



„Fyrir það fyrsta, þá er þetta rosalega frábært markmið, en rosa stórt“

Rannsókn á framtíðarsýn Stjórnarráðsins innan íslenskrar ferðaþjónustu til ársins 2030

Andrea Björk Olgeirsdóttir og Svana Þorgeirsdóttir



Líf- og umhverfisvísindadeild
Háskóli Íslands
2020

„Fyrir það fyrsta, þá er þetta rosalega frábært markmið, en rosa stórt“

Rannsókn á framtíðarsýn Stjórnarráðsins innan íslenskrar ferðaþjónustu til ársins 2030

Andrea Björk Olgeirsdóttir og Svana Þorgeirsdóttir

10 eininga ritgerð sem er hluti af
Baccalaureus Scientiarum gráðu í ferðamálafræði

Leiðbeinendur
Rósbjörg Jónsdóttir
Ásdís Aðalbjörg Arnalds

Líf- og umhverfisvísindadeild
Verkfræði- og náttúruvísindasvið
Háskóli Íslands
Reykjavík, maí 2020

„Fyrir það fyrsta, þá er þetta rosalega frábært markmið, en rosa stórt“
Rannsókn á framtíðarsýn Stjórnarráðsins innan íslenskrar ferðaþjónustu til ársins 2030
10 eininga ritgerð sem er hluti af *Baccalaureus Scientiarum* gráðu í ferðamálafræði

Höfundarréttur © 2020 Andrea Björk Olgeirsdóttir og Svana Þorgeirsdóttir
Öll réttindi áskilin

Líf- og umhverfisvísindadeild
Verkfræði- og náttúruvísindasvið
Háskóli Íslands
Askja, Sturlugötu 7
101 Reykjavík

Sími: 525 4000

Skráningarupplýsingar:
Andrea Björk Olgeirsdóttir og Svana Þorgeirsdóttir, 2020, „*Fyrir það fyrsta, þá er þetta rosalega frábært markmið, en rosa stórt*“, BS ritgerð, Líf- og umhverfisvísindadeild, Háskóli Íslands, 45 bls.

Prentun: Háskólaprent
Reykjavík, maí 2020

Útdráttur

Ávinningur af uppbyggingu ferðaþjónustu er að mörgu leyti háður stjórnunarháttum, stefnu og starfsskilyrðum sem stjórnvöld leggja fyrir og starfa eftir. Áherslan á sjálfbærni sem leiðarljós í stefnumótun í ferðaþjónustu meðal hins opinbera er sögð mikilvæg áskorun í umræðu samtímans. Þá sérstaklega þar sem ferðaþjónustan er þverfagleg grein sem snertir að einhverju leyti á öllum öðrum atvinnugreinum og eru hagsmunaaðilar hennar því fjölbreyttir. Í þessari rannsókn verður einblínt á nýútgefna framtíðarsýn og leiðarljós íslenskra Stjórnarráðsins í ferðaþjónustu á Íslandi. Íslensk ferðaþjónusta á að vera leiðandi í sjálfbærri ferðaþjónustu fyrir árið 2030 og er það undirstaða þeirrar framtíðarsýnar. Hugsað var um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins sem ákveðið úrræði til að nota í þeirri vinnu. Notast var við blandaðar rannsóknaraðferðir þar sem tekin voru viðtöl við fimm einstaklinga sem starfa innan ferðaþjónustunnar ásamt því að könnun var lögð fyrir þátttakendur í verkefninu Ábyrg ferðaþjónusta. Helstu niðurstöður voru þess efnis að markmið Stjórnarráðsins væri hvetjandi fyrir hagsmunaaðila innan ferðaþjónustu en þótti þó fremur djarft og tímarammi þess heldur knappur. Auk þess er nauðsynlegt að innleiða frekari þekkingu á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins innan atvinnugreinarinnar svo hægt sé að nýta sér þau fræði til fulls til að stuðla að árangri til sjálfbærrar ferðaþjónustu á Íslandi.

Abstract

The benefits of tourism development are in many ways dependent on the management practices, policies and working conditions that the government sets and operates. The emphasis on sustainability as a guiding principle in tourism policy among the public sector has been said to be a major challenge in contemporary discourse. Especially since tourism is an interdisciplinary industry that touches in some degree all other industries and its stakeholders are diverse. This study will focus on the newly published vision and guiding light of the Icelandic government surrounding tourism in Iceland. Icelandic tourism should be the leader in sustainable tourism by the year 2030. The ideology of the circular economy was thought of as a resource to consider in that work. To attain this goal, a qualitative research via interviews with five individuals working within the tourism industry was conducted as well as a quantitative research was laid out for participants in the Responsible Tourism project. The main findings were that the Governing Council's goal is encouraging for tourism stakeholders, but it was considered rather bold and the timeframe somewhat short. In addition, it is necessary to introduce further knowledge of the ideology of the cycle economy within the industry in order to be able to fully utilize that theory towards success within sustainable tourism in Iceland.

Efnisyfirlit

<i>Myndir</i>	<i>vii</i>
<i>Tölur</i>	<i>viii</i>
<i>Þakkir</i>	<i>ix</i>
1 Inngangur	1
2 Sjálfbær þróun	3
2.1 Hvað er sjálfbær þróun?.....	3
2.2 Sjálfbær ferðaþjónusta.....	4
3 Hvað er hringrásarhagkerfi?	7
3.1 Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins.....	7
3.2 Hringrásarhagkerfi innan ferðaþjónustu.....	8
4 Stefnumótun innan ferðaþjónustu	11
4.1 Hlutverk stjórnvalda við þróun sjálfbærrar ferðaþjónustu	11
4.2 Ferðaþjónustan á Íslandi	12
4.2.1 Framtíðarsýn sett fram	13
4.2.2 Jafnvægisás ferðamála.....	14
4.2.3 Hvatningarverkefnið Ábyrg ferðaþjónusta	14
5 Um rannsóknina	17
5.1 Blandaðar rannsóknaraðferðir	17
5.2 Viðtalsrannsókn	17
5.3 Viðmælendur	18
5.4 Framkvæmd viðtala	18
5.5 Gagnagreining.....	19
5.6 Spurningakönnun.....	19
5.7 Þátttakendur.....	19
5.8 Mælitæki, gagnaöflun og greining gagna	20
6 Niðurstöður	21
6.1 Raunhæft markmið	21
6.1.1 Tími	22
6.2 Tækifæri	23
6.3 Takmarkanir markmiðs	25
6.3.1 Grunninnviðir landsins fyrirstaða.....	25
6.3.2 Flækjustig.....	26
6.3.3 Fjármagn	26

6.4	Íslensk ferðaþjónusta háð öðrum atvinnugreinum	27
6.5	Hringrásarhagkerfið	29
7	Umræður	33
7.1	Ísland leiðandi í sjálfbærri ferðaþjónustu árið 2030.....	33
7.2	Er hringrásarhagkerfi úrræði sem vert er að horfa til?	35
8	Lokaorð	37
	Heimildir	39
	Viðauki A Viðtalsrammi	43
	Viðauki B Spurningakönnun	44

Myndir

Mynd 1 Mismunur á línulegu hagkerfi og hringrásarhagkerfi	7
---	---

Töflur

Tafla 1 Viðmælendur viðtalsrannsóknar	18
Tafla 2 Starfsemi þátttakanda	20
Tafla 3 Hversu raunhæft eða óraunhæft þykir þér að markmið og framtíðarsýn um íslenska ferðaþjónustu náist fyrir 2030?	23
Tafla 4 Ertu jákvæð/ur eða neikvæð/ur fyrir því að innleiða sjálfbærari verkferla inn í þína starfsemi?	25
Tafla 5 Hvað telur þú vera helstu hindranir þess að fyrirtæki þitt verði sjálfbærara?	27
Tafla 6 Telur þú að íslensk ferðaþjónusta geti orðið sjálfbær ef að aðrar atvinnigreinar eru það ekki?	29
Tafla 7 Hefur þú heyrt um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?	30
Tafla 8 Er mikill eða lítill áhugi fyrir því innan fyrirtækisins/stofnunarinnar að fá fræðslu um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?	31

Þakkir

Við viljum byrja á því að þakka leiðbeinendum okkar, Rósbjörgu Jónsdóttur og Ásdísi Aðalbjörgu Arnalds fyrir alla þá leiðsögn og stuðning sem þær veittu í gegnum þetta ferli. Næst viljum við þakka öllum þátttakendum rannsóknarinnar fyrir að gefa sér tíma og sýna áhuga gagnvart rannsókninni okkar. Án þeirra væri rannsóknin aðeins hugmynd á blaði. Einnig viljum við þakka fjölskyldum okkar, mökum og vinum fyrir hlý knús og alla þá þolinmæði sem þau sýndu okkur á meðan á skrifum stóð. Sérstakar þakkir fá Þorgeir Jósefsson og Guðný Ingvarsdóttir fyrir yfirlestur á ritgerðinni. Allra helst viljum við þó þakka hvor annarri fyrir góða samvinnu og fyrir það að gefast ekki upp á verkefninu þótt á móti blési.

1 Inngangur

Undanfarin ár hefur ferðaþjónusta fest sig í sessi sem ein af meginstoðum atvinnulífsins hér á landi og hefur vöxtur hennar verið mikill. Ferðaþjónusta á Íslandi aflaði til að mynda meiri gjaldeyrstekna en útflutningur sjávarafurða og iðnaðarvara á árunum 2014 til 2017 (Ferðamálastofa, 2018). Fjöldi erlendra ferðamanna sem komu til landsins árið 2019 voru um tvær milljónir í samanburði við rúmlega 1,3 milljónir árið 2015 (Ferðamálastofa, 2020). Efnahagslegur ávinningur af vexti ferðaþjónustunnar er því tvímælalaus. Efnahagur er þó aðeins einn þeirra þriggja þátta sem þarf að vera í jafnvægi ef horft er til hugtaksins sjálfbær þróun.

Umræðan um sjálfbæra þróun hefur orðið sí hávæðari í kjölfar loftslagsvandans sem steðjar að heiminum. Sjálfbær þróun leggur áherslu á þrjú megin þætti; efnahagslega, samfélagslega og umhverfislega. Sjálfbær þróun gerir kröfu um jafnvægi milli þáttanna; „*innan umhverfisins lifir samfélagið og innan samfélagsins verður hagkerfið til*“ (Umhverfisstofnun, á.á.).

Hugtakið sjálfbær ferðaþjónusta hefur verið í sviðsljósi fræðaheimsins frá aldarmótum og er náskýlt fyrirnefndu hugtaki um sjálfbæra þróun. Sjálfbær ferðaþjónusta á að stuðla að verndun náttúru og auknum markaðstækifærum til framtíðar ásamt því að leggja áherslu á að mæta þörfum heimamanna og ferðamanna (UNWTO, á.á.). Það gefur auga leið að skipulag og skýr stefnumótun eru lykilatriði ef ávinningur af sjálfbærri þróun á að nást (Swarbrooke, 1999).

Umræða í kringum ferðaþjónustu á Íslandi hefur oft beinst að aðkomu stjórnvalda og þeirra hlutverki innan atvinnugreinarinnar. Umræðan hefur oftast en ekki snúist um afskiptaleysi stjórnvalda og skort á sterki stefnumótun (Jóhannesson & Huijbens, 2013). Mikilvægi stjórnvalda að leggja línurnar fyrir ferðaþjónustu á Íslandi sem atvinnugrein, hefur þó aukist í takt við aukin vöxt hennar og áskoranir þeim tengdum. Það er hlutverk íslenskra stjórnvalda að móta öflugra stefnu innan greinarinnar (Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, 2017) en góðir stjórnarhættir, stefnumótun og ákjósanleg starfsskilyrði eru forsendur fyrir árangursríkri ferðaþjónustu og það er í höndum hins opinbera að finna því sinn farveg (Rósbjörg Jónsdóttir, 2013).

Þegar vöxtur atvinnugreinar er eins hraður og raun ber vitni, gefur auga leið að því fylgja ýmsar áskoranir. Til að mynda þarf að tryggja gæða þjónustu, áframhaldandi verðmætasköpun og gæta að verndun umhverfis og auðlinda. Um þessar mundir stendur íslenska ríkistjórnin frammi fyrir þeirri veigamiklu áskorun sem ætti að líta á sem forgangsatríði hvað varðar stefnumótun ferðamála; að stefna í takt við sjálfbæra þróun sé innleidd innan atvinnugreinarinnar (OECD, 2020).

Stjórnarráð Íslands hefur sett fram framtíðarsýn og leiðarljós íslenskrar ferðaþjónustu til ársins 2030 þar sem markmiðið er að ferðaþjónusta á Íslandi eigi að vera arðsöm og samkeppnishæf án þess að hafa neikvæð áhrif á samfélagið ásamt því að Ísland eigi að vera leiðandi í sjálfbærri þróun (Stjórnarráðið, á.á.). Hvaða aðgerðum á að beita til þess að raungera framtíðarsýnina hefur ekki verið gerð fullkomlega skil en stefnumótun

aðgerðarbundnu þátta hennar er nú í mótun (Íslandsstofa, 2019). Í þessari ritgerð verður innleiðing hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins kynnt og varpað upp sem úrræði sem vert er að horfa til í tengslum við markmið Stjórnarráðsins. Línulegu hagkerfi nútímans fylgir mikil sóun aðfanga sem hægt er að koma í veg fyrir með leiðum sem hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins býður upp á (MacArthur, 2013). Hugmyndafræðin gengur í hnotskurn út á það að öll aðföng innan hagkerfisins séu á einhvern hátt endurnýtt og að öll framleiðsla verði endurskoðuð með áherslu á gæði og nýtingu (Geissdoerfer, Savaget, Bocken & Hultink, 2016).

Meginmarkmið rannsóknarinnar er að kanna viðhorf hagsmunaaðila til markmiðs Stjórnarráðsins. Hversu raunhæft er það að íslensk ferðaþjónusta geti orðið leiðandi í sjálfbærri ferðaþjónustu á næstu 10 árum? Jafnframt er ætlunin að rannsaka þekkingu aðila innan ferðaþjónustunnar á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins og þá um leið kanna hvort að innleiðing þess sé hugsanlega leiðin í átt að sjálfbærari ferðaþjónustu. Rannsóknarspurningar ritgerðarinnar eru eftirfarandi:

- *Hversu raunhæft er markmið Stjórnarráðsins að mati hagsmunaaðila innan ferðaþjónustu á Íslandi?*
- *Búa hagsmunaaðilar íslenskrar ferðaþjónustu að þekkingu á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins sem gæti nýst til að ná settu markmiði Stjórnarráðsins?*

Til þess að leita svara við ofangreindum spurningum var notast við blandaðar rannsóknaraðferðir; megindelegar og eigindlegar. Tekin voru fimm viðtöl við lykilaðila innan íslenskrar ferðaþjónustu með mismunandi bakgrunn með hliðsjón af virðiskeðju greinarinnar. Í kjölfar viðtalanna var lögð fram spurningakönnun meðal fyrirtækja innan hvatningarverkefnisins Ábyrg ferðaþjónusta.

Ritgerð þessi skiptist í 8 kafla, með inngangi. Að loknum þessum inngangi er fræðilegur grundvöllur ritgerðarinnar settur fram. Í öðrum kafla verður hugtakið sjálfbær þróun kynnt. Farið verður aftur til ársins 1978 þegar hugtakið var fyrst sett fram, auk þess verður komið inn á þá gagnrýni sem hugtakið hefur fengið á sig í gegnum tíðina. Í framhaldi af því verður hugtakinu sjálfbær ferðaþjónusta gerð skil en samkvæmt framtíðarsýn Stjórnarráðsins er stefnan sú að íslensk ferðaþjónusta verði leiðandi í sjálfbærari ferðaþjónustu árið 2030. Þar á eftir, í kafla þrjú, verður fjallað um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins. Þar er meðal annars fjallað um hugmyndafræðina sem ákveðið andsvar hins línulega hagkerfis sem er við lýði í dag. Því næst verður almennt fjallað um hlutverk stjórnvalda þegar kemur að stefnumótun og skipulagi í ferðaþjónustu. Í framhaldi þess verður komið inn á hlutverk íslenskra stjórnvalda hvað varðar stefnumótun í ferðaþjónustu hér á landi. Gerð er ítarleg grein fyrir markmiði Stjórnarráðsins, jafnvægisásum sem stjórnþæki og hvatningarverkefninu Ábyrg ferðaþjónusta. Kafla 5 snýr að aðferðafræði rannsóknarinnar. Þar verður kynnt það rannsóknarsnið sem notað var við framkvæmd rannsóknarinnar og hvernig gagnaöflun var háttað. Að því loknu verður greint frá niðurstöðum rannsóknarinnar. Kaflarnir snúa meðal annars að þeim tækifærum og þeim takmarkandi þáttum sem Ísland stendur frammi fyrir í vegferð sinni í átt að sjálfbærari ferðaþjónustu. Næst eru niðurstöður rannsóknarinnar settar í fræðilegt samhengi ásamt því að rannsóknarspurningum hennar er svarað. Að lokum verður lærdómur rannsóknarinnar dreginn fram ásamt því að farið verður yfir helstu annmarka hennar og lagðar fram tillögur að frekari rannsóknum.

2 Sjálfbær þróun

Í þessum kafla er almennt fjallað um hugtakið sjálfbær þróun og þrjá þætti hennar. Fyrst er komið inn á uppruna þess og skilgreiningar, ásamt því að fjallað er um þá gagnrýni sem hugtakið hefur fengið. Því næst er hugtakinu sjálfbær ferðaþjónusta gerð skil. Komið er inn á helstu hindranir þess að ferðaþjónusta verði sjálfbær, auk þess að dreginn er fram sá ávinningur sem gæti komið í kjölfar sjálfbærari verkferla.

2.1 Hvað er sjálfbær þróun?

Á seinni hluta áttunda og níunda áratugs síðustu aldar varð ákveðin vitundarvakning um ágang mannkyns á auðlindir jarðar. Í kjölfar fólksfjölgunar og aukinnar neyslu varð hugmyndin um að mannkynið væri að ganga um of hratt á náttúruna, eina af auðlindum jarðarinnar háværi (Chasek, Pamela, Downie, Brown & Porter, 2006). Á svipuðum tíma fór hugtakið sjálfbær þróun sem gengur líka undir hugtakinu sjálfbærni að fá meiri hljómgrunn, en hugtakið hefur hlotið mikla úbreiðslu á undanförunum áratugum í tengslum við frekari umræðu um gróðurhúsaáhrif og umhverfisvernd.

Í skýrslu Sameinuðu þjóðanna, Our common future sem Gro Harlem Brundtland (1987) skrifaði, var hugtakið sjálfbær þróun skilgreint formlega í fyrsta sinn. Hugtakið er þar skilgreint á eftirfarandi hátt: „*Sjálfbær þróun er sú þróun sem fullnægir þörfum samtíðarinnar, án þess þó að skerða möguleika komandi kynslóða til að fullnægja þörfum sínum*“ (Sameinuðu þjóðirnar, 1987, bls. 41). Sú skilgreining er viðurkennd um allan heim og er notuð sem grundvallar skilgreining stefnumótunarvinnu stjórnvalda í átt að sjálfbærari þróun (Swarbrooke, 1999). Samkvæmt áður nefndri skilgreiningu felur sjálfbær þróun ekki einungis í sér mikilvægi þess að skoða umhverfisáhrif við ákvarðanatöku, heldur krefst hún jafnvægis á milli vistfræðilegra, efnahagslegra og samfélagslegra þátta (Rannveig Ólafsdóttir, 2007). Það er því hægt að segja að hver þáttur sjálfbærrar þróunar þarf að fá sama vægi í öllum þáttum ákvarðanatökunnar. Efnahagslegir þættir mega til að mynda ekki lenda ofar en þeir umhverfislegu skuli stuðla að sjálfbærri þróun. Því kallar sjálfbær þróun eftir heildarsýn og mikilvægi þess að skoða þær afleiðingar sem ákvörðunataka hefur frá öllum þremur sjónarhornunum (Swarbrooke, 1999).

Í kjölfar Brundtland-skýrslunnar (1987) sem er talin marka upphafið af hugtakinu sjálfbær þróun fylgdi röð fundarhalda þar sem umræðan snéri að náttúru- og mengunarmálum. Af þeim fundum ber helst að nefna heimsráðstefnu Sameinuðu þjóðanna í Rio de Janeiro sem fór fram árið 1992 og ber heitið „*Dagskrá 21*“ (e. Agenda 21). Þar var lögð áhersla á mikilvægi þess að þjóðir vakni til meðvitundar um mikilvægi sjálfbærrar þróunar. Á þeirri ráðstefnu voru drög gerð að framkvæmdaáætlun í umhverfis- og þróunarmálum sem þjóðir gátu tileinkað sér til að stuðla að sjálfbærari þróun. Það var síðan haft í forgrunni við framkvæmdaáætlunina sjálfa, þar sem efnahagsleg og félagsleg velferð mannsins er byggð upp á verndun umhverfisins og skynsamlegri nýtingu náttúruauðlinda. Samanlagt skrifuðu 178 þjóðir undir þann samning og framkvæmdaáætlun (Sameinuðu þjóðirnar, 1992).

Þrátt fyrir útbreiðslu á hugtakinu á síðustu árum og hugmyndafræðinni sem fylgir sjálfbærri þróun hefur skilgreiningin ekki verið laus við gagnrýni. Helsta gagnrýnin sem skilgreiningin hefur fengið á sig er að hún þykir ekki vera nógu skýr og fremur víðtæk. Þar af leiðandi er skilningur fjölbreyttra hagsmunaaðila mismunandi og hafa þeir útfært sjálfbærni á sinn hátt eftir sínum sjónarhornum (Fletcher, Fyall, Gilbert & Wanhill, 2013). Þó svo að skilgreiningar á sjálfbærni hafi verið útfærðar á margvíslegan hátt meðal hagsmunaaðila, eiga þær þó allar það sameiginlegt að lýsa þeim áskorunum sem heimsbyggðin stendur frammi fyrir (Swarbrooke, 1999). Ferðaþjónustan er þar ekki undanskilin þeim áskorunum og hefur því hugtakið sjálfbær ferðaþjónusta einnig litið dagsins ljós.

2.2 Sjálfbær ferðaþjónusta

Í kjölfar Brundtland-skýrslunnar fóru aðilar innan ferðaþjónustunnar að tengja umfjöllun um sjálfbæra þróun við atvinnugreinina (Swarbrooke, 1999). Swarbrooke skilgreindi sjálfbæra ferðaþjónustu í bók sinni Sustainable tourism management árið 1991 og Rannveig Ólafsdóttir (2007) þýddi hana yfir á íslensku á eftirfarandi hátt: „*Sjálfbær ferðaþjónusta er hver sú þróun eða aðgerð í ferðamennsku sem tekur tillit til umhverfisins, tryggir verndun náttúrulegra og menningarlegra auðlinda til langs tíma, stuðlar að jafnræði og er félagslega og efnahagslega ásættanleg*“.

Það að ferðaþjónusta verði sjálfbær er háleitt markmið og til að ná því fram þarf að huga vel að framtíð umhverfislegra, efnahagslegra og samfélagslegra þátta sem og hvernig á að ná fram ávinning í þágu allra hagsmunaaðila (Fletcher o.fl., 2013).

Ferðaþjónusta sem atvinnugrein á erfitt með að falla undir hugmyndafræðina sem felst í því að vera sjálfbær, sérstaklega ef horft er til mögulegra umhverfisáhrifa (Fletcher o.fl., 2013). Hvað varðar umhverfislega þætti sjálfbærrar ferðaþjónustu, þá er náttúran oft mikilvæg auðlind hvers og eins áfangastaðar og getur of mikill ágangur ógnað náttúrunni. Þar af leiðandi krefst umhverfisþátturinn mikillar athygli í skipulagningu ferðaþjónustu (Eslami, Khalifah, Mardani, Streimikiene & Han, 2019). Alþjóðleg ferðaþjónusta er til að mynda háð flugsamgöngum sem hafa neikvæð áhrif á umhverfið. Einnig hefur það mikil áhrif á náttúruna ef að ferðamenn sækja einn áfangastað meira en aðra og ganga þannig að þolmörkum hans. Hins vegar getur meiri ágangur á sérstaka staði leitt af sér stofnun þjóðgarða eða friðunar á slíkum stöðum (Fletcher o.fl., 2013).

Út frá efnahagslegum þáttum sem hafa áhrif á sjálfbæra ferðaþjónustu hefur ferðaþjónustan skapað ávinning fyrir hagsmunaaðila, svo sem fyrir einstaklinga sem og heilu þjóðirnar. Ferðaþjónustan á að sama skapi að vera arðbær og stuðla að betri lífsgæðum fyrir heimamenn auk þess að draga úr fátækt (Eslami o.fl., 2019). Neysla ferðamanna er hluti tekjulindarinnar þar sem þeir kaupa m.a. vörur og þjónustu sem finna má á áfangastöðum. Þannig geta ferðamenn haft jákvæð efnahagsleg áhrif á einstaklinga og samfélög í heild sinni. Þó getur komið til þess að framboð á staðbundnum vörum er ekki nægilegt til að svara eftirspurn ferðamanna. Slíkar aðstæður geta leitt til að innfluttar vörur taki yfir markaðinn sem veldur efnahagslegum leka frá þeim stöðum. Ferðamenn nýta einnig marga grunninnviði samfélaga, eins og fráveitukerfi og vegasamgöngur. Álag ferðamanna á slíka innviði leiðir t.d. til aukins rekstrarkostnaðar sem og viðhalds á vegum eða uppbyggingu svæða til að anna álaginu. Úr verður ákveðinn fórnarkostnaður fyrir samfélagið þar sem

naúðsynlegt er að hafa sterka innviði til að svara því aukna álagi sem ferðamennska getur haft á samfélagið (Fletcher o.fl., 2013).

Ef horft er til samfélags- og menningarlegra þátta sjálfbærrar ferðaþjónustu á ferðaþjónustan að stuðla að varðveislu á menningarafurðum, gildum, hefðum og arfleiðum samfélaga (Eslami o.fl., 2019). Hægt er að skipta ferðamönnum upp í tvær mismunandi tegundir, flakkara og fjöldaferðamenn. Flakkarar (e. explorers) eru þeir sem kjósa að vera virkir þátttakendur í menningu áfangastaðarins og leggja sig fram við það að kynnast henni. Þessi forvitni flakkarans getur leitt til neikvæðra áhrifa á samfélagið. Til að mynda ef flakkarinn mætir á menningarviðburð sem honum líkar við er hann líklegur til að hvetja aðra ferðamenn til þess að mæta. Ef að ferðamenn eru svo orðnir fleiri en heimamenn á þeim viðburði getur það gjörbreytt upprunaleika hans og sanngildi. Fjöldaferðamenn (e. mass tourists) eru þeir sem forðast það að aðlagast að samfélaginu á meðan ferðalögum þeirra stendur en vilja á sama tíma fá fulla þjónustu frá því samfélagi. Það getur valdið ákveðinni togstreitu á milli heimamanna og ferðamanna (Fletcher o.fl., 2013).

Ferðaþjónusta gengur út á það að ferðamenn heimsæki ný svæði og áfangastaði sem getur valdið álagi og neikvæðum áhrifum sem snúa að einhverjum þriggja þáttanna. Það verða því alltaf ákveðnar hindranir sem vinna gegn því að ferðaþjónustan geti orðið sjálfbær. Eins og áður hefur komið fram, þá þarf að ná jafnvægi á milli allra þriggja þátta til að ná árangri og stuðla að sjálfbærni. Slíkt er gerlegt en verður ekki gert nema með því að hagsmunaaðilar ferðaþjónustunnar innleiði sjálfbærari hegðun og hugsun. Hvort sem það eru ferðamennirnir sjálfir, fyrirtækin eða samfélagið í heild sinni. Þessu er hægt að ná fram með ábyrgum ferðavenjum, neyslu á afurðum og framboði á þjónustu áfangastaða. Einnig er mikilvægt að þróuð séu viðmið þolmarka á svæðum. Slík viðmið er hægt að byggja á rannsóknnum og tölulegum gögnum. Einnig er vert að nýjar vörur sem og fyrirtæki sem eru kynnt inn á markaðinn stuðli að slíkum hugsunarhætti og skili þannig jákvæðum áhrifum til samfélaga í heild sinni (Fletcher o.fl., 2013).

Rannsóknir hafa sýnt fram á að fjárfestingar í sjálfbærni á slíkan hátt hafa á heildina litið jákvæð áhrif á svæði sem áfangastað ferðamanna. Því er mikilvægt fyrir alla hagsmunaaðila ferðaþjónustunnar að átta sig á því hlutverki sem sjálfbær þróun getur spilað í því að skapa samkeppnisforskot og vöxt áfangastaðarins, ásamt því að stuðla að betri lífsgæðum heimamanna. Þar af leiðandi ætti það að vera lokamarkmið hagsmunaaðila að ná fram sjálfbærni í ferðaþjónustu og vera leiðarljós í allri ákvarðanatöku og stefnumótun innan ferðaþjónustunnar (Pulido-Fernández, Cárdenas-García & Espinosa-Pulido, 2019).

3 Hvað er hringrásarhagkerfi?

Í þessum kafla er fjallað almennt um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins. Komið er inn á mikilvægi þess að skilja við núverandi hagkerfi sem einkennist af mengun, sóun og ósjálfbærri nýtingu á auðlindum jarðar. Því næst er hugmyndafræðin sett í samhengi við ferðaþjónustu. Síðast er gerð grein fyrir þeim ávinningi sem innleiðing hugmyndafræðinnar gæti haft í för með sér.

3.1 Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins

Ákall um breytta efnahagslega fyrirmynd hefur orðið háværara í ljósi þeirrar mengunar og ofnýtingu auðlinda sem fylgir núverandi hagkerfum. Fyrirtæki eru í auknu mæli farin að kanna leiðir til þess að endurnýta vörur eða parta þeirra. Þannig geta þau endurheimt meira af dýrmætum efnivið vörunnar auk þess að spara orku og lágamarka notkun aðfanga (MacArthur, 2013). Línulega hagkerfið (e. linear economy) sem er ríkjandi í dag einkennist af óhóflegri framleiðslu og neyslu þar sem lítið er hugsað um leka og/eða sóun. Þessi óhóflega framleiðsla og neysla hefur í för með sér ósjálfbæra nýtingu á auðlindum jarðar með tilheyrandi umhverfisáhrifum. Kaupa, nota og henda er lýsandi fyrir ferli efniviða líkt og þekkt í núverandi viðskiptalíkani hins línulega hagkerfis. Efniviður kemur inn í hagkerfið þar sem honum er umbreytt yfir í vöru sem er keypt og notuð. Þegar líftími vörunnar er á enda yfirgefur hún hagkerfið í formi úrgangs (Van Buren, Demmers, Van der Heijden, og Witlox, 2016). Það kemur sífellt betur í ljós að slíkt viðskiptalíkan er ekki í anda sjálfbærrar þróunar (Kirchherr, Reike & Hekkert, 2017).



Mynd 1 Mismunur á línulegu hagkerfi og hringrásarhagkerfi (Instarmac, 2018).

Litið hefur verið á hringrásarhagkerfið (e. circular economy) sem andsvar þess línulega hagkerfis sem er ríkjandi í dag. Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins felur í sér nálgun á hagvöxt sem er í samræmi við sjálfbæra umhverfis- og efnahagsþróun (Korhonen, Honkasalo & Seppälä, 2018). Hugtakið hefur fengið á sig fjölmargar skilgreiningar á meðal fræðimanna og því erfitt að einblína á eina einstaka skilgreiningu. Hin almenna skilgreining er sú að hringrásarhagkerfi er röð atburða sem felur í sér að takmarka efnisnotkun, ásamt því að endurnota og endurvinna þau aðföng sem fyrir eru, með það að markmiði að nýta auðlindir á sem hagkvæmastan máta á sama tíma og umhverfisáhrifum er haldið í lágmarki (MacArthur, 2013; Preston, 2012). Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins gengur því í hnotskurn út á það að öll aðföng innan þess séu á einhvern hátt endurnýtt eða endurunni á sama tíma og framleiðsluferli eru endurskoðuð með áherslu á gæði og nýtingu þar sem öllum glufum (e. gaps) þess ferlis er lokað. Áhersla er lögð á ný viðskiptalíkön sem að einkennast af samnýtingu auðlinda og kaupleigu ásamt því að leggja áherslu á leigurétt í stað eignarhalds.

Grunnurinn að því að færa sig úr hinu línulega hagkerfi yfir í hið hringlaga liggur í hugarfarsbreytingu á eignarhaldi; það að aðgengi að vörunni er mikilvægara heldur en að eiga vöruna sjálfa (MacArthur, 2013). MacArthur (2013) lýsir þessu þannig að það er ekkert gagn að því að eiga bor til þess að nota einu sinni. Ef aðgengi að borum væri til staðar, væri eignarhald ónaðsynlegt.

Undirstöður hringrásarhagkerfis eru að koma í veg fyrir sóun, skapa fleiri svæðisbundin atvinnutækifæri, stuðla að hagnýtri nýtingu auðlinda og draga úr framleiðslu hagkerfisins líkt og hún þekktist í dag (Geissdoerfer, Savaget, Bocken & Hultink, 2016). Hringrásarhagkerfið hefur ekki aðeins með úrgangskerfi að gera heldur er um að ræða efnahagsleg samlegðaráhrif margra mismunandi atvinnugreina, iðnaðarferla og borga svo dæmi séu nefnd (Preston, 2012). Giard & Nocca (2014) benda á að hægt er að nálgast hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins út frá heilu atvinnugreinunum, líkt og ferðapjónustu, samferða áherslum sjálfbærrar þróunar (Giard & Nocca, 2014).

3.2 Hringrásarhagkerfi innan ferðapjónustu

Ferðapjónusta sem atvinnugrein er háð nærveru umhverfis, menningu og samfélags. Ef horft er á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins í tengslum við ferðapjónustu og sjálfbæra þróun er hugmyndin sú að lágmarka aðföng á sama tíma og framleiðsla er háværkuð og varðveitt eins lengi og mögulegt er (Preston, 2012). Vilji ferðapjónusta ná því markmiði að verða sjálfbær er óhjákvæmilegt að umbreyta ferlum atvinnugreinarinnar frá hinu línulega hagkerfi í átt að hringrásarhagkerfi. Hringrásarhagkerfið hefur aðallega vísað til meðhöndlunar úrgangs. Það er í höndum atvinnugreinarinnar, ferðapjónustu, að yfirstíga þá nálgun og færa hana yfir á alhliða borgarskipulag, efnahagslíf, félagslega kerfið og stjórnun þess (Giard, 2014). Til þess að árangur af innleiðingu hringrásarhagkerfisins verði að veruleika er nauðsynlegt að leggja til viðeigandi mælitæki, vísa og þekkingu ásamt því að setja fram skýra stefnumótun hvað varðar notkun auðlinda (Giard & Nocca, 2017).

Innleiðing hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins getur hjálpað til við að gera ferðapjónustu sjálfbærari á ýmsan hátt. Innleiðing þess getur leitt til skilvirkari samgöngumáta, aukid virðingu gagnvart sveitarfélögum og ýtt undir vistvænni hegðun meðal neytenda og fyrirtækja. Þess vegna er brýnt að leggja áherslu á það að innleiða viðskiptamódel sem byggð

eru upp samkvæmt lögmálum sjálfbærrar þróunar innan fyrirtækja í atvinnugreininni (Giard & Nocca, 2017).

Deiliahagkerfið Airbnb er gott dæmi um samnýtingu í anda hringrásarhagkerfisins, en viðskiptamódelið sem er þar við lýði gefur kost á takmarkaðri notkun auðlinda heldur en til að mynda hótélgesting gerir (Giard & Nocca, 2017).

Oftar en ekki er horft á efnahagslega þætti sem helsta drifkraft stefnumótunar stjórnvalda (Ruhanen, 2013). Með innleiðingu hringrásarhagkerfisins má auka efnahagslegan hagvöxt með breyttum hugsunarháttum, lægri framleiðslukostnaði og afkastameiri nýtingu á aðföngum. Þessar umbreytingar geta haft áhrif á framboð og eftirspurn allra atvinnugreina innan hagkerfisins sem getur skilað sér í hagkvæmara verðlagi á mörkuðum. Auk hagvaxtar gætu ný störf orðið til þvert á atvinnugreinar, en með frekari endurvinnslu og endurframleiðslu geta skapast fleiri störf á sviði þjónustu, drifin áfram af nýsköpun og frumkvöðlastarfssemi. Með hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins að vopni er því hægt að efla atvinnulífið og um leið styrkja samfélög í heild sinni (Ellen MacArthur Foundation, á.á.).

Umhverfislegur ávinningur innleiðingar hringrásarhagkerfisins er ekki síðri en efnahagslegur ávinningur. Með því að útiloka úrgang og mengun frá hagkerfinu ásamt því að halda vörum og efnivið inn í hringrás, getur hringrásarhagkerfið hjálpað samfélögum að ná alþjóðlegum loftslagsmarkmiðum. Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins miðar einnig að því að draga úr úrgangi frá hagkerfinu eins og kostur er, í því skyni að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda ásamt því að minnka það landssvæði sem notað er til urðunar. Að draga úr þeim úrgangi sem fellur til getur einnig falið í sér endurheimt líffræðilegs fjölbreytileika og leitt til næringaríkari jarðvegs (Ellen MacArthur Foundation, á.á.).

Innleiði fyrirtæki hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins innan starfsemi sinnar mega þau búast við aukinni arðsemi, þar sem breyttir framleiðsluferlar fela í sér lægri framleiðslukostnað. Breyttir framleiðsluferlar minnka jafnframt þörf fyrirtækja á nýjum hráefnum og styrkir um leið stöðu þeirra gagnvart utanaðkomandi áhrifum. Breytingarnar geta einnig orðið til þess að sterkari sambönd myndist á milli fyrirtækja og viðskiptavina. Innleiðing hringrásarhagkerfisins býður upp á nýjar leiðir fyrir fyrirtæki til þess að nálgast viðskiptavini. Þessar leiðir eru í gegnum ný viðskiptamódel, svo sem í gegnum kaupleigu. Þær leiðir geta ýtt undir langtímasambönd við viðskiptavini þar sem snertipunktur samskipta verða fleiri í gegnum líftíma vörunnar. Með slíku viðskiptamódeli fá fyrirtæki meiri yfirsýn yfir notkunarmynstur viðskiptavinanna og geta þannig þróað vöruna í takt við þarfir þeirra, bætt þjónustuna og stuðlað að meiri ánægju viðskiptavina (Ellen MacArthur Foundation, á.á.).

4 Stefnumótun innan ferðaþjónustu

Í þessum kafla er almennt fjallað um hlutverk stjórnvalda þegar kemur að stefnumótun í ferðaþjónustu. Fjallað er um kosti þess og galla þegar stjórnvöld setja fram opinbera stefnumótun ásamt þeirri gagnrýni sem slík stefnumótun hefur fengið. Þar á eftir er gerð grein fyrir hlutverki íslenskra stjórnvalda gagnvart ferðaþjónustu hér á landi. Komið er inn á framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu ásamt Jafnvægisásum og hvatningarverkefningu Ábyrg ferðaþjónusta.

4.1 Hlutverk stjórnvalda við þróun sjálfbærrar ferðaþjónustu

Vitund á mikilvægi sjálfbærrar þróunar er sífellt að aukast í heiminum og eftir að Brundtland-skýrslan var gefin út hafa ríkisstjórnir um allan heim axlað meiri ábyrgð, þá sérstaklega þegar kemur að skipulagi og þróun áfangastaða í átt að sjálfbærni. Í dag er það talin almenn vitneskja að öll sú þróun og skipulagning sem á sér stað í ferðaþjónustu ætti að vera byggð á grundvallaratriðum sjálfbærni. Til að uppfylla þau grundvallaratriði er krafan sú að hagsmunaaðilar eru hafðir með í hvers kyns skipulagsbreytingum og ákvörðunartökum stjórnvalda, en stjórnvöld hafa að lokum úrslitaatkvæðið. Er það einna helst út af því að þeim ber lögbundin skylda til þess að sjá um skipulag landnotkunar og hafa yfirumsjón að tillögum til þróunar á þeim (Ruhanen, 2013). Ávinningur af uppbyggingu ferðaþjónustu byggist að mörgu leyti á því hvernig stjórnarháttum, stefnumótun og starfsskilyrðum er háttað af hálfu stjórnvalda. Í starfssemi stjórnvalda er ekki síður mikilvægt að fjárfesta í áfangastöðum og innviðum þeirra, ásamt því að veita styrki til einkarekinna fyrirtækja og í markaðssetningu (Rósbjörg Jónsdóttir, 2013).

Hall og Jenkins (2004) tala um opinbera stefnumótun innan ferðaþjónustu sem allar þær ákvarðanir sem stjórnvöld kjósa að taka eða taka ekki með tilliti til ferðaþjónustu. Hall og Jenkins (2004) benda jafnframt á að opinber stefnumótun er mótuð undir áhrifum margra mismunandi þátta. Þeir þættir sem hafa áhrif á opinbera stefnumótun eru meðal annars það stjórn málaumhverfi sem er við lýði hverju sinni, gildi þess og dreifing valds. Einnig er hún háð aðkomu stofnanna innan ferðaþjónustu og samspili fjölbreyttra hagsmunaaðila. Opinber stefnumótun innan ferðaþjónustu er því undir fjölbreyttum áhrifum og hafa því fræðimenn átt erfitt með að sammælast um eina skilgreiningu. Því er mikilvægt að horfa á opinbera stefnumótun í ferðaþjónustu gagnrýnum augum og hafa hana í sífelldri mótun. Dregdge og Lawrence (2007) lýsa stefnumótun sem ákveðnu ferli sem felur hvorki í sér upphaf né endi heldur á ferlið að vera í sífelldri mótun svo markmiðum geti betur verið náð. Einn helsti kostur við slíkt ferli er stöðugt endurmat sem getur gefið tækifæri til úrbóta á hvaða tímamarki sem er.

Gert er ráð fyrir því að stjórnvöld séu hlutlaus í stefnumótun ferðaþjónustu og hafi ekki efnahagslegra hagsmuna að gæta (Ruhanen, 2013). Stjórnvöld eiga að vera leiðbeinendur hagsmunaaðila, hliðverðir hugmynda og verndarar allra hagsmuna sem ber að gæta (Shone, Simmons & Dalziel, 2016). Auk þess er það þeirra hlutverk að stuðla að þekkingu innan

greinarinnar og ýta undir starfsþjálfun starfsmanna (Nunkoo, 2017). Stjórnvöld geta haft áhrif með því að móta vettvang atvinnugreinarinnar á tvenna vegu. Annarsvegar með boðum og bönnum, eða hinsvegar með því að leyfa vettvangnum að mótast í gegnum eigið flæði þar sem er meira frelsi. Hvor leiðin sem stjórnvöld kjósa að tileinka sér innan ferðaþjónustunnar ætti alltaf að meta núverandi stöðu hennar og hafa í huga fortíð hennar og framtíðarmöguleika, til þess að auka líkur á árangri (Shone, Simmons & Dalziel, 2016). Vendipunktur í þróun og stefnumótun stjórnvalda verður oft þegar neikvæðar hliðar ferðaþjónustu fara að skyggja á þær jákvæðu, þá getur viðhorf heimamanna og ferðamanna oft litast eftir þeim viðhorfum. Þá er talið mikilvægt að hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar sé leiðarljós í skipulagningu og allri opinberri stefnumótun ferðaþjónustunnar. Það getur krafist endurhugsunar á núverandi starfsháttum og forgangsröðun verkefna svo útkoman verði sjálfbærari ferðaþjónusta (Ruhanen, 2013).

Hagsmunaaðilar í ferðaþjónustu eru oft fjölbreyttur hópur sem samanstendur meðal annars af fyrirtækjum á áfangastaðnum, heimamönnum, stjórnvöldum og ferðamönnum sem allir hafa hagsmuna að gæta hvað varðar þróun ferðaþjónustunnar (Fletcher o.fl., 2013). Fjölbreytileiki þessara hagsmunaaðila hefur verið viðurkendur sem eitt helsta einkenni ferðaþjónustu og hefur samvinna og samskipti þeirra á milli verið miðpunktur athygli fræðimanna sem rannsaka sjálfbæra ferðaþjónustu (Shone, Simmons & Dalziel, 2016).

Þrátt fyrir að vitundarvakning á mikilvægi sjálfbærrar þróunar hafi farið stigvaxandi á meðal stjórnvalda í heiminum, hafa stjórnvöld verið gagnrýnd fyrir að skreyta sig einungis með fallegum orðum sjálfbærrar þróunnar í stefnumótun sinni. Stefnumótun sem inniheldur oft innantóm loforð þar sem að tilgangur sjálfbærrar þróunnar er ekki nýttur til fulls sem leiðarljós í skipulagningu og ákvarðanatöku stjórnvalda. Dæmi eru um að sumar ríkisstjórnir hafi aðeins lýst yfir stuðningi við Brundtland-skýrsluna með það markmið að fá aukinn stuðning almennings og nýta orðræðuna í kosningaherferðum. Önnur dæmi eru um að stefnur og áætlanir stjórnvalda séu innantómir frasar og ekki sé borin virðing fyrir grundvallaratriðum þess sem sjálfbær þróun stendur fyrir. Einnig hafa stjórnvöld verið gagnrýnd fyrir að setja fram markmið tengd sjálfbærni með sína eigin hagsmuni að leiðarljósi, en að aðild og hagsmunir annarra hagsmunaaðila hafa ekki jafn sterka rödd (Ruhanen, 2013).

Stjórnvöld í dag eru hvött áfram af hagsmunaaðilum til þess að efla hvers kyns ferðaþjónustu sem styrkir og eflir efnahag í þágu samfélagsins. Á sama tíma gera hagsmunaaðilar eins og heimamenn eða fyrirtæki þá kröfu að stjórnvöld stuðli að sjálfbærari ferðaþjónustu. Af þeim sökum vill stefnumótun stjórnvalda oft verða best til þess fallnar að auka efnahagslegan ávinning á kostnað samfélagsins og umhverfisins. Þar af leiðandi vill hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar oft glatast þegar kemur að stefnumótun í ferðaþjónustu og skila ekki árangri, þar sem aðaláherslurnar eru á hagvöxt fram yfir samfélagslega ábyrgð og umhverfisvernd. Þessi togstreita er eitt helsta verkefnið sem stjórnvöld standa frammi fyrir, það að skapa jafnvægi á milli efnahagslegs, samfélagslegs og umhverfislegs ávinnings innan atvinnugreinarinnar (Ruhanen, 2013).

4.2 Ferðaþjónustan á Íslandi

Málefni ferðaþjónustunnar á Íslandi falla undir Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið sem tók formlega til starfa árið 2012 eftir sameiningu þriggja ráðuneyta. Þessi þrjú ráðuneyti voru

áður efnahags- og viðskiptaráðuneytið, iðnaðarráðuneytið, ásamt sjávarútvegs- og landbúnaðarráðuneytinu. Þeir ráðherrar sem fara með málaflokka ráðuneytisins eru annars vegar sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra og hins vegar ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra (Stjórnarráð Íslands, 2019).

Þau mál sem falla undir störf atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins eru meðal annars starfsemi Ferðamálastofu og Framkvæmdasjóðs ferðamannastaða ásamt verkefninu Stjórnstöð ferðamála (Íslensk lög nr. 119/2018). Auk þeirra mála ýtir ráðuneytið undir fræðilegar rannsóknir á sviði ferðamála, ásamt rannsóknum á markaðsmálum og kynningarmálum ferðaþjónustunnar (Stjórnarráðið, á.á.b). Skilgreint hlutverk þessa ráðuneytis er að búa í haginn fyrir öflugt og framsækið atvinnulíf á Íslandi (Stjórnarráðið, á.á.a) og endurspeglar um leið þverfaglega nálgun greinarinnar.

Vægi íslenskrar ferðaþjónustu á íslenskt atvinnulíf hefur aukist til muna samhliða þeim hraða vexti sem hefur orðið innan greinarinnar undanfarin ár (Stjórnarráðið, á.á.b). Verðmætaaukning hennar hefur verið drifin áfram af auknum fjölda ferðamanna og neyslu þeirra (Íslandsbanki, 2019). Ferðaþjónustan hefur því þróast ört og er nú ein stærsta atvinnugreinin hér á landi (Stjórnarráðið, á.á.c). Vegna umfangs hennar bendir Efnahags- og framfarastofnuninni (e.OECD) (2020) á að ein lykiláskorun stjórnvalda er að hámarka hagnað greinarinnar og um leið leggja áherslu á að vernda þá þætti sem ferðaþjónustan er háð. Þeir þættir eru einna helst náttúran, samfélagið í heild sinni og grunninnviðir landsins.

Þrátt fyrir umfang ferðaþjónustunnar miðað við aðrar atvinnugreinar á Íslandi hafa íslensk stjórnvöld verið fremur afskiptalaus í garð hennar. Það kemur fram í grein Jóhannesson og Huijbens (2009), þá sérstaklega hvað varðar þróun greinarinnar og stefnumótun. Útlit er fyrir að fjölgun ferðamanna hafi nú dregist saman og er því ljóst að framundan er verðug áskorun að halda áfram að skapa verðmæti innan greinarinnar og hámarka hagnað hennar (Íslandsbanki, 2019). Þar sem hún er ein stærsta atvinnugrein landsins er starfsemi stjórnvalda á sviði ferðamála víðtæk og snertir fjölbreytt svið mannglegra athafna. Ráðherra ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunar ber ábyrgð á ferðaþjónustu sem atvinnugrein, en þar sem ferðaþjónustan er þverfagleg grein koma öll ráðuneyti landsins að málum ferðaþjónustu með einum eða öðrum hætti (Stjórnarráðið, á.á.b).

Stjórnarráðið leggur áherslu á að öll ákvarðanatataka, þróun og stefnumótun í ferðaþjónustu sé byggð á rannsóknum á sviði ferðamála, ásamt áreiðanlegum gögnum og tilkominni reynslu. Með því má stuðla að öflugri og framsækni atvinnulífi á Íslandi þar sem sjálfbær þróun er höfð að leiðarljósi (Stjórnarráðið, á.á.d).

4.2.1 Framtíðarsýn sett fram

Í janúar 2019 var myndaður stýrihópur af atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu sem hafði það hlutverk að setja fram markmið til að leggja grunn að framtíðarsýn fyrir íslenska ferðaþjónustu. Innan þessa stýrihóps voru hagsmunaaðilar ferðaþjónustunnar, svo sem Samtök ferðaþjónustunnar og Samband íslenskra sveitarfélaga. Markmiðið með þeirra aðild var að fá fjölbreyttari innsýn frá aðilum sem hafa hagsmuna að gæta innan ferðaþjónustunnar. Grunnurinn var lagður fyrir Samráðsgátt stjórnvalda þann 20. júní 2019 þar sem hagsmunaaðilum var gefin kostur á að koma athugasemdum á framfæri til 21. júlí 2019 (Ferðamálastofa, 2019). Framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu til ársins 2030 var svo formlega kynnt á opnum fundi þann 27. september 2019 (Stjórnarráð Íslands, 2019, 25. september). Á kynningu framtíðarsýnarinnar kom meðal annars fram að ferðaþjónustan skuli

skila arðsemi fyrir hagsmunaaðila og vera samkeppnishæf öðrum löndum í sátt við samfélagið, náttúruna og umhverfið. Þá er eitt af aðalmarkmiðunum að Ísland verði leiðandi í sjálfbærri þróun (Stjórnarráðið, á.á.d).

Til að framtíðarsýnin geti raungerst þarf að finna út hvaða aðgerðir þarf að ráðast í. Vinnan að þeim aðgerðabundnu þáttum sem þarf að ráðast í er hafin og þeir þættir verða mótaðir til ársins 2025 (Íslandsstofa, 2019). Sú vinna er sameiginlegt verkefni Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis, Sambands Sveitarfélaga, Samtaka ferðaþjónustunnar og Stjórnstöðvar ferðamála. Verkefnavinnan fer fram á opnum vinnustofum sem eru opnar öllum hagsmunaaðilum innan ferðaþjónustunnar. Umsjónarmenn verkefnisins telja mikilvægt að fá sem flesta hagsmunaaðila að borðinu; grasrótina, fyrirtækin, stofnanir og félagasamtökin (Íslandsstofa, 2019), en eins og áður hefur komið fram er mikilvægt að rödd hagsmunaaðila fái að heyrast við stefnumótun í anda sjálfbærrar þróunar í ferðaþjónustu.

4.2.2 Jafnvægisás ferðamála

Til þess stuðla að sjálfbærri þróun ferðaþjónustu er nauðsynlegt að vita hvar úrbóta er þörf. Mikilvægt er að hafa einhverskonar viðmið sem geta gefið vísbendingar og veitt yfirlit yfir ástand efnahagslegra, samfélagslegra og umhverfislegra þátta. Útbúið hefur verið stjórnþætti sem ætlað er að meta þau áhrif sem ferðaþjónusta hefur á þá þætti og er það stjórnþætti kallað Jafnvægisás ferðamála (Reglugerð um gagnaöflun og rannsóknir á sviði ferðamála nr. 20/2020, 3. gr.).

Jafnvægisás ferðamála ásamt Framtíðarsýn stjórnvalda er sett fram sem ákveðin undirstaða og afmörkun fyrir þá aðgerðabundnu stefnumótunarvinnu sem er nú hafin fyrir framtíðarsýn íslenskrar ferðaþjónustu (Stjórnarráðið, á.á.c). Verkefnið fór fram í nokkrum áföngum og hófst það á þróun sjálfbærnisvísu út frá þremur þáttum sjálfbærrar þróunar. Sjálfbærnisvísana er ætlað að nota til álagsmats á innviðum, umhverfi og samfélagi Íslands og eru ákveðnir mælikvarðar sem nýttir verða við þolmarkagreiningu (EFLA, 2018). Með auknum straumi ferðamanna hefur álag á grunninnviði landsins aukist. Þeir grunninnviðir eru til að mynda flugvöllurinn, hafnir og vegakerfið, gistihúsnæði, hvers kyns þjónusta, áfangastaðir og afþreying. Auk þeirra má nefna fráveitur landsins, úrgangsmeðhöndlun og stoðþjónustu (EFLA, 2018). Sjálfbærnisvísar jafnvægisásins eiga að nýtast sem hjálpartæki til að meta þolmörk þessara innviða. Alls hafa verið skilgreindir tæplega 70 sjálfbærnisvísar og er lögð áhersla á að skoða ástand vísu um allt landið í heild sinni, ekki einungis á einstaka landsvæðum. Verkfræðistofan EFLA (2018) hefur séð um að þróa sjálfbærnisvísana fyrir jafnvægisásinn en verkefnið Jafnvægisás ferðamála heyrir undir Ferðamálastofu. Ferðamálastofa ber ábyrgð á að meta þörf fyrir gagnaöflun, greiningu og rannsóknir, ásamt framkvæmdum þeirra, í takt við stefnu stjórnvalda (Reglugerð um gagnaöflun og rannsóknir á sviði ferðamála nr. 20/2020, 2.gr.). Í sumum tilfellum eru samanburðargögn sem notuð eru við gerð sjálfbærnisvísanna aðeins úr einni rannsókn eða könnun, en í öðrum eru til gögn sem spanna lengri tíma (Stjórnarráðið, á.á.c).

4.2.3 Hvatningarverkefnið Ábyrg ferðaþjónusta

Ábyrg ferðaþjónusta er hvatningarverkefni sem komið var á laggirnar árið 2017. Uppruna þess má rekja til ársins 2016 þegar Festa, Samtök ferðaþjónustunnar og Íslenski ferðaklasinn funduðu um þá samfélagslegu ábyrgð sem ferðaþjónustan ber. Markmið verkefnisins var að ná til sem flestra fyrirtækja innan greinarinnar og fá þau til þess að tileinka sér ábyrgari

starfshætti og taka þátt í þeirri vinnu að gera Ísland að ákjósanlegum áfangastað ferðamanna um ókomna framtíð. Þátttaka í verkefninu setur þá kröfu að fyrirtæki setji sér markmið sem snúa að eftirfarandi þáttum:

- *Ganga vel um og virða náttúruna*
- *Tryggja öryggi gesta okkar og koma fram við þá af háttvísi*
- *Virða réttindi starfsfólks*
- *Hafa jákvæð áhvirf á nærsamfélagið (Íslenski ferðaklasinn, á.á.).*

Árið 2017 höfðu um 300 fyrirtæki skrifað undir yfirlýsingu verkefnisins; fyrirtæki leggja fram loforð um að setja sér markmið og mæla árangur sinn reglulega. Með þátttökunni geta fyrirtæki aukið þekkingu sína um leið og þau stækka tengslanet sitt. Verkefnið er vettvangur fyrir íslensk fyrirtæki sem hafa hag af ferðaþjónusu á Íslandi, til að mynda sambönd sín á milli ásamt því að auka samvinnu þeirra og efla þau í átt að sjálfbærri framtíð. Þá ber að nefna að fyrirtæki innan verkefnisins eru ekki einungis þau sem hafa ferðaþjónustu að kjarnastarfsemi heldur einnig þau sem hafa aðrar áherslur í kjarnastarfsemi sinni, en hafa þó óbeina tengingu við ferðaþjónustu hér á landi (Íslenski ferðaklasinn, á.á.).

5 Um rannsóknina

Við þessa rannsókn var notast við bæði eigindlegar og megindlegar aðferðir en slíkt telst til blandaðra rannsóknaraðferða. Við öflun eigindlegra gagna var framkvæmd viðtalsrannsókn og megindlegra gagna var aflað með spurningakönnun. Upphaf þessara kafla snýr að rannsóknarsniðinu sem unnið var eftir. Því næst verður gerð grein fyrir þeim aðferðum sem notaðar voru við undirbúning gagnaöflunar, framkvæmd og greiningu gagna.

5.1 Blandaðar rannsóknaraðferðir

Til þess að meta hve raunhæft markmið Stjórnarráðsins er og kanna þekkingu á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins meðal hagsmunaaðila íslenskrar ferðaþjónustu var ákveðið að notast við blandaðar rannsóknaraðferðir. Blandaðar rannsóknaraðferðir einkennast af því ferli þar sem niðurstöður eigindlegra og megindlegra rannsókna eru pöruð saman og samþætt (Bryman, 2016). Sú rannsóknaraðferð getur gefið fjölbreyttari gögn heldur en ef aðferðirnar væru framkvæmdar einar og sér. Rannsóknin var framkvæmd eftir könnunarsniði (e. exploratory research) en samkvæmt því sniði á rannsóknarferlið að hefjast á eigindlegri rannsókn á viðfangsefninu. Á grundvelli þeirra gagna fer af stað gagnaöflun eftir megindlegum aðferðum og eru niðurstöður beggja gagna að lokum túlkuð saman (Sigurlína Davíðsdóttir og Anna Ólafsdóttir, 2016). Það sem einkennir könnunarsnið er að túlkun gagna fer fram samhliða gagnaöflun ásamt því að nýjar kenningar eru þróaðar út frá þeim gögnum sem aflað er. Kallast það ferli aðleiðsla og má rekja til hugmyndafræði grundaðrar kenningar (e. grounded theory) (Bryman, 2016). Eitt af einkennum grundaðrar kenningar er það að rannsóknarspurningin fær að þróast í takt við gagnaöflun en slík var raunin í þessari rannsókn. Því fór að í upphafi var rannsóknaspurning þessarar rannsóknar höfð fremur opin á meðan ferlinu stóð og að lokum urðu þær tvær.

5.2 Viðtalsrannsókn

Gagnaöflun eigindlega hluta rannsóknarinnar fór fram með viðtölum við fimm valda einstaklinga. Viðtölin fóru fram á hálfstöðluðu formi. Þannig gefst viðmælendum betur færi á að koma sínum skoðunum á framfæri til rannsakenda (Bryman, 2016). Við undirbúning viðtala var því útbúinn viðtalsrammi með þeim þáttum sem þótti áhugavert að koma inn á í viðtölunum, en hann má finna í viðauka A. Samkvæmt hugmyndafræði grundaðrar kenningar er ákjósanlegt að halda gagnaöflun áfram þar til metnun (e. data saturation) er náð, en metnun verður þegar ný viðtöl gefa ekki nýjar upplýsingar (Bryman, 2016). Við þessa rannsókn kom þó ekki til mettnar þar sem einungis fimm viðtöl voru tekin.

Tafla 1 Viðmælendur viðtalsrannsóknar

Viðmælendur	Staða	Dagsetning viðtals
Viðmælandi 1	Yfirstjórnandi samstarfsvettvangs	29. janúar 2020
Viðmælandi 2	Yfirmaður á stjórnsýslusviði	30. janúar 2020
Viðmælandi 3	Yfirmaður á fyrirtækjasviði	4. febrúar 2020
Viðmælandi 4	Yfirmaður á fyrirtækjasviði	5. febrúar 2020
Viðmælandi 5	Yfirstjórnandi samstarfsvettvangs	6. febrúar 2020

5.3 Viðmælendur

Við val á viðmælendum var notast við markvisst úrtak (e.purposeful sampling). Í slíku úrtaki eru þátttakendur valdir út frá fyrirfram ákveðnum forsendum (Bryman, 2016). Haft var samband við fjóra einstaklinga sem þóttu viðeigandi fyrir rannsóknina. Viðmælendur enduðu þó fimm talsins en síðasti viðmælandinn kom til með snjóboltaúrtaki (e. snowballing). Sú úrtaksaðferð felur í sér að einn viðmælandi bendir á annan einstakling sem gæti mögulega haft viðbótar þekkingu á umfjöllunarefni rannsóknarinnar (Bryman, 2016).

Leitast var eftir viðmælendum sem starfa á sviði ferðaþjónustu hér á landi, bæði innan og utan stjórnsýslunnar. Þeir viðmælendur sem talað var við eiga það allir sameiginlegt að starfa í ábyrgðarstöðu innan íslenskrar ferðaþjónustu. Lögð var áhersla á að viðmælendur rannsóknarinnar starfi þó innan ólíkra sviða í því skyni að fá fjölbreytt sjónarhorn á rannsóknarefnið. Sjá töflu 1.

Samþykki viðmælenda fyrir þátttöku í viðtalsrannsókninni fengust munnlega við upphaf hvers viðtals og var fullum trúnaði heitið. Þar af leiðandi hefur nöfnum viðmælenda verið breytt. Í kaflanum sem snýr að niðurstöðum rannsóknarinnar verður því talað um þá sem Viðmælanda 1, Viðmælanda 2, Viðmælanda 3, Viðmælanda 4 og Viðmælanda 5, eða eftir þeirri röð sem viðtölin fóru fram.

5.4 Framkvæmd viðtala

Haft var samband við viðmælendur í gegnum tölvupóstsamskipti, þar sem staður og stund viðtalanna voru ákveðin. Viðtölin voru öll tekin á vinnustað þeirra einstaklinga sem talað var við. Viðtölin fóru fram á hálfstöðluðu formi þar sem viðtalið er leitt áfram með opnum og sveigjanlegum spurningum. Með því fá viðmælendur tækifæri til að tjá sig um upplifanir sínar á frjálsan máta og koma viðhorfi sínu á framfæri til rannsakenda (Bryman, 2016). Í viðtölunum var reynt að koma inn á öll atriði viðtalsrammans án þess þó að koma í veg fyrir önnur umræðuefni. Viðtölin fóru fram á tímabilinu 29. janúar 2020 til 6. febrúar 2020. Með samþykki viðmælenda að leiðarljósi voru viðtölin öll hljóðrituð og því næst afrituð.

5.5 Gagnagreining

Greining ganga hófst samtímis gagnaöflun samkvæmt nálgun grundaðrar kenningar (Bryman, 2016). Viðtölin voru tekin með skömmu millibili og var hvert og eitt þeirra afritað eins fljótt og auðið var. Við afritun voru skráðar athugasemdir rannsakenda sem voru svo hafðar til hliðsjónar í næstu viðtölum. Þegar afritun gagna var lokið hófst vinna við að greina þau í gegnum mismunandi kóðun. Með kóðun eru afmörkuð ákveðin þemu út frá gögnunum sem verða síðar meginstoðin í niðurstöðum rannsóknarinnar (Bryman, 2016). Í þessari rannsókn var fyrst notast við opna kóðun (e.open coding) og því næst markvissa kóðun (e.selective coding). Opin kóðun felur í sér að innihald gagnanna er hlutað niður í ákveðin þemu eða flokka sem tengjast markmiðum rannsóknarinnar. Þegar opinni kóðun lýkur tekur við markviss kóðun. Sú aðferð felur í sér að fara gaumgæfilega yfir þau þemu sem fengust við opna kóðun og staðfesta þau þemu sem eiga að skapa grunn að niðurstöðum rannsóknarinnar (Bryman, 2016). Þau þemu sem fengust voru eftirfarandi: Raunhæfi markmiðs, tækifæri, takmarkandi þættir, íslensk ferðaþjónusta háð öðrum atvinnugreinum og hringrásarhagkerfið.

5.6 Spurningakönnun

Megindlega rannsóknin byggir á tölulegum gögnum sem í þessari rannsókn var aflað með spurningakönnun. Spurningakönnunin var mótuð út frá þeim niðurstöðum sem fengust út frá viðtalsrannsókninni, með það að markmiði að bæta við og sannreyna þær niðurstöður. Spurningakönnunin var lögð fyrir íslensk fyrirtæki sem eru þátttakendur í hvatningarverkefninu Ábyrg ferðaþjónusta. Haft var samband við umsjónaraðila verkefnisins sem deildi opinni slóð af netkönnun í gegnum tölvupóstsamskipti. Gagnaöflun fór fram dagana 11. mars 2020 til 16. mars 2020 en þá voru gögnin sótt og unnið úr þeim.

5.7 Þátttakendur

Þýði rannsóknarinnar, eða fjöldi þeirra fyrirtækja sem fengu könnunina senda (Bryman, 2016) voru þau fyrirtæki innan ferðaþjónustunnar sem eru skráðir aðilar í hvatningarverkefnið Ábyrg ferðaþjónusta. Könnunin var send á um 400 netföng sem tilheyra aðilum í stjórnunarstöðu þeirra fyrirtækja. Alls voru 62 fyrirtæki sem svöruðu könnuninni.

Tafla 2 sýnir að meiri hluti þátttakenda (58,1%) starfar á ferðaskrifstofu eða annari ferðaþjónustu, 12 þátttakendur (19,4%) starfa við hótél- og veitingahúsarekstur, 6 þátttakendur (9,7%) starfa við aðra samfélagsþjónustu, félagastarfsemi, menningarstarfsemi eða annað þess háttar og afgangur þátttakenda (12,8%) starfar við aðra starfsemi.

Tafla 2 Starfsemi þátttakanda

Starfsemi	Tíðni	Hlutfall
Ferðaskrifstofa eða önnur ferðaþjónusta	36	58,1%
Hótel- og veitingahúsarekstur	12	19,4%
Önnur samfélagsþjónusta, félagastarfsemi, menningarstarfsemi o.fl.	6	9,7%
Fræðslustarfsemi	3	4,8%
Samgöngur og flutningar	2	3,2%
Opinber stjórnsýsla; almannatryggingar	1	1,6%
Fasteignaviðskipti, leigustarfsemi og ýmis sérhæfð þjónusta	1	1,6%
Landbúnaður, dýraveiðar eða skógrækt	1	1,6%
Samtals	62	

5.8 Mælitæki, gagnaöflun og greining gagna

Við gerð spurningakönnunarinnar var tekið mið af niðurstöðum sem fengust við vinnslu viðtalsrannsóknarinnar. Spurningalistinn fjallaði um viðhorf fyrirtækja sem snúa að ferðaþjónustu og kom inn á ýmsa þætti hvað varðar sjálfbæra þróun auk þess að kanna þekkingu á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins. Spurningalistann í heild sinni má sjá í viðauka B. Þar sem takmarkað svarhlutfall barst var aðeins unnt að vinna með lýsandi niðurstöður breytanna en ekki hægt að setja fram nein tengsl þeirra á milli.

6 Niðurstöður

Í þessum kafla verða dregnar fram þær niðurstöður sem fengust við úrvinnslu viðtalsrannsóknar og spurningarkönnunar. Niðurstöðunum er skipt eftir fimm þemum sem fengust við úrvinnslu gagna. Þau þemu eru eftirfarandi: Raunhæfi markmiðs, tækifæri, takmarkandi þættir, íslensk ferðaþjónusta háð öðrum atvinnugreinum og hringrásarhagkerfið. Þemunum er svo skipt niður í frekari undirkafla.

6.1 Raunhæft markmið

Í upphafi hvers viðtals var rætt um viðhorf viðmælanda um hve raunhæf framtíðarsýn og leiðarljós íslenskra stjórnvalda til ársins 2030 væri. Viðmælendur voru á sama máli um að hér væri á ferðinni hvetjandi markmið sem gæfi ferðaþjónustu í landinu byr undir báða vængi í átt að sjálfbærni. Einnig mátti greina ákveðið stolt á meðal viðmælanda sem komu að gerð þess á einn eða annan hátt. Þó voru margir hverjir á því máli að markmiðið væri ansi djarft. Viðmælandi tvö, sem er jafnframt einn af forsvarsmönnum markmiðisins, lýsir því á eftirfarandi hátt:

Sko mér finnst það alveg raunhæft, en ég veit samt alveg að við erum að vera svona nokkuð „bold“ með því að leggja eða skrifa út, að við ætlum að vera leiðandi í sjálfbærri þróun.

Það vekur athygli að forsvarsmáður markmiðsins skuli ekki treysta fyllilega á það að markmiði náist. Viðmælandi 1 slær á svipaða strengi og bendir enn fremur á hve djörf yfirlýsingin er, þá sérstaklega þegar horft er til tímarammans og finnst það umhugsunarvert hve þröngan ramma er verið að setja fram:

Fyrir það fyrsta er þetta náttúrulega frábært markmið, en rosa stórt. Þegar við setjum fram eitthvað svona stórt þá þurfum við líka að hugsa það í stærra samhengi og til lengri tíma [...] Þetta eru svo stór orð, svo risastór stefna, yfirlýsingin er svo stór að við ætlum að vera leiðandi í sjálfbærri þróun, en það kemur hvergi fram hvort að það sé í heiminum, Evrópu eða Íslandi.

Þó dregur viðmælandi 5 upp öðruvísi sjónarhorn, sem enginn annar minntist á. Samkvæmt því sjónarhorni er stefnumótunarvinnan í þessu samhengi unnin á þann hátt að framtíðarsýnin er sett fram á undan hinum aðgerðabundnu þáttum. Ferlinu er sem sagt skipt upp í tvo þætti, fyrst er sett fram framtíðarsýn og síðan er unnið að því að aðgerðabinda sýnina. Þetta sjónarhorn gefur þó ákveðna vísbendingu um hvers vegna markmiðið er sett fram á jafn djarfan hátt og raun ber vitni.

Algengt er að gera engan greinarmun á aðgerðarbundinni stefnumótun og framtíðarsýn heldur er litið á það sem einn kokteil [...] þarna eru gerð mjög skýr skil á þessu tvennu, þannig að einhverntímann í apríl/mái verður hinn aðgerðarbundni þáttur kláraður og þá sjáum við þegar við horfum á aðgerðirnar og framtíðarsýnina saman hvort þetta líti vel út eða hvort þetta muni aldrei gerast.

Viðmælandi 5 segir jafnframt að hefðbundin stefnumótun innan fyrirtækja eigi sér iðulega ekki stað á þann hátt. Í þessu tilviki er það ráðherra sem setur þessa framtíðarsýn fram en hann hefur lítið vald þegar kemur að hinum aðgerðarbundnu þáttum. Að hans mati er þetta rétta leiðin, að setja fram ákveðna draumsýn og reyna svo eftir fremsta megni að ná henni. Þegar um draumsýn er að ræða er aldrei staðfest að hún muni raungerast en samkvæmt hans áliti getur þetta alveg verið raunhæft.

6.1.1 Tími

Tími er stór hluti af þessari framtíðarsýn þá sérstaklega þegar horft er til þess hve naumur tími er til stefnu. Framtíðarsýninni er stillt upp til ársins 2030 og þegar þetta er skrifað eru 10 ár þar til framtíðarsýnin á að hafa raungerst. Hvort það valdi viðmælendum ákveðnu hugarangri eða ekki, þá virtust flestir þeirra á sama mál að tíminn er naumur, líkt og sjá má á orðum viðmælenda 1 fyrir ofan ásamt því sem viðmælandi 3 hafði að segja:

Þetta er stórt markmið og 2030, þetta er stuttur tími, þannig að ég er ekkert endilega bjartsýnn á það. Það takist þá frekar að við náum heimsmarkmiðunum fyrir 2030. Bara ef maður á að vera raunsær. Þetta er samt jákvætt og við þurfum náttúrulega að vera hugrökk og setja framtíðarsýn og reyna að ná henni, en ég er aftur ekki endilega bjartsýnn.

Þarna er aftur talað um hversu mikilvægt það er að hafa hvetjandi markmið og ákveðna draumsýn. Til þess að markmiði verði náð þá gefur auga leið að það þarf að vera mælanlegt með einhverju móti. Viðmælandi 5 talar mikið um að til þess að átta sig á raunhæfi markmiðsins er mikilvægt að horfa til þess að framtíðarsýnin er eitt og að aðgerðarbundu þættirnir er annað. Við undirbúning þessa markmiðs var framtíðarsýn mótuð á undan aðgerðaráætluninni og því erfitt að segja til um það strax hvort markmiðið sé raunhæft eða ekki. Viðmælandi 5 bendir jafnframt á að einhversstaðar verðum við að byrja og þetta sé finn útgangspunktur.

Þegar rætt var um jafnvægisásinn voru viðmælendur flestir á sama máli að hann, sem slíkur, sé gagnlegt stjórnæki sem hægt er að notast við í vinnu með framtíðarsýn Íslands sem og ákvörðunartöku til stefnumarkandi aðgerða. Viðmælandi 2 nefnir að vísarnir á jafnvægisásnum sé sterkasta tólið þegar kemur að því að mæla hvar við erum stödd þegar kemur að sjálfbærni en það þurfi þó að halda áfram að byggja hann upp með árunum. Umtöluðu vísarnir geta þó aldrei gefið okkur fullnægjandi svar um hvort Ísland sem áfangastaður sé orðinn sjálfbær en þeir geta gefið ákveðna vísbendingar um það. Það er að segja, hugtakið sjálfbærni er afar huglægt líkt og viðmælandi 1 bendir á:

60-70 sjálfbærnisvísar er það sem búið var að ákveða að mæla fyrir ferðaþjónustuna. Það er þá hversu mikill ágangur má vera hér og hvernig við megum gera hlutina, þannig að við getum talið okkur vera sjálfbær, þá hvort við séum orðin fullkomlega sjálfbær eða hver í virðisreðjunni er það, verður þó alltaf svolítið huglægt. Nema á þessum mælikvörðum, af því við getum mælt þá.

Það má því álykta á þessum orðum viðmælenda 1 að vísarnir séu mælitækin sem áætlað er að mæla sjálfbærni ferðaþjónustunnar á Íslandi. Viðmælandi 2 var á sama máli, að jafnvægisásinn væri í raun mælitækið sem hentaði, en kom þó inn á að það væri nýtt mælitæki, enn í mótuð og gagnaöflun er ekki lokið til að geta fullkomnað ásana. Viðmælandi

5 telur jafnvægisásinn jafnframt vera forsendu þess að hægt sé að setja fram það markmið sem hefur verið sett fram.

Viðmælandi 1 telur farsælt hvernig hagaðilar líkt og sveitarfélögin, fyrirtæki innan atvinnugreinarinnar, háskólasamfélagið, fjárfestar, vegagerðin og samgöngustofa hafa verið dregin að borðinu til að vinna að aðgerðarbundnu þáttunum sem snúa að markmiðinu. Í kjölfar þessara orða er vert að skoða þau tækifæri sem viðmælendur höfðu á orði sem gætu haft úrslitaáhrif um það hvort hin umtalaða framtíðarsýn muni raungerast.

Í ljósi þess að raunhæfni framtíðarsýnar Stjórnarráðsins var mikið rædd í viðtölum rannsóknarinnar voru þátttakendur spurningakannaninnar spurðir út í viðhorf þeirra til hennar. Tafla 3 sýnir niðurstöður þeirrar spurningar og má þar sjá að flestum þátttakendum þykir frekar raunhæft að markmiðinu verði náð fyrir árið 2030 eða 37,1% þeirra. Nokkrir eru mjög bjartsýnir og telja það mjög raunhæft eða 9,7%. Töluvert færri þátttakendum þykir markmiðið óraunhæft eða um 19,4% og aðeins 1,6% telur það mjög óraunhæft.

Tafla 3 Hversu raunhæft eða óraunhæft þykir þér að markmið og framtíðarsýn um íslenska ferðaþjónustu náist fyrir 2030?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Mjög raunhæft	6	9,7%
Frekar raunhæft	23	37,1%
Hvorki né	20	32,3%
Frekar óraunhæft	12	19,4%
Mjög óraunhæft	1	1,6%
Samtals	62	

6.2 Tækifæri

Viðmælendur voru á sama máli um að íslensk ferðaþjónusta hafi að geyma ótal tækifæri til þess að verða leiðandi í sjálfbærni. Viðmælandi 2 nefndi þann kost að við getum raunverulega boðið upp á það að hægt sé að fara um landið kolefnislaust: Keyrt um á rafmagnsbíl, gist í upphituðum húsum með grænni orku, borðað mat úr heimabyggð, drukkið hreint íslenskt vatn og ferðast með ábyrgum hætti líkt og skilgreiningin á sjálfbærni gerir ráð fyrir. Viðmælandi 5 talar einnig um rafmagnsbíla. Hann nefnir að vert sé að horfa til þess möguleika að bílafloði landsins verði rafdrifinn með tíð og tíma ásamt því að tala um ágæti þess að eiga alla vistvænu orkuna á landinu sem geti gefið okkur ákveðið samkeppnisforskot á leið okkar að sjálfbærni:

Ekki til aðrar þjóðir sem hita upp yfir 90% af húsunum með vistvænni orku, við eigum nóg af vistvænni orku og því er þetta miklu raunhæfara fyrir okkur, en ekki til dæmis fyrir Bretland, væri aldrei hægt þar.

Þeir viðmælendur sem vinna náið með fyrirtækjum í ferðaþjónustu hafa einnig fundið fyrir jákvæðum viðbrögðum frá stjórnendum fyrirtækja sem leggja sitt af mörkum til þess að verða sjálfbærari. Fyrirtæki eru farin að sjá að sjálfbær hugsun er eitthvað sem þarf að innleiða og sjá hagnað af því. Viðmælandi 3 talar um að hagnaður af sjálfbærni sé ekki einungis mældur í krónum, heldur einnig í gegnum samfélagslegan og umhverfislegan ávinning, svo sem í formi aukinnar náttúruverndar og ánægðari starfsmanna. Viðmælandi 1 talar um það hvernig hlutirnir eru farnir að breytast og mikilvægi sjálfbærni þar með:

En það er bara svo margt að breytast og svo rosalega flott fólk er að koma inn í atvinnulífið. Þau eru farin að hugsa öðrvísi, auðvitað þarf alltaf hagnað og fyrirtæki þurfa að eiga peninga til að borga laun og allt það, en það eru bara aðrir þættir sem eru farnir að veita svo miklu meira.

Spurningakönnunin leiddi í ljós að stjórnendur fyrirtækja og stofnana innan ferðaþjónustu á Íslandi eru almennt jákvæðir fyrir því að innleiða sjálfbærari verkferla innan starfsemi þeirra en um 85% svöruðu spurningunni jákvætt (tafla 4).

Það helst í hendur við orð viðmælanda 4 en hann sagði meðal annars:

Núna ættum við frekar að spyrja fyrirtæki hvernig dettur þér í hug að verða ekki sjálfbær í stað þess að spyrja hvort þau vilji verða það. Það eru allir farnir að fatta það að þótt þú viljir bara hugsa um að græða sem mest, þá er sjálfbærni orðin það stór partur af áhættum innan fyrirtækja, hvort sem þú hugsar um áhætturnar út frá loftslagsbreytingum eða að fólk hætti að versla við þig af því þú ert ekki sjálfbær.

Viðmælendur okkar sáu flestir einnig mikil tækifæri í þeirri ungu kynslóð sem er farin að láta meira í sér heyra. Að sögn viðmælanda er þessi kynslóð mun meðvitaðri um loftslagsvandamál og mikilvægi þess að tileinka sér sjálfbærari lífsstíl til framtíðar. Ungu kynslóðin er kröfuhörð um umhverfismál og mun eflaust hafa mikil áhrif þegar hún stígur inn á vinnumarkaðinn. Viðmælandi 4 hafði orð á þessum málum:

Ég meina unga kynslóðin er að koma upp núna, það sýnir sig að sú kynslóð vill ekki vinna hjá fyrirtæki sem er ekki sjálfbært og fært ungt fólk er bara að setja þetta fyrir sig. Ég hef heyrt þetta frá stjórnendum sem eru að laða til sín ungt fólk að þeir eru meira og meira að upplifa sig að þeir þurfa að selja sitt fyrirtæki og sjálfbærnisstefnu þeirra heldur en að unga fólkið sé að selja sig til þeirra. Þannig að þetta á eftir að hafa, eða ég trúi, að þetta muni hafa mikil áhrif, unga fólkið sem neytendur og sem starfsmenn.

Viðmælendur nefndu allflestir að neytendur framtíðarinnar yrðu meðvitaðri um hegðun sína og neyslu hvort sem það er á meðan ferðalagi stendur eða almennt. Viðmælandi 4 talaði um hvernig komandi tímar kæmu með breyttum viðmiðum og lifnaðarháttum þar sem sjálfbærni yrði í raun tvinnuð í allt það sem kemur lífinu við. Þrátt fyrir þessi orð viðmælanda um tækifæri sem íslensk ferðaþjónusta býr yfir til þess að geta orðið leiðandi í sjálfbærni þá mátti heyrna ákveðnar efasemdir um það sem framundan er í orðum viðmælanda og þær takmarkanir sem liggja fyrir.

Tafla 4 Ertu jákvæð/ur eða neikvæð/ur fyrir því að innleiða sjálfbærari verkferla inn í þína starfsemi?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Mjög jákvæð/ur	23	37,1%
Frekar jákvæð/ur	29	46,8%
Hvorki né	6	9,7%
Frekar neikvæð/ur	4	6,5%
Mjög neikvæð/ur	0	0%
Samtals	62	

6.3 Takmarkanir markmiðs

Í takt við aukinn fjölda ferðamanna stendur íslensk ferðaþjónusta fyrir þeirri áskorun að álag á grunninnviði landsins eykst, líkt og á fráveitukerfi, vegasamgöngur og úrgangsméðhöndlun. Sú áskorun var ofarlega í huga viðmælenda, en margir þeirra töldu að innviðir landsins væru ekki nægilega sterkir til að taka á móti þeim fjölda sem hingað kemur.

6.3.1 Grunninnviðir landsins fyrirstaða

Viðmælendur töluðu margir hverjir um hve erfitt verkefni stæði fyrir dyrum, þá sérstaklega hvað varðar innviði landsins en hverjum ferðamanni fylgja íþyngjandi áhrif á innviðina. Viðmælandi 1 orðar það þannig að hver ferðamaður er í raun íbúi landsins á meðan dvöl hans stendur. Á meðan notar hann þar af leiðandi alla grunnþjónustu sem landið býður upp á. Það má greina á viðmælanda 1 að honum þykir áhrif ferðamennsku mun meiri en fólk gerir sér grein fyrir. Algengt er tengja áhrif ferðamennsku við álag á umhverfið en það þarf einnig að taka inn í myndina samfélagslegu áhrifin sem og þau efnahagslegu. Nefnir viðmælandi 1 mikilvægi þess að grunninnviðir landsins séu í forgangi í aðgerðarbundnu þáttunum því þar liggja grunnþarfir allra, bæði ferðamanna og heimamanna. Þá leggur viðmælandi 1 áherslu á fráveitukerfi landsins. Viðmælandi 5 var á sama máli og dró fram að slík vinna myndi að öllum líkindum verða kostnaðarsöm og tímafrek. Sami viðmælandi nefnir að okkar stærstu vandamál sem samfélag gagnvart sjálfbærni séu fráveitukerfið og úrgangsmál, en það má einnig sjá á jafnvægisásnum hversu þarft er að fara í aðgerðir því tengdu.

Viðmælandi 5 nefnir jafnframt að Ísland sé aftarlega þegar kemur að flokkun úrgangs og það sé brýnt að taka okkur á þar. Viðmælandi 2 var á sama máli en benti þar að auki á: „Maður verður að passa sig á að festa sig ekki í neinu þar sem ef maður gengur á eitthvað af þessu þá nærðu ekki sjálfbærni“, hér vísar hann í þá staðreynd hvað umhverfismál eru oft ríkjandi þegar kemur að tali um sjálfbærni. Sjálfbærni hefur þrjár víddir; umhverfislegar, samfélagslegar og efnahagslegar og mikilvægt að þær séu í jafnvægi.

6.3.2 Flækjustig

Viðmælendur sem eru í beintengingu við atvinnulífið voru ánægðir með framtíðarsýnina sem að stjórnvöld hafa sett fram en þó höfðu þeir á orði að ákveðið flækjustig fylgi henni. Stjórnvöld geta sagt ýmislegt og verið með ívilnanir en þau framkvæma ekki áætlunina í beinum skilning líkt og viðmælandi 1 bendir á:

Það að stjórnvöld séu að setja markmið um að eitthvað er í rauninni einskis virði ef að allir í greininni eru ekki að vinna eftir því. Það þarf að passa að það sé ekki brú þarna á milli og allir séu að skilja hvort annað.

Með þessu má álykta að stjórnvöld standi á hliðarlínunni þegar kemur að atvinnulífinu og geta því ekki almennilega sett sig í spor þeirra sem eiga að vinna eftir framtíðarsýninni. Viðmælandi 3 talar einnig um hve mikilvægt það sé að stjórnvöld taki ekki fram fyrir hendurnar á fyrirtækjum í atvinnulífinu og að hans upplifun sé sú að oft sé í raun verið að setja markmið fyrir fyrirtækin án þess að þau hafi nokkuð um það að segja. Viðmælandi 5 vill þó meina að ábyrgð fyrirtækja liggi í því að stjórnendur þeirra hafi framtíðarsýn stjórnvalda að leiðarljósi þegar þeir aðgerðarbinda það sem þeir fást við, þar sem stjórnvöld hafa ekki rétt til þess að binda framtíðarsýn við lög. Það má því álykta að fyrirtæki séu þeir aðilar sem bera þyngstu ábyrgðina þegar kemur að því að gera íslenska ferðaþjónustu sjálfbærari, en einnig er hægt að greina óvissu meðal viðmælanda vegna fjármagnsins sem þarf til að fjármagna þær aðgerðir sem brýnt er að fara í.

6.3.3 Fjármagn

Fjármagn var annað sem flestir viðmælendur komu inn á sem takmarkandi þátt á leið íslenskrar ferðaþjónustu í átt að sjálfbærni. Fjármögnun er stór hluti af öllum aðgerðarhlutunum til að geta náð markmiðum stjórnvalda og segir viðmælandi 5 að ferðaþjónustan fái ekki það fjármagn sem hún þarf á að halda. Viðmælandi 1 tók svo til orða að það hefði ekkert upp á sig að segja eitthvað rosalega fallett, og vísar þannig í framtíðarsýnina, ef því fylgja ekki fjármunir til þess að styðja við verkið. Hann bætti einnig við:

Það er ekki búið að tryggja fjármuni til þess að innleiða aðgerðirnar til þess að þessi stefna geti orðið að veruleika. Þannig að ég segi bara númer eitt, tvö og hundrað er bara að stjórnvöld muni fjármagna aðgerðirnar sem að þarf til að við getum unnið að þessum markmiðum.

Þó er athyglisvert að í því samhengi að líta til orða viðmælanda 2 sem jafnframt starfar innan stjórnsýslunnar, en hann gat ekki gefið greinagóð svör á hvernig fjármagna ætti allar þær aðgerðir sem brýnt væri að fara í til að markmiðið nædist. Hann varpaði ábyrgðinni svolítið yfir á fyrirtækin eins og sjá má á þessum orðum:

Fyrirtækin þurfa bæði að finna það hjá sjálfu sér, en auðvitað getur vel verið að við förum að setja frekar ívilnanir um að fyrirtæki minnki losun, ég veit ekki hvernig það þróast en þá lendar kostnaðurinn svolítið þar [...] ég er almennt á þeirri skoðun að við eigum að vera með ívilnanir og hvata fyrir fyrirtæki til að fjárfesta í nýrri tækni og

nýjum lausnum til þess að minnka losun í stað þess að skattleggja þau fyrir að vera menga, þar sem að þeir skattpeningar koma bara inn í ríkissjóð og erfiðara þá að tryggja að þeir fari á rétta staði.

Hann talar hér um að þeirra framlag til fyrirtækja sé að sleppa því að skattleggja þau fyrir mengun ef þau eru að fjárfesta í umhverfisvænni lausnum þar sem erfitt getur verið að gera hvoru tveggja í einu. Því má álykta að það fjármagn sem atvinnugreinin þarf til þess að verða leiðandi í sjálfbærni eigi ekki að koma beint frá ríkinu, heldur eigi að vera fjárhagslegur ávinningur sem kemur í kjölfar þess að fyrirtæki innleiði sjálfbærari verkferla.

Þær hindranir sem íslensk ferðaþjónusta stendur frammi fyrir samkvæmt viðtalsrannsókn snúa töluvert að rekstri fyrirtækja. Þær hindranir sem þátttakendur spurningakannaninnar telja standa fyrir því að fyrirtæki þeirra eða stofnanir verði sjálfbærra má sjá í töflu 5. Þess ber helst að geta að 31 þátttakendur (50%) telja fjármagn vera hindrun fyrir því að þau verði sjálfbærari. 28 þátttakendur (45,2%) telja skort vera á stuðningi frá stjórnvöldum, 22 þátttakendur (35,5%) telja þekkingu ekki nægilega og sjá það sem hindrun til þess að verða sjálfbærari. Þá sögðust 21 þátttakenda (33,9%) skort á mælikvörðum vera hindrun þess að þeir verði sjálfbærari. Þessar niðurstöður eru í takt við niðurstöður viðtalsrannsóknar.

Tafla 5 Hvað telur þú vera helstu hindranir þess að fyrirtæki þitt verði sjálfbærara?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Fjármagn	31	50%
Stuðningur frá stjórnvöldum	28	45,2%
Þekking	22	35,5%
Skortur á mælikvörðum	21	33,9%
Engar hindranir	5	8,1%
Tímaskortur	2	3,2%
Sveiflukenndur rekstur	1	1,6%
Tæknilegar hindranir	1	1,6%
Almenn leti fólks	1	1,6%

6.4 Íslensk ferðaþjónusta háð öðrum atvinnugreinum

Íslensk ferðaþjónusta stendur aldrei ein á báti. Ferðaþjónusta er þverfagleg grein og hefur þar af leiðandi víxlverkandi áhrif á allar aðrar atvinnugreinar. Viðmælendur eru flestir á sama máli um að ef íslensk ferðaþjónusta á að teljast sjálfbær þá verði öll aðfangakeðja

atvinnugreinarinnar að vera það líka. Viðmælandi 4 talaði um það hvernig allar stoðgreinar snerti á ferðaþjónustu og fannst mikilvægt að þær þurfi allar að spila saman: „*Það þurfa allir punktar og við öll sem þjóð þurfum klárlega að að taka okkur á og þess vegna er þessi stefnumótun stjórnvalda svo mikilvæg. Að það sé allt einhvernvegin að ganga í takt við þetta*“. Viðhorf viðmælanda 2 stangaðist örlítið á við viðhorf hinna viðmælandanna, en hann segir að það sé brýnt að horfa á sjálfbærni í samhengi við aðrar atvinnugreinar og það sé jafnvægið sem skiptir öllu máli. Þó eru eftirfarandi orð hans ákveðið umhugsunarefni, þar sem greina má ákveðið andsvar við hans sjálfs:

Það er væntanlega hægt að finna leið fyrir ferðaþjónustu á að vera sjálfbær þrátt fyrir að hún sé háð öðrum ósjálfbærum atvinnugreinum, þá í stóra samhenginu getur hún verið það. Það er auðvitað alltaf erfiðara því ferðaþjónusta fer um alla kima samfélagsins og nýtir eða reynir á allar tegundir innviða og er í sneringu við nánast allar aðrar atvinnugreinar.

Ferðaþjónusta er, líkt og áður hefur verið komið inn á, mjög háð öðrum atvinnugreinum. Ytri aðstæður hafa þar af leiðandi sitt að segja þegar horft er til þeirrar vegferðar að verða leiðandi í sjálfbærni. Tæknibreytingar og orkuskipti er meðal annars það sem kom fram hjá viðmælanda 2 og segir hann að mikilvægt sé að átta sig á því að það sé margt sem þurfi að falla með okkur:

Eins og þegar það kemur að orkuskiptum á bilaflotanum, stjórnvöld geta sett fram ívilnanir og byggt upp innviði og gert það hagkvæmt fyrir fólk að skipta yfir í rafbil frekar en bensín eða dísel, en við stýrum ekki framboði af þessum bílum, við erum alltaf háð þeim sem framleiða slíka bíla og þá að framleiðendur séu tilbúnir að selja þá til Íslands

Allir viðmælendur koma einnig inn á hve gífurlega teygjanlegt hugtak ferðaþjónusta er og margt sem gæti fallið undir það, svo sem veitingahús, gististaðir, samgöngukerfi og svo framvegis. Flestir viðmælendur nefndu einnig hve margslungið hugtak sjálfbærni er. Viðmælandi 1 lagði áherslu á að það væri flókið í innleiðingu vegna þess hve mismunandi merkingu einstaklingar leggja í það. Hægt er að skoða hana út frá ýmsum þáttum og leggur hver og einn sinn skilning í hugtakið:

Sjálfbærni er skilin á mjög ólíkan hátt. Ég skil sjálfbærni út frá ólíkum þáttum, þið gerið það út frá ólíkum þáttum og svo erum við alltaf að tala svolítið um svona falleg orð og sjálfbærni hefur svolítið lent í þeirri umræðu.

Í spurningakönnuninni var lögð fyrir sú spurning hvort þátttakendur telji íslenska ferðaþjónustu geta orðið sjálfbæra ef að aðrar atvinnugreinar eru það ekki. Niðurstöður þeirrar spurningar má sjá í Töflu 6. Tæplega helmingur þátttakenda svarar spurningunni neitandi (43,5%) og segja með því að þeir telji aðrar atvinnugreinar hafa áhrif á ferðaþjónustuna. Tæplega fjórðungur þátttakenda telur þó að svo geti orðið.

Tafla 6 Telur þú að íslensk ferðaþjónusta geti orðið sjálfbær ef að aðrar atvinnigreinar eru það ekki?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Já	15	24,2%
Nei	27	43,5%
Ekki viss	20	32,3%
Samtals	62	

6.5 Hringrásarhagkerfið

Eins og kom fram í kafla þrjú þá hefur það verið mikið í umræðunni að núverandi auðlindanotkun mannkynsins sé ósjálfbær. Núverandi línulegt hagkerfi sem einkennist af því að framleiða, nota og henda er ekki umhverfinu í hag. Hringrásarhagkerfið er ákveðið mótsvar við því. Þegar varpað var upp spurningu um hvort að hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins væri úrræði sem vert væri að horfa til í þeirri vegferð í átt að sjálfbærni sem framundan er, mátti dæma ákveðið þekkingarleysi úr orðum flestra viðmælenda. Viðmælandi 2 er á því máli að umræðan sé þó enn ákveðið sérfræðinga- og áhugamannatal en ekki sé mikið um almenna vitneskju á mikilvægi hringrásarhagkerfis. Viðmælandi 4 var á sama máli, en hann telur brýnt að innleiða þekkingu í kringum hugmyndafræðina, þá sérstaklega innan menntakerfisins. Hugsunarhátturinn þarf að breytast til hins betra. Þá á hann við að í allri framleiðslu á allt sem er ekki innan hringrásarinnar og fellur til sem úrgangur, að vera talið úrelt eða sem hönnunargalli. Viðmælendur eru allir á sama máli að þetta er spennandi úrræði sem felur í sér ótal tækifæri. Viðmælandi 4 talar um að með aukinni þekkingu á hringrásarhagkerfinu fái fyrirtæki ákveðið vopn í hendur til að auka arðsemi og stuðla að sjálfbærari verkferlum. Viðmælandi 1 talar einnig um hvernig hringrásarhagkerfið geti gefið þessum fyrirtækjum það sem þarf til að ná markmiði stjórnvalda, að með innleiðingu hringrásarhagkerfisins komist þau í rétta formið til að takast á við verkefnið.

Mikil jákvæðni virðist þó ríkja á meðal viðmælenda í umræðum um hringrásarhagkerfið. Viðmælandi 1 telur það til að mynda vera mikilvægasta úrræðið til þess að íslensk ferðaþjónusta geti orðið leiðandi í sjálfbærni. Hann talar um að allt í virðisdeðjunni eigi að vera hægt að nýta á einn eða annan hátt; að rusl hjá einum geti verið verðmæti hjá öðrum. Þrátt fyrir jákvæðni í garð hringrásarhagkerfis telja flestir viðmælendur þó að lítill skilningur sé á meðal almennings og stjórnenda fyrirtækja á því. Þar af leiðandi má álykta að innleiðing þess geti orðið erfið í framkvæmd. Viðmælandi 1 talar um að til að hrífa stjórnendur fyrirtækja með sér þá þurfi að kynna hugmyndafræðina fyrir þeim sem tól sem kemur þeim enn lengra, ekki aðeins þegar kemur að sjálfbærni heldur einnig arðsemi. Það er brýnt að stjórnendur líti ekki á hringrásarhagkerfið og hugmyndafræði þess sem aðeins enn eitt hugtakið sem bætist við. Viðmælandi 1 orðar það á eftirfarandi hátt: „Það þarf að

markaðssetja hringrásarhagkerfið sem tólið til þess að verða sjálfbærari, að fyrirtækin eða hver sem er, geti ekki orðið sjálfbær í gamla línulega hagkerfinu“.

Með spurningakönnuninni var reynt að varpa ljósi á það hvort að hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins væri á almennu vitorði. Niðurstöður þess má sjá í töflu 7. Niðurstöður sýna að meiri en helmingur þátttakenda (54,8%) hafa ekki heyrt um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins eða eru ekki vissir. Rennir það stoðum undir þær niðurstöður sem viðtalsrannsóknin gefur til kynna: að hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins er enn ákveðið sérfræðingatal.

Tafla 7 Hefur þú heyrt um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Já	28	45,2%
Nei	25	40,3%
Ekki viss	9	14,5%
Samtals	62	

Þrátt fyrir skort á almennri vitneskja hvað varðar hringrásarhagkerfið þá mátti greina á orðum sumra viðmælanda að unnið væri eftir hugmyndafræðinni á einhvern hátt án þess að tengja það við hina eiginlegu hugmyndafræði. Viðmælandi 3 nefnir til að mynda verkefni sem fyrirtækið hans hefur unnið að í mörg ár þegar kemur að því að endurnýja innanhúsmuni. Sú hefð hefur skapast að geyma eldri húsgögn í geymslu sem koma svo að góðum notum þegar kemur að öðru viðhaldi. Með því hafa þau búið til hringrás fyrir þá hluti svo líftími þeirra er ekki lengur línulegur heldur fá þeir nýtt hlutverk á nýjum stað sem samvarar hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins.

Viðmælandi 1 talaði um annarskonar dæmi um það hvernig hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins er við lýði án þess að vera endilega grundvöllur þeirra athafna. Hann talar um hvernig stjórnendur úti á landi reyni eftir fremsta megni að styðja við nærsamfélagið sitt. Ferðaþjónustufyrirtæki reyna í meiri mæli að versla við birgja úr heimabyggð þó svo að það sé dýrara fyrir þau, en á sama tíma græða þau á því að hafa birgjann í sínu nærsamfélagi. Einnig nefnir hann dæmi um þegar fyrirtæki taka höndum saman, leggja samkeppnina til hliðar, og koma sér saman um ákveðnar vörur frá sama birgja sem koma þá með sama bílnum. Með því skapast ákveðin samvinna meðal samkeppnisaðila sem birtist í ávinningi, ekki aðeins fyrir fyrirtækið, heldur einnig nærsamfélagið sem og umhverfið.

Hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins er ekki eins flókin og ætla má eins og sjá má fyrrnefndum tilvikum. Þó skiptir miklu máli, eins og sagt er hér fyrir ofan, að auka þekkingu á slíku hagkerfi til þess að það verði að veruleika. Viðmælandi 1 hefur mikla trú á því að hringrásarhagkerfið verði hluti af hversdagslífi framtíðarinnar og sér fyrir sér að eftir 5-10 ár verði komin á ákveðin hringrás í framleiðslu sem og þjónustudrifnum atvinnugreinum.

Greina má á niðurstöðum spurningakannaninnar að fyrirtæki eru fremur jákvæð þegar kemur að því að fá aukna fræðslu um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins, en um 64% hafa

áhuga á því á meðan aðeins 10% hafa lítinn áhuga, en heildarniðurstöður má sjá í töflu 8 hér að neðan.

Tafla 8 Er mikill eða lítill áhugi fyrir því innan fyrirtækisins/stofnunarinnar að fá fræðslu um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?

Svarmöguleikar	Tíðni	Hlutfall (%)
Mjög mikill áhugi	6	12%
Frekar mikill áhugi	21	42%
Hvorki né	18	36%
Frekar lítill áhugi	3	6%
Mjög lítill áhugi	2	4%
Samtals	50	

7 Umræður

Rauði þráður þessarar rannsóknar eru rannsóknarspurningarnar tvær sem settar voru fram í upphafi. Hér að neðan verða þær hvor um sig ræddar og bornar saman við niðurstöður rannsóknarinnar ásamt því að tengja þær við fræðilega umfjöllun hennar.

7.1 Ísland leiðandi í sjálfbærri ferðaþjónustu árið 2030

Fyrri rannsóknarspurning þessarar rannsóknar hljóðar svo: *Hversu raunhæft er markmið Stjórnarráðsins að mati hagsmunaaðila innan ferðaþjónustu á Íslandi?* Fletcher, Fyall, Gilbert og Wanhill (2013) benda á að markmið þess eðlis að ferðaþjónusta verði sjálfbær séu mjög háleit og til að ná slíku markmiði þurfa allir þættir sjálfbærrar ferðaþjónustu að vera hafðir að leiðarljósi. Samkvæmt Efnahags- og framfarastofnuninni (e.OECD) (2020) er stefnumótun í sjálfbærri þróun ein helsta áskorun þjóða innan ferðaþjónustunnar í dag. Það helst í hendur við orð Ruhanen (2013) en samkvæmt þeim er sjálfbær þróun mikilvægt leiðarljós í allri skipulagningu og stefnumótun hins opinbera. Það má segja að íslensk stjórnvöld séu að vinna að þeirri áskorun en þau hafa sett fram framtíðarsýn og leiðarljós fyrir íslenska ferðaþjónustu til ársins 2030. Niðurstöður sýna fram á að hin umtalaða framtíðarsýn er fremur draumkennd og höfðu viðmælendur orð á því hversu háleitt markmiðið sé. Þó kom það á óvart að niðurstöður spurningakannaninnar voru í mótsögn við orð viðmælanda hvað varðar raunhæfi markmiðisins en þar töldu flestir markmiðið vera raunhæft. Það er áhugavert að velta fyrir sér þessari mótsögn og hvað það er sem veldur henni. Hugsanlega liggur munurinn í þeirri þekkingu sem viðmælendur hafa aflað sér á framtíðarsýninni á meðan hún er mögulega aðeins orð á blaði fyrir stjórnendur fyrirtækja.

Vert er að taka það fram að þrátt fyrir að sett hafi verið fram framtíðarsýn þá eru það aðgerðarbundnu þættirnir sem sjá til þess að sú framtíðarsýn raungerist. Þeir þættir hafa ekki enn verið fullmótaðir (Íslandsstofa, 2019). Það er því hægt að setja spurningamerki við markmið Stjórnarráðsins, þar til framkvæmdaáætlun er fullmótað. Þangað til að sú framkvæmdaáætlun lítur dagsins ljós er hægt að segja að framtíðarsýnin sé í raun aðeins falleg og uppörvandi orð á blaði, en líkt og Ruhanen (2013) bendir á, vill slíkt oft vera raunin þegar kemur að stefnumótun í takt við sjálfbærni á meðal opinberra stjórnvalda. Til þess að framtíðarsýn leiði til árangurs þarf henni að fylgja trúverðugleiki en af niðurstöðum rannsóknarinnar má ætla að hana skorti þann trúverðugleika sem hún þarfnast á meðal flestra hagsmunaaðila.

Niðurstöður rannsóknarinnar leiða það í ljós að hagsmunaaðilar ferðaþjónustunnar telji íslenska ferðaþjónustu hafa burði til þess að verða sjálfbær. Viðmælendur sjá fyrir sér að ferðamenn geti ferðast um landið kolefnislaust og hafa þar að auki mikla trú á að komandi kynslóðir komi inn með breytta starfshætti og breytta hegðun sem muni setja sitt mark á atvinnugreinina. Það er í takt við orð Ruhanen (2013) en hann benti á mikilvægi þess að endurhugsa núverandi starfshætti og forgangsraða öðruvísi innan ferðaþjónustunnar. Miðað við niðurstöður lítur út fyrir að stjórnendur séu nú þegar byrjaðir á þeim breytingum.

Spurningakönnunin leiddi enn fremur í ljós að stjórnendur eru almennt jákvæðir fyrir því að innleiða sjálfbærari verkferla innan fyrirtækja í ferðaþjónustu. Út frá því má álykta að það séu jákvæðar horfur á lofti hvað varðar sjálfbæra ferðaþjónustu á Íslandi en þó ber að hafa í huga þær takmarkanir sem niðurstöður rannsóknarinnar leiddu í ljós.

Það sem setur íslenskri ferðaþjónustu hömlur á leið sinni að sjálfbærni eru einna helst grunninnviðir landsins líkt og kom fram í niðurstöðum rannsóknarinnar. Undanfarin ár hefur fjölgun ferðamanna á Íslandi verið mikil og hefur fjölgun þeirra leitt til aukins álags á grunninnviði samfélagsins, líkt og fráveitur og úrgangsméðhöndlun (EFLA, 2018). Það er kostnaðarsamt að halda uppi sterkum innviðum en á sama tíma nauðsynlegt, þá sérstaklega ef stuðla eigi að sjálfbærri ferðaþjónustu (Fletcher o.fl., 2013).

Ferðaþjónustan er þverfagleg grein sem snertir á nánast öllum öðrum atvinnugreinum að einhverju leyti. Því er vert að spyrja sig að því hvernig er hægt stuðla að því að íslensk ferðaþjónusta verði leiðandi í sjálfbærri ferðaþjónustu þegar aðrar atvinnugreinar eru það ekki. Niðurstöður þessarar rannsóknar sýna að flestir eru sammála því að til þess að hægt sé að stuðla að sjálfbærni innan atvinnugreinarinnar þurfi öll aðfangakeðja hennar að vera það líka.

Það má einnig velta því fyrir sér hvernig hægt er að mæla sjálfbærni? Hvernig á að vera hægt að sýna fram á það að íslensk ferðaþjónusta sé leiðandi í þeim málum er matsatriði. Eins og komið hefur fram er hugtakið sjálfbærni víðfermt hugtak og gáfu niðurstöður rannsóknarinnar það enn fremur til kynna að þátttakendur leggi mismunandi skilning í hugtakið. Endurspeglar það þá gagnrýni sem hugtakið hefur fengið innan fræðanna (Fletcher o.fl., 2013). Jafnvægisásinn hefur verið þróaður sem ákveðið mælitæki til að meta hvar atvinnugreinin stendur innan sjálfbærnisviðmiða. Það er þó vert að taka það fram að jafnvægisásinn er nýtt tæki á heimsvísu og er enn í þróun. Gagnaöflun fer fram samhliða notkun hans (EFLA, 2018) og því er hægt að setja spurningamerki við hann sem stjórn tæki og nákvæmni hans.

Það sem má draga úr niðurstöðum þessarar rannsóknar er að hið opinbera hefur í raun takmarkaða getu til þess að móta eiginlega stefnu atvinnugreinarinnar. Hið opinbera getur vissulega sett fram framtíðarsýn, en hver ætlar að fylgja því eftir að sú framtíðarsýn verði leiðarljós allra þeirra fyrirtækja sem snúa að greininni? Þegar allt kemur til alls þá liggur ábyrgðin þyngst á meðal fyrirtækja. Fyrirtækin sjálf eru burðarrásin í íslenskri ferðaþjónustu og á sama tíma eru þau burðarrásin í því að sjálfbær ferðaþjónusta verði að raunveruleika hér á landi.

Það er ljóst að það er ekki eitt rétt svar við rannsóknarspurningunni og í raun mun aðeins tíminn leiða það í ljós hvort sú sýn raungerist eður ei. Þó er hægt að álykta, miðað við niðurstöður rannsóknarinnar, að markmiðið er heldur djarft og tíminn full knappur. Íslensk ferðaþjónusta býr yfir tækifærum til þess að taka stór skref í átt að sjálfbærri ferðaþjónustu. Þó eru ýmsar takmarkanir sem þarf að horfast í augu við.

7.2 Er hringrásarhagkerfi úrræði sem vert er að horfa til?

Síðari rannsóknarspurningin sem lögð var fyrir er: *Búa hagsmunaaðilar íslenskrar ferðaþjónustu að þekkingu á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins sem gæti nýst til að ná settu markmiði Stjórnarráðsins?*

Niðurstöður rannsóknarinnar leiddu í ljós að vitneskja á hugmyndafræðinni er ekki almenn. Af niðurstöðum úr könnunarinnar má álykta að flestir þátttakendur verkefnisins Ábyrg ferðaþjónusta og þar með hagsmunaaðilar innan íslenskrar ferðaþjónustu, hafi ekki heyrt um hugmyndafræðina, en aðeins tæplega helmingur svarenda hafði heyrt um hana. Annað má þó álykta út frá niðurstöðum viðtalsrannsóknarinnar, en þar voru viðmælendur vel að sér hvað varðar hugmyndafræðina. Komið var inn á þennan mun í viðtölunum þar sem einn viðmælendanna talaði um að hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins væri ennþá ákveðið sérfræðinga- og áhugamannatal.

Niðurstöðurnar benda til þess að hagsmunaaðilar á Íslandi séu á því að innleiðing hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins geti nýst til að ná settu markmiði Stjórnarráðsins. Giard (2014) segir að ferðaþjónustan geti vel orðið sjálfbær með innleiðingu hringrásarhagkerfis en dregur fram að óhjákvæmilegt sé að það þurfi að breyta vinnuferlum atvinnugreinarinnar. Vilji ferðaþjónustan ná því markmiði að verða sjálfbær þarf atvinnugreinin að segja skilið við það línulega hagkerfi sem ríkir í dag og taka inn hugmyndafræði hringrásarhagkerfis. Giard (2014) varpar enn fremur ljósi á það að atvinnugreinin þurfi að yfirfæra hugmyndafræðina yfir á alhliða borgarskipulag, efnahagslíf, félagslega kerfið og stjórnun þess. Slík vinna gerist ekki af sjálfu sér og krefst hún þekkingar hagsmunaaðila innan ferðaþjónustunnar. Þrátt fyrir viðhorf viðmælenda um að hringrásarhagkerfið væri leið til árangurs kom einnig í ljós það viðhorf viðmælenda að innleiðing hringrásarhagkerfis gæti orðið erfið í framkvæmd. Það þurfi að leggjast í mikla fræðsluvinnu og kynna hugmyndafræðina fyrir stjórnendum fyrirtækja og stofnanna á heillandi hátt. Kom það fram að kennsla á hugmyndafræðinni innan menntakerfisins væri það sem ætti að einblína á. Með því koma menntaðir einstaklingar inn á vinnumarkaðinn með hringrásar hugarferið í farteskinu. Ýtir það undir orð Giard (2014) þar sem hann bendir á hvernig þurfi að yfirfæra hugmyndafræðina yfir á vettvang ferðaþjónustunnar. Niðurstöðurnar gefa til kynna að hringrásarhagkerfið geti verið tólið sem munu fleyta ferðaþjónustu í átt að sjálfbærni og með því gera atvinnugreininni auðveldara fyrir að ná settu markmiði.

Niðurstöður rannsóknarinnar bentu á að hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins væri ekki eins flókin og raun ber vitni og gáfu viðmælendur dæmi þess efnis að unnið væri eftir fræðunum án þess að þekking væri á þeim. Eins og MacArtur (2013) benti á þá eru fyrirtæki í auknum mæli farin að kanna leiðir til þess að endurnýta vörur eða íhluti þeirra og endurheimta þannig meira af dýrmætum efnivið þeirra, orku og aðföngum. Af því má álykta að sjálfbærnishugsun sem er ríkjandi í dag á meðal stjórnenda og innan atvinnugreinarinnar sé ósjálfrátt að ýta fyrirtækjum og stofnunum í átt að hagkvæmara hagkerfi. Þetta er ekki eina dæmi þess að sjálfbærnishugsunin sé ríkjandi en greinilegt er að áhugi er á því að bæði innleiða sjálfbærari verkferla inn í starfsemi fyrirtækja og stofnanna sem og að fá fræðslu um hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins. Hér má aftur koma inn á mikilvægi þess að innleiða þekkingu á hugmyndafræðinni til þess að hún geti orðið vænleg til árangurs.

Hringrásarhagkerfið lítur því út fyrir að vera spennandi úrræði fyrir íslenska ferðaþjónustu bæði sem vopn til að auka arðsemi og til innleiðingar á sjálfbærum verkferlum.

Til að svara rannsóknarspurningunni á hnitmiðaðan hátt má því segja að almenn þekking á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins sé ekki mikil enn sem komið er, en þó má greina áhuga á meðal hagsmunaaðila á hinum ýmsu leiðum í átt að sjálfbærni, líkt og hringrásarhagkerfinu. Sýnir það að hagsmunaaðilar innan ferðaþjónustunnar eru tilbúnir í það verkefni að verða sjálfbærari og vilji er fyrir því að ná markmiði Stjórnarráðsins. Þrátt fyrir að þekking sé ekki mikil í dag á hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins og miðað við niðurstöður rannsóknarinnar má álykta að hugmyndafræði þess sé komin til að vera og að þekking þess muni aukast á komandi tímum. Jafnvel mun hugmyndafræðin koma íslenskri ferðaþjónustu í leiðandi stöðu hvað varðar sjálfbærni og markmiði Stjórnarráðsins mun vera náð fyrir árið 2030.

8 Lokaorð

Eftir okkar bestu vitund hefur hingað til ekki verið framkvæmd rannsókn af þessu tagi og því hefur skapast ný þekking um viðfangsefni sem mikið hefur verið fjallað um á undanfögnu misseri. Því er vísindagildi þessarar rannsóknar einna helst hve nýnæm hún er, ekki síst fyrir þær sakir hve viðeigandi hún er í ljósi stöðu heims mála í dag.

Ef litið er á niðurstöður rannsóknarinnar má leiða að því líkum að framundan sé mikil vinna. Ekki einungis fyrir stjórnvöld landsins, heldur atvinnugreinina í heild sinni. Okkar sannfæring er sú að til þess að hin umtalaða framtíðarsýn raungerist, þá þurfi allir að ganga í takt og temja sér samvinnu, þvert á virðiskeðju atvinnugreinarinnar. Þrátt fyrir að niðurstöður bendi til þess að hugmyndafræði hringrásarkerfisins sé ekki ofarlega í huga hagsmunaaðila þá erum við vissar um að þessi hugmyndafræði sé það sem vert er að horfa til á komandi tímum, hún er framtíðin, líkt og fræðin benda á. Þegar þetta er skrifað, stendur ferðaþjónustan frammi fyrir fordæmalausum tímum vegna heimsfaraldursins Covid-19. Óhætt er að segja að atvinnugreinin liggja í dvala. Ef það hefur einhvern tímann verið tækifæri til þess að nýta sér aðstæður til þess að stilla upp sjálfbærnisstefnu í sinni starfsemi og horfa til nýrra úrræða, þá er það núna. Í öllum ógnunum felast alltaf einhver tækifæri.

Mikilvægt er að hafa í huga helstu vankanta þessarar rannsóknar. Vegna þröngs tímaramma gafst ekki færi á því að taka fleiri en fimm viðtöl. Því skortir mögulega mettun á viðfangsefninu. Þrátt fyrir mögulegan skort á mettun er gott að viðmælendur rannsóknarinnar koma úr mismunandi áttum og því ekki um einsleit svör að ræða. Hvað varðar spurningakönnunina þá var fjöldi svaranda takmarkandi þáttur rannsóknarinnar. Svörun spurningakönnuninnar var fremur dræm en það má meðal annars rekja til núverandi ástands í heiminum, en um leið og spurningakönnun rannsóknarinnar var send út ríkti mikið óvissuástand vegna heimsfaraldursins Covid-19. Þar af leiðandi voru þátttakendur spurningakönnuninnar töluvert færri en ákjósanlegt er. Niðurstöður könnuninnar eru því ekki lýsandi en þrátt fyrir það geta þær gefið vísbendingar um viðhorf hagsmunaaðila upp til hópa. Vonandi munu niðurstöður rannsóknarinnar nýtast Stjórnarráðinu og íslenskri ferðaþjónustu í heild sinni.

Til þess að fá skýrari niðurstöður hefði verið ákjósanlegra að ná til töluvert fleiri þátttakanda því það hefði eflaust skapað dýpri skilning á rannsóknarefninu. Slíkt verður þó aldrei staðfest nema með veigameiri rannsóknum. Frekari rannsóknir sem hægt væri að framkvæma í tengslum við þessa gætu fjallað um hina aðgerðarbundnu þætti framtíðarsýnarinnar og viðhorf hagsmunaaðila til þeirra. Einnig væri hægt að kanna stöðu íslenskrar ferðaþjónustu árið 2030 og hvort að sú staða verði í takt við framtíðarsýn Stjórnarráðsins.

Það er fagnaðarefni að íslensk stjórnvöld hafi sett fram framtíðarsýn og leiðarljós byggð á forsendum sjálfbærrar þróunar og verður spennandi að fylgjast með þróun ferðaþjónustu á Íslandi á komandi tímum. Aðeins tíminn mun leiða í ljós hvort að sú sýn raungerist eður ei. Það er okkar von að svo verði.

Heimildir

Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (5. útgáfa). United Kingdom: Oxford University Press.

Chasek, P.S., Downie, D.L., Brown, J.W. & Porter, G. (2006). *Global Environmental Politics* (4. útg). Boulder: Westview Press.

Dredge, D. & Lawrence, M. (2007). Tourism policy and planning process. Í D. Dredge & J.M. Jenkins (ritstj.). *Tourism policy and planning* (191-224). Milton Qld: John Wiley & Sons.

Ellen MacArthur Foundation. (á.á.). *The Circular Economy in Detail*. Sótt þann 21. mars 2020 af <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/explore/the-circular-economy-in-detail>

EFLA. (2018, 10. september). *Álagsmat umhverfis, innviða og samfélags gagnvart fjölda ferðamanna á Íslandi*. Sótt af https://www.efla.is/media/utgefid-efni/6732-001-sky-v01-tholmarkarverkefni-lokaeintak_web.pdf

Eslami, S., Khalifah, Z., Mardani, A., Streimikiene, D. & Han, H. (2019). Community Attachment, Tourism Impacts, Quality of Life and Residents' Support for Sustainable Tourism Development. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 36(9), 1061-1079.

Ferðamálastofa. (2018). *Ferðapjónusta á Íslandi í tölum*. Stótt þann 10. mars 2020 af <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2018/oktober/ferdatjonusta-a-islandi-i-tolum-2018-6.pdf>

Ferðamálastofa. (2019, 20. júní). Framtíðarsýn ferðapjónustunnar og Jafnvægisás ferðamála á samráðsgátt. Sótt af <https://www.ferdamalastofa.is/is/um-ferdamalastofu/frettir/jafnvagis-as-ferdamala-til-kyrningar-i-samradsgatt>

Ferðamálastofa. (2020). Heildarfjöldi erlendra ferðamanna. Sótt þann 10. mars 2020 af <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/heildarfjoldi-erlendra-ferdamanna>

Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. & Wanhill, S. (2013). *Tourism: Principles and Practice* (5. útg). United Kingdom: Pearson.

Geissdoerfer, M., Savaget, P., Bocken, N.M.P. & Hultink, E.J. (2016). The Circular Economy - A New Sustainability Paradigm? *Journal of Cleaner Production*, 143(2017), 757-768.

Giard, L.F. & Nocca, F. (2017). From Linear to Circular Tourism 1. *Aestium*, 70(2017), 51-74.

Giard, L.F. (2014). The Role of Cultural Urban Landscape Towards a New Urban Economics: New Structural Assets for Increasing Economic Productivity Through Hybrid Processes. *Housing Policies and Urban Economics*, 1(1), 3-27.

Hall, C.M. & Jenkins, J. (2004). Tourism and Public Policy. Í A.A. Lew, C.M. Hall, & A.M. Williams (ritstj.), *A Companion to Tourism* (bls. 525-540). Oxford: Blackwell Publishing.

Instarmac. (2018, 13. nóvember). Linear vs. Circular Economy. Sótt af <https://www.instarmac.co.uk/linear-vs-circular-economy/>

Íslandsbanki. (2019). *Íslensk ferðaþjónusta*. Sótt þann 20. janúar 2020 af https://cdn.islandsbanki.is/image/upload/v1/documents/islensk_ferdathjonusta_skyrsla.pdf

Íslandsstofa. (2019, 20. nóvember). Stefnunótun fyrir ferðaþjónustu á Íslandi. Sótt af <https://www.islandsstofa.is/frettir/stefnumotun-fyrir-ferdathjonustu-a-islandi>

Íslensk lög nr. 119/2018. Skipting stjórn málaefna milli ráðneyta í Stjórnarráði Íslands.

Íslenski ferðaklasinn. (á.á.). Hvatningaverkefni um ábyrga ferðaþjónustu. Sótt þann 12. mars 2020 af <http://www.icelandtourism.is/verkefni/abyrg-ferdathjonusta/>

Jóhannesson, G.T. & Huijbens, E.H. (2009). Tourism in Times of Crisis: Exploring the Discourse of Tourism Development in Iceland. *Current Issues in Tourism*, 13(5), 419-439.

Kirchherr, J., Reike, D. & Hekkert, M. (2017). Conceptualizing the Circular economy: An Analysis of 114 Definitions. *Resources Conservation and Recycling*, 127, 221-232.

Korhonen, J., Honkasalo, A. & Seppälä, J. (2018). Circular Economy: The Concept and its Limitations. *Ecological Economics*, 143, 37-46.

MacArthur, E. (2013). Towards the Circular Economy. *Journal of Ecology*, 2, 23-44.

Nunkoo, R. (2017). Governance and Sustainable Tourism: What is the Role of Trust, Power and Social Capital? *Journal of Destination Marketing & Management*, 6(4), 277-285.

OECD. (2020). *OECD Tourism Trends and Policies 2020*. Paris: OECD Publishing.

Preston, F. (2012, mars). A Global Redesign? Shaping the Circular Economy. Energy, Environment and Resource Governance. Sótt af https://www.chathamhouse.org/publications/papers/view/182376/bp0312_preston.pdf

Pulido-Fernández, J.I., Cárdenas-García, P.J. & Espinosa-Pulido, J.A. (2019). Does Environmental Sustainability Contribute to Tourism Growth? An Analysis at the Country Level. *Journal of Cleaner Production*, 213, 309-219.

Rannveig Ólafsdóttir. (2007). Umhverfisstjórnun – tæki til sjálfbærrar ferðaþjónustu? Í Ingjaldur Hannibalsson (ritstj.), *Rannsóknir í félagsvísindum VIII*, (bls. 379-394). Reykjavík: Háskólaútgáfan.

Reglugerð um gagnaöflun og rannsóknir á sviði ferðamála nr. 20/2020.

Rósbjörg Jónsdóttir (ritstj.). (2013). *Kortlagning og samstarfsmótun íslenskrar ferðaþjónustu; Virðisauki í ferðaþjónustu*. Reykjavík: Gekon.

Ruhanen, L. (2013). Local Government: Facilitator or Inhibitor of Sustainable Tourism Development. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(1), 80-98.

Sameinuðu þjóðirnar. (1992). *Agenda 21*. Rio de Janeiro: United Nations.

Shone, M.C., Simmons, D.G. & Dalziel, P. (2016). Evolving Roles for Local Government in Tourism Development: A Political Economy Perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(12), 1674-1690.

Sigurlína Davíðsdóttir og Anna Ólafsdóttir. (2016). Notkun blandaðra aðferða í rannsóknum. Í Sigríður Halldórsdóttir (ritstj.), *HANDBÓK Í AÐFERÐAFRÆÐI RANNSÓKNA* (bls. 393-402). Háskólinn á Akureyri: Ásprent Stíll ehf.

Stjórnarráð Íslands. (2019). *Ársskýrsla ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra: 2018*. Sótt þann 3. mars 2020 af <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=71ab2b7e-a265-11e9-9443-005056bc4d74>

Stjórnarráð Íslands. (2019, 25. september). Kynningarfundur um framtíðarsýn ferðaþjónustunnar og Jafnvægisás ferðamála. Sótt af <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2019/09/25/Kynningarfundur-um-framtidarsyn-ferdathjonustunnar-og-JafnvaeGISas-ferdamala/>

Stjórnarráðið. (á.á.a). Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið. Sótt þann 20. janúar 2020 af <https://www.stjornarradid.is/default.aspx?pageid=b9c159bc-ec71-11e69417005056bc530c>

Stjórnarráðið. (á.á.b). Ferðaþjónusta. Sótt þann 21. janúar 2020 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/>

Stjórnarráðið. (á.á.c). Jafnvægisás ferðamála. Sótt þann 5. mars 2020 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/islensk-ferdathjonusta-til-2030/jafnvaeGISas-ferdamala/>

Stjórnarráðið. (á.á.d). Leiðandi í sjálfbærri þróun - Íslensk ferðaþjónusta til 2030. Sótt þann 20. janúar 2020 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/islensk-ferdathjonusta-til-2030/leidandi-i-sjalfbaerri-throun-islensk-ferdathjonusta-til-2030/>

Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. Cambridge: CABI Publishing.

Umhverfisstofnun. (2013). Sjálfbær ferðaþjónusta. Sótt af https://www.ust.is/library/Skrar/Atvinnulif/Sveitarfelog/Natturuverndarnefndir/2013/Sj%C3%A1lfb%C3%A6r%20fer%C3%B0a%C3%BEj%C3%B3nusta_J%C3%B3n%20Bj%C3%B6rnsson.pdf

UNWTO. (á.á.). Sustainable Development. Sótt þann 10. mars 2020 af <https://www.unwto.org/sustainable-development>

Van Buren, N., Demmers, M., Van der Heijden, R. & Witlox, F. (2016). Towards a Circular Economy: The Role of Dutch Logistics Industries and Governments. *Sustainability*, 8(7), 647.

Wautlet, T. (2018). The Concept of Circular Economy: Its Origins and its Evolution. Sótt af https://www.researchgate.net/publication/322555840_The_Concept_of_Circular_Economy_its_Origins_and_its_Evolution

Viðauki A Viðtalsrammi

Hér má sjá viðtalsramman sem hafður var til hliðsjónar á meðan á viðtölunum fimm stóð.

- Framtíðarsýn stjórnarrásins
 - Tímarammi
 - Raunhæfni
 - Hvernig er það mælanlegt?
 - Stefnumótunarferlið
 - Brýnustu aðgerðir
 - Hvatinn
 - Ábyrgð fyrirtækja
- Jafnvægisás ferðamála
 - Gildi
 - Gögn
 - Aðgerðir
- Ferðaþjónustan vs aðrar atvinnugreinar
 - Athygli innan stjórnvalda
 - Fjárveiting
- Hvernig getur ferðaþjónusta sem þverfagleg grein orðið sjálfbær ef aðrar atvinnugreinar eru það ekki
 - Hversu sjálfbær er ferðaþjónusta á Íslandi í dag
- Hringrásarhagkerfið
 - Þekking
 - Innleiðing
 - Leið til árangurs? Hvernig þá?

Viðauki B Spurningakönnun

1. Hver er starfssemi fyrirtækis þíns?
 - a. Landbúnaður/dýraveiðar/skógrækt
 - b. Fiskveiðar
 - c. Vinnsla hráefna úr jörðu
 - d. Iðnaður
 - e. Veitur
 - f. Byggingarstarfssemi og mannvirkjagerð
 - g. Verslun og ímis viðgerðarþjónusta
 - h. Hótel- og veitingahúsarekstur
 - i. Samgöngur og flutningar
 - j. Fjármálaþjónusta, lífeyrissjóður og váttryggingar
 - k. Fasteignaviðskipti, leigustarfssemi og ýmis sérhæfð þjónusta
 - l. Opinber stjórnsýsla; almannatryggingar
 - m. Fræðslustarfssemi
 - n. Heilbrigðis- og félagsþjónusta
 - o. Önnur samfélagsþjónusta, félagastarfssemi, menningarstarfssemi o.fl.
 - p. Starfssemi alþjóðlegra stofnana og samtaka með úrlendisrétt
2. Stjórnarráðið hefur sett fram framtíðarsýn um íslenska ferðaþjónustu sem hljómar svo að hún skuli vera leiðandi í sjálfbærri þróun, arðsöm og samkeppnishæf, fyrir árið 2030. Hversu raunhæft eða óraunhæft þykir þér að þetta markmið hafi raungerst eftir 10 ár?
 - a. Mjög raunhæft
 - b. Frekar raunhæft
 - c. Hvorki né
 - d. Frekar óraunhæft
 - e. Mjög óraunhæft
3. Hefur þitt fyrirtæki kynnt sér sjálfbærnivísa jafnvægisássins?
 - a. Já
 - b. Nei
4. Telur þú að íslensk ferðaþjónusta geti orðið sjálfbær ef að aðrar atvinnugreinar verða það ekki?
 - a. Já
 - b. Nei
 - c. Ekki viss
5. Ertu jákvæð/ur eða neikvæð/ur fyrir því að innleiða sjálfbærari verkferla inn í þína starfssemi?
 - a. Mjög jákvæð/ur
 - b. Frekar jákvæð/ur
 - c. Hvorki né
 - d. Frekar neikvæð/ur
 - e. Mjög neikvæð/ur
6. Hvað telur þú vera helstu hindranir þess að fyrirtækið þitt verði sjálfbærara? (Má merkja við fleiri en einn valkost).
 - a. Fjármagn
 - b. Þekking
 - c. Stuðningur frá stjórnvöldum
 - d. Skortur á mælikvörðum

- e. Engar hindranir
 - f. Annað: (skrifa)
7. Hefur þú heyrt um hugmyndafræði Hringrásarhagkerfisins?
- a. Já
 - b. Nei
8. Þessi spurning á aðeins við um þá sem svöruðu spurningunni á undan játandi. Er fyrirtækið sem þú starfar hjá nú þegar byrjað að vinna eftir hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?
- a. Já
 - b. Nei
9. Ef svarið í spurningunni fyrir ofan var nei, hversu líklegt eða ólíklegt er þitt fyrirtæki til þess að innleiða hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins?
- a. Mjög líklegt
 - b. Frekar líklegt
 - c. Hvorki né
 - d. Frekar ólíklegt
 - e. Mjög ólíklegt
10. Ef innleiðing er hafin, hversu vel eða illa myndir þú segja að innleiðingin gangi?
- a. Mjög vel
 - b. Frekar vel
 - c. Hvorki né
 - d. Frekar illa
 - e. Mjög illa