Hagsmunaaðilar greinarinnar, þar með talið ríkið, verða að skapa vettvang til skoðana-skipta, tengslamyndunar og stefnumótunar. Slíkur vettvangur gæti leitt til endurnýjaðrar orðræðu um þróun ferðapjónustu til framtíðar sem tæki tillit til gagnkvæmra tengsla sinna við áfangastaðinn Ísland.

Heimildir

- Birna G. Bjarnleifsdóttir. (1996). *Saga Ferðapjónustunnar* (Endurskoðuð útgáfa). Reykjavík: Bókaútgáfan Saga.
- Bjarkey Gunnarsdóttir (2009, 24. apríl). Ferðapjónusta - falinn fjársjóður! *Morgunblaðið*, bls. 22.
- Björn Þór Sigbjörnsson. (2009, 23. apríl). Allir segiast geta fjölgað störfum. *Fréttablaðið*, bls. 16-17.
- Byggðastofnun. (1999). *Byggðir á Íslandi: Aðgerðir í byggðamálum*. Höfundur.
- Byggðastofnun. (2009, mars). *Byggðaaætlun 2010-2013: Drög í vinnslu 9. mars 2009*. Sótt 15. september 2009 af <http://www.byggdastofnun.is/page/byggdaaetlun1013>.
- Bændasamtök Íslands. (2008). *Hagtölur landbúnaðarins 2007*. Reykjavík: Höfundur.
- Checchi & co. (1975). *Tourism in Iceland: Phase 2*. Washington: Checchi & co.
- Ferðamálastofa. (2009). *Heildarfjöldi erlendra gesta 1949-2008*. Sótt 8. apríl 2009 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=503.
- Framke, W. (2002). The Destination as a Concept: A Discussion of the Business-related Perspective versus the Socio-cultural Approach in Tourism Theory. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2(2), 92-108.
- Framleiðnisjóður landbúnaðarins. (1993). *Ársskýrsla Framleiðnisjóðs landbúnaðarins 1991 og 1992*. Blönduós: Höfundur.
- Hagstofa Íslands. (2008). *Ferðapjónustureikningar 2000-2006*. Reykjavík: Höfundur.
- Hall, S. (2001). Foucault: Power, Knowledge and Discourse. Í M. Wetherell, S. Taylor og S. J. Yates (ritstjórar), *Discourse Theory and Practice* (bls. 72-81). London: Sage.
- Haywood, M. (1998). Economic Business Cycles and the Tourism Life-Cycle Concept. Í D. Ioannides og K. G. Debbage (ritstjórar), *The Economic Geography of the Tourist Industry: A supply - side analysis* (bls. 273-284). London og New York: Routledge.
- Helgi Magnússon. (2009, 7. janúar). Aldrei það kemur til baka. *Fréttablaðið*, bls. 24.
- Jóhannesson, G. T. og Huijbens, E. (Væntanlegt). Tourism in times of crisis: Exploring the discourse of tourism development in Iceland. *Current Issues in Tourism*.
- Jóhannesson, G. T., Huijbens, E. og Sharpley, R. (Væntanlegt). Icelandic Tourism: Past Directions – Future Challenges. *Tourism Geographies*.

- Latour, B. (1993). *We Have Never Been Modern*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social: An introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, J. (1994). *Organizing Modernity*. Oxford: Blackwell.
- Magnús Oddsson. (1993, 4. júní). Gjaldeyrstekjur af hverjum erlendum ferðamanni nær þær sömu og af hverju tonni af þorski. *Morgunblaðið*, *Daglegt líf*, bls. 8.
- Ólöf Ýrr Atladóttir. (2008a, 18. október). Tækifærin í ferðaþjónustunni. *Morgunblaðið*, bls. 34.
- Ólöf Ýrr Atladóttir. (2008b, 27. nóvember). Fjölgun ferðamanna sýnir að greinin getur brugðist hratt við. *Fréttablaðið*, bls. 28.
- Saarinén, J. (1998). The Social Construction of Tourist Destinations: The process of transformation of the Saariselkä tourism region in Finnish Lapland. Í G. Ringer (ritstjóri), *Destinations: Cultural landscapes of tourism* (bls. 154-173). London og New York: Routledge.
- Saarinén, J. (2004). 'Destinations in change': The transformation process of tourist destinations. *Tourist Studies*, 4(2), 161-179.
- Samgönguráðuneytið. (1983). *Ferðamál á Íslandi: Þjóðbogsleg þýðing, spá um þróun til 1992, tillögur um ferðamálastefnu*. Reykjavík: Höfundur.
- Samgönguráðuneytið. (1990). *Ferðamálastefna: Áfangaskýrsla Ferðamálanefndar samgönguráðuneytisins*. Reykjavík: Höfundur.
- Samgönguráðuneytið. (1996). *Stefnumótun í ferðaþjónustu*. Reykjavík: Höfundur.
- Samgönguráðuneytið. (2001). *Menningartengd ferðaþjónusta*. Reykjavík: Höfundur.
- Samgönguráðuneytið. (2003). *Íslenske ferðaþjónusta: Framtíðarsýn*. Reykjavík: Höfundur.
- Samgönguráðuneytið. (2005). *Ferðamálaáætlun 2006-2015*. Reykjavík: Höfundur.
- Össur Skarphéðinsson. (2008). *Ræða ráðherra á ferðamálaþingi 2008*. Sótt 22. janúar 2009 af <http://idnnadarraduneyti.is/radherra/raedur-greinar/nr/2661>.
- Össur Skarphéðinsson. (2009, 27. febrúar). Tvö hundruð sprotar að skjóta rótum. *Morgunblaðið*, bls. 50.
- Sumarliði Ísleifsson. (1996). *Ísland framandi land*. Reykjavík: Mál og menning.
- Sørensen, A., og Nilsson, P. Å. (2003). What is Managed when Managing Rural Tourism? The Case of Denmark. Í D. Hall, L. Roberts og M. Mitchell (ritstjórar), *New Directions in Rural Tourism* (bls. 54-66). Aldershot: Ashgate.

UNWTO. (2009a). Certain Uncertainty. *UNWTO News*.

UNWTO. (2009b). UNWTO World Tourism Barometer, June 2009: Quick overview of key trends. *UNWTO World Tourism Barometer*, 7(2), 2-4.