



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

Þjóðhagslega hagkvæmt að opna aðra fluggátt

Áherslur Markaðsstofu Norðurlands vegna fyrirspurnar á Alþingi „Uppvöxtur ferðaþjónustu og nauðsyn fleiri gátta inn í landið“

Markaðsstofa Norðurlands skorar á stjórnvöld að beita sér fyrir því að opna nýja gátt fyrir ferðamenn til Íslands. Eftirfarandi klausa er tekin beint upp úr tillögu til þingsályktunar frá árinu 2010 (flutningsmaður Sigmundur Ernir Rúnarsson):

Millilandaflug um Akureyrarflugvöll hefur ekki náð að festa sig í sessi á undanliðnum árum og áratugum. Skýringar eru margar, en þær helstar að fjármagn, jafnt opinbert sem og frá einkaaðilum, hefur tilfinnanlega skort til markaðssetningar á flugvellinum á erlendri grundu. Þá má og skrifa það á reikning stjórnvalda og forkólfa í ferðaþjónustu að nýir áfangastaðir í þjónustu við erlenda ferðamenn á Íslandi, aðrir en Keflavík, hafa lítt eða ekki verið skoðaðir af alvöru; áhersla við opinbert kynningarátak fyrir ferðaþjónustu hefur svo að segja öll miðað að því að efla flug um Keflavíkflugvöll.

Þessi klausa lýsir vandanum í hnotskurn. Þetta var ritað fyrir 5 árum síðan og fátt hefur breyst síðan þá. Tillagan var unnin í samstarfi við Markaðsstofu Norðurlands og var lögð fram þrjú ár í röð, síðast á 141. löggjafarþingi (2012), þá af alls 18 flutningsmönnum. Hún hlaut aldrei brautargengi.

Til þess að hægt sé að opna nýja fluggátt, þá þarf að breyta því rekstarumhverfi sem flugvellir landsins búa við í dag. Isavia er ábyrgt fyrir viðhaldi og rekstri allra flugvalla á Íslandi, skv. þjónustusamningi við ríkið. Keflavíkflugvöllur er eini flugvöllurinn sem er í efnahagsreikningi Isavia og er rekinn í hagnaðarskyni. Á samgönguáætlun síðustu ára hefur framlag ríkisins til viðhalds og rekstrar flugvalla landsins verið óbreytt eða 1500 milljónir króna (var aukið fyrir árið 2015 um 500 milljónir við þriðju umræðu fjárlaga). Mörg árin þar á undan varð raunlækkun á framlögum þegar tekið er tillit til verðlagsþróunar. Á sama tíma eru nú uppi áætlanir um framkvæmdir í Leifsstöð fyrir allt að 15 milljarða króna á næstu árum. Hér er ekki verið að draga úr þörf fyrir uppbyggingu í Leifsstöð til þess að taka á móti sífellt fleiri ferðamönnum. Hér er verið að benda á það að myndin er skökk og skynsamlegt væri að byggja upp á fleiri stöðum á landinu en bara í Keflavík.

Í þessu sambandi er rétt að benda á eftirfarandi:

Í Byggðaáætlun 2014-2017 segir:

1.3. f. Bættar samgöngur „Áfram verði stutt við áætlanir flugklasans á Norðurlandi um að tryggja beint millilandaflug til Akureyrar.“

Í Ferðamálaáætlun 2011-2020 segir:



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

„að standa að markvissri uppbyggingu áfangastaða, öflugri vörubrúun og kynningarstarfi til að skapa tækifæri til að lengja ferðamannatímabilið um land allt, minnka árstíðasveiflu og stuðla að betri dreifingu ferðamanna um landið.“

Hér er rætt um áform um að opna nýja fluggátt inn í landið. Minna hefur verið um efndir í að vinna að þessari stefnu stjórnvalda.

Hvað hefur verið gert?

Frá árinu 2010 hefur Markaðsstofa Norðurlands (MN) ásamt ferðaþjónustufyrirtækjum og öðrum hagsmunaaðilum unnið að því að opna nýja gátt inn í landið. Í október 2011 var flugklasinn Air 66N stofnaður með þátttöku yfir 20 ferðaþjónustufyrirtækja og 10 sveitarfélaga á Norðurlandi. Einnig hafa komið að samstarfinu atvinnubrúunarfélögin á Norðurlandi, Isavia og Nýsköpunarmiðstöð Íslands.

Markmið Air 66N er að koma á reglulegu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll allt árið. Verkefnið hefur frá upphafi verið hýst hjá MN og er þar forgangsverkefni. Vinna klasans er margþætt:

- Sameiginleg og öflug markaðssetning á Norðurlandi sem áfangastað fyrir ferðamenn
 - Standa fyrir kynnisferðum fyrir erlenda og innlenda ferðaskipuleggjendur og blaðamenn,
 - Taka þátt í ferðasýningum, fyrirtækjastefnumótum og söluferðum,
 - Útbúa kynningarefni – ímyndarbæklingur, myndbönd, efni til vef-markaðssetningar
- Nýsköpun og vörubrúun, samstarf innanlands og erlendis
 - Þróunarverkefni um innviði og þjónustuframboð
 - Þróun og kynning á þjónustupökkum m.v. þarfir skilgreindra markhópa
 - Þátttaka í verkefnum á erlendum mörkuðum í samstarfi við ferðaskrifstofur og flugfélög með beina kynningu á Norðurlandi.
- Bein samskipti við flugrekstraraðila – boðsferðir til Norðurlands
- Samstarf við Isavia um að kynna Akureyrarflugvöll sem sérstakan áfangastað á Íslandi

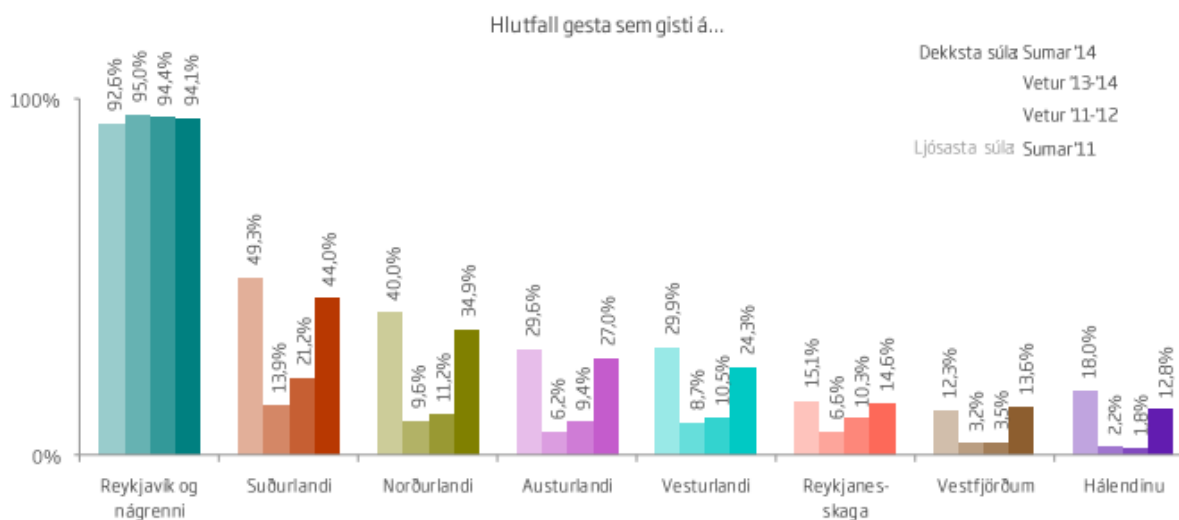
Þetta markaðsstarf er í fullum gangi og er að skila auknum áhuga á Norðurlandi sem áfangastað. Það vantar hins vegar ennþá stuðning frá hinu opinbera til þess að svara þeim áhuga með beinu millilandaflugi inn á svæðið.

Af hverju að opna aðra fluggátt inn í landið?

Fyrir því eru margar ástæður. Fyrst ber að nefna aukna dreifingu ferðamanna um landið og betri nýtingu á fjárfestingum og innviðum í ferðaþjónustu utan höfuðborgarsvæðisins. Í dag er verið að keppast við að byggja hótélrymi í Reykjavík, á meðan stutt háönn og léleg nýting stendur uppbyggingu utan

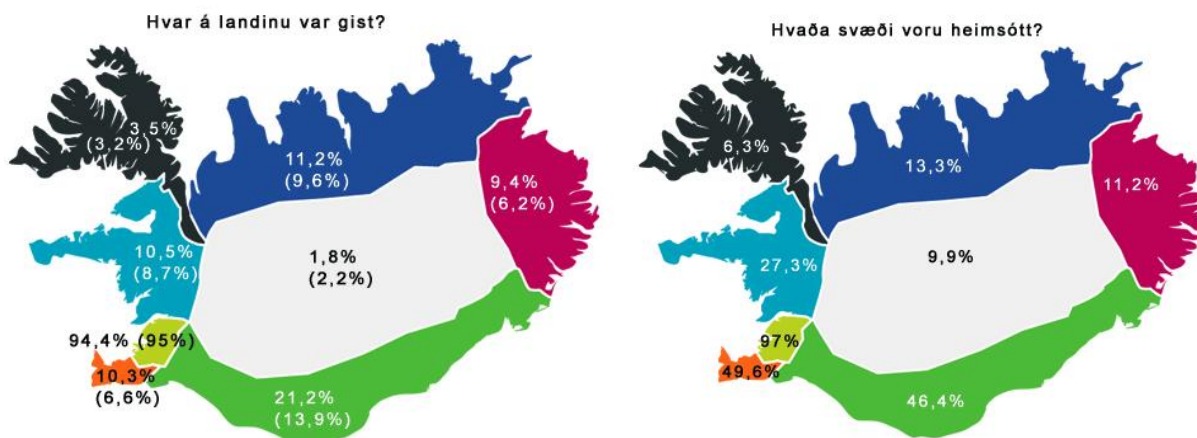
höfuðborgarinnar fyrir þrifum. Með sífellt fleiri ferðamönnum eykst þörfin fyrir að stjórna umferð ferðamanna um landið og það er mun auðveldara með tveimur fluggáttum en einni.

Í súluritinu hér að neðan má sjá að þrátt fyrir mikla aukningu ferðamanna fer hlutdeild gistingu á háönn (sumar 2011 / sumar 2014) minnkandi nánast alls staðar á landinu nema í Reykjavík og nágrenni. Aukningin hefur því mest áhrif á höfuðborgarsvæðinu, en minni annars staðar.



Heimild: Ferðamálastofa

Yfir vetrartímann er dvöl vetrargesta að mestu bundin við höfuðborgarsvæðið. Önnur fluggátt myndi jafna dreifingu ferðamanna um landið og stuðla að betri nýtingu fjárfestinga um allt land.



Heimild: Ferðamálastofa



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

Önnur ástæða er að ný fluggátt inn í landið er líkleg til þess að auka komur ferðamanna til landsins í heild og efla greinina þannig enn frekar. Aukin ferðaþjónusta þýðir aukin verðmætasköpun á Íslandi, sem kemur öllum landsmönnum til góða.

Þriðja ástæðan er byggðaröskun. Ein fluggátt varðar ekki bara ferðaþjónustuna, þetta er einnig byggðamál. Undanfarin ár hefur starfaflutningur átt sér stað í fjölmörgum atvinnugreinum frá dreifðari byggðum landsins til höfuðborgarsvæðisins. Nálægð við Keflavíkurflugvöll er þar aðal-drifkrafturinn. Vöxtur ferðaþjónustu er mestur á höfuðborgarsvæðinu sem dregur til sín fjármagn og vinnuafli. En það er líka í öðrum atvinnugreinum s.s. sjávarútvegi, sem verið er að flytja fjármagn og fólk nær Keflavíkurflugvelli – einu fluggáttinni sem við höfum í dag. Ein fluggátt hefur því mikil áhrif á byggðapróun í landinu. Það að opna aðra fluggátt inn í landið væri ein öflugasta aðgerð (og ódýrasta, miðað við umfang og áhrifamátt) sem hægt væri að ráðast í til að efla byggð um allt land.

Í fjórða lagi yrði um að ræða mikla samgöngubót fyrir bæði fólk og fyrirtæki á Norður- og Austurlandi. Þetta myndi jafna möguleika landsmanna til erlendra flugsamgangna, auk þess að skapa aukin tækifæri fyrir fyrirtæki á Norður- og Austurlandi til samstarfs og/eða landvinninga á erlendri grundu.

Nokkrar tölur

Hvað kostar að opna nýja gátt? Það kostar vissulega fjármagn í upphafi að koma nýjum áfangastað á kortið og gera hann þannig úr garði að hann þjóni vel sínu hlutverki. Sá kostnaður felst í bættum búnaði flugvallarins, aðstöðu á flugvöllinum og síðast en ekki síst markaðsaðgerðum, þ.m.t. þátttöku í áhættu við opnun nýrrar flugleiðar. Ekki liggur nákvæmlega fyrir hvaða upphæð er um að ræða, en það er væntanlega innan við 10% þess sem fyrirhugað er til uppbyggingar í Leifsstöð á næstu árum.

Þessi kostnaður mun hins vegar skila sér fljótt til baka í auknum skatttekjum og bættri nýtingu fjárfestinga. Þannig að réttara væri að spyrja, hverju getur opnun nýrrar gáttar skilað okkur? Lítum á nokkur dæmi:

- Árið 2014 má áætla að skerfur ferðaþjónustu til landsframleiðslu hafi verið um 160 milljarðar króna. Það eru um 160 þkr á hvern ferðamann. Með aukningu ferðamanna vegna nýrrar gáttar er hins vegar líklegt að landsframleiðslan ykist um meira en 160 þkr per ferðamann vegna núverandi vannýtingar.
- Dæmi 1: flug tvisvar í viku yfir hásumarið með 80 sæta vél, 70% sætanýtingu, 70% hlutdeild erlendra ferðamanna, 941 ferðamaður, aukning árlegrar landsframleiðslu um 150 Mkr.
- Dæmi 2: flug tvisvar í viku yfir hásumarið með 180 sæta vél, 70% sætanýtingu, 75% hlutdeild erlendra ferðamanna, 2.268 ferðamenn, aukning árlegrar landsframleiðslu um 360 Mkr.
- Dæmi 3: flug tvisvar í viku allt árið með 80 sæta vél, 70% sætanýtingu, 70% hlutdeild erlendra ferðamanna, 4.077 ferðamenn, aukning árlegrar landsframleiðslu um meira en 650 Mkr.



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

- Dæmi 4: flug tvisvar í viku allt árið með 180 sæta vél, 70% sætanýtingu, 75% hlutdeild erlendra ferðamanna, 9.828 ferðamenn, aukning árlegrar landsframleiðslu um meira en 1.570 Mkr eða um 1,6 milljarða.
- Sveitarfélög en þó sérstaklega ríkið fá auknar skatttekjur í samræmi við aukna landsframleiðslu. Dæmi: Ef hið opinbera tekur í sinn hlut 40% landsframleiðslunnar þá fær hið opinbera í sinn hlut yfir 600 Mkr af 1,6 milljörðum í dæmi 4.

Eins og sjá má í dæmi 4, sem byggir á forsendum/markmiðum sem við teljum mjög raunhæft að stefna að, myndi fjárfesting í opnun nýrrar gáttar strax skila umtalsverðum fjármunum aftur í ríkissjóð. Slík fjárfesting ætti því að vera borðleggjandi þegar horft er til tekjumöguleika til framtíðar, að ekki sé minnst á allan annan ávinning af opnun nýrrar gáttar sem áður hefur verið lýst. Reyndar er okkar spá að innan fárra ára frá opnun nýrrar gáttar verði um allt aðrar og miklu hærri tölur að ræða en lýst er í þessum dæmum.

Í hnotskurn

- Markmiðið með opnun annarrar fluggáttar inn í landið er að auka verðmætasköpun á Íslandi.
- Opnun annarrar fluggáttar er ekki líkleg að hafa þau áhrif að færri ferðamenn komi um Keflavík.
- Með opnun annarrar fluggáttar munu koma fleiri ferðamenn til landsvæða þar sem fjárfestingar eru vannýttar.
- Með vaxandi og jafnari ferðamennsku og bættri nýtingu fjárfestinga um allt land, er líklegt að í hönd færi uppbyggingarskeið sem síðan aftur gerði kleift að skapa enn meiri verðmæti í greininni.
- Fjárfesting ríkisins í að opna aðra fluggátt er líkleg til að skila sér fljótt til baka.
- Opnun annarrar fluggáttar er stórt skref til að jafna búsetuskilyrði í landinu og sporna við byggðaröskun.
- Opnun annarrar fluggáttar er eitt stærsta hagsmunamál þjóðarinnar.

Fyrir hönd Markaðsstofu Norðurlands og Air 66N

Hjalti Páll Þórarinnsson

Verkefnastjóri