

Starf flugklasans Air66N sept. 2015 – apríl 2016

Hér verður gerð grein fyrir því helsta í starfi flugklasans Air66N undanfarna 7 mánuði.

Markaðsmál

Markaðssetning áfangastaðarins heldur áfram af fullum krafti. Í september kom hópur ferðaskrifstofufólks (16 manns) til Norðurlands, sem samsettur var af fulltrúum frá Regent Holidays í Bretlandi og tengdum ferðaskrifstofum. Verkefnisstjóri Air 66N átti með þeim fund og hélt fyrir þau kynningu, auk þess sem þau ferðuðust um svæðið og kynntust því af eigin raun.



Í lok september tók svo Air 66N og MN á mótí 9 blaðamönnum sem voru að skrifa grein fyrir Norwegian Inflight Magazine. Mikið var lagt í móttökurnar og heimsóknin varði í 4 daga þar sem ferðast var um allt Norðurland. Heimsókn gekk vonum frammar og skilaði sér í 16 blaðsíðna umfjöllun í blaði Norwegian – sennilega verðmætasta umfjöllun sem við höfum fengið um Norðurland. Sérfræðingar Íslandsstofu mátu verðmæti þessarar umfjöllunar vera um 100 milljónir kr. Sjá má greinina á eftirfarandi slóð <http://ink-live.com/emagazines/norwegian-magazine/2224/november-2015/>

Flugklasinn tók þátt í Mid-Atlantic ferðasýningunni í Reykjavík í febrúar ásamt því að taka á mótí ráðstefnugestum í svokallaðan post-tour á Norðurlandi að ráðstefnu lokinni. Þá er ráðstefnugestum boðið til Norðurlands til að upplifa af eigin raun hvað svæðið hefur uppá að bjóða. Að þessu sinni voru 3 ferðir í boði sem heppnuðust mjög vel.



Flugklasinn tók einnig þátt í móttöku 25 blaðamanna og framleiðenda frá Evrópu og Norður-Ameríku í tengslum við Iceland Winter Games sem haldnir voru í 3ja sinn í lok mars og byrjun apríl. Afurðir þeirrar þátttöku voru m.a. 2 skíðamyndbönd og mikið af ljósmyndum sem hægt er að nýta í markaðssetningu fyrir Norðurland. Auk þess umfjallanir blaðamanna um upplifun þeirra af IWG og Norðurlandi sem áfangastað.

Flugfélög

Viðræður við flugrekstraraðila hafa haldið áfram, þrátt fyrir að óvissa um framkvæmd á fjárfestingu ríkisins í millilandaflugi hafi hægt verulega á framgangi þeirra. Hingað til hafa flugrekstraraðilar haldið að sér höndum vegna óvissunnar og viðræður tafist af þeim sökum. Nú horfir þó betur í þeim efnum – sjá umfjöllun um innra starf.

Í ársbyrjun 2016 voru kynnt áform íslenskra aðila um að stofna flugfélag á Akureyri og hefja millilandaflug frá Akureyrarflugvelli og jafnvel Egilsstaðaflugvelli strax á næsta ári (2017). Aðalstöðvar flugfélagsins yrðu á Akureyri og myndu skapa verðmæt störf þar. Verkefnið er búið að undirbúa vel, en fjármögnun hefur enn ekki tekist og þessi áform því í biðstöðu eins og er.



Markaðsstofa Norðurlands
NORDURLAND.IS

Þegar þessi áform um stofnun flugfélags voru kynnt, var ákveðið að stofna félag fyrirtækja í flugklasnum, með það fyrir augum að safna þar inn fé sem síðan yrði notað til að kaupa hlut í hinu nýja flugfélagi. Verkefnastjóri flugklasans vann með stofnendum að undirbúningi og stofnun þessa félags. Nú þegar óvíst er um stofnun nýs flugfélags, er stefnt að því að félagið muni engu að síður safna fjármunum til að fjárfesta í beinu millilandaflugi með einhverjum hætti. Þessi stuðningur fyrirtækjanna í ferðapjónustu er mikill styrkur fyrir starf klasans og hjálpar til í viðræðum við flugfélög.

Nú í lok apríl tók flugklasinn þátt í ferðasýningunni Routes Europe ásamt Isavia, þar sem fulltrúar flugvalla og flugfélaga hittast og leita nýrra viðskiptataækifæra og rækta viðskiptasambönd. Flugklasinn hefur undanfarin ár átt mjög gott samstarf við Isavia um þátttöku á þessari sýningu og undanfarin tvö ár hefur fulltrúi flugklasans farið með fulltrúa Isavia á fundi við flugfélög til þess að kynna Akureyrarflugvöll sérstaklega. Í ár var nokkur breyting á, þar sem Isavia hefur tekið þá stefnu að kynna Regional Airports sérstaklega við hlið Keflavíkurflugvallar og allir þessir flugvellir eru nú undir sama vörumerki sem er breyting frá því sem var. Það er jákvætt fyrir Akureyrarflugvöll að hann sé nú kynntur undir sama vörumerki og Keflavíkurflugvöllur. Það sem hins vegar heppnaðist ekki nógu vel á Routes að þessu sinni, var að kynna Akureyrarflugvöll og Norðurland og Egilsstaðaflugvöll og Austurland á stuttum 20 mínútna fundum. Frá Isavia kom flugvallarstjórinn á Akureyri (sem hefur verið fulltrúi Isavia síðustu tvö ár) og líka flugvallarstjórinn á Egilsstöðum til að sitja fundina ásamt fulltrúa flugklasans. Þessi útfærsla reyndist ekki vel og er flugklasinn búinn að ræða við Isavia um að breyta fyrirkomulaginu fyrir næstu sýningu.

Þrátt fyrir þetta voru viðtökur á sýningunni góðar og fundað var með 11 flugfélögum og 2 flugvöllum. Að auki hitti flugklasinn fulltrúa Icelandair og WOW air á sýningunni utan formlegra funda. Þar varð ljóst að Icelandair mun ekki í náninni framtíð nýta nýjar Q400 vélar Fí til millilandaflugs um Akureyrarflugvöll, eins og áður hafði verið í skoðun. Eins var nokkuð skýrt hjá WOW air að þeir myndu ekki að sinni skoða flug til Akureyrar, þar sem öll þeirra uppbygging og HUB væri í Keflavík.

Sum flugfélögin hafa fundað með okkur Norðlendingum áður, en önnur voru að hitta okkur í fyrsta skipti. Nokkur þeirra sýna verulegan áhuga og munu næstu vikur fara í eftirfylgni til þess að sjá hvort samningar náist um flug til Akureyrar. Núna erum við í viðræðum við 5 flugfélög um möguleikann á beinu flugi til Akureyrar, sem eru mislangt komnar. Það ber að ítreka að allar viðræður við flugfélög eru afar viðkvæmar upplýsingar og ber að fara með sem trúnaðarmál. Af sömu ástæðu ekki hægt að gera nánari grein fyrir þeim í þessu yfirliti.

Innra starf

Sótt var um stuðning við flugklasann í Sóknaráætlun Norðurlands eystra. Er þar um að ræða umsókn um fjármuni sem áður var búið að úthluta til verkefnisins, en voru ekki nýttir þar sem ekki höfðu öll markmið náðst. Umsóknin var samþykkt og hafa fjármunirnir nýst mjög vel til að efla starf klasans.

Innra starf snerist mest um að fylgja eftir vinnu starfshóps forsætisráðuneytisins um millilandaflug til Akureyrar og Egilsstaða. Starfshópurinn skilaði af sér í október og í nóvember kom svo ákvörðun ríkisstjórnar um að fela Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti að vinna málið áfram á grundvelli tillagna

starfshópsins. Það var ekki fyrr en í apríl að loksins fékkst staðfesting á því að búið væri að fjármagna sjóðinn (170 milljónir 2016, 300 milljónir 2017). Sjö manna stjórn verður yfir sjóðnum og skipar iðnaðar- og viðskiptaráðherra formann án tilnefningar. Aðrir stjórnarmenn verða tilnefndir af forsætisráðherra, fjármála- og efnahagsráðherra, Markaðsstofu Norðurlands, Austurbrú, Isavia og Íslandsstofu. Stjórnin ber ábyrgð á að úthlutanir sjóðsins samrýmist ríkisaðstoðarreglum EES-samningsins og þá skal hún setja sér starfsreglur til samræmis við tillögur nefndarinnar. Enn er ekki búið að skipa formlega stjórn verkefnisins sem tekur við umsóknum og heldur utan um úthlutanir. Því er ennþá ekki hægt að sækja um í þennan sjóð, en það lítur út fyrir að það verði hægt innan tíðar. Flugklasinn hefur undanfarnar vikur kynnt þessa ákvörðun fyrir áhugasömum flugfélögum og hefur það strax haft áhrif á gang viðræðna.

Hvað er framundan?

Framundan er áframhaldandi vinna á sömu braut. Markaðssetningu á Norðurlandi sem áfangastað verður áfram sinnt með svipuðu sniði og verið hefur og byggt á þeim árangri sem þegar hefur náðst. Isavia og Íslandsstofa eru þar lykilaðilar í samstarfi. Fyrirhuguð er framleiðsla á nýju markaðsefni fyrir Norðurland, aðallega í formi myndbanda. Einnig öflun tölfraðilegra upplýsinga um fjölda ferðamanna á Norðurlandi, ferðahegðun o.s.frv. til að öðast betri skilning á gestum okkar og geta þannig betur stýrt markaðsaðgerðum í samræmi við það.



Eftirfylgni eftir Routes Europe er stærsta verkefnið næstu vikurnar. Viðræðum við flugrekstraraðila verður haldið áfram og vonandi sjáum við fram á árangur á þeim vettvangi. Það ber þó að hafa í huga að upplýsingar um slíkar viðræður eru afar viðkvæmar og ekki er hægt að greina frá stöðu þeirra fyrr en þeim er í raun lokið með ákvörðun um að hefja flug. Verkefnið er langhlaup og mun væntanlega enn taka nokkurn tíma áður en ákvörðun um flug liggur fyrir. Enn er mögulegt ef allt gengur á besta veg að flug gæti hafist haustið 2016. Líklegra er þó að það verði 2017.

Akureyri, 3. maí 2016
Hjalti Páll Þórarinnsson
Verkefnastjóri Air66N