

Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri

Borgum v/Norðurslóð, 600 Akureyri

Sími 460-8900 Fax 460-8919

Netfang: rha@unak.is

Veffang: <http://www.rha.is>



***Millilandaflug frá
Norður- og
Austurlandi til Evrópu
Nóvember 2005***

Unnið fyrir:
KEA

Njáll Trausti Friðbertsson

Efnisyfirlit

1. Inngangur	1
1.1 Bakgrunnur	1
2. Aðferðafræði	2
3. Markaðssvæði.....	3
4. Flugvellir	4
4.1 Akureyrarflugvöllur	5
4.1.1 Air Greenland á Akureyri	9
4.2 Aðaldalsflugvöllur	10
4.3 Egilsstaðaflugvöllur.....	11
4.4 Samantekt flugvellir.....	15
5. Ferðaþjónusta – söguleg þróun	18
5.1 Fjöldi erlendra ferðamanna	18
5.2 Gistinætur – allt landið.....	19
5.3 Gistinætur – Norður- og Austurland	23
5.4 Gistinætur eftir ársfjórðungum	26
5.5 Gistinætur eftir þjóðernum.....	27
6. Markaðssetning og aðgengi að mörkuðum	30
6.1 Markaðssetning á internetinu.....	30
7. Nýr áfangastaður í millilandaflugi.....	32
8. Ferðir Íslendinga til útlanda	33
9. Fraktflutningar með flugi.....	36
9.1 Fraktflugfélög á Íslandi	36
9.1.1 Icelandair – Cargo.....	36
9.1.2 Air Atlanta Icelandic	37
9.1.3 Bluebird Cargo.....	37
9.2 Keflavíkurflugvöllur.....	38
9.3 Útflutningur á ferskum fiskflökum.....	39
9.4 Vöruflutningar með skipum.....	41
9.5 Fersk fiskflök - Norður- og Austurland	42
9.5.1 Samherji – Dalvík	42
9.5.2 Brim - Akureyri.....	43
9.5.3 Vísir hf. – Húsavík.....	44
9.5.4 HB-Grandi – Vopnafirði	44
9.5.5 Síldarvinnslan – Neskaupsstaður.....	44
9.5.6 Eskja – Eskifjörður.....	45

9.5.7	<i>Brimberg – Seyðisfjörður</i>	45
9.5.8	<i>Loðnuvinnslan - Fáskrúðsfjörður</i>	46
9.5.9	<i>O. Jakobsson - Dalvík</i>	46
9.5.10	<i>Norðurströnd - Dalvík</i>	46
9.5.11	<i>Samantekt</i>	46
10.	<i>Þýðing beins flugs</i>	49
10.1	<i>Byggðamál</i>	49
10.2	<i>Atvinnumál</i>	49
10.3	<i>Þjóðhagslegur ábati</i>	50
11.	<i>Niðurstöður</i>	52
12.	<i>Heimildir</i>	54

Myndaskrá:

<i>Mynd 1: Fjöldi flugfarþega um Akureyrarflugvöll.....</i>	<i>5</i>
<i>Mynd 2: Fjöldi farþega um Egilsstaðaflugvöll.....</i>	<i>12</i>
<i>Mynd 3: Farþega fjöldi um flugvelli.....</i>	<i>15</i>
<i>Mynd 4: Fjöldi farþega í millilandaflugi.....</i>	<i>16</i>
<i>Mynd 5: Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1985-2004.....</i>	<i>18</i>
<i>Mynd 6: Heildarfjöldi gistingu gistingu erlendra ferðamanna.....</i>	<i>19</i>
<i>Mynd 7: Hlutfall seldra gistingu á öllum tegundum gistingu af heildinni til erlendra ferðamanna á landsbyggðinni.....</i>	<i>20</i>
<i>Mynd 8: Hlutfall seldra gistingu á öllum tegundum gistingu af heildinni til erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu.....</i>	<i>21</i>
<i>Mynd 9: Fjöldi seldra gistingu á öllum tegundum gistingu til erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu.....</i>	<i>22</i>
<i>Mynd 10: Seldar gistingu á öllum tegundum gistingu til erlendra ferðamanna á landsbyggðinni.....</i>	<i>22</i>
<i>Mynd 11: Hlutfall seldra gistingu á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar.....</i>	<i>23</i>
<i>Mynd 12: Þróun seldra gistingu á Norður- og Austurlandi.....</i>	<i>24</i>
<i>Mynd 13: Seldar gistingu til erlendra ferðamanna á Norður- og Austurlandi.....</i>	<i>24</i>
<i>Mynd 14: Hlutfall seldra gistingu á Norður- og Austurlandi af öllum seldum gistingu.....</i>	<i>25</i>
<i>Mynd 15: Gistingu erlendra ferðamanna eftir ársfjórðungum á Norður- og Austurlandi.....</i>	<i>26</i>
<i>Mynd 16: Gistingu fjöldi eftir þjóðernum.....</i>	<i>27</i>
<i>Mynd 17: Hlutfall gistingu á Norður- og Austurlandi af heildargistingu fjölda á Íslandi.....</i>	<i>28</i>
<i>Mynd 18: Komur Íslendinga til Íslands.....</i>	<i>33</i>
<i>Mynd 19: Samanburður á komum Íslendinga og erlendra ferðamanna til Íslands.....</i>	<i>34</i>
<i>Mynd 20: Komur Íslendinga til landsins eftir mánuðum.....</i>	<i>35</i>
<i>Mynd 21: Fraktflutningar um Keflavíkflugvöll.....</i>	<i>39</i>
<i>Mynd 22: Útflutningur á ferskum fiskflökum í flugfrakt.....</i>	<i>40</i>
<i>Mynd 23: Útflutningur á ferskum fiskflökum eftir löndum.....</i>	<i>40</i>
<i>Mynd 24: Útflutningur á ferskum fiskflökum með vöruflutningaskipum.....</i>	<i>41</i>

Töfluskrá:

Tafla 1 Magn útflutnings á ferskum fiskflökum frá Norður- og Austurlandi 48

1. Inngangur

Á undanförunum árum og áratugum hefur verið mikill áhugi á því á Norður- og Austurlandi að tengjast Evrópu með beinum flugsamgöngum. Litið hefur verið á málið með þeim augum að slíkt flug myndi bæta lífsgæði sem heimamenn búa við í dag. Einnig er mikilvægt að líta til samkeppnishæfni atvinnulífs í þeirri alþjóðavæðingu sem riðið hefur yfir heiminn á undanförunum misserum. Sérstaklega er uppbygging ferðaþjónustu á Norður- og Austurlandi mikilvæg í þessu sambandi. Á undanförunum árum og áratugum hefur töluvert verið flogið í millilandaflugi frá þessu landsvæði og hefur þá helst verið um einstök leiguflug að ræða. Erfiðlega hefur gengið að koma á reglulegu áætlunarflugi. Ástæðurnar fyrir því hversu illa hefur gengið að halda uppi slíku flugi eru sjálfsagt margar og misjafnar og því er nauðsynlegt að reyna að læra af þeim mistökum sem gerð hafa verið í tengslum við þau verkefni þegar hugað er að nýjum verkefnum á þessu sviði.

1.1 Bakgrunnur

KEA hefur unnið að því að kannaðir séu möguleikar á millilandaflugi frá Norður- og Austurlandi til Evrópu og þannig yrði stuðlað að bættem lífsskilyrðum á þessu landssvæði. Í lok árs 2004 samdi KEA við Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri (RHA) um að stofnunin tæki að sér að vinna víðtæka greiningu á því hvort markaðslegar aðstæður séu til staðar að millilandaflug sé stundað frá Norður- og Austurlandi til Evrópu með reglulegum hætti. Njáll Trausti Friðbertsson, flugumferðarstjóri og viðskiptafræðingur vann verkefnið fyrir hönd RHA.

2. Aðferðafræði

Við vinnslu verkefnisins var gagna aflað víða, þar á meðal hjá opinberum stofnunum eins og Hagstofu Íslands, Ferðamálaráði Íslands, og Flugmála-
stjórn Íslands. Þá er einnig byggt á viðtölum við forsvarsmenn fyrirtækja og
sérfræðinga sem tengjast þeim málaflokki sem hér er til umfjöllunar.
Einkum var rætt við aðila sem tengjast ferðaþjónustu og sjávarútvegi.

3. Markaðssvæði

Aðilum sem tengjast ferðaþjónustunni þykir eðlilegt að miða við að markaðssvæði tengt millilandaflugi frá Akureyri nái frá Hrútafirði til Djúpavogs. Íbúar á þessu svæði voru 46.075 manns þann 1. desember 2004 samkvæmt gögnum frá Hagstofu Íslands. Þessi fjöldi er um 16% af mannfjölda Íslands. Markaðssvæði flugflutninga frá Akureyrarflugvelli er skilgreint með sama hætti og farþegaflutningar. Innan 100 mínútna akstursfjarlægðar frá Akureyrarflugvelli búa um 33.000 íbúar.

Á Austurlandi hefur markaðssvæði fyrir Egilsstaðaflugvöll verið skilgreint sem 12.000 manna svæði það er frá Hornafirði til og með Vopnafirði, nánast sama svæði og gamla Austurlandskjördæmi.

4. Flugvellir

Þegar unnið er að því að greina hvaða möguleikar eru á millilandaflugi frá Norður- og Austurlandi er nauðsynlegt að líta til þess hvaða flugvellir á svæðinu hafa aðstöðu og getu til að þjónusta slíka starfssemi.

Mikilvægt er að grunngerð viðkomandi flugvalla standist þær flugtæknilegu kröfur sem flugrekstraraðilar gera til að hægt sé að stunda millilandaflug frá þeim. Þar er um að ræða þætti eins og flugbrautarlengdir, burðargetu flugvalla, þau aðflug sem boðið er upp á og þá þjónustu sem hægt er að veita á jörðu niðri af þjónustufyrirtækjum viðkomandi flugvallar. Einnig er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir þeirri flugumferðþjónustu sem hægt er að veita á staðnum, þ.e. flugturns-, aðflugs- og ratsjárþjónustu. Aðrir mikilvægir þættir varða t.d. í hvaða eldvarnarflokki slökkvilið flugvallar er og hvaða tækjabúnað véladeildir Flugmálastjórnar á viðkomandi flugvöllum hafa til að sinna snjóhreinsun og hálkuvörnum en það er mikilvægt atriði til að halda flugvöllunum opnum og eykur þann tíma sem þeir eru nýtanlegir fyrir flugtök og landingar. Nauðsynlegt er að gera sér eins góða grein og mögulegt er fyrir því hverjir kostir og gallar flugvallanna eru. Þannig er nauðsynlegt að afla eins nákvæmra tölfræðilegra gagna og hægt er til að átta sig á hvert nýtingarhlutfall vallarins er og hversu stórar flugvélar hægt er að þjónusta. Hér er um að ræða þætti sem skipta miklu máli þegar meta á hverjar líkurnar eru á því að röskun geti orðið á fluginu og er þá helst lítið til veðurs og flugbrautarskilyrða.

Á Íslandi eru fimm alþjóðaflugvellir: Akureyri, Egilsstaðir, Hornafjörður, Keflavík og Reykjavíkurflugvöllur. Þeir eru skilgreindir sem komu- og brottfararflugvellir í millilandaflugi í samræmi við ákvæði 10. greinar stofnskrár Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) þar sem ákvæðum varðandi toll, útlendingaeftirlit, heilbrigðiseftirlit og reglum varðandi innflutning á dýrum og plöntum er framfylgt og flugumferðarþjónusta er starfrækt¹.

Vitanlega er geta þessara flugvalla mismunandi til að taka við farþegaþotum. Þar skiptir miklu máli flugbrautarlengdir, burðargeta þeirra og einnig sú þjónusta sem hægt er að veita á viðkomandi flugvöllum. Lengstu flugbrautir þessara flugvalla eru á Keflavíkurflugvelli rúmlega 3052m, á Egilstöðum

¹ Flugmálastjórn, 2005.

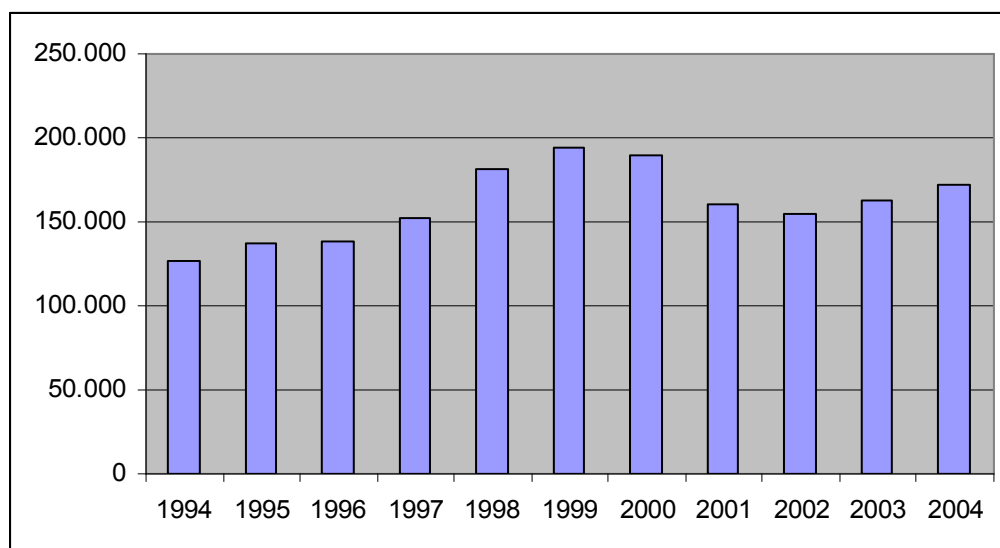
2000m, Akureyri 1940m og í Reykjavík er norður-suður flugbrautin lengst 1567 metrar².

Í þessum kafla verður litið til þriggja flugvalla og metið hver geta þeirra er til að sinna millilandaflugi frá Norður- og Austurlandi. Þetta eru flugvellirnir á Akureyri, í Aðaldalshrauni við Húsavík og á Egilsstöðum.

4.1 Akureyrarflugvöllur

Akureyrarflugvöllur á sér hálfra aldar sögu og var tekinn formlega í notkun 4. desember 1954. Í upphafi var flugvöllurinn einungis 1000 metra langur. Allur aðbúnaður á flugvöllinum hefur tekið miklum stakkaskiptum á liðnum áratugum hvort sem litið er til flugbrautar, flugvallastæða, flugstöðvar, flugskýla, tækjabúnaðar véladeildar flugvallarins, aðflugsbúnaðar, búnaðar slökkviliðs flugvallarins eða annarra þátta. Millilandaflug frá flugvöllinum hefur verið þó nokkuð í gegnum árin og mikið tengst flugi til Grænlands.

Á mynd 1 hér að neðan má sjá hver fjöldi farþega (bæði komu- og brottfararfarþegar) um Akureyrarflugvöll hefur verið á undanförunum árum.



Mynd 1: Fjöldi flugfarþega um Akureyrarflugvöll.

Heimild: Flugmálastjórn Íslands, 2005b

Farþegum hefur farið fjölgandi á undanförunum árum. Mikill vöxtur átti sér stað í fjölda farþega 1998 og 1999 í kjölfar þess að opnað var fyrir samkeppni í innanlandsflugi. Samkeppnin í innanlandsflugi hófst í júlí 1997 og

² Flugmálastjórn, 2005.

stóð þangað til í apríl 2000 og kepptust Flugfélag Íslands og Íslandsflug hart um hylli flugfarþega á fjölmennustu flugleiðunum innanlands. Allt þetta kom til vegna laga og reglugerða sem tengjast samningum um evrópska efnahagssvæðið (EES) þar sem gert er ráð fyrir að einkaleyfi séu ekki til staðar á flugleiðum þar sem skilgreindur lágmarksfjöldi farþega fer um á ári. Á þessum tíma hóf Íslandsflug samkeppni við Flugfélag Íslands á flugleiðinni Reykjavík – Akureyri. Þessari samkeppni lauk árið 2000 og fækkaði farþegum töluvert á árunum 2001 og 2002. Farþegum hefur fjölgað aftur á síðustu tveimur árum.

Flugbrautin á Akureyrarflugvelli er eins og fyrr segir 1940m löng og 45m breið. Á suðurenda flugbrautarinnar fyrir sunnan skilgreinda flugbraut er snúningsflötur sem er 60 metra langur og 55 metra breiður³. Á undanförunum mánuðum hefur verið að unnið að því að meta burðargetu Akureyrarflugvallar. Reiknað er með því að niðurstöður komi á næstu mánuðum. Burðargeta flugvallarins hefur verið gefin sem PCN 28. Hins vegar er með undanþágum hægt að leyfa takmarkaða umferð sem þarfnast PCN tölugildis allt að 43⁴. Sú burðargeta sem hinar ýmsu flugvélategundir þurfa til landingar og flugtaks er mjög mismunandi. Þetta gildi fer ekki bara eftir stærð og þyngd flugvéla heldur frekar eftir hjólabúnaði þeirra. Í stuttu máli hvernig þyngd viðkomandi vélar dreifist á þær fertommur dekkjaflatar sem snertir flugbraut á hverjum tíma. Í aðalskipulagi Akureyrarbæjar 1998-2018 er gert ráð fyrir að hægt sé að lengja flugbraut Akureyrarflugvallar um 460 metra til suðurs og lengja þar með brautina í 2400 metra. Um þessar mundir er verið að ganga frá deiliskipulagi fyrir Akureyrarflugvöll. Í því deiliskipulagi er gert ráð fyrir að flugbraut Akureyrarflugvallar geti orðið allt að 2400 metra löng.

Turn-, aðflugs- og ratsjárþjónusta er veitt af flugumferðarstjórum í flugturni frá 07:00 til 23:00. Að næturlagi eru flugumferðarstjórar á bakvakt 23:00-07:00. Starfsmenn flugturnsins senda meðal annars út veðurskeyti fyrir flugvöllinn á klukkutíma fresti þegar þeir eru á vakt í flugturni. Á undanförunum árum hafa farið fram umtalsverðar endurbætur á aðbúnaði og tækjabúnaði í flugturninum⁵.

³ Flugmálastjórn Íslands, 2005a.

⁴ Sigurður Hermannsson, 2005.

⁵ Njáll Trausti Friðbertsson, 2005.

Slökkvilið Akureyrar þjónustar Akureyrarflugvöll með sérstökum þjónustusamningi við Flugmálastjórn. Slökkvilið Akureyrarflugvallar er skilgreint í eldvarnarflokki fimm. Á flugvellinum er slökkvibifreið með 6.100 lítra vatnstanki og vatnsbyssu. Mögulegt er að uppfæra slökkviliðið í eldvarnarflokk 7 með því að slökkvibíll sem staðsettur er í slökkvistöð Akureyrarbæjar við Árstíg á Akureyri með 10.000 lítra tank sé sendur á flugvöllinn ásamt mannskap til að manna þann bíl. Slökkvilið flugvallarins veitir þjónustu allan sólarhringinn og starfsmenn liðsins senda veðurskeyti frá flugvellinum þegar þjónusta er ekki veitt í flugturni⁶.

Á undanförunum árum hefur miðstöð sjúkraflugs á Norður- og Austurlandi verið á Akureyri. Fjöldi sjúkrafluga til og frá flugvellinum voru um og yfir 300 í fyrra og er reiknað með svipuðum fjölda í ár⁷.

Á undanförunum árum hafa orðið miklar breytingar til batnaðar hjá vélaverkstæði Flugmálastjórnar á Akureyrarflugvelli varðandi möguleika til snjóhrensunar og hálkuvana á flugvellinum. Mörgum af gömlu snjómoksturstækjunum hefur verið skipt út fyrir ný og nýleg tæki. Vélakostur vélaverkstæðis Flugmálastjórnar á Akureyrarflugvelli samanstendur af tveimur vörubílum með snjómoksturstönnum, tveim brautarsópum, tveim snjóblásurum, sanddreifara með tönn, hjólaskóflu og bremsumælingarbifreið. Sandur er notaður til hálkuvana, ekki hefur verið notast við önnur efni. Starfsmenn vélaverkstæðis eru þrír og eru á vakt frá 07:00 að morgni til 17:00 virka daga þar fyrir utan ganga þeir bakvaktir. Tveir menn eru á bakvakt þangað til þjónustutíma flugvallarins lýkur klukkan 23:00 og einn yfir nóttina til klukkan 07:00 að morgni⁸.

Flugstöðin á Akureyrarflugvelli er hönnuð til að geta annað um 400 manns. Þá er miðað við að hún geti sinnt fullsetinni Boeing 757-200 fyrir bæði komu- og brottfararfarþega. Heildarstærð flugstöðvarinnar er tæpir 1600 fm. Nýjasta viðbygging stöðvarinnar er frá árinu 1996 og er rúmir 400 fm. að stærð. Þessi hluti flugstöðvarinnar hýsir í dag afgreiðslu Flugfélags Íslands. Sér aðstaða er í flugstöðvarbyggingunni fyrir bæði komu- og brottfararfarþega, einnig er til staðar tækjabúnaður til að sinna vegabréfaskoðun, tollskoðun og vopnaleit. Sýslumannsembættið á Akureyri sinnir allri vopna-

⁶ Sigurður Hermannsson, 2005.

⁷ Sveinbjörn Dúason, 2005.

⁸ Grétar Berg Hallsson, 2005.

leit á flugvellingum. Sérstakt rými í flugvallarbyggingunni er nýtt undir tollskoðun. Tollgæslan á Akureyri sinnir þeim verkefnum sem falla til þessu tengt. Þegar flugvélar koma frá áfangastöðum sem liggja fyrir utan Schengen-svæðið kemur lögreglan á Akureyri einnig að tollskoðuninni. Vegna smæðar flugstöðvarbyggingarinnar geta töluverð óþægindi verið af því fyrir farþega í innanlandsflugi þegar starfsemi tengd millilandaflugi er í gangi⁹.

Eldsneytistankar á Akureyrarflugvelli geta geymt allt að 110.000 lítra af flugvélaeldsneyti. Eldsneytið er keyrt með stórum tankbílum frá Reykjavík og þegar stór verkefni hafa verið í gangi hefur ekki verið vandamál að koma til móts við þær þarfir af hálfu Skeljungs sem hefur þjónustað flugvöllinn í þessum efnum¹⁰. Ekki fengust upplýsingar hjá hagdeild Skeljungs hversu mikið magn er selt á hverju ári af flugeldsneyti á flugvellingum.

Hægt er að kalla starfsmenn Flugmálastjórnar á Akureyrarflugvelli út til að sinna flugtengdri þjónustu ef þörf er á allan sólarhringinn¹¹.

Flugfélag Íslands á Akureyrarflugvelli sinnir allri nauðsynlegri þjónustu sem tengist innanlands- eða millilandaflugvelli og sér meðal annars um afsingu, skólplosun, þrif á flugvélum, útvega mat og tröppur að flugvél ef þess er óskað. Kostnaður við ofangreindra þjónustu er staðlaður og sambærilegur við það sem gerist á Keflavíkflugvelli¹². Á Akureyrarflugvelli er lítil fríhafnarverslun og Flugfélag Íslands sér um rekstur hennar. Á vegum Flugfélag Íslands starfa átta flugvirkjar í flugskýli félagsins á flugvellingum¹³. Staðsetning Akureyrarflugvallar í nágrenni við Akureyri er kostur vegna þeirrar fjölbreyttu þjónustu sem er í næsta nágrenni við flugvöllinn, hvort sem litið er til gistimöguleika, afþreyingar eða annarrar þjónustu.

Stærsti ókostur flugrekanda varðandi Akureyrarflugvöll er brottflugið til suðurs. Fáar flugvélategundir hafa þá klifurgetu sem þarf að vera til staðar ef mögulegt á að vera að nýta sér brottflugið til suðurs (SID – Standard Instrument Departure). Þannig að flestir taka vinstri beygju eftir flugtak til

⁹ Sigurður Hermannsson, 2005.

¹⁰ Ari Fossdal, 2005.

¹¹ Sigurður Hermannsson, 2005.

¹² Ari Fossdal, 2005.

¹³ Friðrik Adolfsson, 2005.

suðurs (flugbraut 19) og klifra norður fjörðinn. Þetta brottflug er frekar þröngt og einnig hefur þetta takmarkandi áhrif á það hversu mikið flugvélar geta borið (payload) og þar með áhrif á tekjumöguleika viðkomandi flugs¹⁴.

Þetta er ein af þeim ástæðum sem hvetja til þess að flugbrautin á flugvellinum sé lengd. Þannig skapast frekari möguleikar á því að taka í loftið til norðurs í meiri meðvindi heldur en hægt er að gera í dag. Hins vegar er rétt að taka fram að þá er verið að tala um meðvind sem ekki fer upp fyrir 10 hnúta á klukkustund.

4.1.1 *Air Greenland á Akureyri*

Þegar beint millilandaflug til Akureyrar er til umræðu er rétt að minnast aðeins á flug Air Greenland til Akureyrarflugvallar frá Kaupmannahöfn sem stóð frá lokum apríl til enda nóvember 2003. Flugið var tvisvar í viku á fimmtudögum og mánudögum um hádegisbilið. Á þessu tímabili voru farnar um 60 flugferðir eða 120 flugleggir. Á þessu tímabili féll ekki niður nein ferð vegna veðurs. Tæknileg vandamál seinkuðu tveimur ferðum annars vegar um tvær klukkustundir og hins vegar um 12 klukkustundir. Helstu vonbrigðin varðandi flugið tengdust því hversu hægt gekk að markaðssetja flugið á erlendum mörkuðum og þar af leiðandi hversu illa gekk að selja erlendum ferðamönnum flug með félaginu. Helstu skýringar sem fengust hvers vegna ekki gekk betur hjá Air Greenland voru meðal annars þær að illa gekk að fá viðeigandi flugleyfi hjá íslenskum samgönguyfirvöldum til að mögulegt væri að stunda flugið. Þessi leyfi fengust seint, eða einni viku fyrir fyrsta flugið og þá einungis til sex mánaða. Ekki var hægt að markaðssetja Akureyrarflugvöll sem ákvörðunarstað Air Greenland með almennilegum hætti á erlendum mörkuðum sumarið 2003 vegna þessa. Það hversu flugleyfin giltu í skamman tíma kom í veg fyrir það að erlendir ferðaheildsalar eyddu fjármunum í markaðssetningu á nýjum ákvörðunarstað. Hins vegar er það samhljóma álit þeirra aðila sem rætt var við að eftirspurnin á heima-markaðnum hefði verið meiri en reiknað var með fyrirfram. Með samskonar hætti og í sambandi við erlenda markaðinn var ekki hægt að markaðssetja flugið á Íslandi nema með mjög skömmum fyrirvara. Sala farmiða gekk þó vel á íslenska markaðnum þrátt fyrir innkomu Iceland Express á sama tíma og var töluverður stígandi í sölnunni eftir því sem leið á tímabilið. Í byrjun

¹⁴ Njáll Trausti Friðbertsson, 2005.

nóvember 2003 ákvað stjórn Air Greenland að hætta fluginu með mánaðarfyrirvara.

4.2 Aðaldalsflugvöllur

Aðaldalsflugvöllur liggur í Aðaldalshrauni suður af Húsavík. Flugbraut flugvallarins er 1605 metra löng og 48 metra breið. Flugbrautin er klædd með 30 metra breiðu lagi af olíumöl. Burðargeta flugvallarins (PCN) er ekki gefin upp í gögnum flugmálastjórnar¹⁵. Ágæt flugstöð er á Aðaldalsflugvelli sem tekin var í notkun í mars 1986 og rúmar 100-150 farþega. Áætlunarflugi var hætt til Húsavíkur (Aðaldalsflugvallar) árið 2000. Sérstakur þjónustusamningur er í gildi á milli Flugmálastjórnar og Vegagerðarinnar um rekstur og viðhald flugvallarins. Slökkvibúnaður vallarins fellur í eldvarnarflokk 2. Til staðar er pallbíll sem ber 690 lítra af vatni. Ekki er boðið upp á afisingu flugvéla á flugvellingum. Tækjabúnaður á flugvellingum til snjómoksturs samanstendur af gömlum snjóblásara og vörubíl með snjótönn og brautar-sóp¹⁶. Ljóst má vera að það er töluvert verkefni ef koma á upp almennri þjónustu á Aðaldalsflugvelli þannig að hægt sé að sinna millilandaflugi með góðu móti. Eins og staðan er í dag, vantar mikið upp á að hægt sé að sinna þeirri grunnþjónustu sem verður að vera til staðar til að sinna slíku flugi. Á meðan ekki er starfrækt áætlunarflug til Aðaldalsflugvallar vantar alla þá grunnþjónustu sem þarf að vera til staðar sem tengist almennum rekstri flugrekstaraðila, eins og búnað til að afhlaða og hlaða flugvélar. Fleiri þættir sem þyrftu að koma til, til að mögulegt sé að stunda millilandaflug um flugvöllinn eru meðal annars tollþjónusta og vopnaleyti. Kröfur til þessara þátta hafa farið mjög vaxandi á undanförunum árum. Um er að ræða mannfreka starfssemi og dýr búnaður þarf að vera til staðar til að sinna vopnaleyti.

Lenging flugbrautar yrði að koma til þannig að hægt yrði að taka við þotu-umferð og síðan er burðargeta flugvallarins ekki þekkt. Einnig hefur verið bent á að sumarbústaðarbyggð austan við suðurenda flugbrautarinnar stendur full nærri ef breyta ætti hlutverki flugvallarins og nýta hann frekar til millilandaflugs stærri flugvéla heldur en nú er gert. Flugstöðin, eins og hún er í dag, annar ekki því umfangi sem tengist þeim meðalstærðum af farþega-

¹⁵ Flugmálastjórn Íslands, 2005a.

¹⁶ Sigurður Hermannsson, 2005.

þotum sem helst er horft til í þessu samhengi. Því yrði að koma til stækkunar hennar ef slík flugstarfssemi ætti að fara um flugvöllinn. Ólíklegt verður að teljast að bæði Akureyrarflugvöllur og Aðaldalsflugvöllur verði báðir nýttir í framtíðinni í áætlunarflugi innanlands. Á milli þeirra er akvegurinn um 80 km og með hugsanlegri tilkomu Vaðlaheiðarganga styttist leiðin um 16 km¹⁷. Hins vegar er mögulegt, ef til koma stóriðjuframkvæmdir á Húsavíkursvæðinu, að um tímabundið flug frá Reykjavík til Húsavíkur yrði að ræða þegar þær framkvæmdir yrðu í hámarki. Hins vegar yrði tíðni slíks flugs líklega aldrei sambærilegt við þá tíðni sem er nú á milli Akureyrar og Reykjavíkur. Hugsanlegt er að fjarlægðarvernd flugs frá Húsavík væri jafnvel ekki nægjanleg til að stunda áætlunarflug í samkeppni við mikla tíðni flugs frá Akureyrarflugvelli til Reykjavíkur. Hins vegar gæti frekar verið um að ræða leiguflug sem tengdist einstökum dögum vinnuvikunnar.

Á meðan Aðaldalsflugvöllur er ekki nýttur í innanlandsflug verður að teljast ólíklegt að hann geti nýst í millilandaflugi á næstu árum. Einnig verður að teljast ólíklegt að með bættum landsamgöngum á næstu árum að báðir flugvellirnir verði reknir áfram vegna kostnaðar. Það verður að teljast líklegt að það umhverfi sem komið er á í dag sé sú lausn sem verður til framtíðar. Aðaldalsflugvöllur nýtist sem varaflugvöllur fyrir Akureyri og sinnir því sjúkraflugi sem kæmi upp og tilfallandi leiguflugi.

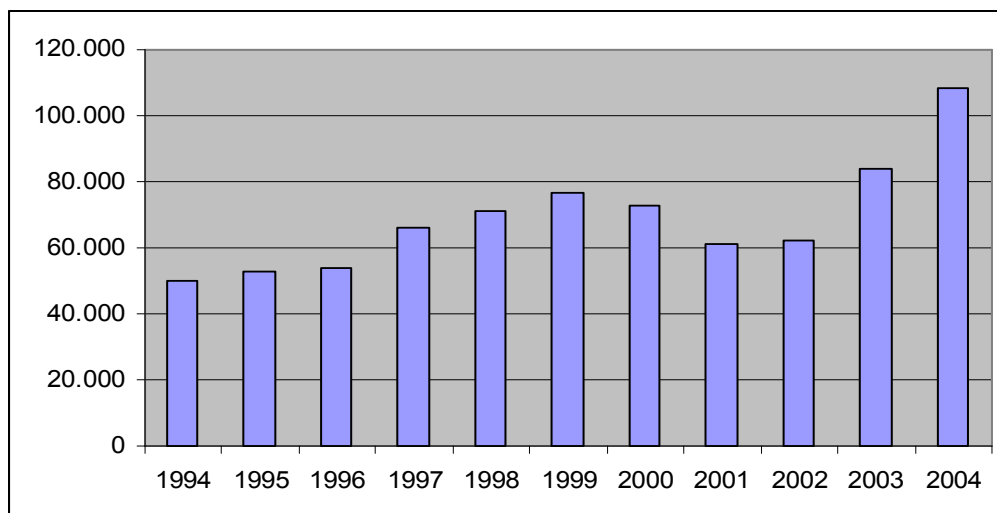
4.3 Egilsstaðaflugvöllur

Núverandi flugbraut á Egilsstöðum var tekin í notkun árið 1993 og leysti af hólmi eldri flugbraut á sama stað. Flugbrautin er 2000 metra löng og 45 metra breið. Hins vegar er landingarvegalengd flugbrautar til norðurs ekki nema 1847m og helgast þetta af þjóðvegi 1 sem liggur við suðurenda flugbrautarinnar. Burðargeta flugvallarins er skilgreind sem PCN 35¹⁸.

Á mynd 2 hér að neðan má sjá hver þróun fjölda farþega um flugvöllinn hefur verið á undanförunum árum (komu- og brottfararfarþegar).

¹⁷ Frekari stytting er möguleg, um 2 km vegna breyttrar legu vegar austan Vaðlaheiðarganga og um 2 km vegna endurnýjunar brúar á Skjálfandafhlót samhliða breyttri legu vegarins að brúnni.

¹⁸ Flugmálastjórn Íslands, 2005a.



Mynd 2: Fjöldi farþega um Egilsstaðaflugvöll.

Heimild: Flugmálastjórn Íslands, 2005b

Fjölgunin á undanförunum árum kemur fram með mjög svipuðum hætti og kom fram á mynd 1 fyrir Akureyrarflugvöll með aukinni samkeppni á árunum 1997-2000. Hins vegar hefur orðið mikil fjölgun farþega um Egilsstaðarflugvöll á síðustu tveimur árum sem tengist þeim miklu framkvæmdum sem átt hafa sér stað á Austurlandi. Þessar framkvæmdir munu ná fram til ársins 2007 og eftir það er reiknað með að jafnvægi náist á nýjan leik.

Aðflugsbúnaður er almennt góður fyrir flugvöllinn og aðstæður fyrir aðflug ákjósanlegar út frá náttúrulegum aðstæðum. Nýtingarhlutfall flugvallarins er hátt og hann lokast sjaldan vegna ófærðar. Ákveðin ókostur við Egilsstaðarflugvöll er aðflugið (NDB/DME RWY 22) norðan við völlinn sem er aðflug með frekar háum aðflugslágmörkum (700 fet). Hins vegar eru veðurfarslegar aðstæður þannig að þegar lent er til suðurs (flugbraut 22) að sjaldan er lágskýjað í sunnanáttinni. Úr suðri (flugbraut 04) er hins vegar um að ræða nákvæmnisaðflug (ILS CAT 1) með lágum aðflugslágmörkum sem tekið var í notkun haustið 1995. Völlurinn lokast því sjaldan vegna skýjahæðar eða skyggisvandamála. Í aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs fyrir flugvöllinn er gert ráð fyrir möguleikanum að lengja flugbrautina til suðurs¹⁹.

Fyrsti áfangi núverandi flugstöðvar var tekin í notkun 1964 og seinni áfanginn 1968. Töluverðar endurbætur fóru fram á flugstöðinni á árunum 1988-1996. Á álagstímum getur verið þröng á þingi í stöðinni. Vandamál

¹⁹ Ingólfur Arnarsson, 2005.

koma upp, vegna þrengsla, þegar verið er að afgreiða innanlandsflug og millilandaflug á sama tíma. Bílastæði eru ókláruð og aðstaða fyrir bílaleigu-fyrirtæki er tæpast fyrir hendi. Engin fríhöfn er á Egilstaðaflugvelli. Aðskilin aðstaða er ekki til staðar í flugstöðvarbyggingunni fyrir komu- og brottfararfarþega þannig að erfitt er að skilja þá að við afgreiðslu. Í flugstöðinni er búnaður til að gegnumlýsa farangur en ekki er til staðar búnaður til að gegnumlýsa handfarangur, þannig að eingöngu er notast er við farangurs-leitarvél. Í flugvallarbyggingunni er ekki um að ræða afmarkað rými undir tollskoðun, rými til vopnaleitar er einnig notað við tollskoðun. Þar af leiðir að ekki er hægt að vinna samhliða að tollskoðun og innritun. Tollgæslan á Seyðisfirði sinnir þeim verkefnum sem þessu tengjast. Lögregla sér um alla vopnaleit á flugvelli og kemur einnig að tollskoðuninni. Þegar flugvélar koma frá áfangastöðum sem liggja fyrir utan Schengen-svæðið kemur sami mannskapur að málum og vegna umferðar innan Schengen-svæðisins. Farangursinnkoma inn í flugstöðina er ófullkomin, þröng, annar ekki mikilli umferð og oft skapast vandamál henni tengd²⁰.

Í slökkviliði Egilsstaðaflugvallar eru sex manns og eru tveir á vakt hverju sinni. Starfsheiti starfsmannanna eru flugvallaverðir og verkstæðismenn og sinna þeir þeim störfum sem tengjast slökkviliði og þeim störfum sem tengjast flugbraut eins og brautarskoðunum og hreinsun flugbrautarinnar á vetrum. Slökkvilið Egilsstaðaflugvallar er skilgreint í eldvarnarflokki 4, en með skömmum fyrirvara er hægt að uppfæra eldvarnarflokk vallarins upp í flokk 7 með því að kalla til mannskap. Á flugvelli eru þrjár slökkvibifreiðar, tveir bílar sem bera 3.500 lítra og 6.825 lítra af vatni. Nýjasta slökkvibifreiðin ber 4.500 lítra af vatni. Þessi bifreið er sameign Flugmála-stjórnar og Brunavarna á Héraði og er geymd á flugvelli. Þessa daganna er verið að bjóða út kaup á tveimur slökkvibifreiðum fyrir Egilsstaðaflugvöll. Þessir nýju bílar eiga að bera 6.100 lítra af vatni hvor og leysa af hólmi eldri bílana. Önnur af þessum nýju slökkvibifreiðum verður keypt í sameiningu með Brunavörnum á Héraði. Starfsemi Brunavarna á Héraði er byggð upp á sjálfboðaliðum. Við liðið starfar slökkviliðsstjóri í fullu starfi en að öðru leyti eru menn kallaðir út þegar þörf er á og menn fá borgað fyrir útköll²¹.

²⁰ Ingólfur Arnarsson, 2005.

²¹ Daníel Brent, 2005.

Flugvöllurinn er nokkuð vel búinn tækjum til snjóhreinsunar og hálkuvarna. Vélakosturinn samanstendur af tveimur vörubílum með snjómoksturs-tönnum, tveimur brautarsópum, annar er nýr og hinn 12 ára gamall, tveim snjóblásurum, annar frá 1956, sanddreifara með tönn, hjólaskóflu og hálkumælingarþreifri. Sandur er notaður til hálkuvarna og vatn með þegar þörf er á. Ekki hefur verið notast við önnur efni við hálkuvarnir²².

Skeljungur hf. rekur eldsneytisbirgðastöð á Egilsstaðaflugvelli. Birgðastöðin er inni á öryggissvæði flugbrautarinnar og er of nærri flughlaði. Hún var byggð á tímum eldri flugbrautar og það skýrir staðsetninguna hennar²³.

- JET A1 (þotueldsneyti): Hámarksbirgðir 70.000 lítrar í 3 tönkum. Það sem helst háir afgreiðslu er hæg dæling. Árssala hefur verið 170-til 200.000 lítrar.
- AVGAS 100LL: Um þessar mundir eru birgðir á tankbílbíl og er það fullnægjandi. Áformað er að koma upp fastri afgreiðslu. Sala hefur mjög minnkað á liðnum árum.

AFIS-þjónusta í flugturni er opinn allan sólarhringinn. Í flugturninum starfa flugradiómenn og senda þeir út veðurskeyti (METAR-skeyti) fyrir flugvöllinn á klukkutíma fresti²⁴.

Hægt er að kalla alla starfsmenn Flugmálastjórnar út til að sinna flugtengdri þjónustu ef þörf er á allan sólarhringinn.

Flugfélag Íslands á Egilsstaðaflugvelli sinnir allri nauðsynlegri þjónustu sem tengist innanlands- eða millilandaflugi og sér meðal annars um afisingu. Með stuttum fyrirvara er hægt að sinna helstu frumþáttum eins og hleðslu, afhleðslu, afgreiðslu, stiga að vél, vatni og klósettlosun. Með fyrirvara er hægt að útvega þrif og mat. Það ætti að vera hægt að koma til móts við þarfir allra ef nægur fyrirvari fæst til að sinna verkefninu. Hins vegar er rétt að benda á félagið er ekki vel tækjum búð á staðnum til að sinna þessum verkefnum. Forsvarsmaður FÍ á Austurlandi taldi að þjónusta þeirra væri heldur dýrari en á Keflavíkurflugvelli sérstaklega ef hún þyrfti að fara fram

²² Ingólfur Arnarsson, 2005.

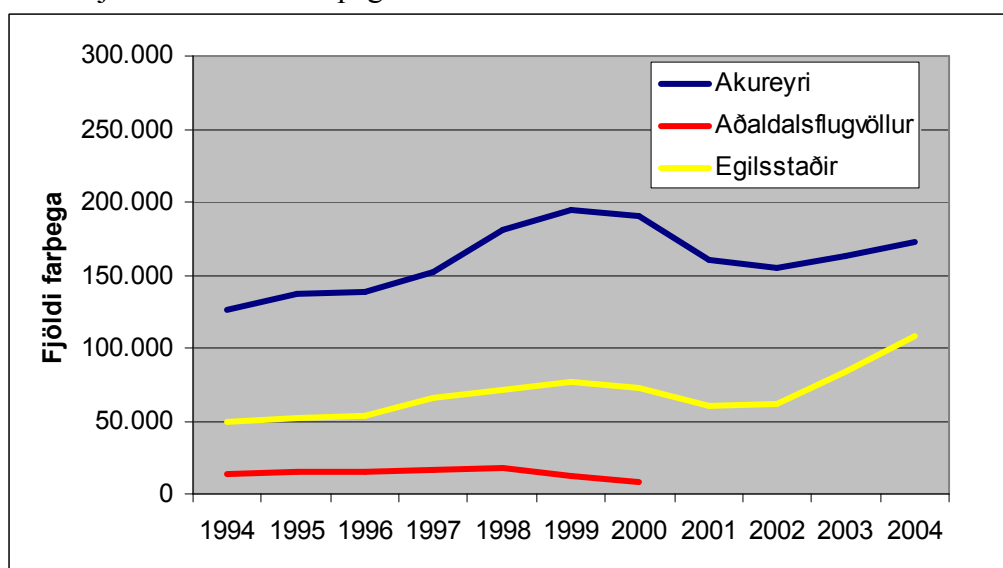
²³ Ingólfur Arnarsson, 2005.

²⁴ Benedikt Vilhjálmsson, 2005.

fyrir utan almennan opnunartíma afgreiðslu félagsins á Egilsstaðarflugvelli sem er frá 08:00-21:00²⁵.

4.4 Samantekt flugvelli

Í þessum kafla verður fjallað í stuttu máli um fjölda farþega um þá þrjá flugvelli sem hér eru til umfjöllunar. Heildarfjöldi farþega er skoðaður fyrir tímabilið 1994-2004. Einnig er sérstaklega litið til þess hver þróunin hefur verið í fjölda millilandafarþega á sama tímabili.



Mynd 3: Farþega fjöldi um flugvelli.

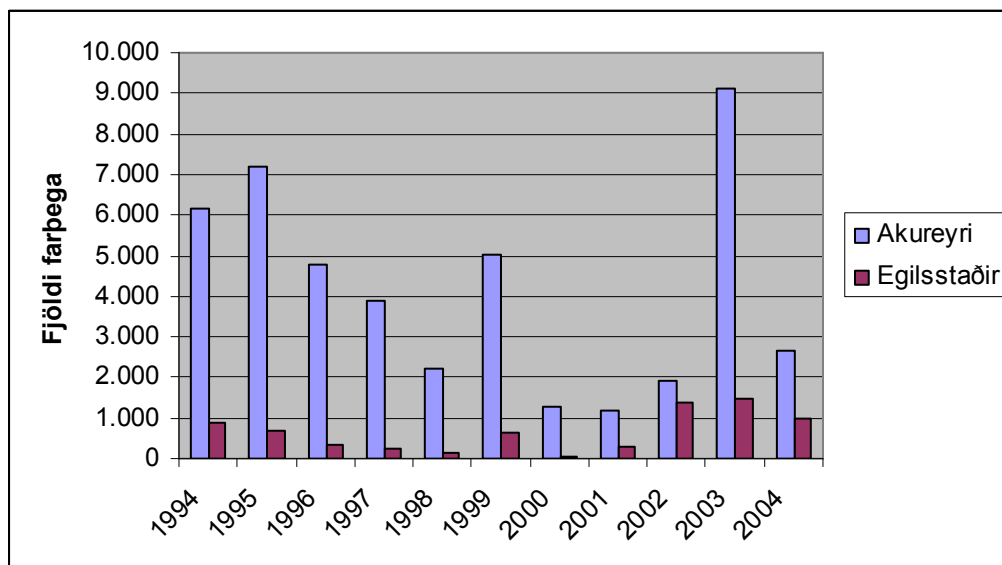
Heimild: Flugmálastjórn Íslands, 2005

Á myndinni hér að framan má sjá hvernig farþega fjöldinn hefur þróast á þeim flugvöllum sem hér eru til skoðunar. Samkeppni í innanlandsflugi sem hófst 1997 á fjölmennustu flugleiðunum innanlands hafði töluverð áhrif á fjölgun flugfarþega svo og almenn uppsveifla í efnahagslífi Íslendinga. Þessari miklu samkeppni í innanlandsflugi lauk á árinu 2000 og fækkaði farþegum töluvert á eftir sem aftur fór saman við stutt samdráttarskeið í efnahagslífi þjóðarinnar. Frá 2002 hefur síðan verið ágætur vöxtur í fjölda farþega um flugvelli á Akureyri og Egilsstöðum. Fjölgun farþega um Akureyrarflugvöll undanfarin tvö ár hefur verið um 5-6% á ári. Á Egilsstaðaflugvelli hefur vöxturinn verið mikill í tengslum við þær stóriðjuframkvæmdir sem nú standa yfir á Austurlandi. Fjölgun farþega þar á bæ á milli ára síðastliðin tvö ár hefur verið 34,5% og 29,2%. Á síðasta ári fóru 172.588

²⁵ Flugmálastjórn, Ingólfur Arnarsson og Einar Halldórsson, 2005.

farþegar um Akureyrarflugvöll og 108.198 um Egilsstaðaflugvöll. Árið 2000 hætti Flugfélag Íslands áætlunarflugi til Aðaldalsflugvallar. Árin þar á undan höfðu flugfarþegar um flugvöllinn verið á bilinu 13.000 til 18.000.

Á mynd 4 hér að neðan er fjöldi farþega í millilandaflugi á tímabilinu 1994-2004 um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. Eins og sjá má á myndinni er ekki um háar tölur að ræða á þessum tveimur flugvöllum. Fjöldinn á Egilstöðum hefur verið nokkur hundruð en síðustu þrjú ár í kringum eitt þúsund. LTU flugfélagið flaug til Egilsstaðaflugvallar að sumarlagi árin 2003 og 2004.



Mynd 4: Fjöldi farþega í millilandaflugi.

Heimild: Flugmálastjórn Íslands, 2005b

Í vor hóf ferðaskrifstofan Trans-Atlantic á Akureyri sölu á farmiðum á milli Egilsstaða og Kaupmannahafnar einu sinni í viku og reiknað er með að fljúga á tveggja vikna fresti yfir vetrarmánuðina. Flogið er með litháíska flugfélaginu Aurola²⁶. Reikna má með að fjöldi farþega í millilandaflugi frá Egilstöðum verði töluvert hærri í ár og á næsta ári heldur en verið hefur.

Ef tölurnar fyrir Akureyri er skoðaðar kemur í ljós að uppistaðan í fluginu þaðan í millilandaflugi eru borgarferðir að hausti. Nokkuð dró úr þessum ferðum á tímabilinu 2000-2002. Á árinu 2003 flaug Air Greenland til Akureyrar sem skýrir að mestu leyti fjöldann fyrir það ár. Reikna má með að töluverð aukning verði á þessu ári frá því síðasta vegna aukins framboðs á millilandaflugi frá Akureyri til Evrópu. Einnig verður að hafa í huga að

²⁶ Ómar Banine, 2005.

töluverður fjöldi farþega fer frá Akureyrarflugvelli í leiguflugi til Grænlands á hverju ári.

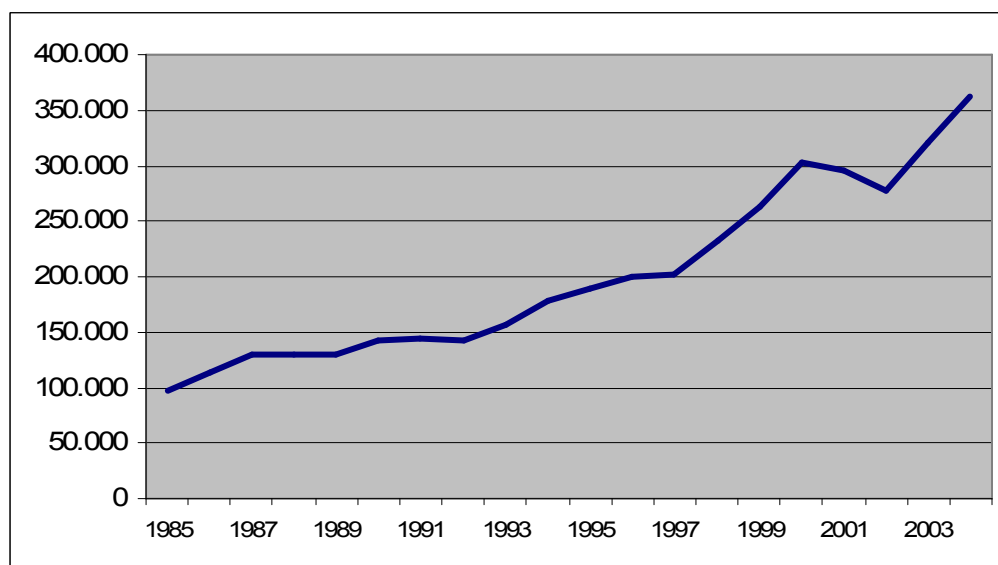
5. Ferðapjónusta – söguleg þróun

Þegar unnið er að rannsóknum tengdum íslenskri ferðapjónustu og þróun atvinnugreinarinnar á síðastliðnum árum og áratugum er hægt að skoða margs konar tölfræðilegar upplýsingar. Meðal annars eru til tölur yfir heimsóknir erlendra ferðamanna til landsins, gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum, gistinætur o.s.frv. Í þessum kafla verður megin áherslan lögð á gistinætur og dreifingu þeirra um landið með áherslu á Norður- og Austurland.

Í lok kaflans verður skoðað af hvaða þjóðerni þeir ferðamenn eru sem sækja Norður- og Austurland heim. Fyrst er þó litið til þess hvernig þróun fjölda erlendra ferðamanna hefur verið á Íslandi á síðastliðnum áratugum.

5.1 Fjöldi erlendra ferðamanna

Á mynd 5 hér að neðan má sjá að vöxturinn hefur verið mikill í komum erlendra ferðamanna til Íslands á síðastliðnum árum. Árlegur meðalvöxtur á þessu tímabili hefur verið 7,15%.



Mynd 5: Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1985-2004.

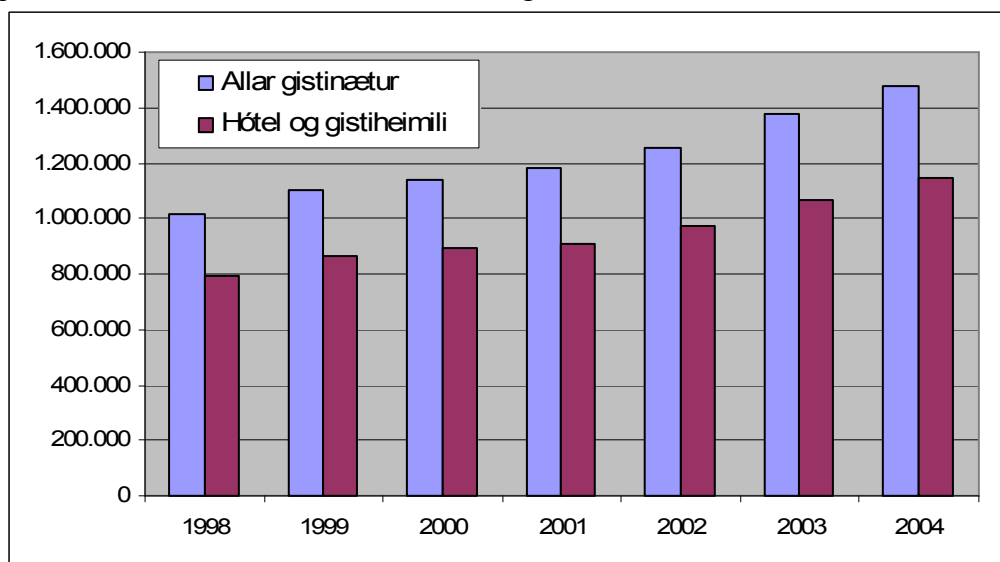
Heimild: Ferðamálaráð Íslands, 2005

Ef þessi mikli meðalvöxtur heldur áfram á næstu árum má reikna með að fjöldi erlendra ferðamanna sem sækja Ísland heim verði tæplega 775.000 árið 2015 eða rúmlega tvöfaldist frá því sem er um þessar mundir.

5.2 Gistinætur – allt landið

Hagstofa Íslands safnar gögnum yfir seldar gistinætur hér á landi í gistinátta-skýrslum sínum. Til að gefa lesendum einhverja sýn á það hvernig gistinætur erlendra ferðamanna dreifast hér á landi er nauðsynlegt að skoða gistinátta-tölurnar á landsvísu. Hér á eftir verður skoðað hvernig gistinætur af erlendum ferðamönnum dreifðust á milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðis fyrir árin 1998-2004.

Á mynd 6 má sjá hvaða fjölgun gistinátta hefur átt sér stað á því tímabili sem hér er til skoðunar. Heildarfjöldi gistinátta fór úr rúmlega milljón gistinóttum árið 1998 í tæplega 1,5 milljónir 2004. Í prósentum var fjölgunin um 45%. Hlutfallsleg fjölgun gistinátta á hótélum og gistiheimilum var sú sama fyrir þetta tímabil, fór úr 791.412 í 1.145.809 gistinætur.



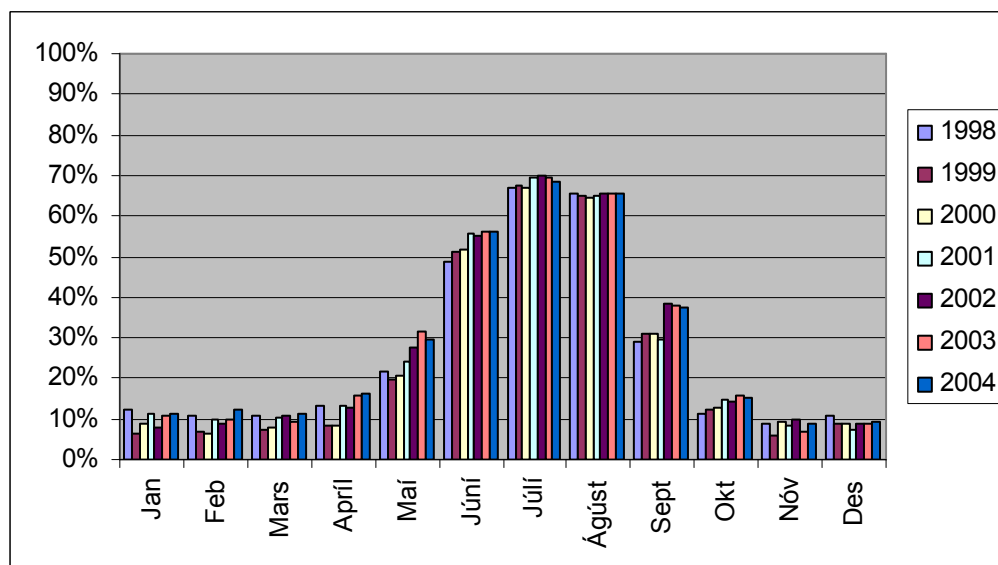
Mynd 6: Heildarfjöldi gistinátta erlendra ferðamanna.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005

Rétt er að minnst á það hér að öll gögn frá Hagstofu Íslands um gistinætur í þessari skýrslu miðast við allar tegundir gististaða. Hagstofa Íslands flokkar gistinætur í átta mismunandi flokka eftir því um hvers konar gistingu er að ræða. Þessir flokkar eru: Hótel opin allt árið, gistiheimili og sumarhótel, heimagisting, orlofshúsabyggðir, farfuglaheimili, svefnpokagisting, tjaldsvæði og skálar í óbyggðum. Stærstu flokkanir eru hótel opin allt árið, gistiheimili og sumarhótel og tjaldsvæði. Þessir þrjú flokkar telja fyrir um 86,5% af heildargistinóttum fyrir landið í heild sinni árið 2004. Á þessum síðum er athyglinni beint að því að greina hvernig þessar gistinætur dreifast. Þannig er mögulegt að skoða með skýrari hætti hvar erlendir ferðamenn sem sækja

Ísland heim dvelja á ferðalögum sínum um landið. Fjölgun seldra gistinátta til erlendra ferðamanna hefur að meðaltali verið um 7,4% á því tímabili sem hér er til skoðunar.

Á næstu tveimur myndum (mynd 7 og 8) er skoðað hvernig gistinætur hafa dreifst hlutfallslega eftir mánuðum á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar á síðastliðnum sjö árum. Á fyrri myndinni er skoðað það hlutfall sem kemur í hlut landsbyggðarinnar.



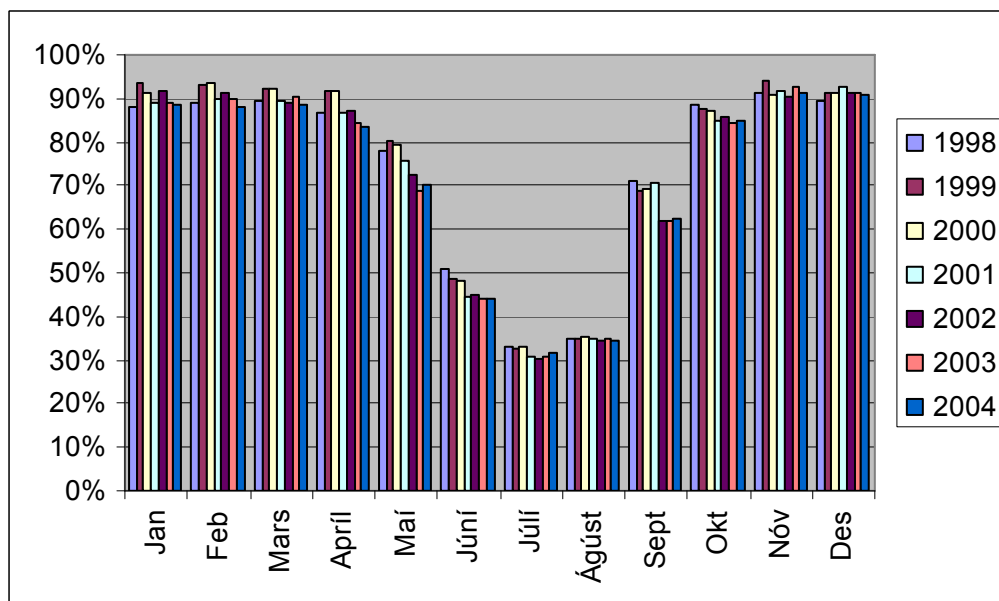
Mynd 7: Hlutfall seldra gistinátta á öllum tegundum gististaða af heildinni til erlendra ferðamanna á landsbyggðinni.

Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar.

Á mynd 7 hér að framan má sjá að á tímabilinu október–apríl falla í kringum 10% af gistinóttunum til á landsbyggðinni á því árabili sem hér er til skoðunar. Þetta sýnir hversu erfiðlega hefur gengið að skapa ásættanlega dreifingu erlendra ferðamanna um Ísland yfir vetrartímann, a.m.k ef litið er til hagsmuna ferðaþjónustunnar á landsbyggðinni. Ákveðnar breytingar má þó greina í þeirri þróun sem átt hefur sér stað á síðustu árum og það er hlutfallsleg styrking seldra gistinátta á landsbyggðinni frá því í maí fram í september, jafnvel má setja apríl og október í þennan hóp.

Samsvarandi mynd fyrir höfuðborgarsvæðið er skoðuð næst (mynd 8). Þar má sjá að einskonar hola myndast yfir sumarmánuðina. Hlutfallstalan hefur heldur verið að gefa eftir yfir sumarið og í mánuðum þar í kringum, tímabilið apríl - október. Hér er um hægfara breytingar að ræða og styrkur þessa svæðis er óneitanlega mikill yfir vetrarmánuðina í þeim samanburði sem hér

sýndur.

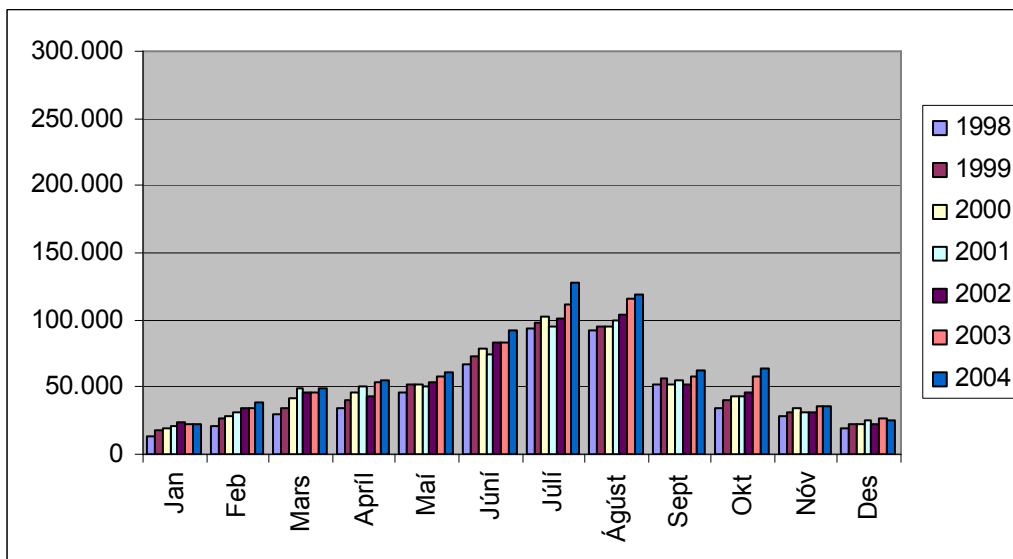


Mynd 8: Hlutfall seldra gistinátta á öllum tegundum gististaða af heildinni til erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Þegar þessar tvær myndir (mynd 7 og mynd 8) hér að framan eru bornar saman má sjá að þær lýsa mjög þeim ólíku aðstæðum sem fyrirtæki í gistiþætti ferðaþjónustunnar eiga við að stríða á samkeppnismarkaði í sölu gistingar til erlendra ferðamanna eftir því hvort þau eru staðsett á landsbyggðinni eða höfuðborgarsvæðinu.

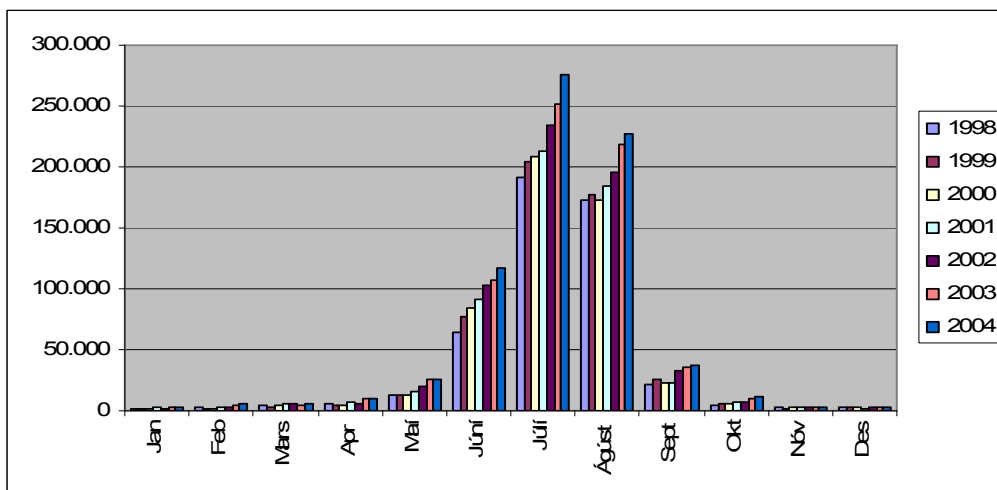
Á næstu tveimur myndum (mynd 9 og mynd 10) er sýnt hversu margar gistinætur eru seldar annars vegar á höfuðborgarsvæðinu og hins vegar á landsbyggðinni á því tímabili sem hér er til skoðunar. Á þeim sést glögglega við hversu erfiðar rekstrarlegar aðstæður hótél og gistiheimili eiga við að etja á landsbyggðinni og það hversu árstíðarbundnar sveiflurnar eru í sölu gistinátta til erlendra ferðamanna. Hér er þó rétt að slá varnagla þar sem hér er ekki tekið tillit til innlenda markaðarins sem á ákveðnum landssvæðum hefur töluvert mikið gildi fyrir rekstur gististaða og ferðaþjónustunnar almennt.



Mynd 9: Fjöldi seldra gistinátta á öllum tegundum gististaða til erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Á mynd 9 hér að framan má sjá að dreifing gistinátta yfir árið á höfuðborgarsvæðinu er með nokkrum ágætum, þó alltaf megi gera betur. Á því svæði má segja að ágætlega hafi gengið að jafna úr sveiflum í eftirspurn eftir mánuðum. Ef litið er til ársins 2004 þá voru gistinætur erlendra ferðamanna fæstar í janúar 25.000 og flestar í júlí 128.000 eða rétt rúmlega fimmfalt fleiri í júlí. Ekki hefur gengið jafnvel að dreifa gistinóttum erlendra ferðamanna á landsbyggðinni yfir árið eins og sjá má á mynd 10 hér að neðan.

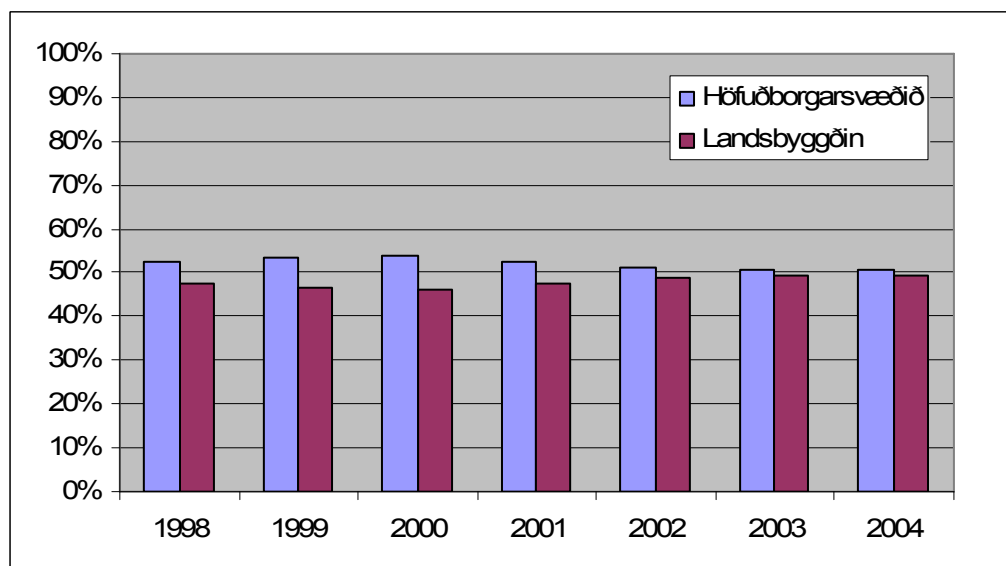


Mynd 10: Seldar gistinætur á öllum tegundum gististaða til erlendra ferðamanna á landsbyggðinni.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Myndin hér að framan sýnir okkur að mjög mikill vöxtur hefur átt sér stað yfir sumarmánuðina á undanförunum árum í fjölda gistinguáttum erlendra ferðamanna á landsbyggðinni. Á því tímabili sem hér er skoðað hefur einnig ákveðinn árangur verið að nást í maí og september á síðastliðnum þremur árum. Seldar gistinguáttir í janúar-apríl og október-desember eru varla sjáanlegar á myndinni. Á landsbyggðinni voru gistinguáttirnar fæstar í desember eða 2.700 en flestar í júlí 276.000 sé litið til ársins 2004. Munurinn er rétt rúmlega hundrað faldur.

Mynd 11 hér á eftir sýnir hlutfall seldra gistinguáttum til erlendra ferðamanna á öllum tegundum gistingar á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar árin 1998 - 2004.



Mynd 11: Hlutfall seldra gistinguáttum á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar.

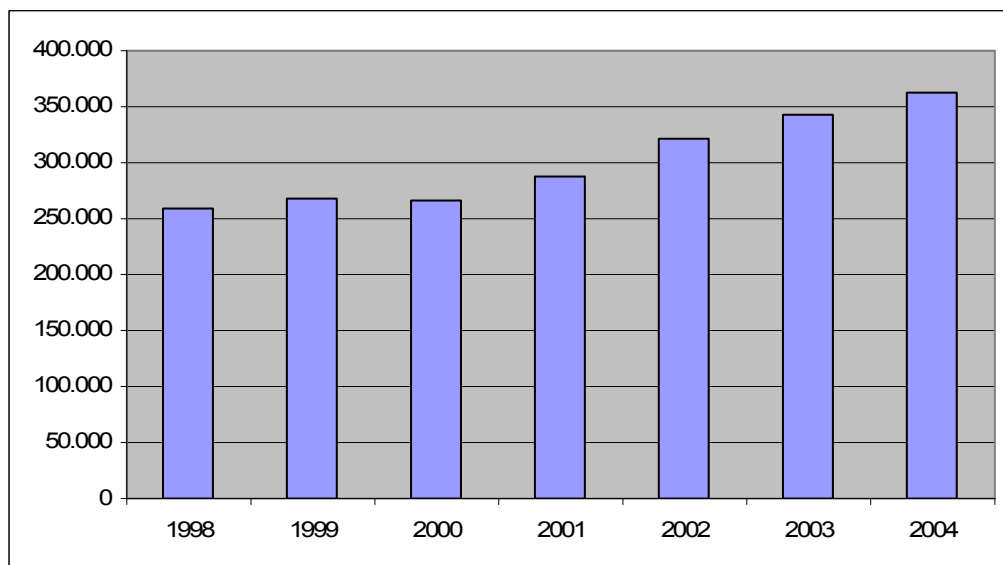
Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Á síðustu þremur árum hefur höfuðborgarsvæðið og landsbyggðin skipst á svo til jöfnum hlut. Þessu má hins vegar ekki rugla saman við veltu ferðaþjónustunnar á landsvísu. Hér er einungis litið til þess hvernig gistinguáttir skiptast á milli þessara tveggja svæða, ekki er verið að líta til þess hversu háar tekjur rekstraraðilar fá í sinn hlut af þessum gistinguáttum. Þetta sýnir á engan hátt hvernig tekjur af erlendum ferðamönnum skiptast á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar.

5.3 Gistinguáttir – Norður- og Austurland

Í þessum kafla eru gistinguáttir erlendra ferðamanna á öllum tegundum gististaða á Norður- og Austurlandi skoðaðar fyrir tímabilið 1998-2004. Í

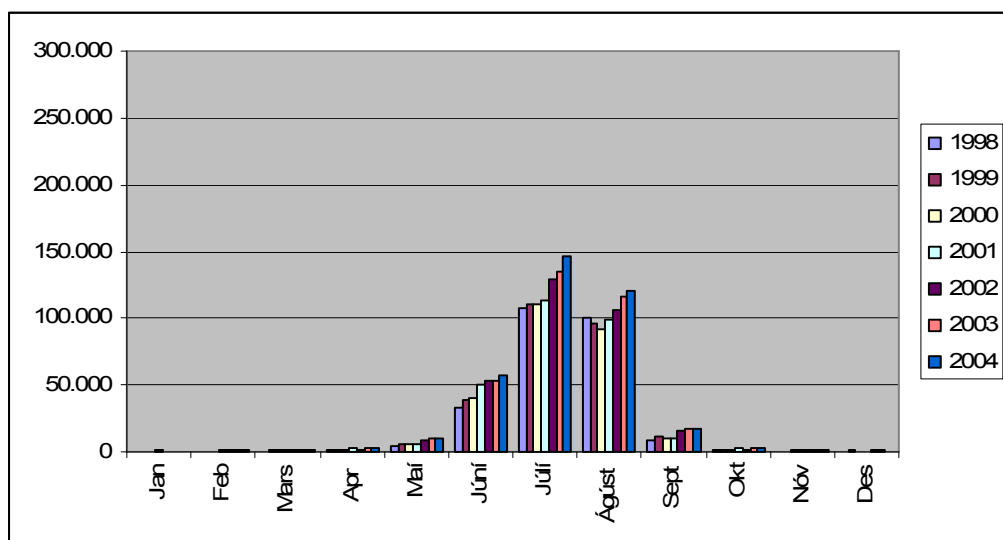
upphafi tímabils var fjöldi gistinátta 258.217 en í lok tímabils 362.142. Meðaltalsvöxtur hefur verið 7% ári og hefur þeim fjölgað um 40% á þessu tímabili.



Mynd 12: Þróun seldra gistinátta á Norður- og Austurlandi.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Á mynd 13 er hægt að sjá dreifingu seldra gistinátta á Norður- og Austurlandi eftir mánuðum.



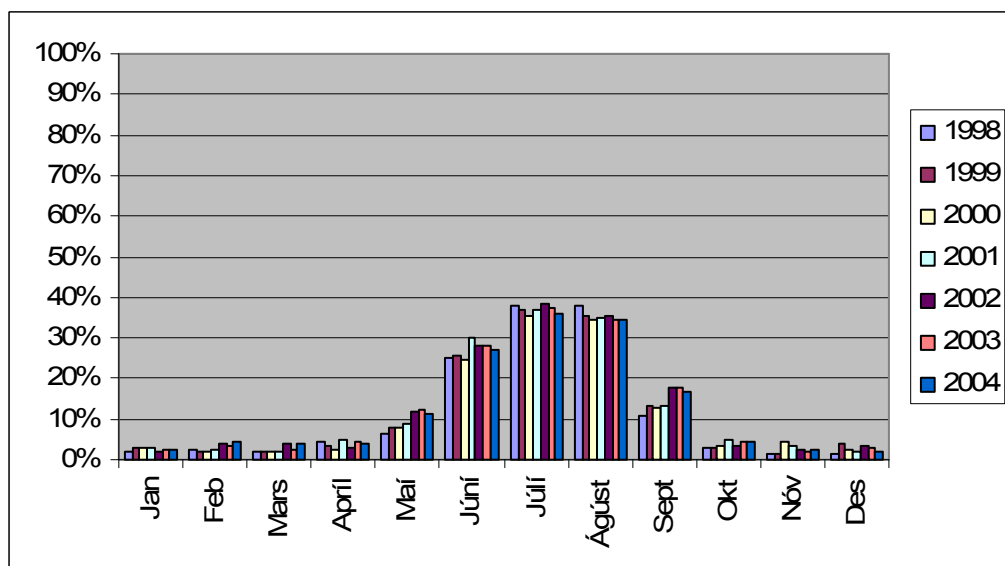
Mynd 13: Seldar gistinætur til erlendra ferðamanna á Norður- og Austurlandi.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Seldar gistinætur á þessu svæði til erlendra ferðamanna árið 2004 voru fæstar í desember eða 559 og flestar í júlí 146.406 sem er 260-faldur munur. Gistinæturnar eru töluvert fleiri á Norður- og Austurlandi heldur en í höfuð-

borginni í júlí 2004. Almennt er háönn í ferðapjónustu skilgreind sem tíma-bilið júní-ágúst. Ef þessir mánuðir eru skoðaðir sérstaklega kemur í ljós að gistinætur á Norður- og Austurlandi eru 323.761 en 338.950 á höfuðborgar-svæðinu. Hér er um forvitnilegar tölur að ræða og ættu að vekja menn til umhugsunar um það hvort ekki séu að skapast aðstæður til að stuðla að frekara millilandaflugi á milli Norður- og Austurlands og Evrópu.

Á næstu mynd má sjá hversu ólíkt hlutskipti ferðapjónustuaðila á Norður- og Austurlandi er eftir mánuðum ársins í sölu gistinátta til erlendra ferðamanna. Staðan yfir sumarmánuðina, sérstaklega júlí og ágúst er sterk en hins vegar veik yfir vetrarmánuðina. Miðað við þær upplýsingar sem mynd 13 hér að framan sýnir þá hlýtur það að vera eitt stærsta verkefni ferðapjónustunnar á Norður- og Austurlandi og á landsvísu að vinna að því hörðum höndum að gera allt sem mögulegt er til að bæta úr þessu ástandi og stuðla að betri nýtingu þeirra fjárfestinga sem í atvinnugreininni liggja. Næsta mynd sýnir hlut Norður- og Austurlands af öllum seldum gistinóttum.



Mynd 14: Hlutfall seldra gistinátta á Norður- og Austurlandi af öllum seldum gistinóttum.

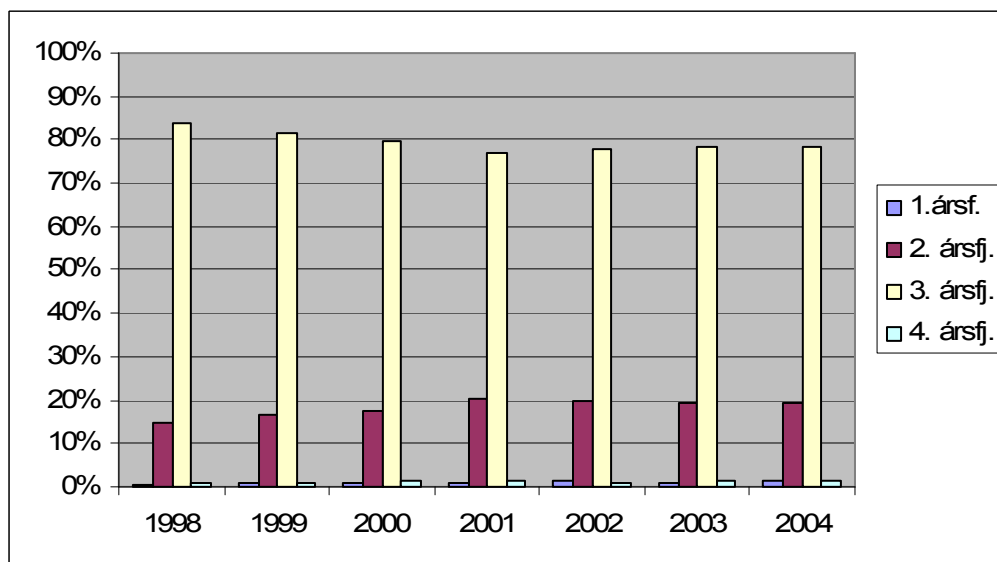
Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Mynd 14 hér að framan sýnir með mjög lýsandi hætti hversu ólíkt hlutskipti ferðapjónustunnar er á þessu svæði eftir árstíðum með tilliti til seldra gisti-nátta til erlendra ferðamanna. Hún sýnir einnig hversu öflugt svæðið er yfir sumarmánuðina. Hlutfall seldra gistinátta til erlendra ferðamanna á Norður- og Austurlandi af heildarfjölda þeirra á Íslandi sumarið 2004 var: 27,3% í júní, 36,2% í júlí og 34,7% í ágúst. Hér má vissulega spyrja hvort flugrekstraraðilar og ferðaskrifstofur séu að svara eftirspurn stórs hluta erlendra

ferðamanna með því fyrirkomulagi sem í dag er á millilandaflugi til og frá Íslandi.

5.4 Gistinætur eftir ársfjórðungum

Þegar gistinætur eru skoðaðar eftir ársfjórðungum kemur í ljós að langstærsti hlutinn fellur til á þriðja ársfjórðungi. Hins vegar hefur það farið heldur lækkandi á því tímabili sem hér er til skoðunar eða úr 80% í upphafi tímabilsins niður í 74% árið 2003. Ef öðrum ársfjórðungi er bætt við þann þriðja eru þessar tölur tæp 98% fyrir árið 1998 og 97% árið 2003. Þannig má sjá að dreifing gistinátta af erlendum ferðamönnum er ekki hagstæð því svæði á landsbyggðinni sem hér er til skoðunar. Gistinætur á fyrsta og fjórða ársfjórðungi eru vart teljandi eins og sjá má á mynd 15 eða um 2-3% af heildarföldanum.



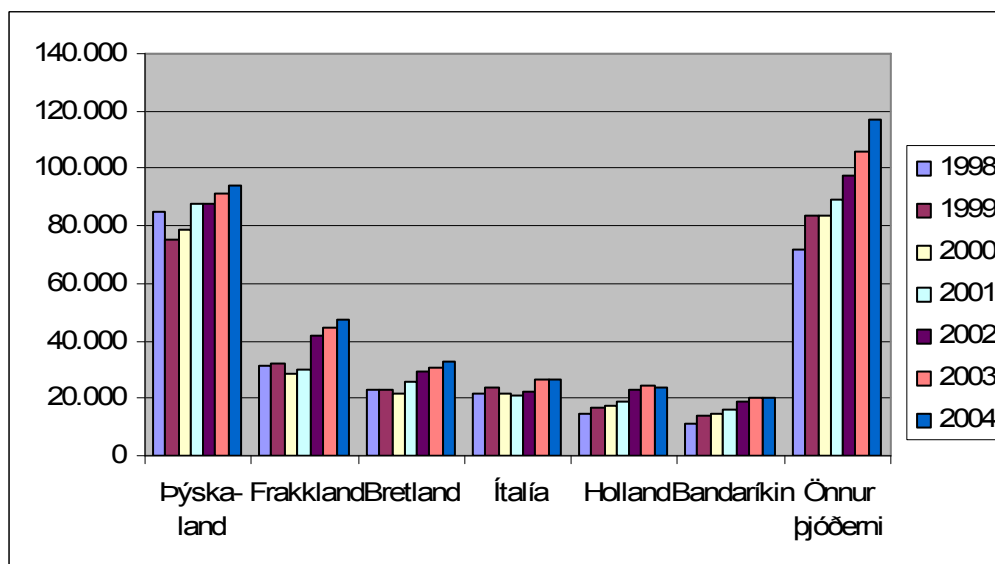
Mynd 15: Gistinætur erlendra ferðamanna eftir ársfjórðungum á Norður- og Austurlandi.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar.

Það hlýtur því að vera eitt helsta keppikefli þeirra sem starfa í atvinnugreininni að vinna að því að ná betri dreifingu gistinátta yfir allt árið og stefnt á um leið að því að ná sambærilegum árangri á heilsárgististöðum á Norður- og Austurlandi og náðst hefur á höfuðborgarsvæðinu þegar til lengri tíma er litið.

5.5 Gistinætur eftir þjóðernum

Helstu ferðamannaþjóðirnar á Norður- og Austurlandi þegar litið er til gistinátta á undanförunum árum eru þessar, raðað eftir heildargistináttafjölda: Þjóðverjar, Frakkar, Bretar, Ítalir, Bandaríkjamenn og Hollendingar. Þessar þjóðir telja fyrir um 70% af þeim gistinóttum sem koma fram í gistinátta-skýrslum Hagstofu Íslands.



Mynd 16: Gistináttafjöldi eftir þjóðernum.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005

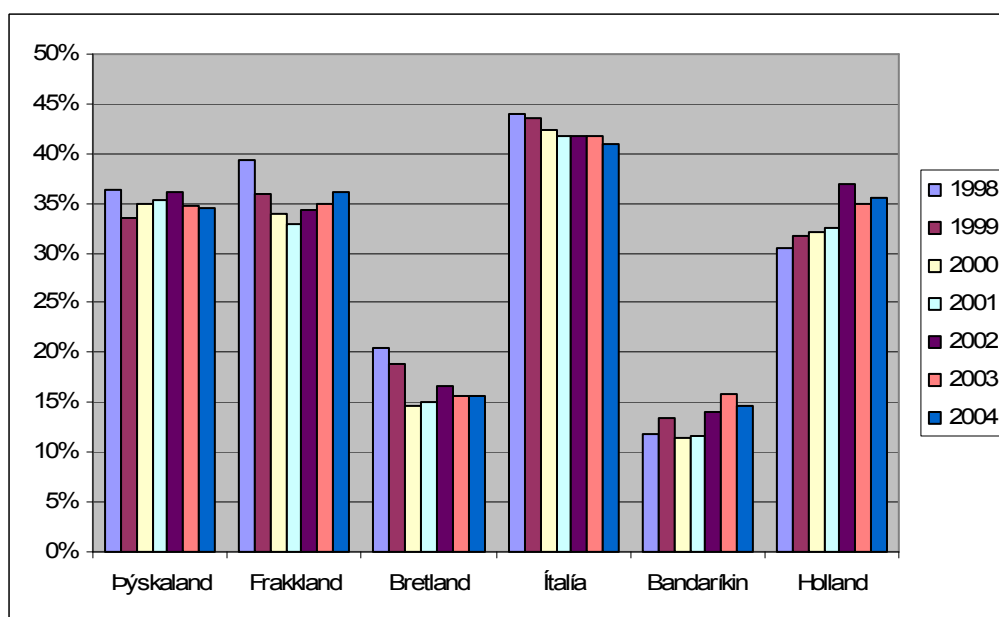
Þegar tölur yfir gistinætur er skoðaðar eftir þjóðernum kemur í ljós að Þjóðverjar eru langstærsti viðskiptavinahópurinn á Norður- og Austurlandi á því tímabili sem hér er til skoðunar (sjá mynd 16). Gistinætur þeirra eru rétt fjórðungur af öllum seldum gistinóttum til erlendra ferðamanna eða 94.000 á árinu 2004. Hlutdeild Norður- og Austurlands í heildargistináttafjölda Þjóðverja hér á landi hefur verið um 35% á þessu tímabili. Gistinóttum Þjóðverja hefur fjölgað um 10,5% á þessu tímabili.

Frökkum hefur fjölgað hratt á sama tímabili eða um tæp 53% og er hlutfall þeirra af heildargistinóttum á Norður- og Austurlandi um 13% árin 2002-2004. Gistinætur þeirra voru 47.500 árið 2004 sem er rétt helmingur af gistinóttum Þjóðverja. Hins vegar ef litið er til heildargistináttafjölda Frakka á Íslandi þá dvelja þeir rúmlega þriðjung af sínum gistinóttum á Norður- og Austurlandi.

Bretar eru þriðji stærsti hópurinn þegar litið er til fjölda gistinátta á svæðinu sem hér er til skoðunar. Gistinóttum þeirra fjölgaði um rúm 43% frá árinu

1998 – 2004 á Norður- og Austurlandi og dvöldu þeir í um 16% af sínum heildargistinóttum hér á landi á því svæði sem hér er til skoðunar.

Ítalir eru í fjórða sæti yfir mikilvægustu þjóðirnar í gistingu á Norður- og Austurlandi með 26.700 gistinætur á árinu 2004. Fjölgun gistinátta í þeirra hópi hefur verið fremur hæg á undanförunum árum í samanburði við þær þjóðir sem eru í þessum samanburði eða rúm 23% á viðmiðunartímabilinu. Hins vegar hafa þeir þá sérstöðu að mjög stórt hlutfall af heildargistináttafjölda þeirra á Íslandi er á Norður- og Austurlandi eða rúm 40% yfir allt tímabilið.



Mynd 17: Hlutfall gistinátta á Norður- og Austurlandi af heildargistináttafjölda á Íslandi.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005, útreikningar eru skýrsluhöfundar

Fjöldi Bandaríkjamanna hefur aukist um 82% á viðmiðunartímabilinu en þeir eyða einungis tæpum 15% af sínum gistinóttum hér á landi á Norður- og Austurlandi.

Gistinóttum Hollendinga hefur einnig fjölgað hratt á síðustu árum eða um 65% á árunum 1998-2004. Hlutfall þess svæðis sem hér er til skoðunar í heildargistináttafjölda þeirra hér á landi er um 35%.

Það kemur einnig í ljós þegar reiknað er upp úr gistináttaskýrslum Hagstofu Íslands að meðaltalshlutfall Norður- og Austurlands tímabilið 1998 – 2004 af heildargistinóttum erlendra ferðamanna á Íslandi er 24,6%. Þetta er rétt að hafa í huga þegar reynt er að varpa sýn á þá markhópa sem hér eru til skoðunar. Í þessum samanburði er hlutfall Breta og Bandaríkjamanna einungis um 15%. Vissulega er það slæmt að svo skuli vera, sérstaklega þegar litið er

til þess að frá þessum tveimur löndum koma flestir erlendir ferðamenn til landsins. Frá hinum fjórum löndunum eru sambærilegar tölur mun hærri og allt upp í yfir 40%. Fróðlegt væri að reyna að skilja hvað það er sem helst hefur áhrif á þessar hlutfallstölur. Skýrsluhöfundur ályktar þó að Norður-Atlantsflug Icelandair og hvernig það er byggt upp sé stærsta ástæðan fyrir lágu hlutfalli Bandaríkjamanna á Norður- og Austurlandi. Oft er um að ræða millilendingu þeirra hér á landi og stutt stopp. Þessar ferðir byggjast á því að dvalið sé á suðvesturhorninu og erlendir gestir skoði sig um í kringum höfuðborgarsvæðið. Sérstaða Breta liggur í helgarferðum að vetrarlagi. Þeir eru mjög mikilvægur hópur fyrir ferðapjónustuna á höfuðborgarsvæðinu að vetrarlagi og allt að 25% af gistinóttum yfir vetrarmánuðina er á þeirra vegum.

6. Markaðssetning og aðgengi að mörkuðum

Það er álit skýrsluhöfundar eftir að hafa unnið að þessari skýrslu að stærsti einstaki þátturinn í því að koma á og viðhalda sjálfbæru flugi frá annaðhvort Norður- eða Austurlandi er hvernig staðið er að markaðsetningu slíks flugs. Með sjálfbæru flugi er átt við að ekki þurfi að koma til utan aðkomandi styrkir til rekstrarins. Mikilvægi þess að viðkomandi aðili sem kæmi að slíkum flugrekstri þarf að hafa markaðslegan styrk á sínu markaðssvæði. Það er sá einstaki þáttur sem skýrsluhöfundur telur mikilvægastan ef hægt á að vera að skapa þær rekstrarlegu forsendur sem nauðsynlegur eru til að slíkt flug geti orðið sjálfbært.

Það er álit þeirra sem starfa að ferðaþjónustu á svæðinu að ekki sé flókið að ná til heimamarkaðarins. Þar nefna þessir aðilar dæmi um þann árangur sem náðist á heimamarkaði með flugi Air Greenland frá Akureyri til Kaupmannahafnar á árinu 2003. Flugfélagið kom inn á markaðinn á mjög erfiðum tímamarki út frá samkeppnissjónarmiðum í lok apríl. Iceland Express hafði hafið flug sitt til Kaupmannahafnar og London einungis tveimur mánuðum áður og gríðarleg samkeppni ríkti á þessum tíma á milli Iceland Express og Icelandair. Afleiðingarnar voru þær að farmiðaverð var mjög lágt og samkeppnisumhverfið væntanlega aldrei verið erfiðara heldur en á þessum tímamarki. Fleiri erfiðleikar voru í starfsumhverfi Air Greenland á þessum tímamarki. Stærsta einstaka vandamálið var öflun leyfa fyrir fluginu og í byrjun fengust einungis leyfi til flugs frá íslenskum yfirvöldum til sex mánaða. Þetta olli miklum erfiðleikum í markaðssetningu erlendis eins og áður hefur komið fram. Hins vegar er það álit þeirra aðila sem komu að þessu flugi að íslenski markaðurinn hafi tekið mjög vel við sér þrátt fyrir mjög takmarkaða markaðsetningu af hálfu Air Greenland.

6.1 Markaðssetning á internetinu

Það má leiða að því líkum að einn helsti Akkilesarhæll í markaðsetningu Air Greenland hafi verið sá að ekki var hægt að bóka flug með þeim á netinu. Þannig fór félagið hefðbundnari leiðir og seldi flugmiða í gegnum ferðaskrifstofu með tilheyrandi kostnaði sem því fylgir. Á sama tíma var Iceland Express að selja langstærsta hlutann af sínum miðum í gegnum netið. Á heimasíðu félagsins kemur fram að um 90% af sölu félagsins fer fram á

netinu²⁷. Írska flugfélagið Ryanair sem er stærsta lágfargjaldaflugfélagið í Evrópu seldi t.d 98% af sínum farmiðum á internetinu árið 2004²⁸. Það að selja farmiðana á netinu hefur mikil áhrif á rekstur flugfélaganna með tilliti til kostnaðar. Þannig skiptir miklu máli fyrir tilvist þeirra að hlutdeild seldra miða sé sem allra hæst á netinu sem aftur hefur áhrif á samkeppnishæfni þeirra á markaðnum.

²⁷ Iceland Express, 2005.

²⁸ Ryanair, 2005.

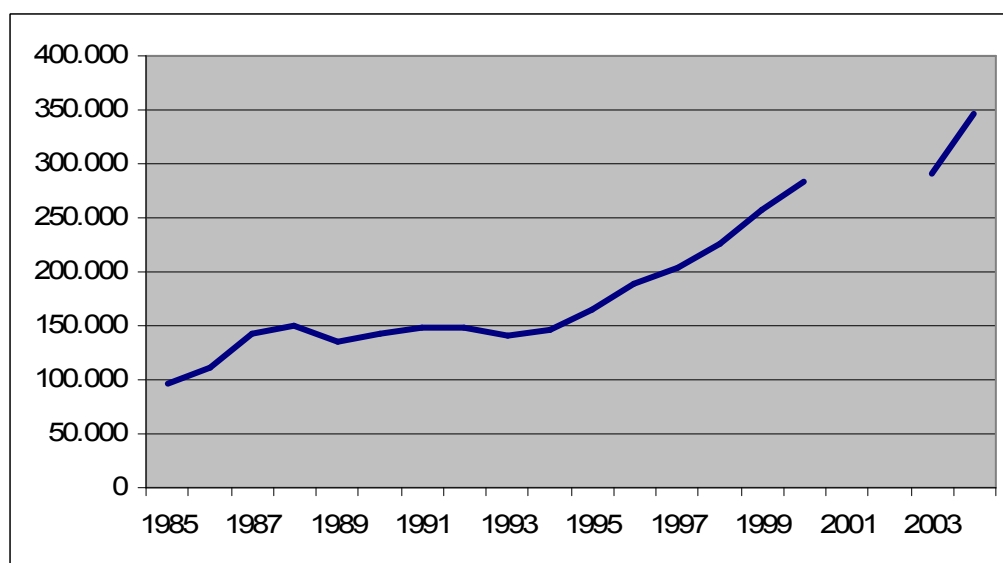
7. Nýr áfangastaður í millilandaflugi

Að mati skýrsluhöfundar væri það mikilvægt fyrir markaðssetningu millilandaflugs frá því svæði sem hér er til skoðunar að viðkomandi flugrekstraraðili flygi einnig til Keflavíkflugvallar. Með þeim hætti yrðu til fjölbreyttari möguleikar á nýtingu flugs til og frá því landsvæði sem hér er litið til. Þannig myndu skapast miklir möguleikar þó að einungis væri flogið einu sinni á viku inn á svæðið. Ef slíkir valmöguleikar væru til staðar gætu erlendir ferðamenn t.d byrjað sína ferð um landið á Akureyrarflugvelli og endað ferðina í Keflavík og öfugt. Þetta myndi stuðla að betri dreifingu erlendra ferðamanna um landið og þar með betri nýtingu þeirra fjárfestinga og þess mannafla sem starfar í atvinnugreininni á landsbyggðinni. Slíkt flug, þar sem hægt væri að fljúga út frá einum stað og koma inn á öðrum, myndi einnig skapa betri möguleika fyrir heimamenn til að geta nýtt sér flugið fyrir styttri ferðir. Eins og staðan er í dag þá eru tveir aðilar á markaðnum sem helst gætu fallið að þeirri hugmyndafræði sem hér er fjallað um. Icelandair er ráðandi aðili á markaðnum og flýgur til fjölmargra áfangastaða bæði í Evrópu og Bandaríkjunum. Heilsársákvörðunarstaðir félagsins í Evrópu eru Amsterdam, Frankfurt, Glasgow, Kaupmannahöfn, London, Osló, París og Stokkhólmur. Í Bandaríkjunum hefur verið flogið til Baltimore, Boston, Minneapolis, New York og Orlando. Í summaráætlun Icelandair sumarið 2005 var einnig flogið til Barcelona, Berlín, München, Helsinki, Madrid, Milano, Zurich og San Francisco. Icelandair hefur einnig boðað að félagið muni hefja flug til Manchester vorið 2006.

Næst stærsti aðilinn er síðan Iceland Express sem hóf rekstur á fyrri hluta ársins 2003. Í upphafi flaug félagið til Kaupmannahafnar og Lundúna. Í sumar hóf Iceland Express flug til Frankfurt Hahn og á næsta ári mun það hefja flug til Alicante á Spáni, Stokkhólms og Gautaborgar í Svíþjóð og til Berlínar og Friedrichshafen í Þýskalandi. Þetta er þeir tveir aðilar sem skýrsluhöfundur telur að væri best að vinna með í að byggja upp millilandaflug frá Norður- og Austurlandi til Evrópu. Síðan verður að koma í ljós hvernig þessar aðilar líta á þá möguleika sem eru til staðar tengdu beinu millilandaflugi til Norður- og Austurlands.

8. Ferðir Íslendinga til útlanda

Komum Íslendinga til Íslands hefur fjölgað umtalsvert á undanförunum árum. Á síðastliðnum tveimur áratugum hefur fjöldinn tæplega fjórfaldast, farið úr 95.600 í rúmlega 346.000 einstaklinga. Ekki eru til tölur fyrir árin 2001 og 2002. Þetta er meðalvöxtur upp á nákvæmlega 7% fyrir þetta tímabil. Þetta er hraður vöxtur og ef meðalvöxtur verður áfram sá hinn sami næstu fimm ár má reikna með að komur Íslendinga til landsins verði tæplega 520.000 árið 2010 og rúm 728.000 árið 2015.

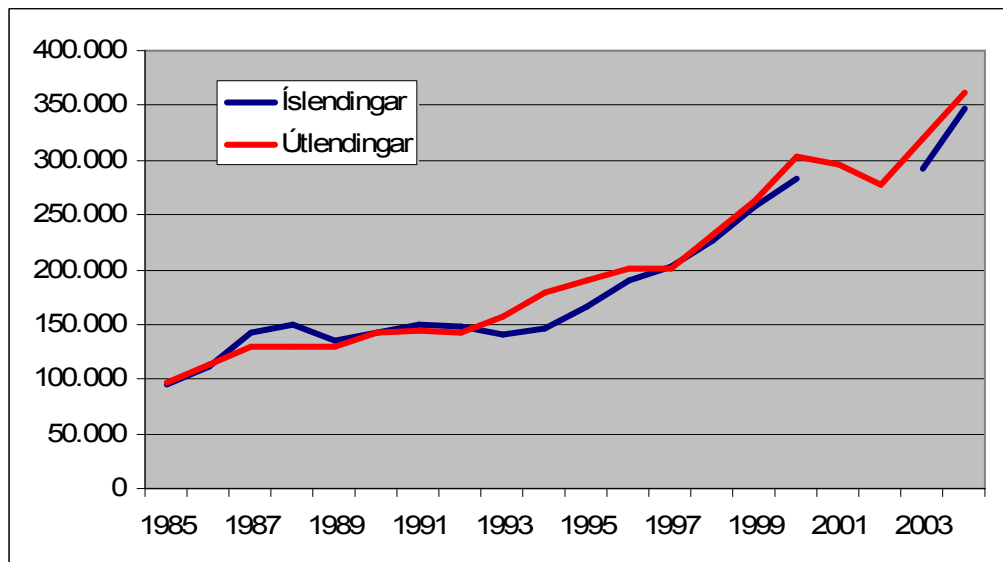


Mynd 18: Komur Íslendinga til Íslands.

Heimild: Ferðamálaráð Íslands, 2005

Þessar tölur sýna mikinn vöxt í komum Íslendinga til Íslands. Flugíð telur fyrir langstærstum hluta af heildinni. Þessi mikli vöxtur hefur með hverju árinu sýnt fram á mikla þörf fyrir að komið væri á betri tengingum við umheiminn beint frá landsbyggðinni. Miðað við mannfjölda og fjarlægð frá Keflavíkurlflugvelli þá er helst hægt að líta til Norður – og Austurlands í þessu samhengi. Á þessu landssvæði býr tæplega 16% íslensku þjóðarinnar og miðað við gistinguþreininguna hér að framan þá eru möguleikarnir töluverðir, sérstaklega yfir sumartímann. Fróðlegt er að skoða mynd 18 hér að ofan er skoðuð hana með tilliti til hagvaxtar á Íslandi. Eftir að samdráttarskeiði í íslensku efnahagslífi lýkur árið 1995 kemur fram mikið vaxtarskeið sem vart er lokið. Þannig að líklega má tengja kaupmátt og tíðni utanferða Íslendinga nokkuð sterklega saman þó ekki verði farið í þessari skýrslu í mikla útreikninga því tengda.

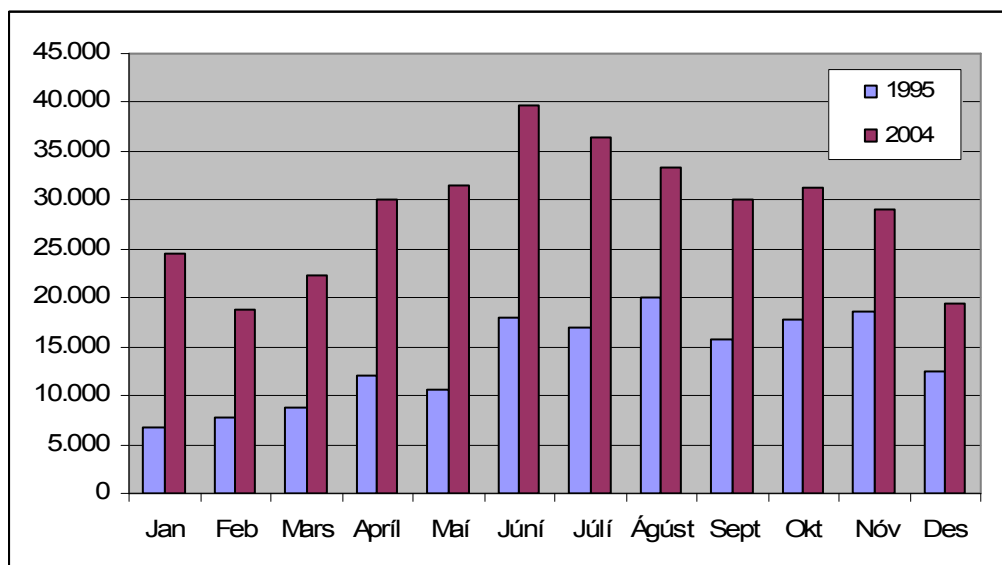
Á næstu mynd (mynd 19) er borin saman þróun í fjölda Íslendinga og erlendra ferðamanna sem koma til Íslands. Fyrir þetta 20 ára tímabil sem hér er til skoðunar er um töluverða fylgni að ræða í tölunum og hafa þær þróast með mjög svipuðum hætti yfir þetta tímabil.



Mynd 19: Samanburður á komum Íslendinga og erlendra ferðamanna til Íslands.

Heimild: Ferðamálaráð Íslands, 2005

Neyslumynstur íslensku þjóðarinnar hefur tekið töluverðum breytingum á undanförunum árum og utanlandsferðir eru orðnar hluti af afþreyingu margra. Ferðunum hefur fjölgað og þær styst. Mikil kaupmáttaraukning íslensks almennings hefur leitt til stórauðinnar eftirspurnar á þessu sviði. Í heildina hefur markaðurinn fyrir flug Íslendinga til og frá Íslandi stækkað úr tæpum 96.000 farþegum árið 1985 í rúma 346.000 árið 2004. Erlendum ferðamönnum til landsins hefur fjölgað á sama tímabili úr 97.500 í 362.000. Heildarfjöldi farþega til og frá Íslandi hefur farið úr 195.000 í 710.000 sem er tæplega fjórföldun farþega á þessu 20 ára tímabili. Á mynd 20 hér á eftir verður skoðað hvernig ferðir Íslendinga dreifast á milli mánaða árin 1995 og 2004 og skoðað hvort einhverjar breytingar hafa verið að eiga sér stað í ferðamynstri þeirra eftir mánuðum.



Mynd 20: Komur Íslendinga til landsins eftir mánuðum.

Heimild: Ferðamálaráð Íslands, 2005

Fjöldi Íslendinga sem kemur til Íslands rúmlega tvöfaldast á milli 1995 og 2004 eða um 109% fjölgun. Mest er fjölgunin á fyrstu fimm mánuðum ársins. Minnst er fjölgunin í nóvember og desember eða rúm 50%. Árið 2004 ferðuðust flestir Íslendingar út fyrir landsteinana í júní eða 39.594 sem er um 11,7% af heildinni. Fæstir ferðuðust í febrúar og desember á því sama ári eða um 19.000 manns og var hlutfall þessara mánaða hvors um sig um 5,5% af heildinni. Sú þróun virðist vera að eiga sér stað í ferðalögum Íslendinga á erlendri grund að þau séu að dreifast með jafnari hætti yfir árið og aðaltímabilið nái frá apríl og fram í nóvember eða yfir sjö mánaða tímabil. Á þessu tímabili 2004 fóru um og yfir 30.000 manns á mánuði út fyrir landsteinana. Hér er um áhugaverðar tölur að ræða þegar t.d er litið til þess hvenær æskilegast er að stunda millilandaflug til Norður- og Austurlands með tilliti til þess hvenær íslenska þjóðin er að ferðast.

9. Fraktflutningar með flugi

Vöruflutningar með flugi hafa farið vaxandi á liðnum árum og áratugum um allan heim. Þróunin á Íslandi hefur verið með sama hætti og ekki annað að sjá en hún haldi áfram á næstu árum. Stærstum hluta þessara flutninga til og frá Íslandi er sinnt af þremur fyrirtækjum: Icelandair Cargo, Bluebird Cargo og Air Atlanta Icelandic sem áður flaug undir merkjum Íslandsflugs. Í þessari skýrslu er lögð áhersla á fraktflutninga með ferskan fisk í flugi. Stærstu markaðirnir fyrir flutninga á ferskum fiskflökum eru á Bretlandi, í Bandaríkjunum, Belgíu, Frakklandi og Þýskalandi. Í þessum kafla verður skoðuð þróun flutninga um Keflavíkurflugvöll á undanförunum áratug. Einnig verður litið til þeirrar þróunar sem átt hefur sér stað í útflutningi á ferskum fiskflökum frá Íslandi á undanförunum árum og hvert flökin eru send. Í lok kaflans er litið til þeirra fyrirtækja á Norður- og Austurlandi sem eru að senda frá sér fersk fiskflök á markaði erlendis.

9.1 Fraktflugfélög á Íslandi

Hér verður fjallað í stuttu máli um þau þrjú fraktfélög sem þjóna íslenska markaðnum. Þessi félög eru Icelandair Cargo, Air Atlanta Icelandic og Bluebird Cargo. Öll félögin eru með starfsemi á erlendum mörkuðum í mismiklum mæli.

9.1.1 Icelandair – Cargo

Flugleiðir-Frakt ehf. sem er betur þekkt undir heitinu Icelandair Cargo er dótturfyrirtæki FL Group og stærsti aðilinn í fraktflutningum með flugi frá Íslandi. Flutningavélar félagsins samanstanda af tveimur Boeing 757-200 með burðargetu allt að 38 tonnum og einni Tupolev 204 (TU-204) sem ber allt að 29 tonn. Önnur B-757 vélin er í rekstri erlendis og flýgur út frá Liege í Belgíu. Flug félagsins til Bretlandseyja með sérstöku fraktflugi er til Humberside, East Midland og Edinborgar. Einnig kaupir félagið fraktpláss í farþegavélum Icelandair eftir því sem þurfa þykir, til dæmis til London og Glasgow. Vélar Icelandair Cargo fljúga fjórum sinnum í viku til Humberside á Bretlandseyjum og til East Midland einu sinni í viku. Á flugleiðinni Keflavík – Edinborg er flogið einu sinni í viku. Þessum þremur ákvörðunarstöðum Icelandair Cargo á Bretlandseyjum er öllum þjónað með millilendingum þar sem áfram er haldið til Liege í Belgíu sem er helsti áfangastaður

Icelandair Cargo á meginlandi Evrópu. Þangað er flogið alla daga vikunnar, samtals 10 ferðir á viku. Fjórar af þessum ferðum eru beint frá Keflavík. Hinar sex eru millilendingar á Bretlandseyjum eins og áður sagði. Allar ferðirnar tíu enda með flugi beint frá Liege til Keflavíkurflugvallar. Icelandair Cargo flýgur einnig fimm ferðir á viku frá Keflavík til New York. Félagið mun seinni hluta sumars 2005 bæta við tveimur 757-200 vélum við flugflota sinn og reiknað er með að Tupolev flugvélinni verði skilað á sama tíma. Nýju vélarnar hafa verið nýttar í farþegaflugi og verður breytt í fraktvélar með burðargetu upp á 35 tonn. Icelandair Cargo þjónustar hraðflutningafyrirtækið TNT. Höfuðstöðvar þess fyrirtækis í Evrópu eru staðsettar í Liege í Belgíu²⁹.

9.1.2 Air Atlanta Icelandic

Air Atlanta Icelandic sem í dag er hluti af Avion group flýgur fjórum sinnum í viku til East Midland á Englandi, þaðan flýgur vélin svo áfram til Brussel. Tvisvar í viku er flogið beint til Brussel. DHL-flutningaþjónustan hefur forgang að fraktplássi félagsins en afgangspláss er að mestu selt til Eimskip Logistics, aðallega til fiskflutnings. Starfsemi Air Atlanta Icelandic er mjög öflug og nær til allra heimsálfa að Suður heimskautinu undanskildu. Í flugflota félagsins eru 48 flugvélar. Farþegaflugvélar eru 26 talsins, fraktvélar 18 og einnig rekur fyrirtækið fjórar Boeing 737-300QC sem mögulegt er að nota bæði til farþega- og fraktflugs. Það er einmitt slík vél sem notuð er á þeim leiðum sem tengjast fraktflugi til Íslands. Þessi tegund véla getur borið tæp 18 tonn af frakt³⁰.

TVG-Zimsen flutningsmiðlun sem er deild innan Eimskip Logistics sér um flugflutninga innan fyrirtækisins. TVG-Zimsen miðlar einnig frakt sem send er með Icelandair Cargo og Bluebird Cargo³¹.

9.1.3 Bluebird Cargo

Flugfélagið Bláfugl hf. eða Bluebird Cargo sérhæfir sig í fraktflutningum. Félagið var stofnað af nokkrum einstaklingum árið 2000 og hóf flugrekstur í mars 2001. Félagið flýgur alla virka daga frá Keflavíkurflugvelli til Cork á

²⁹ Mikael Grétarsson, 2005.

³⁰ Sveinn Zoega, 2005.

³¹ Valgeir Guðbjartsson, 2005.

Írlandi. Þaðan er flogið til Edinborgar og endað í Köln, Þýskalandi. Frá Köln er flogið til East Midland og síðan til Keflavíkurflugvallar. Aðfaranótt laugardags er flogið frá Keflavík til Humberside á Englandi og áfram til Lúxemborgar. Á sunnudagsmorgnum er flogið frá Lúxemborg til Keflavíkur. Seinni hluta sunnudagsins er flogið frá Keflavík til Lúxemborgar og áfram til Köln. Félagið notast við flugvélar af gerðinni Boeing 737-300 en þær geta borið um 17,8 tonn af frakt. Bluebird Cargo hefur yfir fimm 737-300 flutningaflugvélum að ráða. Ein af þessum vélum sinnir íslenska markaðnum. Fjórar vélar eru staðsettar erlendis og tvær af þeim í verkefnum fyrir United Parcel Service (UPS) í Evrópu. Alitalia á Ítalíu leigir eina vélina fyrir flug á milli Rómar og Mílanó. Fimmta vélin er notuð sem aukavél og er nýtt þar sem þörf er fyrir hverju sinni³².

Blue Cargo (Flugflutningar ehf.) er umboðsaðili fyrir nokkur flugfélög sem tengjast flugflutningum og þar á meðal Bláfugli. Bluebird Cargo þjónustar hraðsendingarfyrirtækið United Parcel Service (UPS) hér á landi. Þessi viðskipti við UPS eru fyrirtækinu mjög mikilvæg og eru undirstaðan fyrir því að hægt sé að bjóða upp á fraktflug á vegum félagsins til og frá Íslandi. Stór hluti flutninga félagsins frá Íslandi eru fersk fiskflök. Aðrir vöruflokkar sem fluttir eru frá landinu en þó í mun minna mæli eru til dæmis lyf og hestar. Til landsins er uppistaðan í flutningunum tískufatnaður, tölvubúnaður, grænmeti og bílavarahlutir³³.

FL Group keypti rekstur Bluebird Cargo og Blue Cargo á þessu ári³⁴.

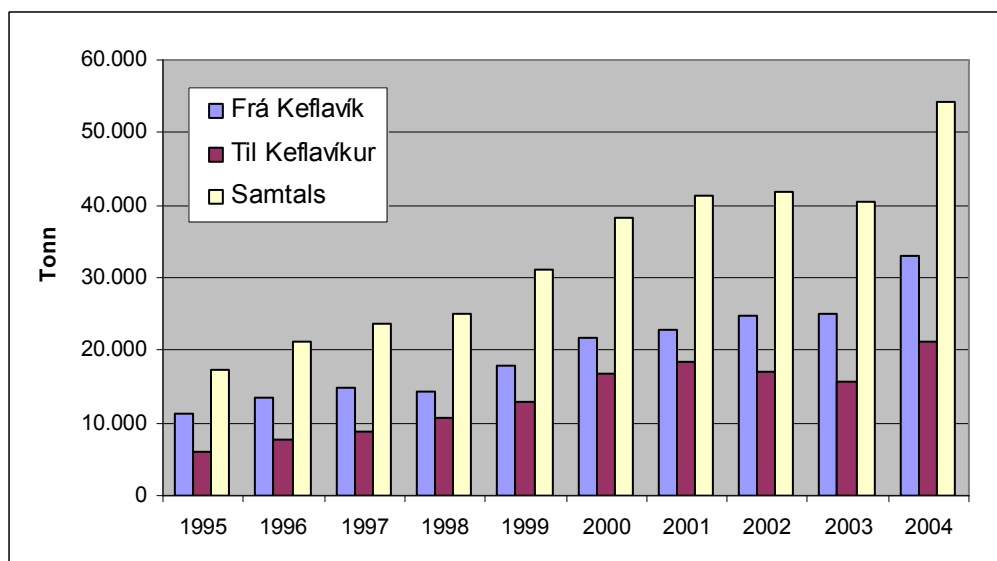
9.2 Keflavíkurflugvöllur

Mikil vöxtur hefur átt sér stað í fraktflutningum um Keflavíkurflugvöll. Á undanförunum 10 árum hefur magnið þrefaldast í tonnum talið. Á síðasta ári voru flutt rúmlega 54 þúsund tonn til og frá velliðum sem var um þriðjungu meira heldur en á árinu 2003. Á mynd 20 má sjá hversu öflugur vöxturinn hefur verið. Meðaltalsaukning frá flugvelliðum hefur verið um 12,8% á síðastliðnum tíu árum og til hans 14,9%. Hins vegar skera árin 2002 og 2003 nokkuð úr á þessu tímabili þegar flutningamagnið um flugvöllinn stóð í stað.

³² Marteinn Guðjónsson, 2005.

³³ Magnús Heiðar Magnússon, 2005.

³⁴ Morgunblaðið, 2005.



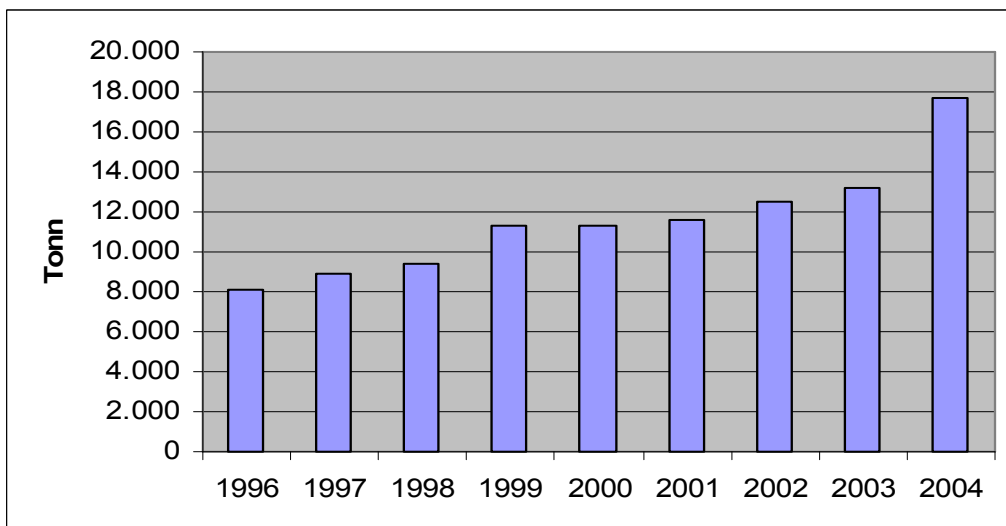
Mynd 21: Fraktflutningar um Keflavíkurlugvöll.

Heimild: Flugmálastjórn Íslands, 2005b

Að meðaltali er útflutt magn um 60% af flutningunum. Rétt er að benda á að í þessum flutningstölum eru vörur sem sendar eru áfram með flugi og tengjast því ekki með beinum hætti íslenska flugflutningamarkaðnum. Þetta magn var áætlað af heimildamanni að gæti verið um 20%.

9.3 Útflutningur á ferskum fiskflökum

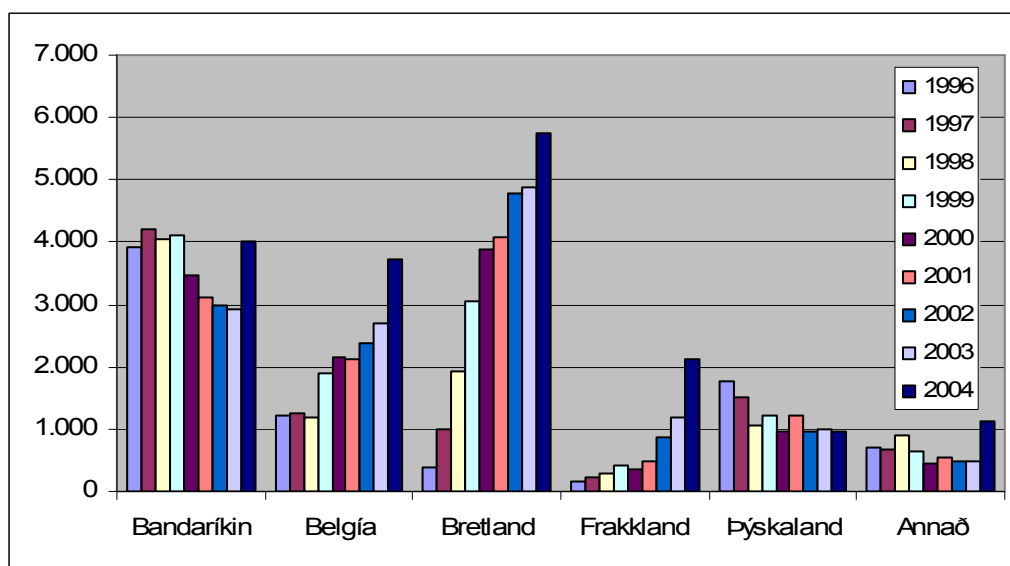
Stöðugur vöxtur hefur verið á útflutningi á ferskum fiskflökum frá Íslandi á árunum 1996-2004. Þó má sjá á mynd 22 að ákveðin stöðnun átti sér stað á tímabilinu 1999-2001. Á öllu tímabilinu hefur magnið aukist um rúmlega helming. Vöxturinn hafði verið á góðu róli fram að árinu 2004 en þá varð mikil sprenging og magnið óx um tæp 35% milli ára.



Mynd 22: Útflutningur á ferskum fiskflökum í flugfrakt.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005b

Á næstu mynd (mynd 23) eru skoðuð helstu lönd sem flogið er til með ferskum fiskflök og skoðað hvernig magnið hefur þróast á árunum 1996-2004.



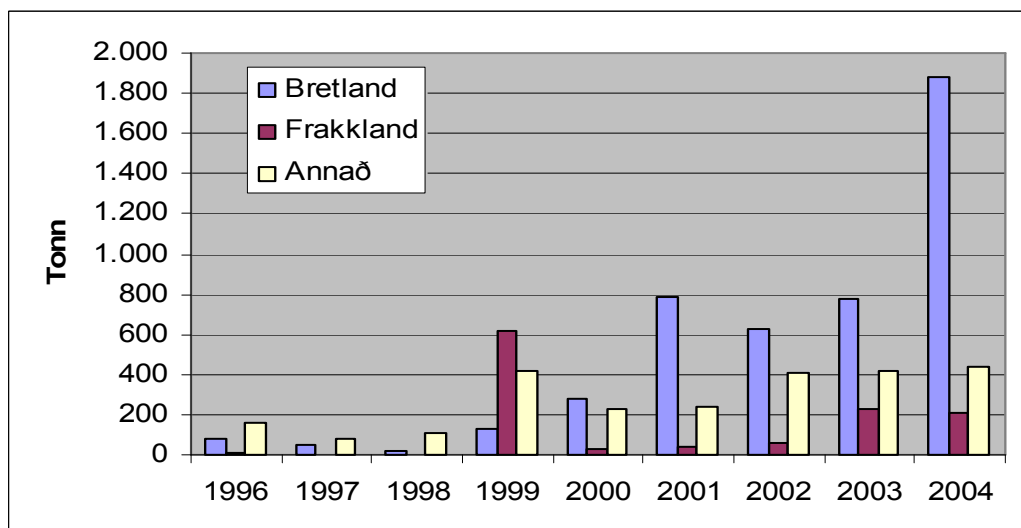
Mynd 23: Útflutningur á ferskum fiskflökum eftir löndum.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005b

Mest var flutt af ferskum fiskflökum til Bretlandseyja í fyrra eða rúm 5.700 tonn sem er mikil aukning frá 1996 þegar magnið var tæp 400 tonn. Einnig er um mikinn vöxt að ræða til Belgíu. Árið 2004 var magnið rúm 3.700 tonn sem er þreföldun á magni á tímabilinu.

9.4 Vöruflutningar með skipum

Á síðastliðnu ári varð mikil aukning í flutningi á ferskum fiskflökum með flutningaskipum til Bretlands. Þar nýta fyrirtækin sér kæligáma sem stilltir eru á 0- +2° C. Flutningurinn með þessu hætti tekur um 3-4 sólarhringa frá Íslandi til Bretlands. Kosturinn við þetta er að hráefnið er flutt í mjög stöðugu umhverfi frá vinnsluhúsi til kaupenda í útlöndum. Helsti ókosturinn við þessa flutningsleið er að tíðni siglinga er ekki nægjanleg til að koma að fullu til móts við þarfir markaðarins. Einnig komu fram í viðtölum við starfsmenn sjávarútvegsfyrirtækjanna skiptar skoðanir um gæði afurðanna eftir að hafa verið fluttar með þessum hætti. Með góðri meðhöndlun á fisknum frá því að hann er veiddur er líftími vörunnar um 10 dagar. Því skiptir hver dagur miklu máli í því að koma vörunni á disk neytenda á erlendum mörkuðum.



Mynd 24: Útflutningur á ferskum fiskflökum með vöruflutningaskipum.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2005b

Heildarútflutningur á ferskum fiskflökum með vöruflutningaskipum var um 2.500 tonn á árinu 2004. Af því magni fóru um 1.900 tonn til Bretlandseyja eða um 75%. Samtals fóru því um 7.600 tonn samtals þangað þegar flutningar með flugi og vöruflutningaskipum eru lagðir saman sem er mikil aukning frá árinu áður. Magnið sem sent er á aðra markaði með vöruflutningaskipum er ekki mikið.

9.5 Fersk fiskflök - Norður- og Austurland

Þróunin í útflutningi á ferskum fiskflökum hjá fiskvinnslufyrirtækjum á Norður- og Austurlandi hefur verið hröð á undanförunum árum og magnið sem flutt er á erlenda markaði hefur vaxið hratt. Við gerð þessarar skýrslu var haft samband við þau fyrirtæki sem stunda útflutning á ferskum fiskflökum frá Norður- og Austurlandi og aflað upplýsinga um á hvaða markaði fyrirtækin væru að senda sinn fisk og í hvaða magni. Einnig var reynt að afla gagna um hvaða fisktegundir vinnsluhúsin væru að vinna. Við gerð þessarar skýrslu var haft samband við eftirfarandi fyrirtæki: Samherja, Brim á Akureyri, Vísi á Húsavík, HB-Granda á Vopnafirði, Síldarvinnsluna á Neskaupstað, Eskju á Eskifirði, O. Jakobsson á Dalvík, Norðurströnd á Dalvík, Brimberg á Seyðisfirði og Loðnuvinnsluna á Fáskrúðsfirði. Öll þessi fyrirtæki eru að flytja út fersk fiskflök í dag. Þar að auki var haft sambandi við Þormóð ramma á Siglufirði, FISK (Fiskiðja Skagfirðinga) á Sauðárkróki og Skagaströnd. Þessi fyrirtæki hafa ekki stundað útflutning á ferskum fiskflökum. Á Skagaströnd hafa menn sent út lítilsháttar magn en ekki verið teknar ákvarðanir um áframhaldið. Rétt er að taka fram að þegar talað er um fersk fiskflök þá er fyrst og fremst verið að tala um hnakkastykki sem telur um 25-30% af hefðbundnu þorskflaki. Það hefur verið erfiðara að koma öðrum hlutum flaksins á markað ferskum. Rétt er að árétta hér að væntanlega er ekki um að ræða tæmandi lista yfir þau fyrirtæki sem senda frá sér fersk fiskflök á því landsvæði sem er til skoðunar.

9.5.1 Samherji – Dalvík

Samherji hóf vinnslu á ferskum flökum á Dalvík árið 2001. Fyrsta árið nam þessi útflutningur 250 tonnum. Á þessu ári má reikna með að framleiðsla verði um 1.300 tonn af ferskum fiskflökum. Stærsti markaðurinn fyrir útflutning Samherja á ferskum flökum er á Bretlandseyjum. Mest er flutt til Edinborgar og mun minna magn er flutt beint með flugi til Humber side og London. Á síðustu mánuðum hefur orðið töluverð breyting á því hvernig varan er flutt til Bretlands og hefur meira verið flutt með kæligámum að undanförunu. Næst stærsti áfangastaður Samherja erlendis í útflutningi á ferskum flökum er í Liege, Belgíu. Að jafnaði er fiskur sendur í flug alla virka daga. Mest er flutt út á haustmánuðum. Þá er eftirspurnin mikil og fáir aðilar utan Íslands geta sinnt þessum mörkuðum. Minnst er flutt út fyrstu

mánuði ársins því þá er mikið framboð frá Noregi en Norðmenn stunda miklar veiðar frá byrjun janúar og fram á vor³⁵.

9.5.2 Brim - Akureyri

Brim og forveri þess fyrirtækis ÚA (Útgerðarfélag Akureyringa) hóf útflutning á ferskum fiskflökum með flugi um mitt ár 2001. Á fyrsta heila árinu flutti fyrirtækið út 400 tonn. Vöxturinn hefur verið hraður og á þessu ári er reiknað með að útflutningur Brims á ferskum flökum nemi um 1.200 tonnum. Fyrirtækið sendir frá sér afurðir daglega og fram að þessu hefur nánast eingöngu verið um þorsk að ræða. Á undanföllum mánuðum hefur ýsan þó verið að koma sterkar inn og reiknar Gunnar Larsen fyrirverandi rekstrarstjóri landvinnslu með að hlutdeild ýsu í útflutningi á ferskum fiskflökum sé í dag um 10% og gerir sér vonir um að þetta hlutfall geti orðið allt að 25%. Mest flytur fyrirtækið út á haustin. Á tímabilinu janúar til mars er minna flutt út og sumarið er svo dapprasti tíminn. Um 60% af því sem fyrirtækið flytur út ferskt er flutt til Bretlands og um 40% til Liege í Belgíu, fyrir markaði á meginlandi Evrópu, aðallega fyrir franska markaðinn. Miðað við það magn sem hefur verið að fara í gegnum frystihús fyrirtækisins á undanföllum árum er áætlað magn á næsta ári farið að nálgast hámarksframleiðslugetu þegar litið er til aflaheimilda og þess að í dag er nánast einungis verið að nýta hnakkastykkið í þessum tilgangi. Miðað við þær markaðslegu forsendur sem nú eru til staðar telja þeir hjá Brimi hámarksframleiðslugetu sína geta orðið um 1.500 tonn á ári. Þorskurinn nálgast það að vera fullnýttur en vaxtarmöguleikarnir snúa að því hvernig hægt er að nýta ýsukvóta félagsins frekar til vinnslu á ferskum fiskflökum. Þumalputtareglan er sú að hnakkastykkið sem telur um 30% af flakinu er hægt að selja ferskt. Til Bretlands er annars vegar flogið með fiskinn til London og hins vegar á Humberside-flugvöll, en þeirra stærsti kaupandi er staddur á Humberside-svæðinu. Einnig kom fram að Brim sendir einu sinni í viku fersk flök (hnakkastykki) með gámi sjóleiðis til Bretlands, er þá um að ræða kæligám þar sem hitastigið er 0 til -2° C³⁶.

³⁵ Unnar Jónsson, 2005.

³⁶ Gunnar Larsen, 2005.

9.5.3 Vísir hf. – Húsavík

Um þrjú ár eru liðin frá því að Fiskiðjusamlag Húsavíkur hf. forveri Vísir hóf útflutning á ferskum flökum (hnakkastykki) árið 2002 og var magnið á fyrsta árinu 57 tonn. Árið eftir var magnið 140 tonn og í fyrra var það 400 tonn. Þetta magn er nálægt hámarksgetu fyrirtækisins miðað við það magn þorsks sem fer í gegnum húsið á ári. Fiskiðjusamlagið sendir frá sér afurðir alla daga vikunnar og yfir allt árið, en haustið er þó sá tími ársins sem mesta magnið fer frá fyrirtækinu með flugi. Í magni talið skiptist það til jafns á Bretlandseyjar og meginland Evrópu. Það sem flogið er með til Bretlands skiptist niður á Edinborg, Humberside og London. Langstærsti hluti þess sem flogið er með til meginlands Evrópu er flutt til Liege, Belgíu³⁷.

9.5.4 HB-Grandi – Vopnafirði

HB-Grandi á Vopnafirði og forveri þess fyrirtækis Tangi hf. hóf útflutning á ferskum fiskflökum árið 2003 og sendi þá út um 100 tonn. Í ár er reiknað með að magnið verði um 300 tonn. Starfsstöð HB-Granda á Vopnafirði sérhæfir sig í uppsjávarfiski en þegar minna er um að vera í þeirri vinnslu snúa menn sér að bolfiskvinnslu. Helstu mánuðirnir í þeirri vinnslu eru apríl, maí og júní og ágúst. Þá er allt flutt út ferskt sem hægt er að flytja út. Í dag er þorskurinn um 90% og ýsan afgangurinn af því sem flutt er út. Á Vopnafirði er ekkert fryst af hnakkastykkjum í þorski. Mögulegur vöxtur í þessari starfssemi snýr að möguleikum tengdum nýtingu á ýsu og markaðssetningu hennar á erlendum mörkuðum að mati Einars Víglundssonar, vinnslustjóra landvinnslu HB-Granda á Vopnafirði. Hann segir einnig allar líkur vera á því að áframhaldandi vöxtur verði á þessu sviði á komandi misserum. Þetta sé það sem viðskiptavinirnir fyrirtækisins vilja, ferskar afurðir. Um 90% af framleiðslu starfsstöðvarinnar fer á markað í Belgíu og Frakklandi og er varan flutt til Liege, í Belgíu. Hin 10% fara til Bretlandseyja³⁸.

9.5.5 Síldarvinnslan – Neskaupsstaður

Síldarvinnslan hóf útflutning á ferskum fiskflökum árið 2001 og nam útflutningurinn 50 tonnum á fyrsta árinu. Reiknað er með því að útflutningurinn fyrir árið 2005 verði heldur meiri en á síðasta ári en þá voru flutt út 600

³⁷ Ingólfur Hjaltalín, 2005.

³⁸ Einar Víglundsson, 2005.

tonn, sérstaklega ef tekst að selja nýjar fisktegundir. Hingað til hefur einungis verið um að ræða þorsk. Mjög breytilegt hefur verið á milli missera hvernig útflutningur á ferskum fiskflökum skiptist á milli Bretlands og meginlands Evrópu. Um þessar mundir fer 95% til meginlandsins og 5% til Bretlands. Eins og staðan er nú er mesti hluti framleiðslunnar fluttur til Liege, í Belgíu³⁹.

9.5.6 Eskja – Eskifjörður

Eskja hf. á Eskifirði hóf útflutning á ferskum fiskflökum árið 2002, á því ári flutti fyrirtækið út 7 tonn. Vöxturinn í þessari starfsemi hefur síðan verið hraður. Á þessu ári reiknar Benedikt Jóhannsson framleiðslustjóri með að fyrirtækið sendi frá sér 350-400 tonn af ferskum fiskflökum. Flutt er út daglega. Að mati Benedikts liggja vaxtarmöguleikar fyrirtækisins í útflutningi á ferskum fiskflökum í því hvernig gengur að nýta þann ýsukvóta sem Eskja hefur yfir að ráða. Um 60% framleiðslunnar fara til Bretlands (Glasgow, Humberside og London). Afgangurinn er sendur til meginlands Evrópu þar sem Liege í Belgíu er aðaláfangastaðurinn. Samstarfsaðili félagsins í flutningum sér um þessa hlið mála. Á undanfönum vikum hefur fyrirtækið nýtt sér þjónustu fraktskipa frá höfnum í Fjarðabyggð til markaða á Bretlandseyjum. Eskja reiknar með að 80-100 tonn af fersku fiskflökum verði send með flutningaskipum á þessu ári og afgangurinn með flugi. Að mati Benedikts myndu þessar forsendur væntanlega breytast ef um beina flugflutninga væri að ræða frá Egilsstaða- eða Akureyrarflugvelli⁴⁰.

9.5.7 Brimberg – Seyðisfjörður

Brimberg á Seyðisfirði hóf útflutning á ferskum fiskflökum á síðasta ári og flutti út 180 tonn með flugi. Á þessu ári reiknar fyrirtækið með því að senda frá sér svipað magn. Hér er aðallega um að ræða þorsk og ýsu en einnig hefur verið sent út lítilsháttar magn af ufsa í tilraunaskyni. Helstu vaxtarmöguleikarnir tengjast því hvort möguleikar skapist á að nýta þann karfa sem félagið hefur aðgengi að til vinnslu hér á landi í stað þess að senda hann út óunnin í gámum⁴¹.

³⁹ Jóhannes Pálsson, 2005.

⁴⁰ Benedikt Jóhannsson, 2005.

⁴¹ Adolf Guðmundsson, 2005.

9.5.8 Loðnuvinnslan - Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan á Fáskrúðsfirði hóf útflutning á ferskum fiskflökum árið 2003 og sendi á því ári frá sér 42 tonn og á þessu ári er reiknað með 250 tonnum. Þorskurinn er í aðalhlutverki í ferskfiskvinnslu fyrirtækisins og ýsan í litlu aukahlutverki. Stærri hluti afurðanna fer til Bretlandseyja einnig er mikið flutt til meginlands Evrópu⁴².

9.5.9 O. Jakobsson - Dalvík

O. Jakobsson á Dalvík hóf útflutning á ferskum fiskflökum á seinni hluta síðasta árs. Þeir koma inn á markaðinn eftir því hvaða vinnslu þeir eru í á hverjum tíma en eru ekki stöðugt að vinna fersk fiskflök til útflutnings. Stærsti hluti þeirrar framleiðslu sem unnin er fersk hjá fyrirtækinu er flutt til Bretlands en einnig er unnið töluvert fyrir franska markaðinn. Áætlanir fyrirtækisins fyrir þetta ár gera ráð fyrir að fyrirtækið flytji út 150 tonn af ferskum fiskflökum⁴³.

9.5.10 Norðurströnd - Dalvík

Norðurströnd á Dalvík er 15 ára gamalt fyrirtæki sem sérhæft hefur sig í vinnslu á ferskum steinbít. Þeir hafa einnig verið að vinnan ferskan þorsk (hnakkastykki). Mest af framleiðslunni hefur verið sent til Kaupmannahafnar, einnig hefur verið sent til Brussel og Liege í Belgíu. Lítið af framleiðslunni hefur farið til Bretlands. Guðmundur Jónsson framkvæmdastjóri Norðurstrandar segir að magnið frá þeim á ári í ferskum flökum sé á bilinu 100-300 tonn, mjög breytilegt eftir árum⁴⁴.

9.5.11 Samantekt

Þau sjávarútvegsfyrirtæki á Norður- og Austurlandi sem haft var samband við fluttu út á árinu 2004 rúmlega 4000 tonn af ferskum fiskflökum með flugi og flutningaskipum. Þetta magn er tæp 23% af heildarútflutningi á ferskum fiskflökum sem flutt voru með flugi á síðasta ári. Hlutfallið er 19,9% ef lagðir eru saman flutningar með flugvélum og flutningaskipum.

⁴² Eiríkur Ólafsson, 2005.

⁴³ Ottó Jakobsson, 2005.

⁴⁴ Guðmundur Jónsson, 2005.

Skiptingin á milli markaða á Bretlandseyjum og meginlandi Evrópu er til helminga 2000 tonn á hvorn markað árið 2004. Stærsti hlutinn af því sem var flutt út var þorskur. Allir aðilar voru sammála um að aukning væri framundan í þeirra framleiðslu á ferskum flökum og því mun útflutt magn frá þessu svæði að öllum líkindum aukast á komandi árum. Starfsmenn þeirra fyrirtækja sem rætt var við töldu einnig að mikið hagræði af því fyrir þeirra rekstur ef ekki þyrfti að senda fiskinn landleiðina til Keflavíkur. Fyrirtækin yrðu samkeppnishæfari í sínum rekstri. Fiskurinn kæmist fyrr á markað og þau gætu brugðist með skjótari hætti við óskum markaðarins hverju sinni ef nálægðin við flutningsleiðina út úr landinu væri meiri og tímasetningar flugs hentuðu betur þeirra rekstri. Það kom fram í máli þeirra aðila sem hafa verið að senda fersk fiskflök með kæligámum að ef hentugri flutningsleiðir með flugi sköpuðust yrði það skoðað ítarlega hvort þeir myndu breyta sínu flutningamynstri.

Staða Íslendinga í útflutningi á ferskum fiskflökum og fiski almennt er sterk að því leyti að hér geta menn sinnt mörkuðum erlendis allt árið. Norðmenn til dæmis veiða mikið frá byrjun janúar og fram í apríl síðan dregur mjög úr framboði eftir það. Íslensk fyrirtæki hafa aðlagð sig að þessu og flytja minna magn út á fyrstu mánuðum ársins og auka síðan við framboðið þegar dregur úr framboði Norðmanna. Útflutningurinn frá Íslandi er síðan mestur á haustmánuðum og fram yfir áramót. Íslenska kvótakerfið gegnir þar lykilhlutverki þar sem kaupendur erlendis gera mikla kröfur um stöðugleika í afhendingu fiskflaka allt árið. Þessi stöðugleiki í framboði hefur skapað íslenskum sjávarútvegi sérstöðu á erlendum mörkuðum. Verðmæti afurðanna er hámarkað með því að koma til móts við markaðinn hverju sinn og fiskveiðarnar snúast ekki lengur að draga sem mestan afla að landi heldur að hámarka verðmæti þess afls sem kemur að landi.

Rekstur fraktflugfélaga á Íslandi byggist að miklu leyti á viðskiptum þeirra við hraðflutningafyrirtækin. Icelandair Cargo þjónustar TNT, Bluebird Cargo þjónustar UPS og Air Atlanta Icelandic (Íslandsflug) þjónustar DHL. Þessi viðskipti við hraðflutningafyrirtækin skapa síðan möguleika fyrir aðra flugfrakt. Hins vegar er það ákveðinn kostur við flutning á ferskum fiski að magnið í sendingum frá hverjum og einum viðskiptavini er yfirleitt mikið sem skapar hagræði fyrir rekstraraðila í flugflutningum.

Á töflu 1 hér að neðan má sjá þróun þess magns sem flutt hefur verið af ferskum fiskflökum frá Norður- og Austurlandi á undanförunum árum.

Vöxturinn hefur verið hraður eins og sjá má í töflunni. Tölurnar fyrir 2005 eru áætlaðar af forsvarsmönnum viðkomandi fyrirtækja.

	2001	2002	2003	2004	2005
Samherji Dalvík	250	520	800	1.200	1.300
Brim Akureyri		400	650	1.000	1.200
Vísir Húsavík		57	140	400	400
HB-Grandi Vopnafirði			100	160	300
Síldarvinnslan Neskaupsstað	50	250	400	600	600
Eskja Eskifirði		7	118	300	350
Brimberg Seyðisfirði				180	180
Loðnuvinnslan Fáskrúðsfirði			42	185	250
O. Jakobssen Dalvík					150
Norðurströnd					100
Samtals í tonnum:	300	1.234	2.250	4.025	4.830

Tafla 1 Magn útflutnings á ferskum fiskflökum frá Norður- og Austurlandi.

Rétt er að taka fram að skýrsluhöfundur reyndi að afla eins nákvæmra gagna og mögulegt var. Þrátt fyrir það er ekki hægt að gera ráð fyrir að hér sé um tæmandi lista að ræða fyrir allt svæðið.

Helsta vandamálið varðandi fraktflutninga með flugi frá svæðinu tengist því hvað eigi að flytja til baka. Ef heimamenn finna einhverja leiðir tengdum slíkum innflutningi til landsins myndi það styrkja verulega þá möguleika sem eru til staðar á beinu fraktflugi.

Það var samdóma álit þeirra sem rætt var við í sjávarútveginum að miklir möguleikar væru til staðar tengdir beinu millilandaflugi frá Norður- og Austurlandi til Evrópu. Magnið ætti bara eftir að aukast og gera mætti ráð fyrir að það myndi líka aukast ef slíku flugi væri komið á. Einnig á eftir að koma betur í ljós hvernig muni ganga með laxeldið á Austurlandi og með hvaða hætti þær afurðir sem tengjast því verða fluttar á markað.

10. Þýðing beins flugs

Þýðing beins millilandaflugs kemur fram á mörgum sviðum og hægt er að benda á fjölmörg atriði. Að mati skýrsluhöfundar eru grunnþættirnir eftirfarandi: Byggðamál, atvinnumál og þjóðhagslegur ábati. Hér á eftir verður farið í þessa þætti með ítarlegri hætti.

10.1 Byggðamál

Beint flug styrkir þessa landshluta með því að gera þá eftirsóknarverðari til búsetu. Jafnvel þótt íbúarnir nýti ekki flugið sjálfir virkar það jákvætt á fólk að slík þjónusta sé í boði. Það skapar jákvætt andrúmsloft og fólk finnst það búa á eftirsóknarverðum stað. Beint flug inn á svæðið lýtur einnig að samkeppnihæfni svæðis til að þróast áfram með öflugum hætti og standast samanburð við önnur búsetusvæði í landinu. Í þeirri miklu gerjun sem íslenskt samfélag hefur verið í á undanförunum árum og áratugum gegna samgöngur æ mikilvægara hlutverki hvort sem litið er til samganga innanlands eða utan. Ferðalögum Íslendinga út fyrir landsteinana á undanförunum árum hefur fjölgað mikið og eru orðin hluti af almennum lífsstíl fjölda Íslendinga. Eftirspurn íbúa eftir beinu flugi er mikil eins og komið hefur í ljós á undanförunum árum í því flugi sem hefur verið í boði frá Akureyri og Egilsstöðum. Einnig er rétt að geta þess tíma- og peningalega sparnaðar sem margir líta til með tilkomu slíks flugs. Í máli margra viðmælenda kom fram að allt það umstang sem tengist millilandaflugi út frá Keflavíkurflugvelli hefur neikvæð áhrif á það að fólk skreppi út fyrir landsteinana, sérstaklega í styttri ferðir.

10.2 Atvinnumál

Beint flug er augljóslega mikilvægt fyrir uppbyggingu ferðaþjónustu á Norður- og Austurlandi sérstaklega yfir lágönnina og til að byrja með er helst litið til maí og september og jafnvel júní. Í viðtölum skýrsluhöfundar við ferðaþjónustuaðila á því svæði sem hér er til skoðunar þá líta þeir ekki á júní mánuð sem hluta af háönn. Í þeim mánuði er mikið starf óunnið í markaðssetningu. Með tímanum mætti einnig reikna með ef vel gengi að vöruþróun í ferðaþjónustu innan ferðaþjónustuklasans á

Eyjafjarðarsvæðinu⁴⁵ beindist að því að lengja ferðamannatímabilið þannig að meira yrði gert í markaðsetningu erlendra ferðamanna yfir vetrartímanna og þá kannski réttast að einbeita sér að mars og apríl til að byrja með eftir að aðgengileiki að þessu landssvæði hefði batnað og möguleikar fyrir styttri ferðir verða mögulegar. Fyrir atvinnulífið í heild sinni er mikilvægt að hafa samgöngur til og frá svæðinu eins góðar og hægt er .

Samkeppnishæfni fiskvinnslufyrirtækja á Norður- og Austurlandi myndi styrkjast með tilkomu beins millilandaflugs frá svæðinu, sérstaklega ef um sérstök fraktflug væri að ræða. Fyrirtækin gætu svarað eftirspurn á erlendum mörkuðum á styttri tíma heldur en hægt er að gera um þessar mundir og þannig mögulega framleitt verðmætari vöru. Framleiðslufyrirtækin ættu þar með möguleika á því að auka virðisauka sinn af sinni framleiðslu. Þetta ætti aftur að efla samkeppnishæfni þeirra við önnur sambærileg fyrirtæki á Íslandi.

10.3 Þjóðhagslegur ábati

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vann skýrslu fyrir Samgöngu-ráðuneytið sem hét: Flug- og ferðaþjónusta á Íslandi. Í skýrslunni er meðal annars fjallað um þjóðhagslegan ábata ferðaþjónustu á Íslandi og hvernig hann kemur fram í íslensku samfélagi.

1. **Bætt framleiðni vinnuaflds:** Sköpun nýrra starfa í ferðamannaþjónustu sem gefur fólki tækifæri til að afla sér hærri tekna en ella hefði orðið, að gefinni menntun, búsetu og starfsþjálfun.
2. **Bætt framleiðni einkafjármagns:** Aukin nýtni fastafjármuna vegna meiri veltu hjá fyrirtækjum sem tengjast ferðaþjónustu með beinum og óbeinum hætti, s.s. þjónustu-, flutninga- og afþreyingarfyrirtækja. Utan við höfuðborgarsvæðið eru margs konar mannvirki, t.d skólar og félagsheimili, sem eru mjög vannýtt af íbúum. Ennfremur kann

⁴⁵ Hluti af vaxtarsamningi Eyjafjarðar.

staðbundið atvinnuleysi eða önnur vannýting vinnuafis að vera til staðar á ákveðnum svæðum.

3. **Bætt framleiðni opinbers fjármagns og innviða:** Hlutdeild í kostnaði vegna notkunar innviða (e. Infrastructure) íslensks þjórðfélags, svo sem samgöngumannvirkja, sem kemur fram með beinum og óbeinum hætti til íslenska ríkisins. Hagræðið kemur einkum fram ef notkun landsmanna sjálfra er fremur lítil og aukinn fjöldi notenda tefur ekki fyrir þeim sem þegar nýta sér umferðarmannvirkin.
4. **Sterkari grundvöllur fyrir sérhæfingu og fjölbreytni:** Sérhæfing eða nýbreytni af einhverjum toga krefst ákveðins lágmarksfjólða af viðskiptavinum til þess að fastur kostnaður dreifist á nægilega margar einingar. Þjórðin er fámenn og hefur þess vegna takmarkað svigrúm til þess að skapa fjölbreytileika í verslun og þjónustu sem krefst fjárfestinga og byggir á stærðarhagkvæmni. Um leið og ferðamönnum fjölgar skapast aukið svigrúm að þessu leyti. Verslunar- og þjónustufyrirtæki spretta upp sem þjóna heimamönnum en ættu samt ekki tilverugrundvöll ef ferðamenn væru ekki til staðar.

Ennfremur segja skýrsluhöfundar: „Hins vegar er ljóst af þessu að þjórðhagslegur ábati ferðaðjónustu er mun meiri úti á landsbyggðinni þar sem nýting fjármuna er verri og fjölbreytni minni vegna fólksfæðar, heldur en í höfuðborginni“. Hér er um mjög áhugaverða ábendingu að ræða frá sérfræðingum Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands sem íslensk stjórnvöld mættu skoða vel þegar unnið er að uppbyggingu og stefnumótun í íslenskri ferðaðjónustu á vegum hins opinbera.

11. Niðurstöður

- **Lenging Akureyrarflugvallar.** Lenging flugbrautar á Akureyrarflugvelli er grundvallaratriði varðandi framtíðaruppbyggingu millilandaflugs um völlinn. Í samgönguáætlun fyrir árin 2005 – 2008 er gert ráð fyrir fjármunum til að skoða hvaða möguleikar eru til staðar til að lengja flugbrautina og hver kostnaður yrði af slíkri framkvæmd. Við vinnu þessarar skýrslu komu mjög sterk skilaboð bæði frá ferðaþjónustuaðilum og flugrekstraraðilum að ef eigi að byggja upp millilandaflug frá Akureyrarflugvelli í framtíðinni þá sé nauðsynlegt að lengja flugbrautina. Í dag er Boeing 757-200 algengasta þotan sem notuð er í millilandaflugi um flugvöllinn. Væntanlega stafar það af ýmsum ástæðum, meðal annars af þeirri einföldu ástæðu að þetta er sú vélartegund sem Icelandair notar í sínu millilandaflugi og aðgengi að þeirra vélum í leiguflug frá Akureyri hefur verið einna auðveldast. Önnur ástæða sem minnst má á snýr að flugtæknilegri getu 757-200 sem aftur gerir það mögulegt að nýta flugvöllinn á öllum árstímum. Flugvöllurinn, eins og hann er í dag, hentar þeirri flugvélategund vel þar sem flugtæknileg afkastageta vélarinnar er mikil og hún þarf ekki mjög langa flugbraut fyrir flugtök og landingar. Hins vegar má ljóst vera að ekki verður til frambúðar hægt að treysta á eina flugvélategund til að halda uppi millilandaflugi um flugvöllinn. Framleiðsla á Boeing 757-200 vélum var hætt í október 2004. Með tímanum mun þessi vélartegund þess vegna verða víkjandi stærð í alþjóðlegum flugrekstri. Einnig má benda á að flugvélar sem bera færri farþega eru heppilegri þegar litið er til markaðslegra aðstæðna. Hins vegar eru Boeing 757 ekki heppilegustu flugvélar markaðslega vegna þess hversu mörg sæti eru um borð. Flugvélategund sem ber færri farþega væri heppilegri að mati flestra. Betra er að bjóða upp á tíðari ferðir frekar en mikið magn sæta. Almennt setja menn það í samhengi hversu stórar flugvélar eru og hversu langa flugbraut þær þurfa til að athafna sig. Þetta samhengi er ekki svona einfalt. Hins vegar má ljóst vera að ef Akureyrarflugvöllur verður lengdur um 460 metra þá verður breiddin miklu meiri í flóru þeirra flugvéla sem geta athafnað sig á vellinum á öllum árstíðum.
- **Fraktflug.** Nú þegar hafa skapast aðstæður til að skoða möguleika á sérstöku fraktflugi frá Akureyrarflugvelli með ferskan fisk. Útflutningur á ferskum fiskflökum frá Norður- og Austurlandi hefur

vaxið úr 300 tonnum árið 2001 í rúm 4.000 tonn á síðasta ári. Áætlað magn fyrir árið 2005 er rúm 4.800 tonn. Þetta magn myndi fylla 300 Boeing 737-300 fraktflugvélar sem þýðir að ef eftirspurnin væri alltaf jöfn þá væri hægt að fljúga slíkt flug sex daga vikunnar út frá þessu landssvæði. Hins vegar þyrfti að lengja flugbrautina á Akureyri til að hægt væri að koma til móts við þarfir slíkrar fraktvélar og annarra sambærilegra véla til að hægt væri að nýta flugvöllinn yfir allt árið. Útflutningurinn er einna minnstur á ferskum fiskflökum frá janúar og fram á vor. Ástæðan fyrir því er að mesta framboðið er frá Noregi á því tímabili. Forsendur fyrir fraktflugi frá Norður- og Austurlandi eru mjög háðar því hverjar þarfir stærstu fiskframleiðendanna á svæðinu verða á næstu mánuðum og árum og hvaða kröfu þessi fyrirtæki gera til flutningsaðila varðandi þjónustu.

- **Farþegaflug.** Með hverju árinu sem líður skapast betri markaðslegar aðstæður til að slíkt flug sé stundað til Akureyrar með reglulegum hætti. Erlendum ferðamönnum til Íslands hefur fjölgað mikið og einnig stækkar heimamarkaðurinn hratt. Sérstaklega má benda á ákveðin markaðssvæði erlendis, t.d. þýska markaðinn. Mikilvægt er að gera sér grein fyrir að markaðssetning á erlendum mörkuðum er tímafrek og æskilegt að gott samband náist við gamalgróna aðila á erlendum mörkuðum í sölu Íslandsferða til Norður- og Austurlands.
- **Gistinætur.** Gistinætur erlendra ferðamanna hafa skipst nánast til jafns á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar á undanförunum árum þegar litið er yfir heilt ár. Hins vegar er dreifing gistinátta yfir allt árið með mun æskilegri hætti á höfuðborgarsvæðinu þar sem munur á þeim mánuði þar sem þær eru fæstar og þar sem þær eru flestar er fimmfaldur. Með sambærilegum hætti er munurinn fyrir landsbyggðina hundraðfaldur og fyrir Norður- og Austurland er munurinn á þeim mánuði sem gistinætur erlendra ferðamanna eru flestar og fæstar 260-faldur. Gistinætur á Norður- og Austurlandi í júní-ágúst 2004 voru 323.761 en 338.959 á höfuðborgarsvæðinu. Hlutfall Norður- og Austurlands af heildarfjölda seldra gistinátta til erlendra ferðamanna árið 2004 var í júní 27,3% í júní, 36,2% og 34,7% í ágúst.

12. Heimildir

- Air Atlanta Icelandic (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.avion.is>
- Bluebird Cargo (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.blafugl.is>
- Eimskip (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.eimskip.is>
- Ferðamálaráð Íslands (2005). Vefsíðan <http://www.ferdamalarad.is>
- Flugfélag Íslands (2004). Sjá vefsíðuna <http://www.flugfelag.is>
- Flugmálastjórn Íslands (2005a). *Flugmálahandbók*. Reykjavík, Ísland.
- Flugmálastjórn Íslands (2005b). *Flugtölur 1995-2004*. Sjá vefsíðuna www.flugmalastjorn.is
- Hagstofa Íslands (2005a). *Gistináttaskýrslur*. Reykjavík: Hagstofa Íslands.
- Hagstofa Íslands (2005b). *Útflutningur á ferskum fiski*. Reykjavík: Hagstofa Íslands.
- Icelandair Cargo (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.icelandair.is>
- Iceland Express (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.icelandexpress.is>
- Morgunblaðið (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.mbl.is/mm/gagnasafn>
- Ryanair (2005). Sjá vefsíðuna <http://www.ryanair.com>
- Hagfræðistofnun Háskóla Íslands (2004). *Flug og ferðaþjónusta á Íslandi: Umfjöllun í tilefni af beiðni Ryanair um lækkun gjalda á Keflavíkurflugvelli*. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.

Eftirfarandi veittu upplýsingar:

- Adolf Guðmundsson, stjórnarformaður Brimbergs, Seyðisfirði
- Ari Fossdal, stöðvarstjóri Flugfélag Íslands á Akureyrarflugvelli, Akureyri
- Benedikt Jóhannsson, framleiðslustjóri Eskju, Eskifirði
- Benedikt Vilhjálmsson, Flugmálastjórn Egilsstaðarflugvelli, Fljótsdalshérað
- Daníel Behrend, Flugmálastjórn Egilsstaðarflugvelli, Fljótsdalshérað
- Einar Víglundsson, vinnslustjóri landvinnslu HB-Granda, Vopnafirði
- Eiríkur Ólafsson útgerðarstjóri Loðnuvinnslunnar, Fáskrúðsfirði
- Friðrik Adolfsson, leiguflug Flugfélagi Íslands, Akureyri

Grétar Berg Hallson, Flugmálastjórn Akureyrarflugvelli, Akureyri
Gunnar Larsen, rekstrarstjóri landsvinnslu, Akureyri
Gunnar Vignisson, verkefnisstjóri, Þróunarfélag Austurlands, Egilsstöðum
Guðmundur Jónsson, framkvæmdastjóri Norðurstrandar, Dalvík
Halldór Sigurðsson, Flugmálastjórn Egilsstaðarflugvelli, Fljótsdalshérað
Hannibal Óskar Guðmundsson, Ferðaskrifstofa Austurlands, Egilstöðum
Ingólfur Hjaltalín, rekstrarstjóri Vísis, Húsavík
Jóhannes Pálsson, framkvæmdastjóri vinnslu Síldarvinnslunnar,
Neskaupstað
Kjartan Lárusson, Markaðsskrifstofa ferðaþjónustunnar á Norðurlandi,
Akureyri
Magnús Heiðar Magnússon, útflutningssviði Blue Cargo, Reykjavík
Margrét Káradóttir, Hagstofa Íslands, Reykjavík
Marteinn Guðjónsson, flugumsjón Bluebird Cargo Keflavíkurflugvelli,
Reykjanesbæ
Mikael Grétarsson, sölustjóri útflutnings Icelandair Cargo, Reykjavík
Njáll Trausti Friðbertsson, Flugmálastjórn, Akureyrarflugvelli, Akureyri
Ottó Jakobsson, stjórnarformaður O. Jakobsson, Dalvík
Sigurður Aðalsteinsson, Flugfélag Íslands, Akureyri
Sigurður Hermannsson, umdæmisstjóri Flugmálastjórnar á Norðurlandi,
Akureyri
Sveinbjörn Dúason, varðstjóri Slökkviliði Akureyrar, Akureyri
Sveinn Zoega, sölustjóri í sölu- og markaðsdeild Air Atlanta Icelandic,
Kópavogi
Unnar Jónsson, forstöðumaður flutningasviðs Samherja, Akureyri
Valgeir Guðbjartsson, forstöðumaður flutningsmiðlunar TVG-Zimsen,
Reykjavík
Þórarinn Söebeck, Gistináttaskýrslur, Hagsstofa Íslands, Reykjavík