

Starf flugklasans Air 66N 20. nóv. 2016 – 9. mars 2017

Hér verður gerð grein fyrir því helsta í starfi flugklasans Air 66N undanfarna mánuði.

Markaðsmál

Flugklasinn tók á móti fjórum blaðamönnum frá stærstu blöðunum í Bretlandi í lok nóvember. Ferðin var skipulögð í samstarfi við Íslandsstofu og tilefni ferðarinnar var að Norwegian flugfélagið er að hefja flug milli London og Keflavíkur. Megnið af ferð þessara blaðamanna var hér á Norðurlandi og voru þeir hér í fjóra daga og fóru vítt og breitt um Norðurland. Einnig skipulagði flugklasinn ferð fyrir kvikmyndabloggara frá Þýskalandi um Norðurland í febrúar, þar sem helstu viðkomustaðirnir voru Siglufjörður (Trapped) og Mývatnssveit (Game of Thrones).



Í janúar tók flugklasinn þátt í Mannamótum – ferðasýningu sem Markaðsstofur landshlutanna standa fyrir á hverju ári, þar sem ferðabjónustufyrirtæki af landsbyggðinni kynna sínar vörur og þjónustu fyrir ferðaskrifstofum. Mest eru það íslenskar ferðaskrifstofur, en þó komu nokkrir gestir frá erlendum skrifstofum og voru afar ánægðir með sýninguna. Gert er ráð fyrir að fleirum erlendum skrifstofum verði boðið á næsta ári.

Einnig tók flugklasinn þátt í ferðasýningunni Mid-Atlantic í lok janúar, sem haldin er af Icelandair og er stærsta ferðasýning á Íslandi. Þar átti verkefnastjóri marga góða fundi með ferðaskrifstofum og greinilegt hvað Norðurland er að fá aukna athygli hjá erlendum ferðaskrifstofum.

Í febrúar stóðu MN og flugklasinn saman fyrir FAM ferð fyrir íslenskar ferðaskrifstofur um Norðurland. Ferðin var svipuð ferðinni sem farin var um Norðurland vestra í september s.l., en að þessu sinni var ferðast um Eyjafjörð og Mývatnssveit og sérstök áhersla lögð á fjölbreytt úrval vetrarafþreyingar á Norðurlandi.

Í febrúar tók flugklasinn á móti fulltrúum frá stórri breskri ferðaskrifstofu sem voru hingað komnir til að skoða aðstæður með það fyrir augum að koma á leiguflugi beint hingað með sína farþega. Það mál er í vinnslu og gæti orðið mjög stórt ef af verður.

Flugfélög

Flugklasinn fékk ráðgjafa frá ráðgjafafyrirtækinu IC Aviation Ltd á Írlandi til liðs við sig í lok nóvember. Hingað komu 2 ráðgjafar í heimsókn sem skoðuðu aðstæður og áttu fundi með heimamönnum. Í kjölfarið unnu þeir mat á áfangastaðnum og skiluðu svo skýrslu með sínu mati og tillögum að næstu skrefum fyrir



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

okkur til að ná hingað beinu flugi. Annar ráðgjafinn kom svo aftur hingað í heimsókn 16. feb. s.l. til að kynna niðurstöður skýrslunnar og ræða næstu skref.

Í stuttu máli má segja að niðurstaða þeirra hafi verið að við séum að vinna á réttri braut og margt af okkar verkum hingað til fékk góða einkunn. Þeir töldu möguleikana á því að ná beinu flugi til Akureyrar mjög góða, en ítrekuðu að þessir hlutir taka alltaf langan tíma. Þeir settu fram mismunandi „business case“ sem þeir töldu vænleg til þess að halda vinnunni áfram. Faghópur klasans hefur metið þessar mismunandi leiðir og verður vinnunni haldið áfram skv. þeirri forgangsröðun. Ráðgjafarnir hafa einnig verið verkefnastjóra innan handar við ýmis útfærsluatríði í kjölfar síðari heimsóknarinnar og er klasinn mjög ánægður með þeirra störf og framlag.

Í lok febrúar sendi verkefnastjóri út erindi til nokkurra flugfélaga til að minna á flugþróunarsjóðinn og kynna það sem Akureyri getur boðið – bæði í formi stuðnings við flugfélög og sem áhugaverður áfangastaður. Viðbrögðin hafa verið góð og nú þegar er komið vilyrði fyrir fundum með þremur stórum flugfélögum – og það áður en opnað er fyrir formlegar fundarbókanir. Þessi viðbrögð lofa góðu fyrir ráðstefnuna og benda til aukins áhuga og vilja til að skoða málið af alvöru.

Eins og kom fram í síðustu stöðuskýrslu, þá mun flugklasinn (Norðurland) fara sem sjálfstæður aðili (Tourism Authority) á Routes Europe í apríl á þessu ári, en ekki viðhengi Isavia eins og hingað til. Áfram verður þó gott samstarf við Isavia, en þetta tryggir að Norðurland verður kynnt sérstaklega sem áfangastaður með Akureyri sem lendingarstað.

Flugfélag Íslands hóf flug milli Keflavíkur og Akureyrar þann 24. febrúar s.l. Um er að ræða tengingu við millalandaflug í Keflavík og verður flogið allt árið um kring, 6 flug á viku yfir vetrartímamann en dettur niður í 2-3 flug á viku yfir hásumarið. Viðtökurnar eru góðar og eru bókanir fram í tímann framur væntingum. Flugklasinn er í góðu samstarfi við FÍ og mun vinna ötullega að því að kynna þetta flug, þannig að það verði vel nýtt og búa því þannig grundvöll til framtíðar.

Innra starf

Verkefnastjóri tók þátt í vinnu nefndar sem er að endurskoða fyrirkomulag á rekstri flugvallanna á Íslandi. Sú nefnd er skipuð fulltrúa innanríkisráðuneytis, fjármálaráðuneytis og Isavia og á að koma með tillögur að bættu skipulagi þessara mála. Verkefnastjóri er einungis búinn að sitja einn fund enn sem komið er.

Engar nýjar umsóknir hafa borist í flugþróunarsjóðinn síðan í haust. Ein breyting hefur orðið á fyrirkomulagi sjóðsins, en hún er sú að búið er að opna fyrir að sjóðurinn geti stutt við flug milli KEF annars vegar og AEY eða EGS hins vegar, að því gefnu að það sé tengt beint við millalandaflug til KEF. Með þessu er því opið fyrir Flugfélag Íslands að sækja um fyrir þeirra tengiflug sem hófst 24. febrúar.

Flugklasinn hefur haldið áfram að beita sér fyrir að jafna eldsneytisverð á flugvélaeldsneyti, síðast með viðræðum við þingmenn kjördæmisins á kjördæmaviku í febrúar. Almenn tóku þingmenn undir að jöfnun þyrfti að koma til svo Akureyrarflugvöllur geti verið samkeppnishæfur kostur við Keflavíkurflugvöll.

Hvað er framundan?

Framundan er að fylgja eftir sókn beint til flugfélaganna og reyna að ná sem flestum fundum og tengslum á Routes Europe ráðstefnunni í apríl. Það er greinileg breyting á svörum frá flugfélögum og nauðsynlegt að halda samskiptunum opnum og halda áfram að hitta þetta fólk og minna á sig. Það er þekkt að það líða oftast nokkur ár frá fyrstu samskiptum að fyrsta flugi. Þetta er því langhlaup, en við erum komin vel af stað og mikilvægt að halda áfram til að komast í mark.

Flugklasinn mun einnig halda áfram markaðssetningu áfangastaðarins. Í apríl er fyrirhuguð FAM ferð fyrir 6 aðila frá Japan auk tveggja frá Finnair flugfélaginu, en tilefni ferðarinnar er að Finnair hyggst hefja flug milli Helsinki og Keflavíkur. Einnig mun MN og flugklasinn standa fyrir FAM ferð fyrir íslenskar ferðaskrifstofur, þeirri þriðju um Norðurland á einu ári. Ferðin er fyrirhuguð um mánaðamótin maí-júní og þá er ætlunin að ferðast um austurhluta Norðurlands.

Framtíðin

Það er ekki seinna vænna en að horfa til framtíðar með starf flugklasans. Fjármögnun hans er einungis tryggð út þetta ár, en verkefninu er ekki lokið. Staðan í dag gefur þó afar góðar vonir um að árangur náist, en til þess þarf að tryggja starfið með fjármagni enn um sinn. Það var stórt skref í baráttunni að koma flugþróunarsjóðnum á laggirnar og þótt ekki sé mikið um



umsóknir ennþá, er tilkoma hans forsenda þess að hægt sé að halda áfram. Búið er að tryggja fjármögnun hans út árið 2019 og það er nauðsynlegt fyrir flugklasann Air 66N að halda sínu starfi áfram amk. eins lengi. Bæði til þess að standa á bakvið sjóðinn og ýta undir notkun á honum og eins til þess að fylgja eftir því góða starfi sem búið er að vinna síðustu 5-6 árin. Verkefnið er langhlaup, það var vitað þegar lagt var af stað. Við erum ekki komin á enda, en við erum komin það langt að það væri grátlegt að hætta núna og henda þannig allri vinnunni hingað til.

Eins og áður sagði þá er flugþróunarsjóðnum tryggt fjármagn út árið 2019 og við þurfum að geta fylgt því eftir. Reyndar er það þannig að starfinu lýkur ekki þótt hingað myndi nást beint flug frá einum áfangastað. En það er samt stóri áfanginn sem við stefnum að og gerir alla framtíðarsigra á þessu sviði auðveldari í kjölfarið. Til þess þarf að tryggja fjármögnun á starfi klasans, amk. til næstu tveggja ára. Við munum fara fram á að sveitarfélögin sem hafa staðið á bakvið starfið hingað til muni áfram tryggja starfsemina með sínum stuðningi og fjárframlögum.

Til þess að setja hlutina í samhengi, þá var lagt upp með það þegar klasinn var stofnaður að það þyrfti 200 milljónir til þess að koma verkefninu á koppinn. Þessir fjármunir hafa aldrei fengist. Flugklasinn hefur verið fjármagnaður að mestu af sveitarfélögum og með styrkfé til einstakra verkþátta í starfinu. Dæmi um slíkan styrk var styrkur úr Sóknaráætlun Norðurlands Eystra, 15 milljónir á 2 árum, sem skipt hefur sköpum fyrir



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

starfið og hefur nýst afar vel. Undanfarin ár hefur flugklasinn haft 11,7 milljónir frá sveitarfélögum til ráðstöfunar árlega, sem þarf að duga til að greiða starfsmanni laun og greiða fyrir alla aðkeypta þjónustu, markaðsaðgerðir, móttöku blaðamanna og ferðaskrifstofa, þátttöku á ferðasýningum, ferðakostnað o.s.frv. Það er því ekki að undra að verkefnið hafi tekið tíma, þar sem sníða hefur verkefnið eftir þeim fjármunum sem í boði voru hverju sinni.

Ef flugklasinn hefði svona alvöru upphæðir til ráðstöfunar, væri bæði hægt að vinna hraðar að verkefninu og með meiri krafti en ella. Einnig myndi slíkur sjóður af heimafengnu fé styrkja mjög samningsstöðu flugklasans gagnvart flugfélögum, sem öll fara fram á að deila áhættu og fá niðurgreiðslur til þess að hefja flug inn á nýja áfangastaði. Að hafa fjármuni til reiðu til þess að klára samning um reglubundið flug myndi breyta miklu fyrir flugklasann. Óvíst er hversu mikið af slíkum sjóði þyrfti að nýta til að ná samningum, en það að hafa sterkan sjóð á bakvið sig getur skipt sköpum. Slíkt gerir flugklasanum kleift að bregðast við og bjóða það sem uppá kann að vanta við samningaviðræður. Slíkt eykur einnig traust veðsemjenda flugklasans og trúverðugleika verkefnisins í heild sinni.

Akureyri, 9. mars 2017
Hjalti Páll Þórarinsson
Verkefnastjóri Air 66N