

Auknir möguleikar í millilandaflugi

Október 2015



FORSÆTISRÁÐUNEYTIÐ

Forsætisráðuneyti: Auknir möguleikar í millilandaflugi
Október 2015

Útgefandi: Forsætisráðuneyti
Stjórnarráðshúsinu við Lækjargötu
150 Reykjavík
Sími: 545 8400
Netfang: postur@for.is
Veffang: forsaetisraduneyti.is

Umbrot og textavinnsla: Forsætisráðuneyti

© 2015 Forsætisráðuneyti

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	2
Inngangur.....	3
Tillaga	4
1 Forsendur og markmið	5
1.1 Tilgangur	5
1.2 Forsendur:.....	5
1.3 Markmið	6
1.4 Stefna.....	7
2 Aðferð	8
2.1 Flugþróunarsjóður	8
2.1.1 Leiðapróunarsjóður (e. Route Development Fund).....	8
2.1.2 Markaðspróunarsjóður (e. Market Development Fund)	8
2.1.3 Tíðnibónus.....	8
2.1.4 Afsláttarkerfi Isavia	9
2.2 Framkvæmd	9
2.3 Forsendur stuðnings	9
Heimildaskrá.....	11
Viðauki : Svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða.....	12

Inngangur

Forsætisráðherra skipaði þann 26. maí 2015 starfshóp sem hafði það hlutverk að gera tillögur að því hvernig koma mætti á reglulegu millilandaflugi um aðra flugvelli en Keflavík. Samkvæmt samþykkt ríkisstjórnarinnar skyldi hópurinn greina framkvæmdaratriði, kostnað, þátttöku einstakra ríkisstofnana/fyrirtækja, landshluta og fyrirtækja í viðkomandi landshluta og markaðssetningu.

Starfshópurinn er þannig skipaður: Matthías Páll Imsland, tilnefndur af forsætisráðuneytinu, formaður starfshópsins, Arnheiður Jóhannsdóttir, tilnefnd af Eyþingi, Björn Ingimarsson, tilnefndur af Austurbrú, Elín Árnadóttir, tilnefnd af Isavia, Ingvar Örn Ingvarsson, tilnefndur af Íslandsstofu, María Hjálmarsdóttir, tilnefnd af Austurbrú, Valgerður Gunnarsdóttir, tilnefnd af atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu, Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson, tilnefndur af Markaðsstofu Norðurlands og Þórdís Kolbrún Reykfjörð Gylfadóttir, tilnefnd af innanríkisráðuneytinu.

Starfshópurinn hefur haldið alls 13 fundi á tímabilinu júní til október 2015. Starfshópurinn fól Rannsóknarmiðstöð ferðamála að vinna skýrslu um svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða en stuðst var við upplýsingar úr þeirri skýrslu við gerð tillagna. Starfshópurinn leitaði einnig til sérfræðings fjármála- og efnahagsráðuneytisins á sviði ríkisaðstoðar til að tryggja að tillögur brjóti ekki í bága við reglur sem gilda um EES-ríki hvað varðar styrkveitingar. Þá leitaði hópurinn sér ráðgjafar hjá erlendum sérfræðingi á sviði leiðakerfa og uppbyggingar nýrra áfangastaða. Að lokum má nefna að starfshópurinn heimsótti flugvöllina á Akureyri og Egilsstöðum og kynnti sér aðstæður þar.

Starfshópurinn hefur nú lokið við tillögugerð sína og fara þær hér á eftir.

Tillaga

Starfshópurinn leggur til að ríkissjóður styðji við uppbyggingu nýrra flugleiða til Íslands með stofnun Markaðspróunarsjóðs (e. Market Development Fund) og Áfangastaðasjóð (e. Route Development Fund). Sjóðirnir skulu virka hvetjandi á erlenda sem innlenda aðila og framlag þeirra vera viðbót við framlag annarra þróunaraðila (landshlutar, flugfélög, markaðspróunarfélög) og greiðast eftir að flug er hafið, nánar tiltekið þegar lágmarkstímabili hefur verið náð og svo mánaðarlega eftir það. (Þetta er í takt við núverandi kerfi Ísavia.)

Heildarupphæð beggja sjóða skal vera allt að 300 milljónir króna árlega í þrjú ár. Lagt er til að sama upphæð verði lögð fram og flugrekstraraðili leggur til. Þetta gildi bæði fyrir markaðspróunarsjóð og leiðapróunarsjóð. Stuðningurinn er til þess að byggja upp nýja leið og er annars vegar niðurgreiðsla á áhættu við að byggja upp nýja leið og hins vegar stuðningur við markaðssetningu áfangastaðar. Sjóðurinn leggur þó ekkert til fyrr en að loknu lágmarkstímabili sem flugrekstraraðilar hafa verið með flug og þar með dregur úr áhættu fyrir ríkissjóð þar sem útgjöld eru háð útgjöldum og áhættu annarra, þ.e. flugrekstraraðila.

Væntur ávinningur ríkissjóðs er margvíslegur, beint og óbeint, en beinar árlegar skatttekjur ríkissjóðs af auknu flugi geta numið 3-400 milljónum króna sé þó aðeins miðað við tvö flug á viku allt árið. Miðað við þetta má gera ráð fyrir að það sé engin áhætta fyrir ríkissjóð heldur fái ríkissjóður allt sitt framlag til baka en njóti síðan beins afraksturs í formi skatttekna að liðnum þremur árum.

1 Forsendur og markmið

1.1 Tilgangur

Að koma á reglubundnu millilandaflugi um fleiri flugvelli en Keflavíkflugvöll. Áherslur starfshópsins snúa að Akureyri og Egilsstöðum sem eru alþjóðaflugvelli og þar hefur markvisst verið unnið að markaðssetningu flugvallanna á undanförunum árum.

1.2 Forsendur:

- Nýting hótélherbergja á heilsársgrunni er umtalsvert lakari á Norður- og Austurlandi en á höfuðborgarsvæðinu, sérstaklega utan háannar.¹
- Meðaldvalarlengd erlendra gesta er styttri um vetur en um sumar en dvalarlengd er mjög tengd áætlun flugfélagsins sem heldur flugleiðinni úti og því má ætla að meðalfjöldi gistinátta sem skila sér fyrir landið allt að sumri og vetri muni skila sér á það svæði sem beinu flugi verði beint að.² Tekjur af erlendum ferðamönnum eru um 12.555 kr. að sumri en 17.888 að vetri á sólarhring.³ Miðað við tekjur af ferðapjónustu sem eru 303 milljarðar árið 2014 samkvæmt Hagstofu Íslands er áætlað að þær séu 208 milljarðar að frádregnum umsvifum vegna flugs, sem gerir 20.900 kr. per ferðamann á sólarhring að sumri en 34.835 kr. að vetri, miðað við tilgreinda dvalarlengd.⁴
- Gert er ráð fyrir því að nokkur umferð frá landinu (e. outbound) fylgi nýrri flugleið. Sem dæmi má reikna með að möguleg eftirspurn heimamarkaðar eftir flugi til Kaupmannahafnar sé allt að 22.725 flugsæti á ári.⁵
- Gert er ráð fyrir að skatttekjur hins opinbera árið 2014 af ferðapjónustu við erlenda ferðamenn hafi verið 58 milljarðar og að verðmætasköpun hafi verið 165 milljarðar.⁶
- Efnahagsleg áhrif beins flugs til Akureyrar eða Egilsstaða eru meiri á veturna en sumrin.⁷
- Farþegaaukning um 1.000 farþega skapar 1,2 ný störf.⁸
- Gert er ráð fyrir að hver ferðamaður auki landsframleiðsluna um 85.000 kr.⁹
- Í skýrslum Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála um flug Iceland Express til Akureyrar kemur fram hversu lengi ferðamenn dvelja á Norðurlandi ef þeir lenda á Akureyri eða um 9 nætur samanborið við 3,9 nætur ef þeir lenda í Keflavík.¹⁰ Þar kemur einnig fram hversu mikið þeir ferðast frá Akureyri til Austfjarða. Þetta er mikilvæg forsenda varðandi lengingu dvalartíma, dreifingu ferðamanna og nýtingu innviða.
- Eldsneytiskostnaður er töluvert hærri á Egilsstöðum og Akureyri. Flutningur flugvélaeldsneytis vegna millilandaflugs þarf að vera jöfnunarhæfur hjá flutningsjöfnunarsjóði olíuvara til að leiðrétta þetta ójafnvægi.
- Mikil aukning hefur orðið í fjölda ferðamanna á landinu en hlutdeild Norður – og Austurlands er lítil, sérstaklega ef horft er til vetrarins. Samkvæmt könnun Ferðamálastofu koma 35% ferðamanna sem koma til landsins að sumri til Norðurlands en aðeins 13% að vetri. Á Austurlandi er hlutfallið 29% að sumri en 11% að vetri eins og sjá má á myndinni hér fyrir neðan.¹¹

¹ Edward H. Huijbens og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2015, bls. 10.

² Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 11.

³ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 12.

⁴ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 12.

⁵ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 13.

⁶ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 14.

⁷ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 15.

⁸ ACI Europe, 2015, bls. 17.

⁹ Edward H. Huijbens o.fl., 2015, bls. 15.

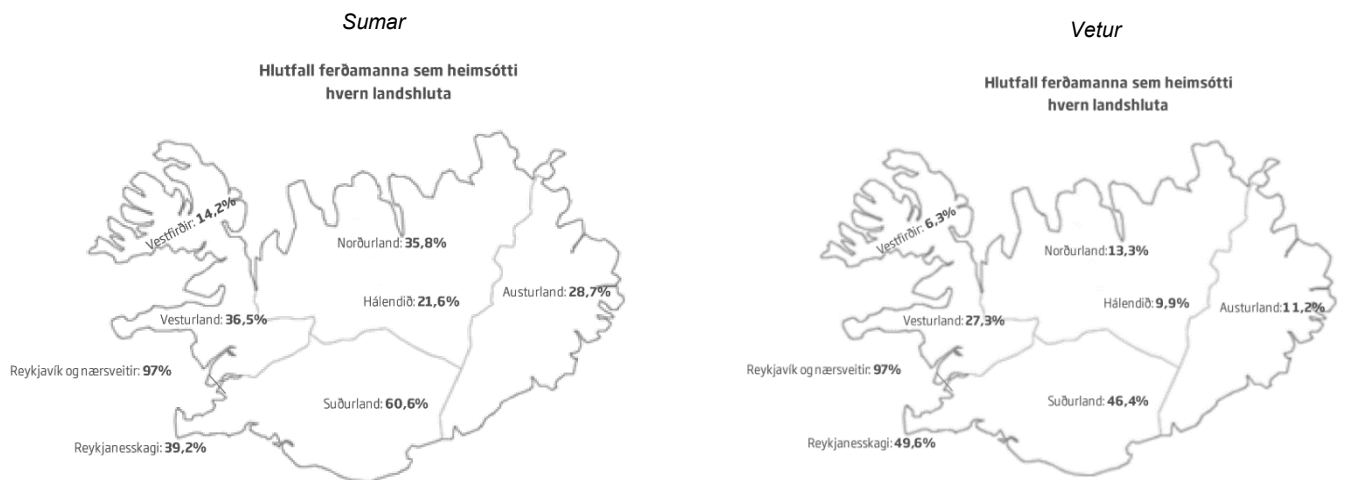
¹⁰ Eyrún J. Bjarnadóttir o.fl. 2012, bls. 79.

¹¹ Ferðamálastofa (2014).

1.3 Markmið

- Að stuðla að betri nýtingu innviða í ferðaþjónustu með því að bæta hlutdeild svæða utan suðvesturhornins í heildarfjölda gistinguátta.¹² Hagkvæmt væri að stuðla að því að sú aukning sem gert er ráð fyrir í fjölda ferðamanna á næstu árum dreifist betur um landið.

Ferðamenn á Íslandi 2013-2014



Heimild: Ferðamálastofa

- Að nýta betur innviði ríkisins (flugvelli á AEY og EGS).
- Að bæta aðgengi að millilandaflugi á Norðurlandi og Austurlandi sem hefur mikla þýðingu fyrir vaxtarmöguleika fyrirtækja og styður við fjölbreyttara atvinnulíf. Bætt aðgengi að millilandaflugi eykur búsetuskilyrði um land allt til muna. Lífsgæði heimamanna aukast með aukinni hagræðingu, sparnaði og fleiri ferðamöguleikum.¹³
- Reiknað er með að tekjuaukning hins opinbera af flugi í júní, júlí og ágúst, tvisvar í viku í 180 sæta vél með sætanýtingunni 79% og hlutfalli erlendra ferðamanna 74% verði um 0,08 milljarðar. Tekjuaukning hins opinbera af flugi allt árið, tvisvar í viku getur verið um 0,3 milljarðar.¹⁴
- Miðað við ofangreindar forsendur um flug allt árið tvisvar í viku má gera ráð fyrir 35 nýjum heilsársstörfum.
- Reiknað er með að með beinu flugi megi hafa veruleg jákvæð áhrif á hagkerfið á Norður- og Austurlandi. Með heilsársstörfum í ferðaþjónustu má auka menntun fólks í þeim geira og gera fyrirtækjum kleift að vinna að nýsköpun og þróun.
- Bætt rekstrarskilyrði á Norður- og Austurlandi, því með beinu flugi batna forsendur reksturs ferðaþjónustu á heilsársgrunni til muna. Nauðsynlegt er að bæta nýtingu fjárfestingar á Norður- og Austurlandi í ferðaþjónustu allt árið og þar með skilyrði til fjárfestinga. Bætt nýting hótela, flugvalla, veitingastaða, langferðabíla, hvalaskoðunarskipa, afþreyingar, vega og annarra þátta innviða er helsta þjóðhagslega áhrifastærðin.¹⁵

¹² Edward H.Huijbens o.fl., 2015, bls.9.

¹³ Edward H.Huijbens o.fl., 2015, bls.18.

¹⁴ Edward H.Huijbens o.fl., 2015, bls.16.

¹⁵ Edward H.Huijbens o.fl., 2015, bls.17.

- Stuðla að betra útflutningsumhverfi fyrir fiskútflutning en hann getur breyst þar sem auðveldara er að flytja ferskan fisk beint á markað. Nálægð við virkan millilandaflugvöll eykur möguleika á ýmiss konar atvinnustarfsemi.
- Opna möguleika fyrir aðrar atvinnugreinar til að nýta sér inn- og útflutning á smærri hlutum með nýrri flugleið.
- Að bæta forsendur alþjóðasamstarfs á Norðurlandi og Austurlandi.

1.4 Stefna

Finna leiðir til að taka þátt í uppbyggingu reglubundins millilandaflugs um Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll, innan þess ramma sem ríkisaðstoðarreglur EES-samningsins heimila, með augljósri tekjuaukningu fyrir þjóðarbúið.

2 Aðferð

Lagt er til að komið verði á tvískiptum flugþróunarsjóði, annars vegar markaðspróunarsjóði og hins vegar leiðapróunarsjóði, með tíðnibónus. Einnig verði skilgreind afsláttarkerfi hjá Ísavia vegna landinga á flugvöllum.

Í sjóðunum verði alls 300 milljónir króna á ári til úthlutunar eftir fyrirfram gefnum reglum. Flugþróunarsjóðurinn verði hýstur í ráðuneyti ferðamála og yfir honum starfi 7 manna stjórn.

Flugrekstraraðili eða leiguflugsaðili getur sótt um þátttöku sjóðsins í uppbyggingu á reglulegu flugi til Akureyrar eða Egilsstaða.

2.1 Flugþróunarsjóður

2.1.1 Leiðapróunarsjóður (e. Route Development Fund)

1. Sumarið (júní, júlí og ágúst) með kröfu um tíðni 1x viku eða a.m.k. 12 flug. 10 evrur í stuðning pr. lentan farþega.
2. Axlarmánaðabónus: 12 evrur í stuðning pr lentan farþega. Forsendan er 8 flug til viðbótar við þau 12 sem áður voru komin með kröfu um tíðni 1x viku (maí og september).
3. Vetrarstuðningur (október til apríl) með kröfu um tíðni 1x í viku og lágmark 6 flug í seríu en a.m.k. 12 flug á tímabilinu (geta verið í tveimur seríum). 15 evrur í stuðning pr. lentan farþega.

Forsendur fyrir forgangi tímabils þar sem framtíðarsýnin er beint flug allt árið:

- 1. forgangur er vetrartímabil Austurlands og Norðurlands sem er október – apríl. Nýting er verst yfir vetrarmánuðina og mikilvægt að auka umferð það tímabil.
- 2. forgangur eru axlarmánuðir sem eru maí og september. Litið er á sumartímabil með axlarmánuðum sem annan forgang.
- 3. forgangur er háannar tímabil Austurlands og Norðurlands sem er júní, júlí og ágúst. Minnst ástæða er til að styðja við háönn þegar besta nýtingin er (þótt þörf sé á betri nýtingu).

2.1.2 Markaðspróunarsjóður (e. Market Development Fund)

Sérstakur markaðsstuðningur við flugleið að lágmarki 10 m.kr. pr. flugleið (ekki tengt við fjölda lentra farþega). Unnið/stýrt frá heimamarkaði þ.e. Akureyri eða Egilsstöðum eftir þörfum flugrekstraraðila sem samið er við. Farið verði fram á mótframlag samningsaðila þ.e. króna á móti krónu og sjóðurinn verði því a.m.k. samtals 20 m.kr. Markaðssett verður í gegnum þær boðrásir sem best eru taldar henta hverju sinni markmiðum um uppbyggingu flugleiðar til lengri tíma, og í takt við almenna markaðsfærslu Íslands sem áfangastaðar.

Forsendur:

- Króna á móti krónu.
- Fyrsti frá hverjum áfangastað fái styrk. Í boði fyrir allt að sex leiðir.
- Tryggja að fjármagnið fari ekki út fyrirfram. Greitt verði eftirá, eftir þrjá mánuði til að byrja með og síðan í lok hvers mánaðar.

2.1.3 Tíðnibónus

Sérstakt aukaframlag verður notað til að hvetja til aukinnar tíðni. Tíðnibónusinn getur numið allt að 50 m.kr. á ári.

Skilgreiningar á tíðni:

Nauðsynlegt er að flug sé með nægjanlegri tíðni til að það geti talist reglubundið. Segja má að til að teljast reglubundið sé lágmarkstíðni einu sinni í viku yfir tímabil sem nemur að minnsta kosti þremur mánuðum. Tíðnibónus, sem nemur 3 evrum pr. lantan farþega, kemur inn ef bætt er við þetta, þ.e. flug tvisvar í viku eða oftár og/eða flug yfir meira en þrjú mánuði.

2.1.4 Afsláttarkerfi Isavia

Afsláttarkerfin hjá Isavia byggir á því kerfi og skilmálum sem þegar eru til staðar á Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli. Afsláttur er af farþega- og landingargjöldum.

2.2 Framkvæmd

Skipuð verður stjórn flugþróunarsjóðsins sem heldur utan um og ber ábyrgð á úthlutunum úr sjóðnum og eftirfylgni vegna samninga. Stjórn beri ábyrgð á að úthlutun sjóðsins samrýmist ríkisaðstoðarreglum EES-samningsins. Stjórn setji sér starfsreglur til samræmis við tillögur þessar við úthlutun úr sjóðnum. Í stjórn sitja fulltrúar skipaðir af forsætisráðherra, iðnaðar- og viðskiptaráðherra, fjármála- og efnahagsráðherra, Markaðsstofu Norðurlands, Austurbrú, Isavia og Íslandsstofu. Iðnaðar- og viðskiptaráðherra skipar formann stjórnar.

Flugklasar Norðurlands og Austurlands (Markaðsstofa Norðurlands og Austurbrú) starfa í samstarfi við Isavia og Íslandsstofu að markaðssetningu Norðurlands og Austurlands þar sem flugþróunarsjóðurinn og afsláttarkerfið er vel kynnt. Þessir aðilar taka einnig við erindum og eiga samskipti við flugrekendur með það að markmiði að koma erindum áfram til stjórnar.

Framkvæmdaraðili verkefnisins tekur við og fylgist með að farið sé eftir samkomulagi varðandi stuðning og greiðir markaðsaðstoð eftir á samkvæmt aðferðafræði og forskrift stjórnar. Framkvæmdaraðili verkefnisins er ráðgefandi til stjórnar og er samsettur af fulltrúa flugklasanna á Norðurlandi og Austurlandi auk fulltrúa Isavia og Íslandsstofu.

2.3 Forsendur stuðnings

Stjórn flugþróunarsjóðsins metur umsóknir og afgreiðir erindi flugrekstraraðila eða leiguflugsaðila samkvæmt eftirfarandi forsendum:

4. Fyrsti forgangur er á áætlunarflug.
 - Flugfélag býður einstök sæti til sölu í reglulegu áætlunarflugi yfir lengra tímabil.
5. Annar forgangur er á áætlað leiguflug.
 - Ferðaskrifstofa býður pakka til sölu í áætlunarflugi yfir lengra tímabil. Mögulegt er að kaupa stök sæti (en ekki aðeins pakka) t.d. fyrir farþega á leið inn í landið (e. inbound) eða úr landi (e.outbound).
 - Leiguflugsferðir sem leggja áherslu á ferðamenn úr landi (e. outbound) eru ekki styrkhæfar.
6. Þriðji forgangur er á reglulegt leiguflug (e. charter).
 - Þjónusta sem boðin er af ferðaskrifstofu, t.d. pakkaferðir, þar sem ekki er hægt að kaupa stakt flugsæti enda eru flugvélar leigðar í heild sinni til slíkra verkefna.

Framtíðarsýnin er sú að á komist heilsársflug í áætlunarflugi þar sem einstaklingar geta keypt stök sæti. Leiguflug er því ekki eins ákjósanlegt og áætlunarflug. Það getur þó verið gott að byrja á leiguflugi til að byggja upp áfangastaði en þar er leiguflug sérstaklega mikilvægt ef ná á markmiðum um aukinn fjölda gesta. Leiguflug er starfrækt frá flugvöllum, sem eru hagkvæmir fyrir viðskiptavininn, beint til valins áfangastaðar og á þann hátt er komið í veg

fyrir ónauðsynlega tímasóun, tafir, kostnað og orku sem ferðir með ýmsu áætlunarflugi hafa í för með sér. Rekstur leiguflugs er áhættusöm starfsemi, þar eð afbókunarkjör eru ekki í samræmi við bókunarhegðun viðskiptavinarins. Þess vegna getur hvatning sem dregur úr áhættu aukið umferð til nýs áfangastaðar.¹⁶

¹⁶ EES viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins.

Heimildaskrá

Airports Council International Europe (2015). *The impact of an Airport*.

Edward H. Huijbens og Jón Þorvaldur Heiðarsson (2015). *Svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar og Egilsstaða*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

EES viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins. Nr. 22, 21. árgangur. 10.4.2014.

<http://www.efta.int/sites/default/files/documents/eea-supplements/icelandic/2014-is/su-nr-22-is-10-04-2014.pdf>

Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Edward H. Huijbens (2012). *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll – könnun meðal brottfararfarþega sumarið 2012*. Rannsóknarmiðstöð ferðamála.

Ferðamálastofa (2014a). *Könnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi sumarið 2014*.

Ferðamálastofa (2014b). *Könnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi veturinn 2013/2014*.

Haraldur Steinþórsson, sérfræðingur í fjármála- og efnahagsráðuneyti. Ráðgjöf.

John Strickland, sérfræðingur í leiðakerfum hjá JLS Consulting. Ráðgjöf.

Viðauki : Svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA

Svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu - millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða -

Edward H. Huijbens
Jón Þorvaldur Heiðarsson

RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ FERÐAMÁLA
SEPTEMBER 2015

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	2
Myndir og töflur	3
Formáli.....	4
Beint millilandaflug til Akureyrar eða Egilsstaða.....	5
Forsaga	5
Mikilvægi samgangna.....	6
Þróun flugvalla á Akureyri og Egilsstöðum.....	8
Mögulegur ávinningur af beinu millilandaflugi	9
Forsendur	9
Nýting innviða ferðapjónustu.....	9
Dvalarlengd erlendra gesta	10
Eyðsla erlendra gesta	11
Sætanýting í flugi og hlutdeild erlendra gesta	12
Mannfjöldi á Norður- og Austurlandi og ferðalög Íslendinga.....	13
Landsframleiðsla og hlutdeild ferðapjónustu í henni.....	13
Samantekt forsendna	16
Ávinningur af beinu millilandaflugi.....	17
Möguleg aukning framleiðslu	17
Breyting á ferðapjónustunni í heilsársgrein	18
Möguleg hliðaráhrif – Fiskútflutningur.....	19
Beint flug eykur möguleika fyrirtækja og stofnana	19
Beint flug eykur lífsgæði heimamanna.....	19
Lokaorð.....	21

Myndir og töflur

Mynd 1. Þróun í fjölda millilandafarþega um flugvelli utan Keflavíkurflugvallar, 2000–2014. ⁹	7
Mynd 2. Heildarfjöldi farþega 2011–2014 um íslenska áætlunarflugvelli utan Keflavíkurflugvallar.....	7
Mynd 3. Hlutdeild landsbyggða og höfuðborgarsvæðis í heildarfjölda gistinguáttum 2014 (vinstri) og seldar gistinguáttur á heilsárhótelum eftir mánuðum árið 2014 á höfuðborgarsvæði og utan þess (hægri). ¹¹	9
Mynd 4. Fjöldi gistinguáttum á heilsárhótelum á Norður- og Austurlandi árið 2014 (vinstri) og hlutfallslegur fjöldi gistinguáttum á heilsárhótelum af fjölda gistinguáttum á öllum tegundum gistinguáttum (hægri). ¹¹	10
Tafla 1. Nýting hótel herbergja á heilsársgrunni 2014. ¹¹	10
Tafla 2. Meðaldvalarlengd eftir landshlutum, veturinn 2013/2014 og sumarið 2014. ^{13 og 14}	11
Tafla 3. Eyðsla erlendra ferðamanna á Íslandi. ^{13 og 14}	12
Tafla 4. Vinnsluvirði í ferðaþjónustu á Íslandi árið 2013 auk skatta frá ferðaþjónustu. ²²	14
Tafla 5. Hlutfall útlendinga í gistinguáttum árin 2013 og 2014. ^{11 og}	14
Tafla 6. Tekjur hins opinbera 2014, hlutfall af vergri landsframleiðslu.	15
Tafla 7. Svæðisbundin framleiðsla á Norður- og Austurlandi.	16
Tafla 8. Tvær sviðsmyndir fyrir beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða og þjóðhagsleg áhrif á ári.	17
Tafla 9. Tvær sviðsmyndir fyrir beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða og aukning á svæðisbundinni framleiðslu.....	18

Formáli

Þessi stutta samantekt er unnin að beiðni formanns starfshóps sem forsætisráðherra skipaði í mars 2015. Starfshópurinn hefur það hlutverk að kanna hvernig koma megi á reglulegu millilandaflugi um flugvellina á Akureyri og Egilsstöðum og er hópnum ætlað að greina framkvæmdaratriði, kostnað, þátttöku einstakra ríkisstofnana/fyrirtækja, landshluta og fyrirtækja í viðkomandi landshlutum, og markaðssetningu. Hópurinn á að skila álitinu sínu fyrir lok ágúst 2015.¹

- Í tengslum við vinnu starfshópsins óskaði formaður hans eftir mati á svæðisbundnum og þjóðhagslegum áhrifum af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða.

Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) hefur unnið fjórar skýrslur um reglubundið beint millilandaflug til og frá Akureyri og rýnt í kauphegðun farþega sem nýttu sér það flug sumrin 2009–2012. Í skýrslunum er að finna ítarlegar samantektir um samspil flugs og uppbyggingar áfangastaða ferðafólks sem og um hlutverk ólíkra flugfélaga, auk mats á þýðingu gesta með beinu flugi fyrir Norðurland.² RMF hóf þessa vinnu að eigin frumkvæði þar sem þörf var á grunnrannsóknum sem hægt væri að byggja á hugmyndir um millilandaflug til og frá Akureyri og leggja til alþjóðlegra rannsókna um þessi efni.³

Hagsmunaaðilar bæði á Akureyri og Egilsstöðum telja beint millilandaflug til staðanna lykilforsendu þess að upp byggist ferðabjónusta á heilsárgrunni. Hugmyndir hagsmunaaðila um beint flug hafa verið unnar í samstarfi við ISAVIA, Íslandsstofu, ýmsar ferðaskrifstofur og markaðsstofur landshlutanna með kynningu á ferðabjónustu á Norður- og Austurlandi til erlendra flugfélaga og ferðaskrifstofa. Mikilvægt innlegg í slíkt markaðs- og kynningarstarf er mat á þýðingu beins flugs fyrir svæðið og er þessi samantekt liður í því.

Samantektin er í tveimur hlutum. Annarsvegar er gerð grein fyrir sögu og samhengi millilandaflugs gegnum Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll og hugmynda þar um. Hinsvegar verða forsendur raktar fyrir mati á svæðisbundnum og þjóðhagslegum áhrifum og sjálft matið kynnt. Síðast er stutt samantekt í lokaorðum.

¹ <http://www.forsaetisraduneyti.is/frettir/moguleikar-a-fjolgun-lendingarstada-i-millilandaflugi-kannadir>

² - Eyrún J. Bjarnadóttir og Jón Gestur Helgason 2010: *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Könnun meðal brottfararfarþega Iceland Express sumarið 2009*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

- Eyrún J. Bjarnadóttir og Edward H. Huijbens 2011: *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Könnun meðal brottfararfarþega Iceland Express sumarið 2010*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

- Edward H. Huijbens og Jón Gestur Helgason 2012: *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Könnun meðal brottfararfarþega hjá Iceland Express sumarið 2011*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

- Edward H. Huijbens og Eyrún J. Bjarnadóttir 2012: *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll – Könnun meðal brottfararfarþega sumarið 2012*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

³ <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201113.pdf>

Beint millilandaflug til Akureyrar eða Egilsstaða

Í umræðu um beint millilandaflug á einstaka flugvelli er mikilvægt að greina á milli leiguflugs (e. *charter*) og áætlunarflugs (e. *scheduled*). Í báðum tilfellum er um að ræða beina tengingu með flugi frá viðkomandi flugvelli til annars flugvallar í öðru landi, en í fyrra tilfellinu er flugið óreglulegt og tengist viðburðum, hátíðum, tiltekinni markaðssetningu eða einhverskonar tilboði sem í boði er. Í síðara tilfellinu er hinsvegar um að ræða reglubundið flug einhvers félags sem heldur úti flugleið og reynir að byggja undir hana eftirspurn. Bæði leigu- og áætlunarflug hefur verið í boði frá Akureyri og Egilsstöðum með hléum gegnum tíðina.

Með þetta í huga er mikilvægt að átta sig á forsögu millilandaflugs um bæði Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. Samhliða því verða teknar saman helstu stærðir um millilandaflugið á þessa velli og sögu uppbyggingar vallanna lýst.

Forsaga

Leiguflug frá Akureyri og Egilsstöðum hefur tengst borgar- og verslunarferðum, t.d. á vegum Samvinnuferða-Landsýnar, Úrvals-Útsýnar og Ferðaskrifstofu Austurlands, aðallega að hausti. Á Akureyri nær þetta allt aftur á tíunda áratug síðustu aldar⁴ en frá Egilsstöðum hefur aðallega verið flogið á undanfórnum árum. Einnig hafa verið í boði sólarferðir frá Akureyri í leiguflugi, oft að hausti, með t.d. Primera, auk þess sem nemendaferðir framhaldsskóla hafa nýtt sér Akureyrarflugvöll fyrir beina tengingu út í heim. Ferðaskrifstofan Nonni ehf. á Akureyri hefur frá 2011 boðið eitt leiguflug að sumri til Slóveníu. Ferðaskrifstofan Trans-Atlantic hefur um svipað skeið einnig boðið leiguflug að hausti frá Akureyri til Tallinn í Eistlandi, þó að ekki hafi verið farið í sumar þessara ferða vegna líttillar eftirspurnar. Trans-Atlantic hefur líka boðið ferðir frá Egilsstöðum síðan vorið 2005. Á vegum verktakafyrirtækisins Bechtels, sem reisti álver Alcoa Fjarðaáls í Reyðarfirði, var starfrækt vikulegt leiguflug frá því haustið 2005 til nóvember 2006 á milli Katowice í Póllandi og Egilsstaða. Flugði var eingöngu fyrir starfsmenn Bechtels. Norræna ferðaskrifstofan Nazar, sem er í eigu einnar stærstu ferðasamsteypu í heimi, TUI Travel PLC, mun svo í september 2015 bjóða í fyrsta sinn beint flug frá Akureyri til Antalya í Tyrklandi. Um er að ræða fjögur flug. Frá Egilsstöðum hafa verið farin tvö til þrjú leiguflug að jafnaði undanfarin ár. Þetta eru aðallega ferðir með fyrirtækjahópa en einnig stuttar helgarferðir til t.d. Dublin og Barcelona. Ferðaskrifstofa Austurlands og Úrval-Útsýn hafa séð um flugið.

Áætlunarflug milli landa var fyrst reynt á Akureyri af svissneska flugfélaginu Crossair, sem hélt úti ferðum sumarið 1990, fyrst í tengslum við landsmót hestamanna á Vindheimamelum og svo fyrir ferðafólk í samstarfi við Saga Reisen, en flogið var til Zürich.⁵ Flugði til Sviss tók að dragast saman 1996.⁶ Air Greenland bauð upp á áætlunarflug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar árið 2003. Félagið fékk tímabundið leyfi til áætlunarflugs frá íslenskum stjórnvöldum og þann 28. apríl 2003 var fyrsta ferðin farin. Næstu sjö mánuðina flaug flugfélagið tvisvar sinnum í viku milli Kaupmannahafnar og Akureyrar en í nóvember tilkynnti félagið að það myndi hætta þessu flugi og að síðasta ferðin yrði farin 1. desember. Væntingar félagsins hvað varðar farþegafjölda og flugfrakt höfðu ekki gengið eftir.⁷ Einnig þótti flugfélaginu sýnt að á árinu 2004 yrði harðnandi samkeppni í flugi milli Íslands og Danmerkur þar sem Iceland Express hóf flug 2003 og hafði ákveðið að fjölga ferðum milli Keflavíkur og Kaupmannahafnar árið 2004. Hvað Egilsstaði varðar stóð vikulegt áætlunarflug milli Düsseldorf og

⁴ http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=209484

⁵ http://timarit.is/view_page_init.jsp?pageId=2689883

⁶ http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=209935&pageId=2715559&lang=is&q=flug%20Sviss

⁷ <http://www.akureyri.is/is/ibuagatt/frettir/air-greenland-haettir>

Egilsstaða á vegum þýska flugfélagsins LTU í tvö sumur, 2002–2003.⁸ Um var að ræða samstarf LTU, Ferðamálastofu (þá ráðs), Ferðaskrifstofu Austurlands, Markaðsstofu Austurlands, Ferðamálasamtaka Austurlands, Þróunarstofu Austurlands og Terra Nova Sólar, umboðsaðila LTU hér á landi. Markmiðið var að vinna að því að festa í sessi millilandaflug um Egilsstaðaflugvöll. Ferðaskrifstofa Austurlands tryggði sér samning um fyrirfram kaup á alls 500 sætum. Þetta flug var þannig sett upp að millilent var í Keflavík áður en haldið var til Düsseldorf.

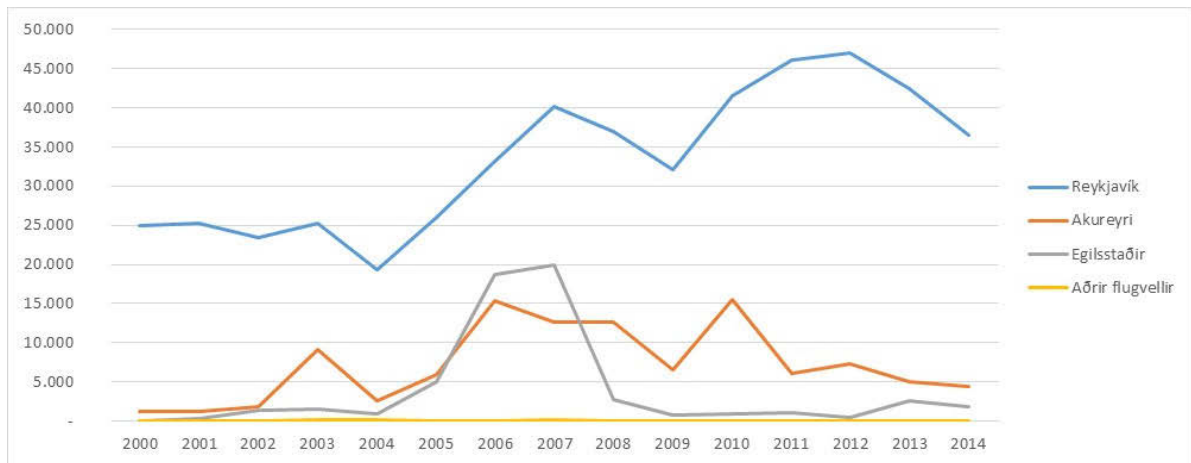
Í janúar 2006 tilkynnti Iceland Express að ákveðið hefði verið að hefja reglubundið flug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar þá um sumarið og fram á haustið. Fyrsta ferðin var farin 30. maí 2006 og var flogið tvisvar sinnum í viku. Áætlað var að fljúga samhliða frá Egilsstöðum en hætt var við það. Fluginu frá Akureyri þótti vel tekið og voru gerðar áætlanir um að bæta við nokkrum ferðum til London um haustið. Iceland Express bauð upp á ferðir til Kaupmannahafnar fram í byrjun desember 2006 en ákvað þá að gera hlé yfir vetrartímam. Næstu sumur var boðið upp á tvö flug á viku á tímabilinu júní – ágúst en sumarið 2010 fækkaði þeim niður í eitt á viku frá Akureyri. Sumarið 2007 voru einnig tvö flug í viku í boði frá Egilsstöðum. Fyrirætlanir Iceland Express um vikulegt Lundúnaflug frá Akureyri sumarið 2010 urðu að engu um það bil mánuði fyrir fyrsta flug, að sögn forsvarsmanna félagsins vegna gossins í Eyjafjallajökli. Hugmyndir um flug til Egilsstaða sumarið 2008 og 2012 urðu ekki heldur að veruleika. Sumarið 2012 var hið þriðja í röð þar sem flugfélagið bauð upp á eitt flug á viku milli Akureyrar og Kaupmannahafnar en þá var flogið á mánudögum á tímabilinu 2. júlí til 6. ágúst, alls sex skipti og höfðu flugin aldrei verið færri. Haustið 2012 bárust þær fréttir að flugfélagið WOW-Air hefði keypt Iceland Express og í framhaldinu var tilkynnt að Iceland Express hefði verið lagt niður. Þetta kom í kjölfarið á tilkynningu Iceland Express um að félagið myndi ekki halda áfram að fljúga til Kaupmannahafnar frá Akureyri.

Sumarið 2012 hóf Icelandair í samvinnu við Flugfélag Íslands að bjóða flugtengingar frá Akureyri til Keflavíkur í tengslum við áætlunarflug þess fyrrnefnda frá síðari staðnum.

Mikilvægi samgangna

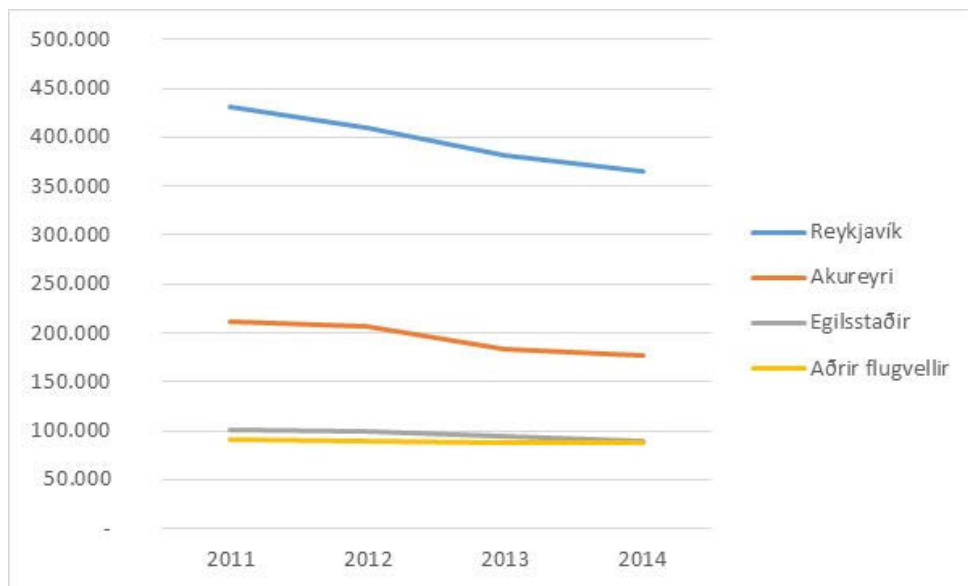
Árið 2014 fóru 99% millilandaferðar á Íslandi í gegnum Keflavíkurflugvöll. Annar stærsti flugvöllurinn, hvað varðar fjölda millilandaferðar, var Reykjavíkurflugvöllur með innan við 1% hlutdeild á því ári. Ef skoðuð er þróun í fjölda millilandaflugfarþega á flugvöllum utan Keflavíkurflugvallar á tímabilinu 2000–2014 má sjá á mynd 1 að Reykjavíkurflugvöllur bætir heldur í meðan aðrir flugvellir tapa.

⁸ <http://www.mbl.is/greinasafn/grein/787668/>



Mynd 1. Þróun í fjölda millilandaferða um flugvelli utan Keflavíkurflugvallar, 2000–2014.⁹

Þær sveiflur sem sjá má á mynd 1 fyrir Akureyri og Egilsstaði hafa fyrst og fremst með framboð flugs að gera sem og þá staðreynd að vellirnir eru báðir varaflugvellar fyrir Keflavík (t.d. 2010 á Akureyri). Á meðan fjöldi ferða í millilandaflugi um þessa velli er brokkgengur og telst í nokkrum þúsundum er heildarferðafjöldi (millilanda- og innanlandsflug) á þeim í hundruðum þúsunda en þó almennt á niðurleið (mynd 2).



Mynd 2. Heildarfjöldi ferða 2011–2014 um íslenska áætlunarflugvelli utan Keflavíkurflugvallar.⁹

Hluti af þeirri umferð sem talin er á myndum 1 og 2 eru ferðir Íslendinga til útlanda, þá t.d. með leiguflugi. Nákvæmar upplýsingar fyrir hvert ár um fjölda erlendra gesta í millilandaflugi um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll er hægt að nálgast hjá ISAVIA.

⁹ <http://www.isavia.is/um-isavia/flugtolur/>

Þróun flugvalla á Akureyri og Egilsstöðum

Akureyrarflugvöllur er einn af helstu áætlunarflugvöllum Íslands í innanlandsflugi auk þess að vera einn af fimm flugvöllum á Íslandi sem eru skilgreindir sem komu- og brottfararflugvellir í millilandaflugi í samræmi við skilyrði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Þar fyrir utan er flugvöllurinn einn af varaflugvöllum Keflavíkurflugvallar (ásamt Reykjavíkur- og Egilsstaðaflugvelli) og miðstöð sjúkraflugs fyrir landið. Flugvöllurinn var formlega tekinn í notkun í lok árs 1954 og var hann þá 1.000 metra langur. Upphaflega var flugvöllurinn malarvöllur en hann var malbikaður 1967 og hefur verið lengdur síðan. Flugstöðvarbyggingin var tekin í notkun árið 1961 og hefur hún verið stækkuð tvisvar sinnum og endurbætt. Í dag getur flugstöðin annað u.þ.b. 400 manns í einu. Framkvæmdir við síðustu lengingu flugbrautar hófust á vordögum 2008 og lauk í júlí 2009. Flugbrautin var lengd um 460m til suðurs og er því núna 2.400m að lengd. Jafnframt var eldri hluti flugbrautarinnar styrktur og réttur af og endaöryggissvæði endurbyggð og stækkuð úr 60m í 150m við hvorn enda í samræmi við nýjar öryggisreglur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Heildarlengd flugbrautarinnar með öryggissvæðum er þar með orðin 2.700m og getur hún sinnt flestum þeim flugvélum sem eru smíðaðar með einum gangi (e. *single-aisle airplanes*) og eru í millilandaflugi til og frá Íslandi í dag.

Eldgosið í Eyjafjallajökli virðist hafa gefið ferðaþjónustuaðilum og öðrum hagsmunaaðilum um uppbyggingu Akureyrarflugvallar byr undir báða vængi. Þá daga sem Akureyrarvöllur var notaður sem miðstöð millilandaflugs til og frá landinu sást glögglega að ef Keflavíkurflugvöllur lokaðist hefðu varaflugvellirnir ekki getu, vegna smæðar sinnar, til þess að sinna allri þeirri umferð flugvéla sem Keflavíkurflugvöllur sinnir annars á hverjum degi. Þó umferðin um Akureyrarflugvöll hafi vissulega gengið og allt lánast var véllum þétt raðað á lítið flughlað, sem varð kveikja að umræðu um stækkun þess út frá öryggis- og þjónustusjónarmiðum.¹⁰ Þannig hafa hagsmunaaðilar talað fyrir nauðsyn þess að stækka flughlaðið svo að fleiri stórar flugvélar gætu verið við flugstöðina samtímis, en jafnframt hefur verið bent á að stækka þurfi flugstöðina svo hægt sé að afgreiða millilandaflug samtímis áætlunarflugi innanlands.

Egilsstaðaflugvöllur er einnig skilgreindur sem komu- og brottfararflugvöllur í millilandaflugi í samræmi við skilyrði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Flugbraut var fyrst lögð á Egilsstaðanesi á árunum 1951 til 1954. Þessi braut var malarbraut og var hún notuð til ársins 1993. Fyrir þann tíma var flugbátum lent á Lagarfljóttinu og farþegar ferjaðir í land á báti. Egilsstaðaflugvöllur var tekinn formlega í notkun þann 23. september 1993 og var á þeim tíma í stakk búinn til að þjónusta íslenska flugflotann. Enn í dag er hann fær um að taka við öllum véllum íslenskra flugfélaga. Flugvöllurinn er með 2.000m langa braut. Skilgreind brautarlengd er þó heldur styttri eða 1847m þar sem hringvegur 1 liggur rétt sunnan við flugbrautina og skerðir hann lendingarvegalengd til norðurs. Flugstöðin var upphaflega byggð á árunum 1963 til 1968 en endurbyggð og stækkuð á árunum 1987 til 1999. Nýr komusalur var formlega tekinn í notkun í apríl 2007 og er farþegarými flugstöðvarinnar nokkru stærra en á Akureyri.

¹⁰ http://www.isavia.is/files/um-isavia-skrar/utgefid-efni/innanlandsflugvellir_skyrsla_13des_2012.pdf, bls. 90
<http://www.ruv.is/frett/50-milljonir-i-flughlad-a-akureyri>
http://www.nordurlandid.is/index.php?option=com_content&view=article&id=2182:staekkun-flugstoevarinnar-hraeae&catid=21:almennt&Itemid=19

Mögulegur ávinningur af beinu millilandaflugi

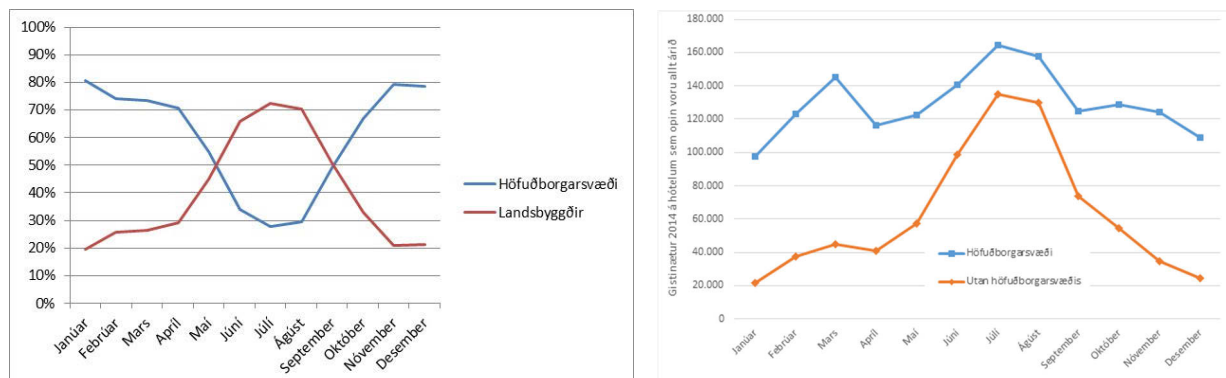
Til að meta mögulegan ávinning af beinu millilandaflugi til og frá tilteknum stað verður að gera grein fyrir þeim forsendum sem lagðar eru til grundvallar. Þegar búið er að útlista þær verður mat lagt á ávinning af beinu millilandaflugi til Akureyrar og Egilsstaða í þjóðhagslegu og svæðisbundnu samhengi. Þetta mat er þó ekki ítarlegt og er stiklað á stóru þar sem aðeins er byggt á nálgunum út frá fyrirliggjandi gögnum.

Forsendur

Þær forsendur sem horft verður til varða nýtingu innviða ferðapjónustu, dvalarlengd og eyðslu ferðamanna, mögulega sætanýtingu í flugvélum og hlutdeild erlendra gesta þar í, hlutdeild ferðapjónustu í landsframleiðslu, mannfjölda á Norður- og Austurlandi og svæðisbundna framleiðslu þar sem og ferðalög Íslendinga erlendis.

Nýting innviða ferðapjónustu

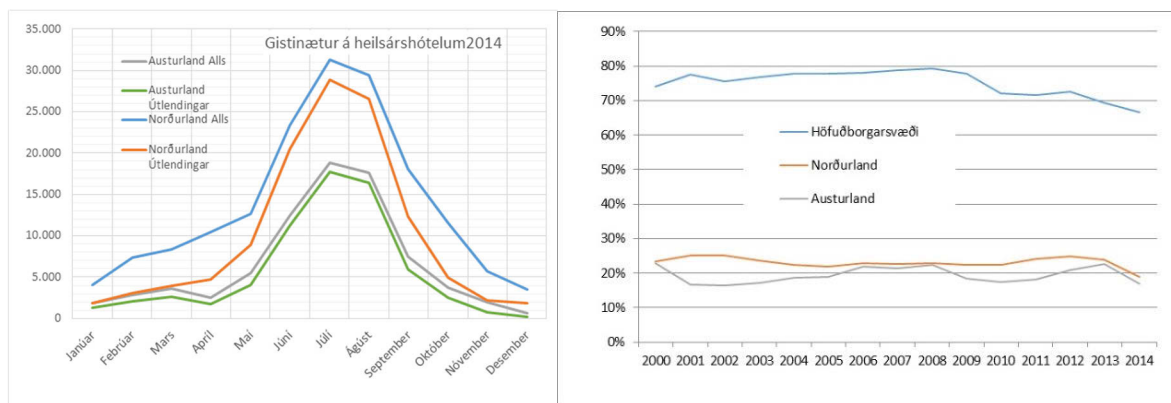
Helsta hindrun í uppbyggingu ferðapjónustu um allt Ísland er árstíðasveifla í gestakomum. Dreifing gistinátta yfir árið sýnir glögglega að svæði utan suðvesturhornsins eiga erfitt uppdráttar utan sumarmánaðanna í sölu á gistingu (mynd 3, hægri). Á mynd 3 vinstra megin má sjá hlutdeild landsbyggða og höfuðborgarsvæðis í heildarfjölda gistinátta hvers mánaðar árið 2014.



Mynd 3. Hlutdeild landsbyggða og höfuðborgarsvæðis í heildarfjölda gistinátta 2014 (vinstri) og seldar gistinætur á heilsárhótélum eftir mánuðum árið 2014 á höfuðborgarsvæði og utan þess (hægri).¹¹

Heildarfjöldi gistinátta erlendra gesta á öllum tegundum gististaða á Íslandi var 4.404.937 árið 2014. Um 47% þeirra voru á höfuðborgarsvæðinu og rúm 55% þeirra voru að sumri (júní, júlí og ágúst).¹¹ Ef horft er einungis á gistinætur á heilsárhótélum á Norður- og Austurlandi sýnir vinstri hluti myndar 4 heildarfjölda gistinátta á mánuði árið 2014 en hægra megin má sjá hlutdeild heilsárhótela í gistingu allra tegunda gististaða á Norður- og Austurlandi samanborið við höfuðborgarsvæðið.

¹¹ <http://www.hagstofa.is/Hagtalur/Ferdamal-samgongur-UT/Gisting>



Mynd 4. Fjöldi gistinguáttanna á heilsárhótelum á Norður- og Austurlandi árið 2014 (vinstri) og hlutfallslegur fjöldi gistinguáttanna á heilsárhótelum af fjölda gistinguáttanna á öllum tegundum gistinguáttanna (hægri).¹¹

Einu má gilda hvaða tegund gistinguáttanna er um að ræða á Norður- eða Austurlandi; fjöldi gistinguáttanna dreifist með sambærilegum hætti yfir árið og á hótélum. Þetta leiðir til slakrar nýtingar. Tafla 1 sýnir samantekið að nýting hótélherbergja á heilsársgrunni er umtalsvert lakari á Norður- og Austurlandi en á höfuðborgarsvæðinu.

Tafla 1. Nýting hótél herbergja á heilsársgrunni 2014.¹¹

	Höfuðborgarsvæði	Norðurland	Austurland
Nýting herbergja	78,7 %	46,6 %	37,5 %
Nýting rúma	62,8 %	40,5 %	33,4 %

Ferðamönnum hefur fjölgað mikið á Íslandi síðan 2011, líka á Norður- og Austurlandi, og því hefur eftirspurn eftir gistinguáttum aukist. Það er þó athyglisvert að hlutféld hótela í gistingu milli ára 2013 og 2014 hefur fallið umtalsvert (mynd 4, hægri). Ljóst er að fáir hætta á fjárfestingar í hótélum þegar nýtingin er svo léleg sem raun ber vitni. Sem dæmi má nefna að ekkert nýtt hótél hefur verið byggt frá grunni á Akureyri frá því hótél KEA var byggt á fimmta áratug síðustu aldar þrátt fyrir að staðurinn sé stærsti þéttbýliskjarninn utan höfuðborgarsvæðisins og miðja þjónustu á Norðurlandi.

Svipað fall í hlutféld hótela af heildargistingu kemur einnig fram á höfuðborgarsvæðinu en þar er verið að mæta vaxandi eftirspurn með byggingu hótélryma, sem mun hækka hlutféld aftur á meðan lítið er verið að byggja á Norður- og Austurlandi. Árstíðarsveifla veldur því að þessi eftirspurn hefur farið t.d. í þann farveg á Akureyri og víðar að í auknum mæli er verið að breyta húsnæði í litlar íbúðir til útleigu fyrir ferðamenn. Grunur leikur á að umtalsverður hluti þessara viðskipta sé á svörtum markaði.¹²

Dvalarlengd erlendra gesta

Meðalfjöldi gistinguáttanna meðal erlendra ferðamanna á Íslandi er mismunandi að sumri og vetri. Samkvæmt nýjstu könnunum sem Ferðamálastofa lætur gera meðal brottfararfarþega í flugstöð Leifs

¹² <http://www.saf.is/wp-content/uploads/Skattsvik-%C3%AD-fer%C3%B0a%C3%BEj%C3%B3nustu.pdf>

Eiríkssonar er meðaldvalarlengd erlendra gesta sumarið 2014 (byrjun júní til loka ágúst) um 10 nætur¹³ og um 6 nætur veturinn 2013/2014 (sept. til maí).¹⁴

Þessar kannanir greina einnig meðaldvalarlengd svarenda eftir landshlutum. Tafla 2 sýnir hver meðaldvalarlengd var í hverjum landshluta fyrir sig.

Tafla 2. Meðaldvalarlengd eftir landshlutum, veturinn 2013/2014 og sumarið 2014.^{13 og 14}

Landshluti	Meðaldvalarlengd í gistinóttum	
	Sumar 2014	Vetur 2013/2014
Reykjavík og nágrenni	4,53	4,34
Suðurland	3,59	3,32
Norðurland	3,9	2,96
Austurland	2,72	2,79
Vesturland	2,11	2,15
Reykjaneskagi	2,21	2,06
Vestfirðir	3,29	3,61
Hálendið	3,48	2,26

Í könnunum RMF á Akureyrarflugvelli 2009–2012 kom skýrt fram að þeir erlendu gestir sem nýttu sér beint flug til Akureyrar eyddu sínum gistinóttum fyrst og fremst á Norðurlandi. Með öðrum orðum var samhljómur milli heildardvalarlengdar þeirra á Íslandi og á Norðurlandi. Var þetta tilefni þeirrar ályktunar að bein flugleið opnaði nýjan áfangastað innanlands. Þeir erlendu ferðamenn sem kæmu með beinu flugi til landsins um annan völl en Keflavíkurflugvöll dveldust á því svæði sem væri við flugvöllinn og væru ekki að fara um allt land, eða bara SV-hornið.

Ekki er tilefni til að ætla að dvalarlengd þeirra sem koma með beinu flugi á tiltekið svæði sé skemmri en þeirra sem koma með beinu flugi til Íslands um Keflavíkurflugvöll og ekki voru vísbendingar um slíkt að sjá í könnunum meðal brottfararfarþega frá Akureyri sumrin 2009–2012. Dvalarlengd þeirra sem komu með fluginu til Akureyrar tengdist þó sterkt áætlun flugfélagsins sem hélt fluginu úti. Þannig má ætla að meðalfjöldi gistinátta sem skila sér fyrir landið allt að sumri og vetri muni skila sér á það svæði sem beinu flugi verði beint að.

Eyðsla erlendra gesta

Næsta spurning snýr svo að því í hvað þessir gestir eru að eyða á meðan dvöl þeirra stendur. Til að nálgast tölu í þeim efnum verður að horfa til ólíkra átta.

Fyrst er til að taka greiningu hagfræðideildar Landsbankans, sem metur meðaleyðslu ferðamanns á Íslandi 106.481 kr. árið 2014, út frá kortaveltu.¹⁵ Samkvæmt þessari niðurstöðu eyðir hver gestur

¹³ http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/2014-12-17_ferdamalastofa_erlendirferdamenn_an_vaka_maskinuskysrsla_islenska-pdf, bls. 67

¹⁴ http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/2014-10-24_ferdamalastofa_erlendirferdamenn_maskinuskysrsla_islenska-pdf, bls. 66

¹⁵ <http://www.landsbankinn.is/Uploads/Documents/Umraedan/Radstefnur/Ferdathjonusta-2015/Ferdathjonusta-2015.pdf>, bls. 20

10.648 kr. á sólarhring að sumarlagi og 17.747 kr. að vetrarlagi, miðað við meðaldvalarlengd eins og hún er áætluð að ofan.

Ef horft er til nýjustu kannana sem Ferðamálastofa lætur gera, en þar er spurt um eyðslu ferðamanna í ólíkum neysluflokkum, má sjá í töflu 3 að um er að ræða svipaðar stærðir ef gengið er út frá miðgildi í svörum. Bæði er frekar líklegt að miðgildið sé nær lagi, þó framkvæmdaraðili könnunar hafi ekki prófað fyrir því sérstaklega, og auk þess má geta þess að ferðafólk vanmetur að jafnaði eigin neyslu, sérstaklega þegar telja skal hana saman eftir ferð. Athuga skal að samkvæmt svörum í könnunum eru upphæðir að jafnaði gefnar upp fyrir tvo ferðalanga og því er samtalan helmingur þeirra talna sem upp eru gefnar í könnunum.

Tafla 3. Eyðsla erlendra ferðamanna á Íslandi.^{13 og 14}

Neysluflokkur	Miðgildi fyrir hverja tvo ferðamenn	
	Sumar 2014	Vetur 2013/2014
Veitingastaðir, barir og kaffihús	30.565	34.926
Gisting	61.130	56.550
Matvöruverslanir	14.416	9.425
Afþreying/skemmtanir	24.452	23.284
Varningur í verslunum	22.904	19.291
Almenningssamgögnur	9.781	8.149
Annar ferðakostnaður	24.452	17.463
Bílaleiga	55.756	38.582
Áfengiskaup í Vínbúðinni	7.635	6.985
Samtals á ferðamann	125.546	107.328

Miðað við töflu 3 er sólarhringseyðsla ferðamannsins að sumri 12.555 kr. en 17.888 kr. að vetri. Þetta er nærri samhljóma tölum hagfræðideildar Landsbankans, sem byggja á kortaveltu.

Við mat á mögulegum ávinningi af beinu millilandaflugi er því hægt að horfa á meðaltal þessara tveggja stærða sem skýrðar hafa verið með tilliti til eyðslu ferðafólks fyrir vetur og sumar og fá 11.602 kr. að sumri og 17.818 kr. að vetri, miðað við gefna meðaldvalarlengd.

Sætanýting í flugi og hlutdeild erlendra gesta

Í þessari skýrslu verða dregnar upp sviðsmyndir varðandi flug til Akureyrar og Egilsstaða. Í þessum sviðsmyndum verður að áætla hver hlutdeild erlendra gesta verður í slíku flugi. Gert er ráð fyrir að notaðar yrðu flugvélar af gerðinni Airbus 320 eða Boeing 757-200 en báðar tegundir taka um 180 farþega og eru með einum gangi (e. *single aisle*). Þetta er sú stærð flugvéla sem virðist hafa hentað flugi til Íslands hvað best í gegnum árin og eru þessar stærðir notaðar af bæði Wow og Icelandair. Auðvitað er ekkert því til fyrirstöðu að nota minni vélar en ekki er líklegt að hentugt yrði að nota stærri. Meðalsætanýting Icelandair var 79,1% árið 2014¹⁶ og sama ár var meðalsætanýting meðal allra flugfélaga á Keflavíkflugvelli 78,6%.¹⁷ Hlutdeild Íslendinga fer minnkandi í flugsætum flugfélaganna. Árið 2014 hófu 16% allra farþega ferð á Íslandi með vélum Icelandair, en það hlutfall var 24% árið

¹⁶ <http://www.icelandairgroup.is/investors/traffic-data/>

¹⁷ http://www.kefairport.is/resources/Files/Facts_and_figures_2014_2.pdf

2010.¹⁸ Í könnunum RMF meðal farþega í millilandaflugi frá Akureyri var hlutdeild útlendinga 64% árið 2012. Gengið er út frá því að 74% þeirra sæta sem nýtt eru séu nýtt af erlendum gestum á leið til og frá landinu og þannig er miðað við að í hverri vél sem lendir á Akureyri eða Egilsstöðum séu 105 erlendir gestir.

Mannfjöldi á Norður- og Austurlandi og ferðalög Íslendinga

Mannfjöldi í Norðausturkjördæmi, sem nær frá Siglufirði að Djúpavogi og má ætla að verði að mestu upptökusvæði millilandaflugs frá Egilsstöðum, er 39.660 manns á fyrsta ársfjórðungi 2015. Ef beint flug yrði um Akureyri má ætla að við bættist Norðurland vestra, en mannfjöldi þar á sama tíma var 7.100 manns. Upptökusvæði millilandaflugs um Akureyri væri því 46.760 manns.¹⁹

Samkvæmt könnun MMR fyrir Ferðamálastofu vegna ferðalaga Íslendinga 2014 fara Íslendingar sem eru búsettir utan höfuðborgarsvæðis að meðatali í tvær utanlandsferðir á ári. Rúmlega helmingur fer eina ferð (51,4%), um þriðjungur tvær (31,6%) og aðrir oftár.²⁰ Samkvæmt svörum í opinni netkönnun Háskólabrúar Keilis myndu 72% af 700 svarendum á Akureyri fljúga oftár út ef í boði væri beint flug.

Þannig má ætla að eftirspurn af heimamarkaði sé fyrir allt að 93.520 flugsætum á ári, ef allir íbúar færu tvisvar á ári og nýttu sér allir beint flug frá Akureyri eða Egilsstöðum. Slík eftirspurn kallaði á 520 flugferðir með 180 sæta vél. Afar erfitt er að segja til um hvernig heimafólk muni nýta sér flugið; til þess þarf að koma til ítarleg greining á greiðsluvilja og á því hvert Íslendingar fara á ferðalögum sínum erlendis. Ef gengið er út frá því að flogið yrði til Kaupmannahafnar, og í ljósi þess að um fjórðungur (24,3%) landsmanna sem ferðast erlendis er á leið þangað,²¹ væri möguleg eftirspurn heimamarkaðar að hámarki 22.725 flugsæti á ári.

Landsframleiðsla og hlutdeild ferðaþjónustu í henni

Árið 2013 var vinnsluvirði í ferðaþjónustu auk skatta frá ferðaþjónustu eins og fyrsti dálkurinn í töflu 4 sýnir, rúmir 87 milljarðar.²² Þetta er jafnframt hlutdeild ferðaþjónustunnar í landsframleiðslu, um 4,6%. Vinnsluvirði er þannig hið aukalega verðmæti sem verður til við vinnslu, öðru nafni virðisauki. Það samanstendur af launum og launatengdum gjöldum auk rekstrarhagnaðar.

¹⁸

<http://www.icelandairgroup.is/servlet/file/store653/item786131/version1/Annual%20Report%202014%20Icelandair%20Group.pdf>, bls. 49

¹⁹ <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Mannfjoldi/Yfirlit>

²⁰ <http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/ferdalag-islendinga-2014-og-ferdaaform-theirra-2015-pdf>, bls. 12

²¹ <http://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/ferdalag-islendinga-2014-og-ferdaaform-theirra-2015-pdf>, bls. 14

²² <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Ferdamal-samgongur-UT/Ferdathjonusta>

Tafla 4. Vinnsluvirði í ferðaþjónustu á Íslandi árið 2013 auk skatta frá ferðaþjónustu.²²

	Alls (Mkr)	Vegna erlendra ferðamanna (Mkr)	Á erlendan ferðamann (kr)
Gistipjónusta	26.908	20.719	25.663
Orlofshús	3.065	2.360	2.923
Veitingaþjónusta	9.176	7.066	8.752
Farþegaflutningar á landi	4.685	3.607	4.468
Farþegaflutningar á sjó	853	657	814
Farþegaflutningar með flugi	10.256	7.897	9.782
Leiga flutningatækja, bílaleiga og fleira	10.887	8.383	10.384
Ferðaskrifstofur	4.172	3.212	3.979
Menningarstarfsemi	1.533	1.180	1.462
Afþreying og tómstundastarfsemi	6.407	4.933	6.111
Ýmis verslun	7.144	5.501	6.814
Annað	2.248	1.731	2.144
Samtals	87.334	67.247	83.294

Vinnsluvirði í ferðaþjónustu á Íslandi verður til bæði vegna íslenskra og erlendra ferðamanna, samtals 87 milljarðar króna (87 Gkr) árið 2013. Eins og sjá má í töflu 5 var hlutfall útlendinga í gistinóttum 77% árið 2013. Gistinætur eru keyptar af fleirum en ferðamönnum, t.d. af fólki í vinnuferðum og viðskiptaerindum en það er tegund ferðamennsku og því gert ráð fyrir að þetta hlutfall endurspegli hlutfall útlendinga í ferðamennsku á Íslandi. Ef miðað er við að 77% af heildarvinnsluvirði auk skatta sé vegna erlendra ferðamanna fæst dálkur tvö í töflu 4. Til að finna vinnsluvirðið sem hver erlendur ferðamaður skapar að meðaltali er hægt að deila með fjölda ferðamanna 2013 sem var 807.349 (sjá töflu 5), þá fæst síðasti dálkurinn í töflu 4. Niðurstaðan er að hver ferðamaður hafi aukið vinnsluvirði í hagkerfinu um 83 þkr. Þetta þýðir jafnframt að hver erlendur ferðamaður hefur aukið landsframleiðsluna um þessa tölu árið 2013.

Ef gert er ráð fyrir að ferðamenn inn á eitthvert svæði árið 2013 hefðu komið alfarið með erlendum flugfélögum sem hefðu ekki þurft að greiða krónu inn í íslenskt hagkerfi sem og að þessir ferðamenn hefðu aldrei notað innanlandsflug þá má gera ráð fyrir að hver þessara erlendu ferðamanna hefði aukið framleiðsluna um 74.500 kr. á því svæði. Framleiðsluaukning hvers ferðamanns fyrir utan flug er því um 88% af heildarframleiðsluaukningunni.

Tafla 5. Hlutfall útlendinga í gistinóttum árin 2013 og 2014.^{11 og 23}

	2013	2014
Fjöldi erlendra ferðamanna	807.349	997.556
Á öllum tegundum gististaða:		
Gistinætur allra	4.546.383	5.489.986
Gistinætur útlendinga	3.521.824	4.404.937
Hlutfall útlendinga í gistinóttum	77%	80%

²³ <http://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/heildarfjoldi-erlendra-ferdamanna-1949-2013>

Sé tekið tillit til verðlagsbreytinga milli ára 2013 og 2014 sem voru einungis 2% má gera ráð fyrir að aukning landsframleiðslu vegna hvers erlends ferðamanns hafi verið 85.000 kr. árið 2014. Miðað við fjölda erlendra ferðamanna það ár sem var um ein milljón (sjá töflu 5) má gera ráð fyrir að aukaleg landsframleiðsla vegna erlendra ferðamanna árið 2014 hafi verið 85 Gkr.

Aukning í framleiðslu hefur áhrif á skatttekjur ríkis og sveitarfélaga. Skatttekjur hins opinbera eru almennt um 46% af landsframleiðslu eins og sjá má í töflu 6. Skatttekjur auk tryggingargjalda eru um 39% af landsframleiðslu. Ákaflega erfitt er að meta hvort ein atvinnugrein sé öðruvísi en önnur hvað þetta varðar. Beinir skattar af ferðapjónustu að frádregnum styrkjum frá ferðapjónustu eru metnir 10,9 Gkr.²² En sú upphæð auk 76,4 Gkr hlutar ferðapjónustu af heildarvinnsluvirði gefur 87,3 Gkr framlag ferðapjónustunnar til landsframleiðslunnar árið 2013.²² Beinir skattar eru því 12% upphæðarinnar. En þar með er ekki öll sagan sögð. Áhrif umsvifa í atvinnulífi hjá hvaða atvinnugrein sem um er að ræða, hríslast um allt hagkerfið. Starfsmenn greiða útsvar og tekjuskatt af launum og þegar þeir kaupa vörur og þjónustu greiða þeir virðisaukaskatt o.s.frv. Hin og þessi fyrirtæki selja ferðapjónustunni vörur og þjónustu og hluti þess fjár endar sem skattur hjá hinu opinbera með einum eða öðrum hætti. Þar sem hluti ferðapjónustunnar er starfsemi sem ekki ber virðisaukaskatt²⁴ þá er hér miðað við að skatttekjur auk tryggingargjalda séu 35% en ekki 39%. Árið 2014 er því gert ráð fyrir að hið opinbera hafi fengið í tekjur um 30 Gkr vegna ferðapjónustu við erlenda ferðamenn.

Tafla 6. Tekjur hins opinbera 2014, hlutfall af vergri landsframleiðslu.²⁵

	(%)
11 Skatttekjur	35,23
12 Tryggingagjöld	3,69
13 Fjárframlög	0,13
14 Aðrar tekjur	6,54
1 Heildartekjur	45,59

Ef aukningin frá fyrra ári í fjölda erlendra ferðamanna verður 20% árið 2015 og 15% árið 2016 verður verðmætasköpun vegna ferðapjónustu við erlenda ferðamenn orðin um 117 Gkr árið 2016 og af því má gera ráð fyrir að hið opinbera fái um 41 Gkr í tekjur.

Hér er gert ráð fyrir að hver erlendur ferðamaður hafi aukið landsframleiðsluna um 85.000 kr. árið 2014. Í raun er það þó ekki alveg svo einfalt. Þegar ferðapjónustan stækkar sem atvinnugrein ryður hún í burtu annarri atvinnustarfsemi. Með hverjum ferðamanni minnkar því framleiðslan í öðrum greinum en líklegt er að það sé ekki nema brot af 85.000 kr. Ferðapjónustan hefur t.d. engin áhrif á aðra grunnatvinnuvegi, ekki verður minna veitt af fiski þó ferðamönnum fjölgi né mun minna verða framleitt í orkufrekum iðnaði. Á móti kemur að áhrif ferðamannsins geta orðið meiri á landsframleiðslu ef hann bætir nýtingu fyrirliggjandi fjárfestinga.²⁶ Dæmi um slíkt eru tóm hótél að vetri í landsbyggðunum. Efnahagsleg áhrif beins flugs til Akureyrar eða Egilsstaða eru því meiri á veturna en sumrin. Til að hafa framsetninguna hér einfalda verður þó horft framhjá þessu og gert ráð fyrir að erlendur ferðamaður auki landsframleiðsluna um 85.000 kr.

Til að leggja mat á hvað aukning landframleiðslunnar vegna gestakoma gæti þýtt í svæðisbundnu samhengi þarf að áætla svæðisbundna framleiðslu á Norðurlandi og Austurlandi. Tafla 7 tekur saman framleiðslu í milljörðum fyrir Norðurland eystra og vestra, sem og Austurland.

²⁴ <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr14291.pdf>, bls. 21

²⁵ Tekjur hins opinbera 1998 – 2014 <http://hagstofa.is/Hagtolar/Thjodhagsreikningar/Fjarmal-hins-opinbera>

²⁶ Ásgeir Jónsson 2004: 'Að græða á gestakomum. Þjóðhagslegur ábati ferðapjónustu og hlutverk ríkisins' *Landabréfið* 20(1): 51-67

Tafla 7. Svæðisbundin framleiðsla á Norður- og Austurlandi.²⁷

Árið 2014	Framleiðsla, í milljörðum
Landsframleiðslan í heild	1.993
Norðurland vestra	33
Norðurland eystra	118
Austurland	80
Norður- og Austurland í heild	231

Samtals er áætlað að framleiðslan á Norðurlandi og Austurlandi hafi verið 231 Gkr árið 2014.

Samantekt forsendna

Stuðst er við eftirfarandi forsendur, sem verða að teljast með varlegasta móti er kemur að eyðslu:

- Meðaldvalarlengd á svæðinu að sumri er: 10 nætur
 - Eyðsla sumargests á sólarhring er: 11.602 kr.
- Meðaldvalarlengd á svæðinu að vetri er: 6 nætur
 - Eyðsla vetrargests á sólarhring er: 17.818 kr.
- Í hverri vél eru 105 erlendir gestir (78,9% sætanýting, 74% erlendir gestir)
- Hver gestur eykur landsframleiðslu um 85.000 kr. (á verðlagi 2014)

²⁷ Leiðrétt upp til ársins 2014 út frá <http://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/hagvoxtur-landshluta-2007-2011.pdf>

Ávinningur af beinu millilandaflugi

Mat á ávinningi af beinu flugi til Akureyrar eða Egilsstaða byggir á ofangreindum forsendum og verður fyrst tiltekin aukin land- og svæðisbundin framleiðsla, næst möguleg betri nýting innviða, síðan möguleikar á hliðaráhrifum, t.d. með fiskútflutningi, og loks áhrif á lífsgæði heimafólks.

Möguleg aukning framleiðslu

Framleiðsla á Norður- og Austurlandi er metin á 231 milljarð árið 2014 og landsframleiðsla á 1.993 milljarða sama ár. Beint flug inn á Norður- eða Austurland mun hækka báðar tölur þar sem gengið er út frá því að þeir sem koma með beinu flugi séu hrein viðbót við aðra ferðamenn til Íslands. Í töflu 8 eru settar fram tvær sviðsmyndir sem endurspeglar áhrif á landsframleiðslu ef í boði væri annarsvegar áætlunarflug allt árið tvisvar í viku, og svo hinsvegar aðeins yfir sumarmánuðina. Ekki er tekið tillit til vannýtingar utan sumartíma og eru áhrifin því líklega vanmetin af flugi allt árið og hugsanlega ofmetin af sumarflugi.

Tafla 8. Tvær sviðsmyndir fyrir beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða og þjóðhagsleg áhrif á ári.

	Flug allt árið	Flug júní–ágúst
Flug á viku	2	2
Sætafjöldi í vél	180	180
Sætanýting	79%	79%
Hlutfall erlendra ferðamanna	74%	74%
Fjöldi erlendra ferðamanna	10.920	2.730
Framleiðsluaukning	930 Mkr	230 Mkr
Tekjuaukning hins opinbera	320 Mkr	80 Mkr

Með beinu flugi til Akureyrar má gera ráð fyrir að svæðisbundin framleiðsla aukist mest á Norðurlandi eystra. Ef hinir aukalegu ferðamenn héldu sig eingöngu þar gæti hagkerfið á Norðurlandi eystra stækkað um 0,8% með flugi allt árið (0,2% með sumarflugi). Áhrifin verða þó væntanlega einnig á Norðurlandi vestra og á Austurlandi og má því gera ráð fyrir að hagkerfið á Norðurlandi og Austurlandi geti stækkað um 0,4% með beinu flugi allt árið. Með beinu flugi til Egilsstaða gæti hagkerfi Austurlands stækkað um 1,2% (0,3% með sumarflugi) en ef gert er ráð fyrir að áhrifin dreifist einnig á Norðurland eystra gæti hagkerfi þessara svæða stækkað um 0,5%. Áhrif á Norður- og Austurland eru tekin saman í töflu 9.

Tafla 9. Tvær sviðsmyndir fyrir beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða og aukning á svæðisbundinni framleiðslu.

	<i>Aukning á svæðisbundinni framleiðslu</i>	
	Flug allt árið	Flug júní–ágúst
Beint flug til Akureyrar: Stækkun hagkerfis á Norðurlandi eystra ef öll áhrif þar.	0,8%	0,2%
Beint flug til Akureyrar: Stækkun hagkerfis á Norður- og Austurlandi.	0,4%	0,1%
Beint flug til Egilsstaða: Stækkun hagkerfis á Austurlandi ef öll áhrif þar.	1,2%	0,3%
Beint flug til Egilsstaða: Stækkun hagkerfis á Austurlandi og Norðurlandi eystra.	0,5%	0,1%

Ef gert er ráð fyrir að áhrif af fluginu verði engin á þessum svæðum þá lækka allar tölur um svæðisbundin áhrif um 12%.

Breyting á ferðapjónustunni í heilsársgrein

Eins og fram hefur komið í forsendum er mikilvægt að greina á milli gesta sem koma með beinu flugi að sumri og þeirra sem koma með slíku flugi að vetri. Hinir fyrrnefndu dveljast lengur og koma á tíma þegar næg nýting er á innviðum ferðapjónustu almennt. Farþegar með beinu flugi að vetri dveljast skemur en munu bæta forsendur alls reksturs ferðapjónustu á heilsársgrunni og hafa því mun víðtækari áhrif í hagrænu samhengi. Af myndum 3 og 4 má sjá hve vannýt fjárfesting í ferðapjónustu er á Norður- og Austurlandi er kemur að gistirými. Ef herbergjanýting á hóteli færi úr 46,6%, eins og hún er á Norðurlandi (tafla 1), í 58%, eða úr 37,5% í 47% á Austurlandi þá er það 25% aukning á tekjum hótelsins. Hótel eru illa nýtt og hið sama á við um flugvallina á Akureyri og Egilsstöðum, þar sem farþegum fækkar stöðugt (mynd 2). Bætt nýting hótela, flugvalla, veitingastaða, langferðabíla, hvalaskoðunarskipa, afþreyingarstaða, vega og annarra þátta innviða er helsta þjóðhagslega áhrifastærðin.²⁶

Jafnari ferðamannastraumur gæti þannig breytt forsendum hótelerksturs á Norður- og Austurlandi þannig að þar hæfist uppbyggingarhrina á hótelum lík þeirri sem þegar er farin af stað á höfuðborgarsvæðinu, þar sem árstíðasveiflu í gestakomum verður varla vart þessi misserin.²⁸ Hlutdeild hótela í öllum gistinóttum gæti þá farið að fíkra sig í átt að því sem er á höfuðborgarsvæðinu þó svo hátt hlutfall muni líklega aldrei nást á Norður- og Austurlandi.

Hvert beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða sem næði út fyrir sumarmánuðina þrjá myndi strax hafa áhrif til að bæta nýtingu innviða. Flug allt árið myndi hafa enn frekari áhrif í þessa átt en jafnframt stuðla að því að ferðapjónustan gæti farið að breytast í heilsársatvinnugrein og starfsfólk gæti í meira mæli gert ferðapjónustuna að aðalstarfi og veldi sér þar af leiðandi búsetu þar sem atvinnugreinin væri. Það þýðir að starfsmennirnir yrðu hluti af samfélaginu, borguðu sitt útsvar til sveitarfélagsins þar sem þeir væru í vinnu (eða til nágrannasveitarfélaga), væru með börn sín í skóla á svæðinu og þess háttar. Þessi áhrif skipta hvað mestu máli í minni samfélögum, svo sem í Mývatnssveit.

²⁸ <http://www.rmfi.is/is/um-rmf/frettir/enginn-titill>

Þegar greinin fer að þróast í átt að heilsársatvinnugrein eflast einnig forsendur vöruþróunar. Á Norður- og Austurlandi eru tækifæri til að bjóða ferðamennsku á veturna sem er þess eðlis að hægt er að bjóða gestum persónulega þjónustu og upplifun af víðernum vetrarríkis án þess að þeir verði sérstaklega varir við aðra gesti, þar sem þeir munu væntanlega alltaf vera nokkru færri en að sumri.

Möguleg hliðaráhrif – Fiskútflutningur

Miklar breytingar hafa orðið á fiskútflutningi síðustu áratugi. Þorskur er nú í meira mæli en áður fluttur út ferskur beint á markað í Evrópu í samræmi við pantanir viðskiptavina þar. Um fimmtungur botnfisks er nú fluttur út ferskur.²⁹ Rúmlega helmingur þessa ferska fisks er fluttur út með flugi. Af þessum sökum hafa sérhæfðar fiskvinnslur sprottið upp í nágrenni Keflavíkurflugvallar.

Á Norðurlandi, sérstaklega á Akureyri og Dalvík, er öflug bolfiskvinnsla. Kostirnir sem þessir aðilar hafa varðandi útflutning á ferskum fiski er að aka með hann 430 km í flug í Keflavík eða senda hann með sérstökum gámum. Eftirsóknarvert er fyrir þessa starfsemi að eiga kost á því að senda ferskan fisk með beinu flugi frá Akureyri eða Egilsstöðum. Það myndi styrkja grundvöll þessara fyrirtækja. Hinsvegar má ljóst vera að þessi fyrirtæki fara ekki að breyta sínum flutningaleiðum nema tryggt sé að beint flug verði allt árið frá Akureyri eða Egilsstöðum og að það sé komið til að vera.

Beint flug eykur möguleika fyrirtækja og stofnana

Aðrar atvinnugreinar myndu hugsanlega nýta sér inn- og útflutning á smærri hlutum með nýrri flugleið. Þannig er t.a.m. hægt að benda á grósku í hugbúnaðargerð fyrir evrópsk heilbrigðiskerfi, en um þessar mundir starfa um 30 manns við forritun á heilbrigðissviði á Akureyri. Þessi fyrirtæki hafa nefnt helsta óhagræði við staðsetninguna það að vera fjarri „heimamarkaði“ sínum í Evrópu og ljóst að með beinu flugi batna rekstrarskilyrði þeirra og vaxtarmöguleikar eflast.

Beint flug gæti bætt forsendur alþjóðasamstarfs þeirra opinberu stofnana sem eru á Akureyri og Egilsstöðum t.d. Háskólans á Akureyri.

Beint flug eykur lífsgæði heimamanna

Fyrir heimamenn á Norður- og Austurlandi fylgir því hagræði og sparnaður að geta flogið beint frá Akureyri eða Egilsstöðum til útlanda. Ef Akureyringur flýgur til Kaupmannahafnar í gegnum Keflavík þýðir það annað hvort:

- Aka fram og til baka samtals 864 km sem kostar u.þ.b. 19.000 kr. í eldsneyti að jafnaði.³⁰ Breytilegur kostnaður sem stafar af sliti bílsins og öðrum rekstri er gróflega annað eins. Í þennan akstur fer einn dagur sem ella gæti nýst í vinnu og miðað við 300 þúsund kr. mánaðarlaun er það tekjutap upp á 14.000 kr. Ef mánaðarlaunin eru 700 þúsund kr. er tekjutapið 34.000 kr.
- Fljúga Akureyri–Reykjavík fram og til baka, sem kostar allt frá 15.000 kr. og upp í 42.000 kr. Við það bætist ferð til Keflavíkurflugvallar en með flugrútu kostar hún 3.500 kr. báðar leiðir. Í þetta ferðalag innanlands, fram og til baka, fer að auki að lágmarki hálfur vinnudagur.

²⁹ http://www.efnahagsmal.is/wp-content/uploads/2012/12/ahrif_fiskveidistjornunar_a_virdiskedju_am.pdf, bls. 9

³⁰ Miðað við bensínbíl sem eyðir 10l fyrir hverja 100 ekna km og bensínverð 220 kr.

Mögulega er gisting kostnaður sem gera þarf ráð fyrir í báðum þessum tilfellum enda flest flug til Kaupmannahafnar snemma að morgni.

Ef farið er frá Egilsstöðum er kostnaðurinn meiri. Vegalengdin fram og tilbaka í akstri er 1.392 km og flug kostar frá 25.000 til 48.000 kr.

Ferðalangur sem fara vill frá Akureyri eða Egilsstöðum til Kaupmannahafnar gæti því verið tilbúinn að greiða nokkra tugi þúsunda til viðbótar fyrir flugsætið með beinu flugi, sem ræðst af fjölda ferðafélaga og greiðenda.³¹ Ef miðað er við gefnar forsendur um nýtingu flugsæta og að það verði erlendir ferðamenn sem bera uppi þá nýtingu, ætti verð á flugsæti að vera samkeppnishæft við það sem býðst frá Keflavíkurflugvelli. Við þær aðstæður má vera ljóst að beint flug mun skapa tækifæri til ferða sem auka lífsgæði íbúa á Norður- og Austurlandi og bjóða umtalsverðan sparnað, því meiri því færri sem eru í ferðahóp.

Ljóst er að beint flug er líklegt til að auka samskipti heimamanna við útlönd. Það mun hafa samfélagsleg áhrif á ýmsa vegu.

³¹ Mikilvægt er hér að kanna vandlega greiðsluvilja íbúa fyrir beint millilandaflug. Til þessa hefur það ekki verið gert.

Lokaorð

Ef gengið er út frá því að hver nýr gestur til landsins skili 85.000 kr. til landsframléiðslunnar eykst hún um 900 milljónir við beint flug til Akureyrar eða Egilsstaða ef flogið er allt árið og um 200 milljónir ef aðeins er flogið yfir sumarmánuðina. Slíkt aukning mun skila sér fyrst og fremst svæðisbundið og auka því framleiðslu á Norður- og Austurlandi um 0,4% ef flogið er allt árið (sjá töflur 8 og 9). Mikilvægasta breytingin með beinu flugi allt árið er bætt nýting innviða, s.s. hótela, sem skapað gæti forsendur fyrir ferðþjónustu sem heilsársatvinnugrein. Flugíð skapar auk þess tækifæri til annars útflutnings, s.s. á fiski, og eykur lífsgæði íbúa með auknum möguleikum á ferðalögum til útlanda.

Nær allir erlendir ferðamenn sem koma til landsins koma í gegnum Keflavíkflugvöll og fara gestir helst með bílaleigubílum þaðan um landið. Utan sumarmánaða, þegar frítími fólks er að jafnaði styttri, sem endurspeglast í skemmri meðaldvalarlengd, er ljóst að erfitt er við núverandi aðstæður að fara frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar um landið utan suðvesturhornins. Þetta liggur til grundvallar hinn miklu árstíðasveiflu sem sjá má í gestakomum um landið (mynd 3). Ljóst er að til að laga þetta þarf annað af tvennu að koma til, eða hvorttveggja; beint millilandaflug á aðra flugvelli um landið og/eða bættar tengingar við Keflavíkflugvöll í lofti og á láði.

Ljóst er af forsögu millilandaflugs um Egilsstaði og Akureyri að aðstæður á flugvöllum þar eru í lagi og ekkert við þær sem kemur í veg fyrir beint flug. Til þess að á komist reglulegt millilandaflug þarf ferðþjónusta á svæðinu að vinna ítarlega heimavinnu, þar sem ferðafólk sækir sjaldnast áfangastaði heim vegna þess að þar er góður flugvöllur. Gögn RMF úr könnunum á Akureyri sýna að þegar mótuð er ferðavara í tengslum við mögulega áætlun flugfélaga verður uppistaða farþega þeir sem nýta sér þá vöru. Þróun slíkrar ferðavöru og markaðssetning ætti að vera markmið vinnu við að koma á beinu millilandaflugi ef eygja skal möguleika á að ná þeim áhrifum sem að ofan hafa verið rakin.

Líklegt verður að teljast, út frá gögnum um rekstur ólíkra tegunda flugfélaga, að flugfélög sem vinna eftir sk. lággjaldalíkani (e. *low cost carriers*) muni vilja reyna sig við beinar flugtengingar milli einstakra flugvalla.³² Þessi flugfélög eru hinsvegar afar hvikir viðsemjendur og jafnskjótt og þau opna flugleið geta þau lokað henni, en sk. „route churn“ einkennir þeirra viðskiptalíkan.³³ Það gæti reynst aðilum í ferðþjónustu dýrt að treysta um of á að slík félög viðhaldi reglubundnu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða.

³² Sjá bls. 15-25 í Edward H. Huijbens og Eyrún J. Bjarnadóttir 2012: *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll – Könnun meðal brottfararfarþega sumarið 2012*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

³³ De Wit, J.G. og Zuidberg, J. 2015: Route churn: an analysis of low-cost carrier route continuity in Europe. *Journal of Transport Geography*, sjá: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315000678>
