

## Starf flugklasans Air 66N maí – september 2016

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

### Markaðsmál

Markaðssetning áfangastaðarins heldur áfram af fullum krafti. Nú í september stóð Flugklasinn ásamt Markaðsstofu Norðurlands fyrir FAM ferð fyrir íslenskar ferðaskrifstofur sem fyrst og fremst vinna á erlendum mörkuðum. Farið var um Norðurland vestra að þessu sinni, fjölmargir ferðapjónustuaðilar heimsóttir ásamt því að skoða helstu náttúruperlur. Fulltrúar 14 mismunandi ferðaskrifstofa ferðuðust með okkur og heppnaðist ferðin mjög vel. Markmiðið var að kynna allt það sem landsvæðið hefur uppá að bjóða og jafnframt að kynna vinnu Flugklasans og hversu miklu máli það skiptir fyrir ferðapjónustuaðila á Norðurlandi að fá beint millilandaflug til Akureyrar.



Flugklasinn hefur átt gott samstarf við Isavia á sumarmánuðum um næstu skref í markaðssetningu á Akureyrarflugvelli og áfangastaðnum Norðurlandi. Einnig er aukið samstarf við Austurbrú um markaðssetningu Regional Airports á vegum Isavia. Nú í lok september er Flugklasinn ásamt Íslandsstofu, Isavia og Austurbrú að vinna að gerð einblöðungs til að kynna Flugþróunarsjóðinn. Einblöðungurinn er fyrst og fremst ætlaður til dreifingar meðal ferðaskrifstofa og ferðaheildsala til þess að kynna þeim fyrir möguleikanum á að fljúga beint til Norðurlands. Vonir standa til að áhugi þessara aðila skapi þrýsting á flugfélög til að skoða þennan valkost af alvöru. Einblöðungurinn verður gefinn út á næstu dögum og verður fyrst dreift á Vest Norden ferðasýningunni í Reykjavík 4.- 6. október.

### Flugfélög

Samskipti við flugrekstraraðila hafa haldið áfram. Upplýsingar um Flugþróunarsjóðinn voru sendar út til allra tengiliða flugklasans um leið og auglýst var eftir umsóknum. Nokkur flugfélaganna óskuðu eftir frekari upplýsingum og greinilegt að tilkoma sjóðsins opnar augu flugfélaganna og gerir það að verkum að Akureyrarflugvöllur er skoðaður sem alvöru valkostur. Í tengslum við þetta hefur Flugklasinn viðað að sér ýmsum tölfraðilegum gögnum um ferðamenn og venjur þeirra á Norðurlandi. Þessi gögn hafa svo verið nýtt til að senda þeim flugfélögum sem sýnt hafa áhuga á að skoða Akureyri sem áfangastað. Til stendur að gera meira til að sækja beint á fulltrúa flugfélaganna og fá þá til að koma í heimsókn til að skoða áfangastaðinn og flugvöllinn og mun Isavia vinna þétt með Flugklasanum að því.

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

Innra starf snerist mest um að fylgja eftir vinnu starfshóps forsætisráðuneytisins um millilandaflug til Akureyrar og Egilsstaða. Í vor var stjórn Flugþróunarsjóðs Íslands skipuð en í henni sitja:

- Arnheiður Jóhannsdóttir, Markaðsstofu Norðurlands
- Benedikt Árnason, fulltrúi Forsætisráðuneytis
- Dýrunn Pála Skaftadóttir, fulltrúi Fjármálaráðuneytis
- Jón Karl Ólafsson, Isavia
- Jóna Árný Þórðardóttir, Austurbrú
- Valgerður Rún Benediktsdóttir, fulltrúi Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytis, formaður stjórnar
- Þorleifur Þór Jónsson, Íslandsstofu

Stjórnin hefur sett sér starfsreglur í samræmi við tillögur starfshóps forsætisráðuneytisins. Eru reglur sjóðsins að mestu eins og starfshópurinn lagði til, nema að möguleikar á að sækja um fyrir leiguflug hafa verið auknir. Fjármagn fyrir sjóðinn á að vera orðið tryggt, en er enn háð samþykki í fjárlögum. Reyndar voru fjármunirnir fyrir 2016 80 milljónir, en ekki 170 milljónir eins og stefnt var að í upphafi. Fyrir árin 2017-2019 á sjóðurinn að hafa 300 milljónir árlega til ráðstöfunar. Flugklasinn mun leggja mikið uppúr að fylgja því eftir að tryggja að þessir fjármunir muni verða til ráðstöfunar fyrir sjóðinn.



Auglýst var eftir umsóknum í sjóðinn í sumar og umsóknarfrestur settur 31. ágúst 2016. Að þessu sinni bárust 3 umsóknir í sjóðinn fyrir mögulegu flugi á bæði Akureyri og Egilsstaði. Ekki er búið að afgreiða umsóknirnar formlega þegar þetta er ritað. Stefnt er að því að auglýsa aftur eftir umsóknum og að næsti umsóknarfrestur renni út 31. desember 2016.

Í tengslum við auglýsingu eftir umsóknum var skipaður vinnuhópur til að taka við umsóknunum, leggja mat á þær og leggja svo tillögu um afgreiðslu þeirra fyrir stjórn sjóðsins. Í þessum hópi sitja:

- Hjalti Páll Þórarinsson, Markaðsstofu Norðurlands og Fluglasanum Air 66N
- Jón Karl Ólafsson, Isavia
- Margrét Helga Jóhannsdóttir, Íslandsstofu
- María Hjálmarsdóttir, Austurbrú

Í september stóð Flugklasinn fyrir málþingi um millilandaflug undir yfirskriftinni „Aðgengi að Íslandi“. Málþingið var haldið í Flugsafni Íslands á Akureyri. Málþingið var mjög vel sótt og mættu yfir 100 manns til að hlusta og taka þátt í umræðum. Ráðherra setti málþingið og sérstakur gestur var Robert Lindberg, flugvallarstjóri Skelleftea Airport í Norður-Svíþjóð. Flutti hann mjög áhugavert erindi um hvernig þeir reka sinn flugvöll á eigin forsendum. Einnig benti hann á augljósa annmarka þess að ferðast til Akureyrar í gegnum Keflavíkflugvöll – það ferðalag væri bæði flókið og seinlegt.

Flestir fyrirlesarar voru sammála mikilvægi þess að dreifa betur ferðamönnum, eða öllu heldur gefa þeim kost á fleiri áhugaverðum áfangastöðum með auðveldum hætti. Lykill að því eru bætтар samgöngur – þar á meðal beint millilandaflug. Einnig kom fram að enn vantar skýra stefnumótun fyrir skipulag og uppbyggingu ferðapjónustu, ekki bara fyrir millilandaflug heldur atvinnugreinina í heild. Upptökur af málþinginu má finna á [www.nordurland.is](http://www.nordurland.is)



Það kom fram á málþinginu, og hefur reyndar komið upp í umræðu víðar undanfarið, að betri tenging Akureyrar og Egilsstaða við Keflavíkflugvöll myndi hjálpa mikið til við dreifingu ferðamanna. Bæði forstjóri og nýr markaðsstjóri Flugfélags Íslands hafa talað fyrir þessu og sýnt áhuga á málinu. Einnig er áhugi innan Isavia til að fara þessa leið. Þessi umræða hefur birst undanfarið í kjölfar áróðurs flugklasans og fleiri aðila fyrir beinu millilandaflugi. Betri tenging við Keflavík myndi vissulega vera mjög jákvætt skref fyrir ferðapjónustuaðila á Norðurlandi og ætti að geta aukið verulega straum ferðamanna hingað, sérstaklega utan háannar. Þetta kemur þó ekki í stað þess að fá inn beint millilandaflug, en myndi vera frábær viðbót. Hingað til hefur strandað á því að Keflavíkflugvöllur er ekki í stakk búinn eins og staðan er í dag til að þetta sé framkvæmanlegt með góðu móti. Hins vegar er nú orðinn vilji fyrir því að bæta úr þessu og vonandi gerist það fyrr en seinna.

## Hvað er framundan?

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. Í október mun flugklasinn sækja ferðasýninguna Vest Norden í Reykjavík, þar sem aðilar frá Íslandi, Færeyjum og Grænlandi kynna vörur sínar og þjónustu fyrir erlendum ferðaskrifstofum. Flugklasinn mun einnig taka þátt í tveimur ferðasýningum í janúar. Annars vegar Mannamót, sem haldin er af Markaðsstofum landshlutanna, og hins vegar Mid Atlantic sem haldin er af Icelandair.

Framundan er einnig að sækja meira beint á flugfélögin eins og áður sagði. Reynt verður að fá fulltrúa þeirra í heimsókn til Akureyrar til að kynna áfangastaðnum af eigin raun. Mögulega mun fulltrúi flugklasans fara í heimsókn til flugfélaga í þessum tilgangi – að fá þau til að heimsækja okkur og kynna sér aðstæður. Það fer allt eftir því hversu vel gengur að lokka þau til okkar. Fulltrúi flugklasans mun svo taka

Þátt í Routes Europe á næsta ári, eins og fyrri ári, til þess að rækta samband við flugfélög og kynna áfangastaðinn Norðurland. Vera flugklasans þar er ákaflega mikilvæg til þess að koma áfangastaðnum Norðurlandi á kortið hjá flugrekendum í Evrópu.

Flugklasinn mun beita sér fyrir því á næstu mánuðum að eldsneytisverð á flugvélaeldsneyti fyrir millilandaflug verði jafnað milli alþjóðaflugvalla landsins. Í dag er staðan þannig að flugvélaeldsneyti fyrir millilandaflug er miklu dýrara á Akureyri og Egilsstöðum en í Keflavík. Þetta skekkir samkeppnisstöðu flugvallanna verulega og er mjög hamlandi fyrir vinnu flugklasans við að koma á beinu millilandaflugi, þar sem eldsneytisverð er hlutfallslega mjög stór kostnaðarliður við flug. Til þess að þetta geti orðið þarf bæði breytingar á núgildandi lögum um flutningsjöfnun á eldsneyti (það hyllir reyndar undir endurskoðun á þeim lögum) og samþykki eftirlitsstofnunar Evrópu. En þetta er allt saman hægt og mikilvægt að þessu verði komið á til að jafna samkeppnisstöðu flugvallanna.



Akureyri, 30. sept. 2016  
Hjalti Páll Þórarinnsson  
Verkefnastjóri Air 66N