

22. maí 2024

Minnisblað: Málefni millilandaflugs um Akureyrarflugvöll

Fjármagn í Flugþróunarsjóð

Nýjustu gögn varðandi Flugþróunarsjóð sýna að það fjármagn sem sett er í sjóðinn ár hvert nægir ekki til að styðja við þau verkefni sem sótt er um vegna flugs til Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla. Fjárveiting ársins 2024 er fullnýtt mv þær umsóknir sem hafa verið samþykktar. Vitað er að easyJet mun sækja um stuðning vegna flugs um London Gatwick og Manchester sem stefnt er að að flogið verði frá lokum október og út mars.

Fjármagn í Flugþróunarsjóð er nú árlega 150 mkr en var við stofnun sjóðsins gert ráð fyrir að 300 mkr þyrfti á ári ef ná ætti markmiðum um millilandaflug um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. Í minnisblaði frá stjórn Flugþróunarsjóðs 2023 er gert ráð fyrir að 250 mkr þurfi árlega til að ná forsendum um millilandaflug og má ætla að sú áætlun standi enn.

Ljóst er að áætlanir um millilandaflug um Akureyrar sprengja sjóðinn næstu ár og fjármagn dugar ekki til að styðja við flugið eins og þarf. Auk þess er sjóðurinn fullnýttur í stuðning við flug um Akureyrarflugvöll og því ekki til fjármagn ef kæmi umsókn vegna millilandaflugs um Egilsstaðaflugvöll. Án stuðnings Flugþróunarsjóðs eru Akureyrar- og Egilsstaðaflugvellir ekki samkeppnishæfir.

Breyting á de minimis reglu

Gert er ráð fyrir að hámarksstuðningur skv evrópureglu um ríkisstyrki (de minimis) hækki í sumar úr 200.000 evrum á þriggja ára tímabili í 300.000 evrur.

MEOP test

Beiðni hefur komið frá easyJet varðandi svokallað MEOP test eða athugun á því hvort leiðapróunarhluti Flugþróunarsjóðs fellur í raun undir evrópuregluna um ríkisstyrki (de minimis). Starfsmaður Flugþróunarsjóðs hjá Ferðamálastofu hefur hafið skoðun á þessu.

Fjármagn í Flugklasann

Sveitarfélög á Norðurlandi hafa frá árinu 2012 greitt framlög í rekstur Flugklasans Air 66N sem hýstur er hjá Markaðstofu Norðurlands (MN). Þessi upphæð hefur verið um 13 mkr árlega sem hefur gert MN kleift að ráða starfsmann til verkefnisins. Ráðuneyti ferðamála hefur frá árinu 2018 lagt fram 20 mkr á ári til þessa verkefnis, með eins árs samningum í senn. Ferðapjónustufyrirtæki á Norðurlandi hafa lagt fram vinnu og þjónustu við erlenda markaðssetningu sem beint er að ferðaskrifstofum og fjölmiðlum.

Akureyrarbær hefur ákveðið að draga til baka stuðning við Flugklasann á næsta ári og hafa fleiri sveitarfélög fylgt á eftir. Að óbreyttu verður því starfsemi Flugklasans dregin verulega saman.

Markaðsherferð, AEY öruggur áfangastaður

Skilaboð frá erlendum aðilum sem selja í beint flug til Akureyrarflugvallar hvort sem er frá Bretlandi, Hollandi eða Sviss eru þau að verulega þurfi að bæta í markaðssetningu á Norðurlandi og Akureyri sem áfangastað. Ekki sé nægileg vitneskja á mörkuðum um þennan valmöguleika á Íslandi og flestir þekki aðeins þekktustu áfangastaðina á Suðvesturlandi. Einnig er umræða um mikilvægi þess að kynna Akureyrarflugvöll sem öruggan áfangastað fjarri þeim eldsumbrotum sem standa yfir á Reykjanesi. Ekki er til fjármagn í slíka herferð á einstaklingsmarkaði.

Næstu skref v easyJet

Áætlanir easyJet gengu vel eftir þetta fyrsta ár í rekstri og er stefnt að framhaldi á Gatwick fluginu og aukningu með nýjum áfangastað á sama tímabili.

Flugklasinn leggur mikla áherslu á samtal og samstarf við easyJet með það að markmiði að ná inn lengra tímabili, þá fyrst með flugi vor og haust auk þess sem áfram er talað um fleiri áfangastaði ss frá Þýskalandi og Frakklandi.

Flugvöllur uppbygging

Uppbygging á Akureyrarflugvelli mun skila miklu betri aðstöðu til að sinna millilandaflugi. Innritun í flugstöðinni klárast í júlí og þá fer allt millilandaflug í gegnum viðbygginguna. Öllum framkvæmdum við flugstöðina verður lokið í september og ný aðflug verða tilbúin í nóvember.

Kostnaður við flugafgreiðslu

Eins og áður er kostnaður við flugafgreiðslu (e. handling) á Akureyrarflugvelli hár og veikir þetta samkeppnisstöðu flugvallarins. Flugfélög hafa komið því á framfæri að stuðningur leiðaðprúnarsjóðs fari að mestu leiti í að jafna þennan kostnað. Afgreiðsluaðilinn sem þjónar núverandi millilandaflugi á Akureyrarflugvelli er IGS sem rekið er af Ícelandair.

Framhald eftir 3 ár

Gert er ráð fyrir að stuðningur úr Flugprúnarsjóði nái yfir þriggja ára tímabil. Sama á við um niðurgreiðslur Isavia á farþega- og lendingargjöldum um Akureyrarflugvöll. Þetta tímabil stuðnings var ákvarðað í upphafi starfsemi Flugklasans og orðið tímabært að skoða á ný samkeppnishæfni flugvallarins mv sambærilegan stuðning Keflavíkurflugvallar og flugvalla í helstu samkeppnislöndum.

Landamærakönnun á AEY

Ekki hefur verið unnin landamærakönnun á Akureyrarflugvelli eða aðrar rannsóknir á erlendum farþegum síðan 2019. Óskað hefur verið eftir við Ferðamálastofu að landamærarannsóknin verði framkvæmd á AEY á sambærilegan hátt og á Keflavíkurflugvelli. Þannig megi komast að því hvort einhver aðgreining sé á milli farþega sem koma til Íslands á hefðbundinn hátt í gegnum Keflavík eða þeirra sem koma um Akureyrarflugvöll.

Unnin var rannsókn á innlendum farþegum Niceair og var hún fjármögnuð af Sóknaráætlun SSNE. Óskað hefur verið eftir því við SSNE og Austurbrú að sambærileg rannsókn verði fjármögnuð og framkvæmd á Akureyrarflugvelli.

Greining á ávinningi

Mikilvægt er að greina hver ávinningur er af beinu flugi um Akureyrarflugvöll, hvort sem er í auknum tekjum eða bættum lífsgæðum. Einnig þarf að meta hvert tapið eða missirinn væri ef því flugi sem þegar er komið á áætlun væri hætt. Óskað hefur verið eftir við Nature Direct verkefnið sem hýst er hjá Íslandsstofu og fjármagnað af Flugþróunarsjóði að þessi greining verði unnin.