



Leiðsögn

Stéttarfélag leiðsögumanna
Tourist Guide Union

Reykjavík 24. maí 2018

Atvinnu- og nýsköpunarráðuneytið
Skúlagötu 4
101 Reykjavík

Með bréfi dags. 20 apríl 2018 óskaði ráðuneytið eftir athugasemdum og ábendingum um áherslur varðandi ferðamálaáætlun fyrir árin 2020 til 2025 sem nú er í undirbúningi. Beðið er afsökunar á síðbúnu svari. Í erindi ráðuneytisins er annars vegar fjallað um meginmarkmið ferðamálaáætlunar 2011 til 2020 og hins vegar spurt um fjögur tiltekin atriði.

Gildandi ferðamálaáætlun og tilgreind meginmarkmið hennar er almenns eðlis og tengslin við þau tæki sem ríkisvaldið hefur yfir að ráða eru óljós. Það er því ekki óvænt að landið verður líklega fjær markmiðunum í lok áætlunartímans en það var í upphafi hans. Það má ætla að það stafi að hluta til af óvæntri fjölgun ferðamanna frá upphafi tímabilsins en líklegt er að þar eigi ómarkviss vinnubrögð stjórnvalda einnig hlut að máli og stefnuleysi í málefnum ferðapjónustunnar.

Það er erfitt að skilja rök fyrir því að gera arðsemi einnar atvinnugreinar að meginmarkmiði ríkisvaldsins. Það samrýmist ekki þeim sjónarmiðum að ríkið eigi að gæta hlutleysis og láta atvinnulífið um að skapa jafnvægi milli atvinnuvega í samræmi við aðstæður á markaði. Hugtakið arðsemi er óljóst í þessu samhengi en samkvæmt almennri notkun þess orðsins væri markmið ríkisvaldsins að auka sem mest hagnað af fjárfestingu í einni tiltekinni atvinnugrein sem ekki getur talist eðlileg stefna.

Annað meginmarkmiðið, uppbygging áfangastaða, vöruþróun, kynningarstarf og dreifing ferðamanna um landið, er nú varla nær en áður. Frumkvæði í markaðsmálum hefur verið í höndum sterkra hagsmunaaðila sem hafa beitt sér gegn aðgerðum í fjármálum og skipulagsmálum ferðapjónustunnar. Markaðssetning og stýring á straumi ferðamanna til landsins hefur, að Eyjafjallajökli undanskildum, nær alfarið verið í höndum flugfélaga og stórfyrirtækja sem hag hafa af samþjöppun og hraðri ferðamannaveiltu. Dreifing ferðamanna um landið hefur hlutfallslega minnkað og álag af ferðamennsku beinist einkum að fáum “ferðamannastöðum” á suðvesturhorni landsins á meðan aðrir landshlutar fara halloka og þeim ferðamönnum sem heimsækja landið til að kynnast náttúru landsins, menningu og sögu fer fækkandi.

Þriðja meginmarkmiðið fjallar um gæði, fagmennsku, öryggi og umhverfisvitund en lítið hefur verið gert af opinberri hálfu á þessu sviði. Tilraunir til bóta eins og Vakinn er við það að renna út í sandinn vegna metnaðarleysis. Skortur á kröfum til þeirra sem starfa í greininni, lélegt regluverk og eftirfylgni með því hefur leitt til þess að sífellt stærri hluta af ferðamarkaðnum eru sinnt af fyrirtækjum, innlendum og erlendum, sem notast við undirborgað vinnuafli auk þess sem tekjur af starfsemi hér á landi eru fluttar óskattlagðar til annarra landa.

Fjórdða markmiðið, sérstaða Íslands sem áfangastaður ferðamanna, verður æ óljósara. Skammtímaafþreying, lúxusdýrkun og manngerð náttúrufríbærri koma í vaxandi mæli í stað ósnortinnar náttúru landsins, menningar þjóðarinnar og sögu hennar og eru að gjörbreyta ásýnd Íslands sem ferðamannalands.

Þessi umfjöllun um gildandi ferðamálaáætlun er til að draga af henni lærdóm um hvernig ekki á að standa að gerð nýrrar áætlunar. Almenn og óljós markmið, óskýr sýn á hlutverk ríkisins í þróun ferðamennsku og skortur á því að greina hvaða tæki ríkisvaldið hefur í höndum til að hafa áhrif á hana eiga mikið í ófullnægjandi árangri og því að þróunin hefur orðið önnur en að var stefnt. Meginverkefni við undirbúning nýrrar áætlunar ætti því að vera að lagfæra þessi atriði. Hlutverk ferðamálaáætlunar er ekki að draga upp mynd af draumalandi ferðamennsku. Markmið hennar eiga að taka mið af því að hlutverki ríkisvaldsins er ekki að skipuleggja ferðaþjónustu heldur að skapa þessum atvinnuvegi, eins og öðrum, almenna umgjörð til að þróast í samræmi við þær aðstæður í landinu og utan þess sem hafa áhrif á ferðamennsku. Það hlutverk felur meðal annar í sér að byggja upp nauðsynlega innviði í samgöngumálum og huga að skipulagi þeirra t.d. það að koma á varanlegri tengingu millilandaflugs og innanlandsflugs þannig að fyrirtæki út á landi geti byggt upp þá þjónustu og markaðssett hana án þess að dæma gesti sína til eins eða tveggja aukadaga á suðvesturhorni landsins. Annað dæmi væri uppbygging og viðhald fjallvega á helstu ferðamannaleiðum.

Hlutverk ríkisins er einnig að gæta þess að ferðamennska skaði ekki náttúru landsins. Það þarf að setja ferðamönnum og fyrirtækjum, sem nota náttúru landsins við starfsemi sína, reglur til að fyrirbyggja skaða eða bæta hann. Þetta tengist m.a. því verkefni ríkisins að tryggja rétt til umferðar um landið og sporna við vaxandi tilhneigingu til að torvela hana í skjóli eignarréttar og á kostnað almennaréttar.

Ljóst má vera að ríkið sinnir ekki þessum verkefnum án útgjalda. Þau útgjöld, bæði vegna uppbyggingar innviða og fyrirbyggjandi verndaraðgerðir, eru eðlilegir kostnaðarliðir við ferðaþjónustu sem eiga að koma fram útgjalda megin hjá þeim aðilum sem hafa tekjur af ferðaþjónustu. Ekkert er því eðlilegra en að leggja á þau gjöld til að mæta þessum kostnaði hvort sem þau eru lögð á farþegaflutninga, gistingu eða aðra starfsemi í greininni. Ný ferðamálaáætlun þarf að taka afstöðu í þessum efnum og móta stefnu í þeim til frambúðar.

Gæðamálin kalla einnig á aðkomu ríkisins. Afskiptaleyzi í þeim efnum hefur leitt til undirboða á kostnað gæða ferðaþjónustunnar og réttinda starfsmanna. Reglur um skráningu fyrirtækja og starfsmanna, gagnsæi í starfsemi og markaðssetningu og eftirlit með því að reglum sé fylgt eftir er nauðsynlegur þáttur í að byggja upp orðspor ferðaþjónustu og tryggja framtíð hennar. Öryggi ferðamanna er hluti af gæðamálum ferðaþjónustu. Öryggi farartækja sem notuð eru í ferðaþjónustu og hæfni þeirra sem för stýra er öryggismál ekki síður en aðbúnaður og aðstaða á ferðamannastöðum. Endurskoðun á öllu regluverki um starfsemi erlendra aðila í ferðaþjónustu hér á landi er reyndar brýnna verkefni en svo að það megi bíða næstu ferðamálaáætlunar.

Leiðsögn ferðamanna er málefni sem lögð er áhersla á í flestum löndum. Auk þess að fagleg leiðsögn er berandi í öllu sem snýr að verndun náttúru og umgengni um menningarminjar er hún mikilsverður liður í því að tryggja öryggi ferðamanna. Síðast en ekki síst er fagleg leiðsögn landkynningu og lykill að því að móta orðspor ferðaþjónustunnar og þróun landsins sem ferðamannalands. Ísland gerir í þessum efnum minni kröfur en aðrar vestrænar þjóðir. Í flestum Evrópulöndum eru gerðar þær kröfur að leiðsögumenn hafi menntun og starfsundirbúning í samræmi við Evrópustaðal fyrir stofnanir sem veita leiðsögunám. Staðallinn hefur gildi hér á landi en ekkert er gert til að fylgja honum eftir. Kröfur skólayfirvalda til leiðsögunáms hafa verið felldar niður og metnaður margra ferðafyrirtækja í þessum efnum er lítill. Vakinn, gæðakerfi ferðaþjónustunnar virðist gera þá kröfu eina að einhver hluti "leiðsögumanna" hafi lokið námskeiði í fyrstu hjálpi. Afleiðing þessarar stefnu kemur í ljós í því að sífellt stærri hluti þeirra sem ráðnir eru til starfa sem leiðsögumenn á Íslandi eru erlendir menn, vankunnandi um íslenskar aðstæður og óvitandi um allt sem lýtur að landinu sögu þess og menningu. Eitt af meginmarkmiðum nýrrar ferðamálaáætlunar ætti að vera að setja reglur um menntun leiðsögumanna og takmarka notkun starfsheitisins við þá sem hafa aflað sér menntunar og starfsreynslu í samræmi við staðalinn.

F. h. Leiðsagnar - Stéttarfélags leiðsögumanna

Indriði H. Þorláksson