



Markaðsráð Keflavíkurflugvallar



Mái 1998

Greinargerð markaðsráðs um möguleika Keflavíkurflugvallar í alþjóðaflugi

Með bréfi dagsettu 22. ágúst 1997 skipaði flugvallarstjórinn á Keflavíkurflugvelli, í samvinnu við utanríkisráðuneytið, eftirtalda menn í ráð um markaðsmál Keflavíkurflugvallar:

**Ómar Kristjánsson, formaður, Flugmálastjórn Keflavíkurflugvelli,
Arngrímur Jóhannsson, forstjóri Atlanta hf.,
Magnús Oddsson, ferðamálastjóri, Ferðamálaráði Íslands,
Pétur J. Eiríksson, framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða hf.,
Smári Þ. Sigurðsson, formaður stjórnar Eldsneytisafgreiðslunnar
á Keflavíkurflugvelli sf. (EAK sf.).**

Ráðið tók til starfa í framhaldi af því að utanríkisráðherra hafði leyst fjárhagsvanda Keflavíkurflugvallar, meðal annars með útboðum á margs konar rekstri í flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þegar ráðið hóf störf var einnig búið að taka ákvörðun um stækkun flugstöðvarinnar.

Ráðið kom saman til fyrsta fundar 16. október 1997 og var Smári Þ. Sigurðsson valinn ritari þess. Ráðið kom saman til fundar 13 sinnum. Fundir voru haldnir í salarkynnum utanríkisráðuneytisins í Reykjavík, nema einn fundur sem var haldinn í aðalstöðvum Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli. Á fundi ráðsins komu Óskar Valdimarsson, fulltrúi Framkvæmdasýslu ríkisins, sem kynnti því áform um stækkun flugstöðvarinnar, Logi Úlfarsson, framkvæmdastjóri Íslensks markaðar, og Orri Vigfússon, stjórnarmaður í Íslenskum markaði, sem báðir hafa látið markaðsmál Keflavíkurflugvallar til sín taka. Á fundi ráðsins kom einnig Ásgeir Pálsson, framkvæmdastjóri flugumferðarsviðs Flugmálastjórnar Íslands, en hann fjallaði almennt um flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið og flugstjórnarsvæðið sunnan við það og ný tækifæri til markaðssóknar.

Nýting Keflavíkurflugvallar

Staðreynd er að Keflavíkurflugvöllur er langt frá því að vera fullnýttur, ef undan eru skilin tvö tímabil á hverjum sólarhring, annað snemma morguns og hitt síðdegis, en þá takmarkast nýting vallarins af stærð flugstöðvarinnar. Bætt nýting vallarins utan þessa álagstíma getur leitt af sér umtalsverð tækifæri til tekjuaukningar, bæði í rekstri flugvallarins sjálfs og þeirra þjónustufyrirtækja sem þar starfa.

Skipting flugumferðar

Ráðið fjallaði ítarlega um skiptingu flugumferðar um íslenska flugstjórnarsvæðið með tilliti til þeirra ráðstafana sem gætu aukið flugumferð um Keflavíkurlugvöll. Skiptingin fyrir árin 1996 og 1997 lítur þannig út:

Flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið

Árið 1996	71.631	flugvél
Árið 1997	73.355	flugvélar

Heimild: Flugmálastjórn Íslands

Að mati ráðsins eru helstu samkeppnisflugvellir Keflavíkurlugvallar með tilliti til millilendinga (technical stops):

**Bangor í Maine-fylki í norðausturhluta Bandaríkjanna,
Frobisher Bay í Norðaustur-Kanada,
Gander á Nýfundnalandi í Kanada,
Goose Bay á Nýfundnalandi í Kanada,
Prestwick í Skotlandi,
Shannon á Írlandi og
Reykjavíkurlugvöllur (með tilliti til einka- og ferju-
flugs).**

*Skipting flugumferðar um íslenska
flugstjórnarsvæðið*

1996	Einka- og ferjuflug	Farþega- og vöruflug	Herflug	Samtals
Flug til og frá Íslandi	4.319	13.757	3.619	21.695
Flughreyfingar í Keflavík	2.069	11.911	3.581	17.561
Flughreyfingar í Reykjavík	2.149	1.524	26	3.699
Flughreyfingar – annað	101	322	12	435

Flug án millilendingar á Íslandi	881	45.605	3.491	49.936
Millilent í Frobisher Bay	272	263	41	576
Millilent í Prestwick	11	125	31	167
Millilent í Gander	22	143	18	183
Millilent í Shannon	21	90	12	123
Millilent í Bangor	30	51	15	96
Millilent í Goose Bay	105	83	152	340

SAMTALS	5.200	59.362	7.110	71.631
----------------	--------------	---------------	--------------	---------------

1997	Einka- og ferjuflug	Farþega- og vöruflug	Herflug	Samtals
Flug til og frá Íslandi	4.763	15.477	2.922	23.162
Flughreyfingar í Keflavík	2.372	13.483	2.895	18.750
Flughreyfingar í Reykjavík	2.294	1.678	13	3.985
Flughreyfingar – annað	97	316	14	427

Flug án millilendingar á Íslandi	924	46.972	2.345	50.193
Millilent í Frobisher Bay	276	257	45	578
Millilent í Prestwick	9	181	11	201
Millilent í Gander	17	109	11	137
Millilent í Shannon	20	128	4	152
Millilent í Bangor	25	38	10	73
Millilent í Goose Bay	131	126	93	350
SAMTALS	5.687	62.449	5.267	73.355

Heimild: Flugmálastjórn Íslands

*Skipting flugumferðar um íslenska
flugstjórnarsvæðið eftir flugvélategundum*

	1996	1997
Boeing 747	15.438	15.254
— langfleygar breiðþotur		
Boeing 767	16.063	15.123
— langfleygar breiðþotur		
Boeing 757	5.824	6.549
— meðaldrægar og langfleygar þotur		
Boeing 737	4.136	5.237
— skamm- og meðaldrægar þotur		
MD-11	4.532	4.082
— langfleygar breiðþotur		
Airbus 340	1.656	2.747
— langfleygar breiðþotur		
MCD Douglas/DC-10	2.790	2.294
— langfleygar breiðþotur		
Boeing 777	354	2.077
— langfleygar breiðþotur		
C-130 Hercules	1.936	1.896
— meðaldrægar og langfleygar skrúfuþotur		
L-1011 Tristar	962	1.235
— meðaldrægar og langfleygar breiðþotur		
BA-146	1.121	1.118
— skammfleygar þotur		
Aðrar flugvélategundir	<u>16.819</u>	<u>15.743</u>
Samtals:	71.631	73.355

Heimild: Flugmálastjórn Íslands

*Skipting flugumferðar um íslenska
flugstjórnarsvæðið eftir flugrekstraradilum*

	1996	1997
Flugleiðir hf.	8.625	9.248
British Airways	3.993	4.213
SAS	4.038	4.183
Lufthansa	3.896	4.139
Flugvélar með bandar. skrásetnr.	3.278	3.738
United Airlines	3.045	3.328
American Airlines	3.296	3.208
KLM	2.769	3.093
Air Canada	2.674	2.895
Bandaríski flugherinn	3.985	2.857
Air France	2.182	1.975
Delta Airlines	2.147	1.883
Rich International	750	1.238
Virgin	996	1.208
Atlantic Airways	1.024	1.034
Aeroflot	871	1.001
Northwest Airlines	1.032	990
Finnair	906	895
Canadian Airlines	1.874	872
Aðrir	<u>20.250</u>	<u>21.357</u>
Samtals:	71.631	73.355

Heimild: Flugmálastjórn Íslands

***Beint flug um íslenska flugstjórnarsvæðið
(eftir fjölda ferða milli borga)***

	1996	1997
Flug til vesturs:		
London Heathrow – Los Angeles	1.851	1.957
London Heathrow – San Francisco	1.507	1.555
Kaupmannahöfn – Keflavík	893	911
London Heathrow – Vancouver	841	825
Kaupmannahöfn – Vaagar	716	742
Frankfurt – Chicago O'Hare	626	708
London Heathrow – Chicago O'Hare	630	701
Frankfurt – Los Angeles	865	686
Paris De Gaulle – San Francisco	698	676
Frankfurt – Calgary	698	628
 Flug til austurs:		
San Francisco – London Heathrow	1.002	994
Los Angeles – London Heathrow	894	991
Keflavík – Kaupmannahöfn	919	930
Vancouver – London Heathrow	783	754
Vaagar – Kaupmannahöfn	720	737

Heimild: Flugmálastjórn Íslands

Af þessum yfirlitum yfir flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið 1996 og 1997 má sjá að hlutfall millilendinga af öllu farþega- og vöruflutningaflugi á flugleiðum milli Evrópu og Norður-Ameríku er mjög lágt. Það er álit ráðsins að staða Íslands hvað varðar millilendingar í einka- og ferjuflugi sé mjög sterk ef miðað er við heildarflug um íslenska flugstjórnarsvæðið. Sterk samkeppnisstaða Keflavíkurflugvallar í samanburði við Reykjavíkurflugvöll kemur m.a. fram í því að landingargjöld á Keflavíkurflugvelli eru lægri en í Reykjavík, völlurinn er opinn allan sólarhringinn, allt árið, flugbrautir þar eru lengri en í Reykjavík og aðflugs- og flugleiðsögutæki eru betri. Í þessu sambandi bendir ráðið einnig á að yfirborð flugbrauta á Reykjavíkurflugvelli er í slæmu ástandi. Að mati ráðsins eru mikil tækifæri fyrir hendi til að auka hlutdeild Keflavíkurflugvallar í þjónustu við einka- og ferjuflug, sérstaklega með tilliti til þess að aðstæður þar til að sinna þessari tegund flugs fara batnandi.

Markaðsráðið telur ástæðu til að kanna mjög vel alla möguleika á millilendingum (technical stops) véla frá flugfélögum í Austur-Evrópu. Fyrirhugaður loftferðasamningur milli Íslands og Rússlands mun að öllum líkindum beina viðskiptum rússneskra flugfélaga í auknum mæli að Keflavíkurflugvelli. Ráðinu er kunnugt um áform Croatian Airways og Jugoslavian Airways (JAT) um að hefja áætlunarflug til Bandaríkjanna og Kanada. Fyrir liggur að rúmenska flugfélagið Tarom er að hefja áætlunarflug milli Búkarest og Norður-Ameríku. Að tillögu ráðsins kynnti framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugmálastjórnar flugfélaginu Tarom aðstöðu, þjónustu og verð á Keflavíkurflugvelli á fundi í Búkarest í byrjun mars 1998. Ljóst er að Keflavíkurflugvöllur á í harðri samkeppni við aðra flugvelli, t.d. Shannon-flugvöll, hvað þessi auknu tækifæri varðar.

Samkeppnisstaða Keflavíkurflugvallar

Í byrjun árs 1998 birti Cranfield University niðurstöður könnunar sem unnin var fyrir AEA (Samband evrópskra flugfélaga/Association of European Airlines) á gjaldtöku og skattlagningu á fjölmörgum flugvöllum í Evrópu, Bandaríkjunum og Asíu. Þar kom fram að gjöld eru hvað hæst á Keflavíkurflugvelli af þeim flugvöllum sem kannaðir voru, eins og sjá má á meðfylgjandi samanburðartöflum og myndum. Það er mat ráðsins að skattlagning á Keflavíkurflugvelli á farþegaflugi til og frá landinu, þ.e. sérstakt gjald á flugvélaeldsneyti, farþegaskattur og vopnaleitargjald, valdi því hve Keflavíkurflugvöllur kemur illa út í þessari könnun. Hins vegar sé staða hans mun betri en könnunin gefur til kynna hvað varðar millilendingar (technical stops) en við þær er opinber skattlagning mun minni en við brottfararflug, samanber meðfylgjandi mynd um samanburð á lendingargjöldum fyrir B-757 flugvél á ýmsum flugvöllum í Evrópu. Formaður ráðsins og fulltrúi Flugmálastjórnar í markaðsráðinu gerði grein fyrir því að Flugmálastjórn Íslands hefði komið mótmælum á framfæri við Cranfield University vegna útreikninga á heildargjaldtöku á Keflavíkurflugvelli, sem hann sagði of hátt reiknaða þar sem m.a. vopnaleitargjald er tvítalið. (Vopnaleitargjaldið er 90 kr. á hvern brottfararfarþega og 45 kr. fyrir börn tveggja til 12 ára.)

Eldsneytisverð

Eldsneytisverð samanstendur af nokkrum þáttum, heimsmarkaðsverði, dreifingarkostnaði, álagningu eldsneytissalans og að lokum opinberum gjöldum og sköttum, en opinber gjöld eru aldrei höfð með í verðskrá, heldur eru þau innheimt sérstaklega.

Eldsneytissala á Keflavíkurflugvelli hefur lengi verið í samkeppnisumhverfi þar sem verð ræðst í einstökum tilvikum af tilboðum í kjölfar útboða sem leiða til stuttra samninga, svo sem til eins árs, á milli eldsneytissala og flugrekstraraðila. Þess vegna er eldsneytisverð á Keflavíkurflugvelli mjög samkeppnisfært við það verð sem tíðkast á öðrum flugvöllum í Evrópu, t.d. þeim sem eru tilteknir í Cranfield-könnuninni, ef litið er fram hjá opinberum gjöldum og sköttum. Sérstaða Keflavíkurflugvallar felst í álagningu sérstaks gjalds á flugvélaeldsneyti sem sett var á með lögum nr. 31/1987.

Álit ráðsins er að brýna nauðsyn beri til að fella niður þetta gjald. Það hefur slæm áhrif á samkeppnisstöðu flugfélaga þar sem gjaldið er ekki innheimt af öllum flugrekstraraðilum. Koma þar m.a. til áhrif milliríkjasamninga, svo sem milli Íslands og Bandaríkjanna, um gagnkvæma niðurfellingu gjalda og skatta á flugvélaeldsneyti. Einnig má nefna að þessi skattur sem innheimtur er við millilendingar (technical stops) rýrir samkeppnisstöðu Keflavíkurflugvallar í þessu tilliti. Verði þessi skattur felldur niður þá varar ráðið eindregið við því að gripið verði til hækkunar annarra gjalda eða ný gjöld tekin upp til að bæta upp tekjutapið sem niðurfelling þessa skatts ylli.

Markaðssetning

Að mati ráðsins liggur sérstaða Keflavíkurflugvallar m.a. í legu Íslands. Einnig telur ráðið að í markaðsvinnunni beri að leggja áherslu á að fullnýta núverandi aðstöðu fyrir toll- og skattfrjálsa verslun í flugstöðinni. Ráðið telur það tvímælalaust hafa aðdráttarafl fyrir farþega og flugrekstraraðila að í flugstöðinni sé einvörðungu boðinn skatt- og tollfrjáls varningur. Sérstaða Keflavíkurflugvallar hvað varðar tollfrjálsa verslun mun aukast til muna þegar fyrirhugaðar breytingar á skipan þeirra mála taka gildi innan Evrópusambandsins 1. júlí 1999.

Ráðið fagnar sérstaklega þeim breytingum sem nýlega hafa verið gerðar á skipan verslunar- og þjónustumála í flugstöðinni og hvetur til að haldið verði áfram á sömu braut með stækkun stöðvarinnar. Ráðið er sammála um að beita verði sömu aðferðum á Keflavíkurflugvelli og tíðkast á samkeppnisflugvöllum hans og að veita verði nýjum aðilum afslátt og sérkjör frá gildandi verðskrá. Ef árangur á að nást verða allir hlutaðeigandi aðilar að vera tilbúnir til þátttöku í átakinu, þ.m.t. viðkomandi ráðuneyti og Flugmálastjórn, með eðlilegri gjaldtöku. Tryggja þarf sjálfstæði Flugmálastjórnar og möguleika hennar til að semja um lendingargjöld.

Markaðsráðið telur mjög nauðsynlegt að í flugstöðinni og á flugvallarsvæðinu öllu verði skapað sem farþegavænst umhverfi þannig að farþegar og starfsfólk fái jákvæða mynd af Keflavíkurflugvelli. Við áframhaldandi markaðssetningu Keflavíkurflugvallar leggur ráðið til að sett verði skýr markmið um tekjuaukningu frá ári til árs og að flugvallaryfirvöld leitist við að tryggja þjónustuaðilum á vellinum nægilega góða aðstöðu og stuðning til að þjónustan við viðskiptavini, farþega jafnt sem flugrekstraraðila, verði eins og best verður á kosið hverju sinni. Á ráðið hér jafnt við rekstraraðila sem löggæslu- og eftirlitsaðila. Nauðsynlegt er að halda áfram að kanna nákvæmlega það markaðsumhverfi sem starfað er í. Ráðið leggur áherslu á nána og góða samvinnu milli rekstraraðila um að vinna að hagsmunum heildarinnar. Í því felst m.a. það að bera þarf Keflavíkurflugvöll stöðugt saman við aðra flugvelli, beggja vegna Atlantshafsins. Mikilvægi slíkra rannsókna verður seint ofmetið. Samtímis þessu þarf að fara fram innra mat á starfsemi vallarins og þau atriði sem m.a. þarf að huga að eru eftirfarandi: allir öryggisþættir, allir þjónustuþættir, kostir þeirra og gallar, nýting mannvirkja, notendur vallarins og þarfir þeirra, verðlag og þjónusta, heildarrekstur vallarins, stjórn, skipulag og almenn samskiptamál. Ráðið telur nauðsynlegt að samkeppni ríki alls staðar í starfseminni þar sem henni verður við komið.

Aðgerðaáætlun

Setja þarf saman markaðsáætlun fyrir Keflavíkurflugvöll sem byggjast ætti á áframhaldandi greiningu og rannsóknum þannig að hámarksvitneskja um viðfangsefnið fái st. Með því móti má halda óvissuþáttum í lágmarki og um leið auka áhrif áætlunarinnar eins og hægt er, sérstaklega með tilliti til þátta í samkeppnisumhverfinu.

Eftirtaldir þættir þurfa að vera með í athuguninni:

- Samkeppnisumhverfi.
- Innra mat.
- Markhópar.
- Þarfir og kröfur viðskiptavina.
- Verðlagning.
- Kynningarmál.

Samkeppnisumhverfi

Markaðsráðið er sammála um að þessi greinargerð sé fyrsta skrefið í að kanna samkeppnisumhverfi Keflavíkurflugvallar. Greining þessa þáttar er langt frá því að vera tæmandi og því þarf að skoða enn frekar aðra flugvelli, beggja vegna Atlantshafsins, með áherslu á eftirfarandi þætti:

- Hvaða þjónusta er í boði á þessum flugvöllum?
- Hvernig er sú þjónusta verðlögð?
- Hverjir eru helstu viðskiptavinir á þessum völlum?
- Hverjir eru helstu kostir og gallar vallanna?
- Hvernig er markaðssetningu þeirra hagað?
- Hverjar eru framtíðaráætlanir í rekstri þeirra?

Telja má þessa undirbúningsvinnu grundvöll frekari áætlana og varla hægt að skipuleggja nokkurt markaðsátak án hennar.

Innra mat

Samtímis rannsóknum á ytra markaðs- og samkeppnisumhverfi Keflavíkurflugvallar þarf nákvæmt innra mat á starfsemi hans að fara fram. Það er mikilvægt að það sé unnið hlutlaust og skoðaðir verði m.a. eftirfarandi þættir í núverandi starfsemi vallarins:

- Öryggisþættir.
- Þjónustuþættir, kostir þeirra og gallar.
- Mannvirki og aðstaða.
- Notendur vallarins og þarfir þeirra.
- Verðlagning, þ.m.t. skattlagning.
- Helstu kostnaðarliðir við rekstur vallarins.
- Stjórnun, skipulag og almenn samskiptamál.

Markhópar

Eins og fram kom í umfjöllun um skiptingu flugumferðar hér að framan telur ráðið að mögulegir markhópar séu í Austur-Evrópu. Skilgreining á markhópum er hins vegar stöðugt í endurskoðun og er hún eitt það mikilvægasta í allri markaðssetningu. Þar þarf m.a. að skoða eftirfarandi þætti:

- Hverjir eru núverandi notendur Keflavíkurflugvallar? Hvert er eðli og umfang núverandi starfsemi þeirra og hverjar eru framtíðarþarfir?
- Hverjar eru helstu framtíðaráætlanir þeirra sem teljast til markhópsins, t.d. hvað varðar áfangastaði, samsetningu flugflota og tíðni ferða?
- Hvernig má búast við að tæknileg geta þeirra flugvéla sem fljúga um eða við Ísland, svo sem stærð, flugdrægi, burðargeta og fjöldi hreyfla, þróist í framtíðinni?

Mjög mikilvægt er hver flugrekstraraðili verði skoðaður mjög nákvæmlega og tölulegum gögnum safnað á kerfisbundinn máta.

Þarfir og kröfur viðskiptavina

Það liggur í augum uppi að mikilvægt er að skilja fullkomlega þær þarfir og kröfur sem viðskiptavinir á flugvöllum hafa. Þennan þátt þarf að byrja á að skoða í almennu samhengi, án tillits til skilgreindra markhópa og núverandi viðskiptavina á Keflavíkurflugvelli. Þetta má gera með því að ræða við stjórnendur mismunandi stórra flugvalla sem víðast í heiminum og kynnst viðhorfum þeirra til viðskiptavina sinna og hvernig þeir ætla sér að mæta framtíðarþörfum þeirra. Einnig er nauðsynlegt að eiga svipuð viðtöl við stjórnendur flugfélaga beggja vegna Atlantshafs og kynnst þannig viðhorfum þeirra, þörfum og áætlunum. Að sjálfsgöðu má ekki gleyma í þessu samhengi að ræða skipulega við stjórnendur fyrirtækja sem nú eru viðskiptavinir á Keflavíkurflugvelli þannig að þarfir þeirra og kröfur komi skýrt fram og fari ekki á milli mála.

Verðlagning

Eins og áður hefur komið fram er ráðið sammála um að á Keflavíkurflugvelli verði að beita sömu aðferðum og tíðkast á samkeppnisflugvöllum og að veita verði nýjum aðilum afslátt og sérkjör frá gildandi verðskrá. Ráðið telur einnig að allir hlutaðeigandi aðilar verði að vera tilbúnir til þátttöku í áttakinu, þ.m.t. viðkomandi ráðuneyti og Flugmálastjórn, með eðlilegri gjaldtöku til að árangur verði af markaðsstarfi. Slík aðlögun að samkeppnisumhverfi myndi leiða til sveigjanlegrar verðskrár og stuðla þar með að fjölgun millilendinga (technical stops) og lendinga utan álagstíma (off peak pricing).

Kynningarmál

Á grundvelli hinnar nákvæmu markaðsgreiningar sem fjallað er um hér að framan þarf að móta kynningaráætlun sem beinast ætti sérstaklega að vel skilgreindum markhópum en þau atriði sem þarf að huga að eru m.a.:

- Prentun á kynningarefni: innihald, útlit og dreifingaráætlun.
- Beinar heimsóknir og viðtöl við líklega viðskiptavini, þar sem helstu stjórnendur hjá hverju fyrirtæki eru sóttir heim.
- Auglýsingar í völdum fagtímaritum um flugmál.
- Þátttaka í helstu ráðstefnum á sviði flug- og ferðamála, svo sem með Ferðamálaráði Íslands á kaupstefnum í London og Berlín.

Merkingar í flugstöðinni og á flughlaði

Ráðið telur nauðsynlegt að komið verði fyrir rækilegum merkingum innan og utan flugstöðvarbyggingarinnar, bæði við komu og brottför. Þar sem það á við þurfa merkingar að vera á tveimur tungumálum, þ.e. á íslensku og ensku.

Heiti flugvallarins

Með tilliti til skráningar flugvalla á erlendum vettvangi, telur ráðið rétt að nafn vallarins tengist nafni höfuðborgarinnar og opinbert nafn flugvallarins verði „Reykjavík/Keflavík Airport“. Ráðið bendir á að Ferðamálaráð Íslands og flugráð hafa áður ályktað með sama hætti um málið.

Vegabréfaskoðun

Fjölmargar þjóðir í Evrópu hafa lagt niður vegabréfaskoðun við brottför. Markaðsráðið mælir eindregið með því að vegabréfaskoðun við brottför á Keflavíkurflugvelli verði aflögð til að aðgangur farþega inn í flugstöðina verði greiðari en hann er nú.

Álit landsmanna á Keflavíkurflugvelli

Ráðið telur að bæta verði þá neikvæðu mynd sem landsmenn hafa af Keflavíkurflugvelli og hefur m.a. skapast vegna áralangrar umræðu um svokallaðan fjárhagsvanda flugstöðvarinnar. Af því tilefni telur ráðið nauðsynlegt að Flugmálastjórn og rekstraraðilar á Keflavíkurflugvelli hefji markaðsstarf innanlands, m.a. með því að vekja athygli á stórbættri aðstöðu fyrir farþega sem um stöðina fara og að stöðin sé langt frá því að vera baggi á ríkissjóði.

Samstarf flugvalla

Ráðið telur mikilvægt að Keflavíkurflugvöllur taki áfram þátt í því samstarfi flugvalla sem hafið er undir forystu stjórnenda Hamborgarflugvallar um sameiginleg innkaup og markaðssetningu. Ráðið mælir með að kannaðir verði möguleikar á samstarfi við stjórnendur annarra flugvalla þar sem hagsmunir fara saman.

Schengen-samkomulagið

Þeir sem í ráðinu sitja eru meðvitaðir um gildi Schengen-samkomulagsins fyrir þátttöku Íslands í Evrópusamstarfi. Ljóst er að samkomulagið mun kalla á umtalsverðar framkvæmdir og breytingar á Keflavíkurflugvelli, auk talsverðrar viðbótar í mannhaldi. Ráðið leggur áherslu á að vegabréfaskoðun valdi ekki truflun eða seinkun hjá flugrekstraráðilum, eða leiði til aukins kostnaðar fyrir farþega og flugrekstraraðila, enda myndi slíkt skerða mjög samkeppnishæfi Keflavíkurflugvallar. Ráðið leggst alfarið gegn því að lagt verði sérstakt gjald á farþega eða flugrekstraraðila vegna Schengen-aðildar. Mjög mikilvægt er að vegabréfaskoðun vegna farþega sem koma frá öðrum svæðum en svæðinu sem Schengen-samkomulagið tekur til rýri ekki í mynd Íslands í augum þeirra sem um flugvöllinn fara.

Niðurlag

Allir sem fulltrúa eiga í markaðsráðinu lýsa yfir vilja og áhuga á að kynna Keflavíkurflugvöll, hver á sínu sviði, þ.e. flugfélagið Atlanta hf., Flugleiðir hf., Ferðamálaráð Íslands og EAK sf. (þ.m.t. aðildarfyrirtæki þess, Olíufélagið hf., Olíuverzlun Íslands hf. og Skeljungur hf.).

**Eftirtaldir veittu ráðinu umsagnir og aðgang
að heimildum:**

- 1) Flugmálastjórn Íslands,
- 2) Flugleiðir hf.,
- 3) Atlanta hf.,
- 4) Olíufélagið hf.,
- 5) Hagfræðistofnun Háskóla Íslands (skýrsla nr. 4, 1994),
- 6) Cranfield University (skýrsla janúar 1998),
- 7) Ferðamálaráð Íslands,
- 8) Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli.

Reykjavík, 15. maí 1998




Ómar Kristjánsson, formaður



Arngrímur Jóhannsson



Magnús Oddsson



Pétur J. Eiríksson



Smári P. Sigurðsson

Fylgiskjöl:

1. Gögn úr Cranfieldkönnuninni
– skilgreining flugvallargjalda
2. Gögn úr Cranfieldkönnuninni
– skipting flugrekstrarkostnaðar á Evrópuleiðum
3. Gögn úr Cranfieldkönnuninni
– samanburður á flugvallargjöldum
4. Gögn úr Cranfieldkönnuninni
– samanburður á flugvallargjöldum
5. Gögn úr Cranfieldkönnuninni
– samanburður á flugvallargjöldum
6. Keflavíkurflugvöllur
– landingar 1997
7. Keflavíkurflugvöllur
– landingargjöld 1997
8. Keflavíkurflugvöllur
– fragtflutningar 1997
9. Samanburður landingargjalda 1997
10. Flutningar um Keflavíkurflugvöll 1997
11. Meginhluti leiðakerfis um Keflavíkurflugvöll 1998
12. Stækkun Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar
Keflavíkurflugvelli 1998-2010

AIRPORT CHARGES

1.

AERONAUTICAL CHARGES

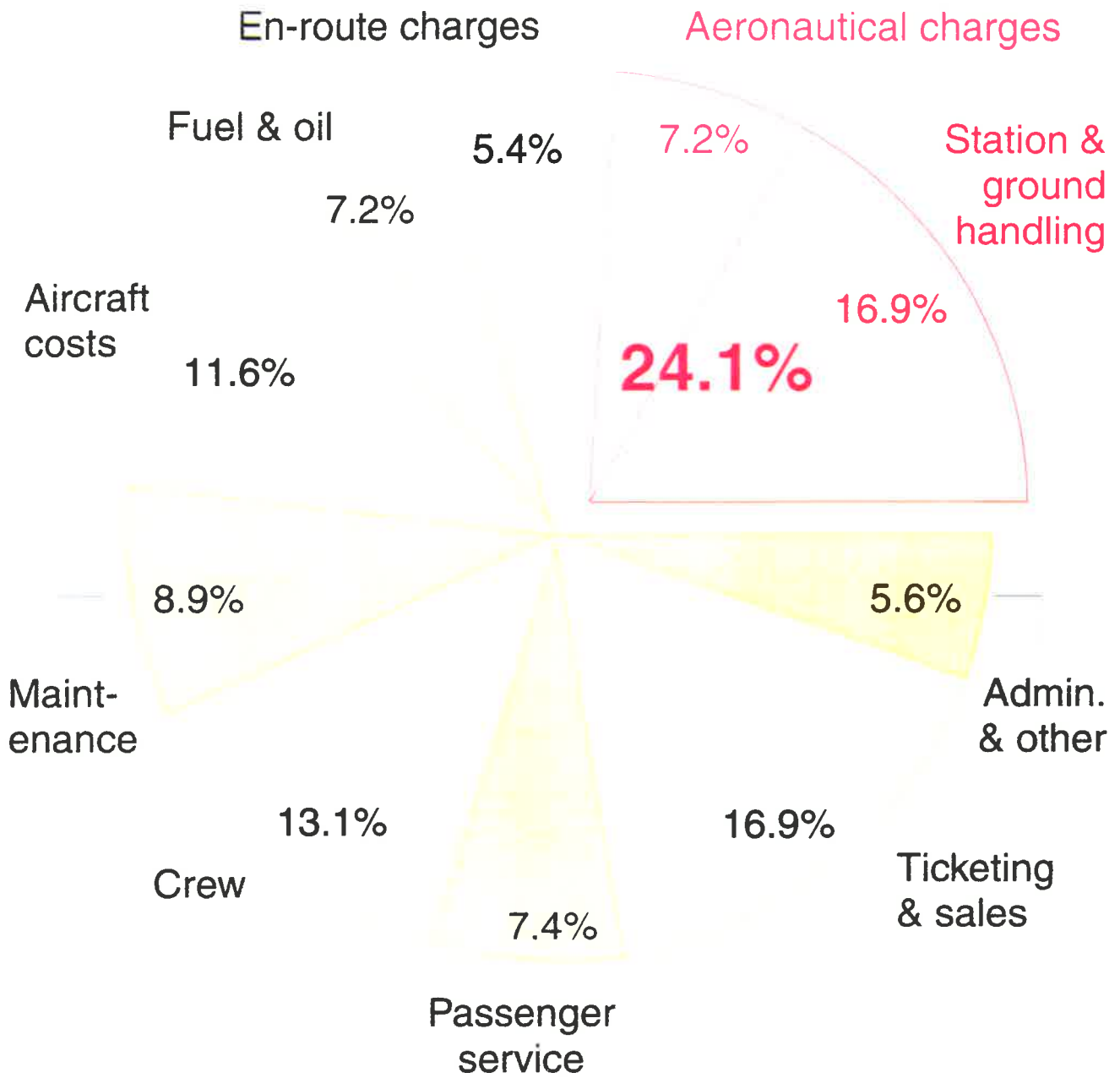
Runway charge
Passenger charge
Transfer pass. charge
Security fee
Aircraft parking
Airbridge
Terminal navigation
Noise charges

GROUND HANDLING CHARGES

Ramp handling package
Passenger handling
Special assistance
CIP lounge
Bus
Cleaning
Ground power
Pushback

AEA AIRLINES' COST DISTRIBUTION ON EUROPEAN ROUTES 1996

(International & domestic)



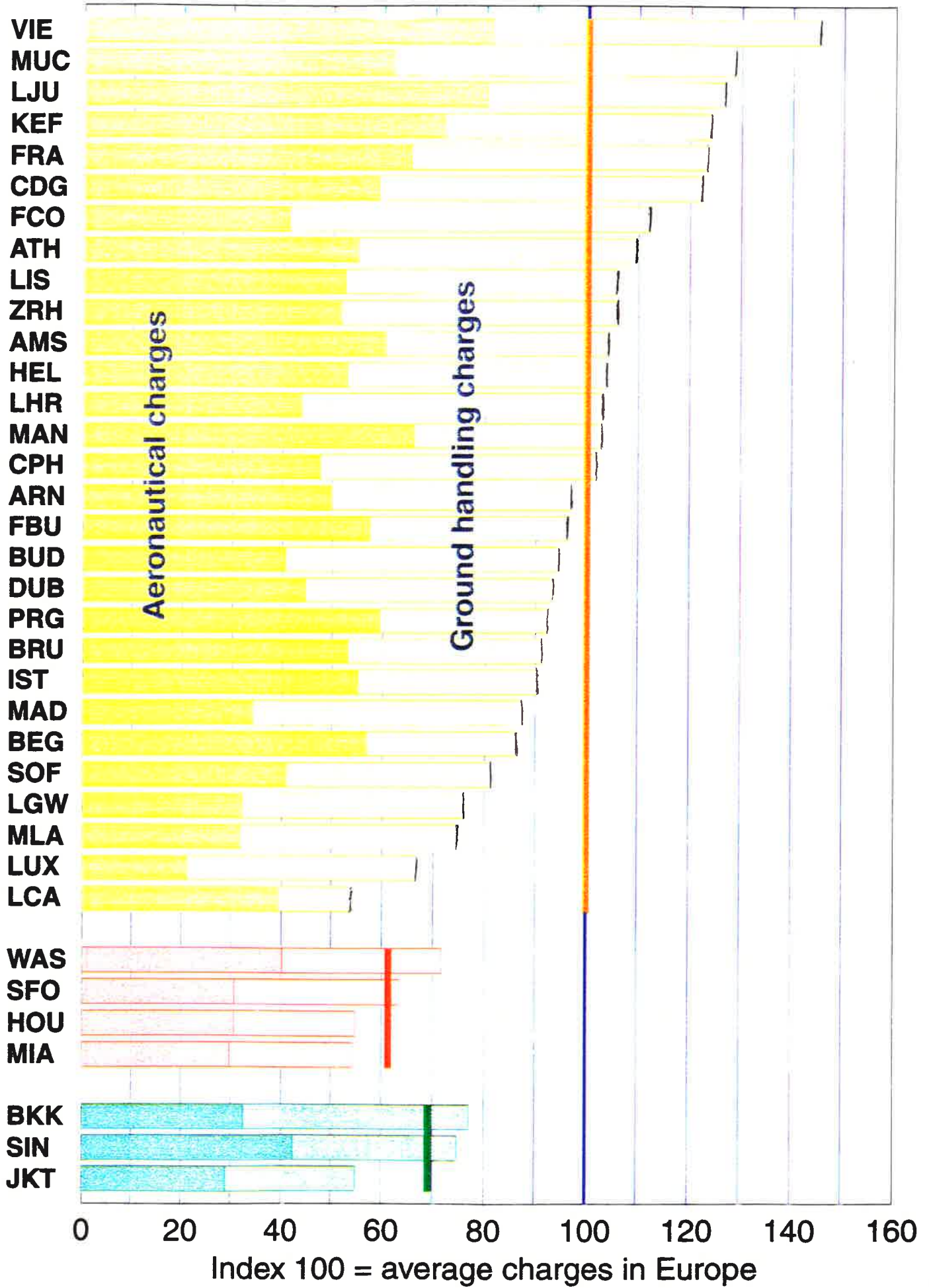
**TOTAL CHARGES PER TURNROUND IN US\$
Aeronautical + ground handling charges**

B747-400		A300-600		B737-400	
LJU	19,275	VIE	9,952	VIE	5,123
VIE	18,850	MUC	9,622	KEF	4,458
MUC	16,462	FRA	8,482	MUC	4,428
CDG	16,223	KEF	8,339	FRA	4,394
FRA	15,672	CDG	7,682	CDG	4,342
KEF	15,669	LJU	7,658	LJU	4,159
FCO	15,228	ATH	7,446	LIS	4,076
ZRH	14,230	LIS	7,184	LHR	4,056
HEL	14,043	FCO	7,172	ATH	4,047
PRG	13,798	HEL	7,061	FCO	3,898
MAN	13,251	BUD	6,920	CPH	3,822
AMS	13,215	AMS	6,906	AMS	3,749
FBU	13,072	ZRH	6,740	ZRH	3,740
ATH	13,016	MAN	6,639	MAN	3,683
BUD	12,974	LHR	6,533	HEL	3,560
ARN	12,879	ARN	6,522	FBU	3,408
BRU	12,605	CPH	6,313	ARN	3,371
IST	12,504	DUB	6,192	DUB	3,367
CPH	12,397	MAD	5,906	BRU	3,180
BEG	12,229	FBU	5,827	IST	3,163
LIS	11,775	BRU	5,660	BUD	3,123
DUB	11,752	PRG	5,582	SOF	3,116
MAD	11,739	IST	5,579	PRG	3,069
LHR	11,342	BEG	5,070	MAD	3,020
SOF	9,572	LGW	5,029	BEG	2,987
LGW	9,511	SOF	5,015	LGW	2,789
MLA	9,055	MLA	4,869	MLA	2,778
LUX	8,621	LUX	4,529	LUX	2,362
LCA	7,545	LCA	3,314	LCA	1,867
Avr.	13,042	Avr.	6,543	Avr.	3,556
WAS	8,197	WAS	4,495	SFO	2,799
HOU	6,469	SFO	3,812	WAS	2,779
MIA	5,971	MIA	3,430	MIA	2,134
SFO	5,343	HOU	3,382	HOU	2,096
SIN	9,825	BKK	5,390	BKK	2,908
BKK	8,762	SIN	5,255	SIN	2,588
JKT	7,813	JKT	3,390	JKT	1,885

TOTAL CHARGES PER TURNROUND
Index 100 = Average charges in Europe

B747-400		A300-600		B737-400	
LJU	147.8	VIE	152.1	VIE	144.1
VIE	144.5	MUC	147.1	KEF	125.4
MUC	126.2	FRA	129.6	MUC	124.5
CDG	124.4	KEF	127.5	FRA	123.6
FRA	120.2	CDG	117.4	CDG	122.1
KEF	120.1	LJU	117.0	LJU	116.9
FCO	116.8	ATH	113.8	LIS	114.6
ZRH	109.1	LIS	109.8	LHR	114.0
HEL	107.7	FCO	109.6	ATH	113.8
PRG	105.8	HEL	107.9	FCO	109.6
MAN	101.6	BUD	105.8	CPH	107.5
AMS	101.3	AMS	105.6	AMS	105.4
FBU	100.2	ZRH	103.0	ZRH	105.2
ATH	99.8	MAN	101.5	MAN	103.6
BUD	99.5	LHR	99.8	HEL	100.1
ARN	98.8	ARN	99.7	FBU	95.8
BRU	96.7	CPH	96.5	ARN	94.8
IST	95.9	DUB	94.6	DUB	94.7
CPH	95.1	MAD	90.3	BRU	89.4
BEG	93.8	FBU	89.1	IST	88.9
LIS	90.3	BRU	86.5	BUD	87.8
DUB	90.1	PRG	85.3	SOF	87.6
MAD	90.0	IST	85.3	PRG	86.3
LHR	87.0	BEG	77.5	MAD	84.9
SOF	73.4	LGW	76.9	BEG	84.0
LGW	70.6	SOF	76.6	LGW	78.4
MLA	69.4	MLA	74.4	MLA	78.1
LUX	66.1	LUX	69.2	LUX	66.4
LCA	57.9	LCA	50.7	LCA	52.5
Avr.	100.0	Avr.	100.0	Avr.	100.0
WAS	62.9	WAS	68.7	SFO	78.7
HOU	49.6	SFO	58.3	WAS	78.1
MIA	45.8	MIA	52.4	MIA	60.0
SFO	41.0	HOU	51.7	HOU	58.9
SIN	75.3	BKK	82.4	BKK	81.8
BKK	67.2	SIN	80.3	SIN	72.8
JKT	59.9	JKT	51.8	JKT	53.0

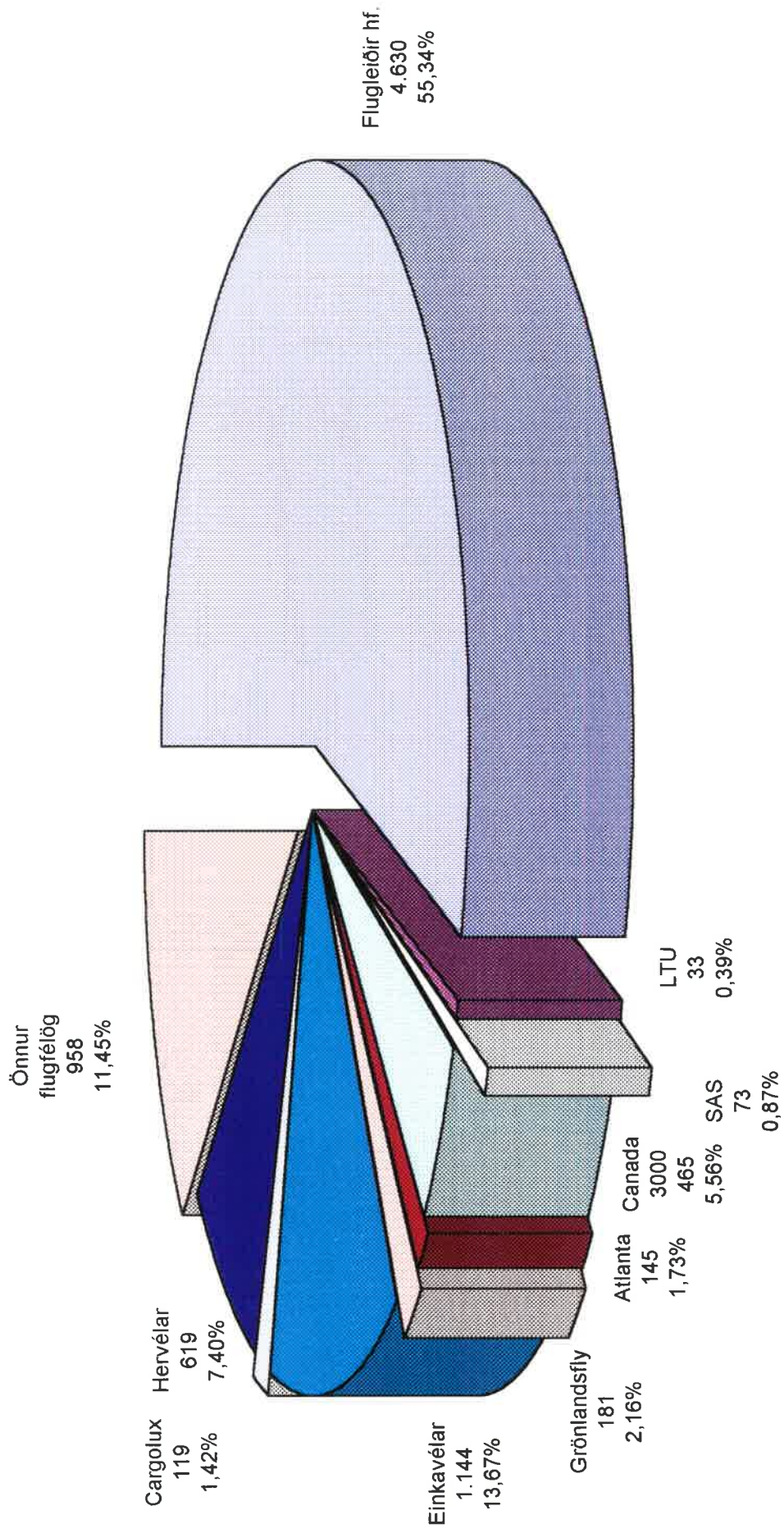
AVERAGE CHARGES PER TURNROUND 6 B737-400 + 1 A300-600 + 1 B747-400





KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

Lendingar 1997

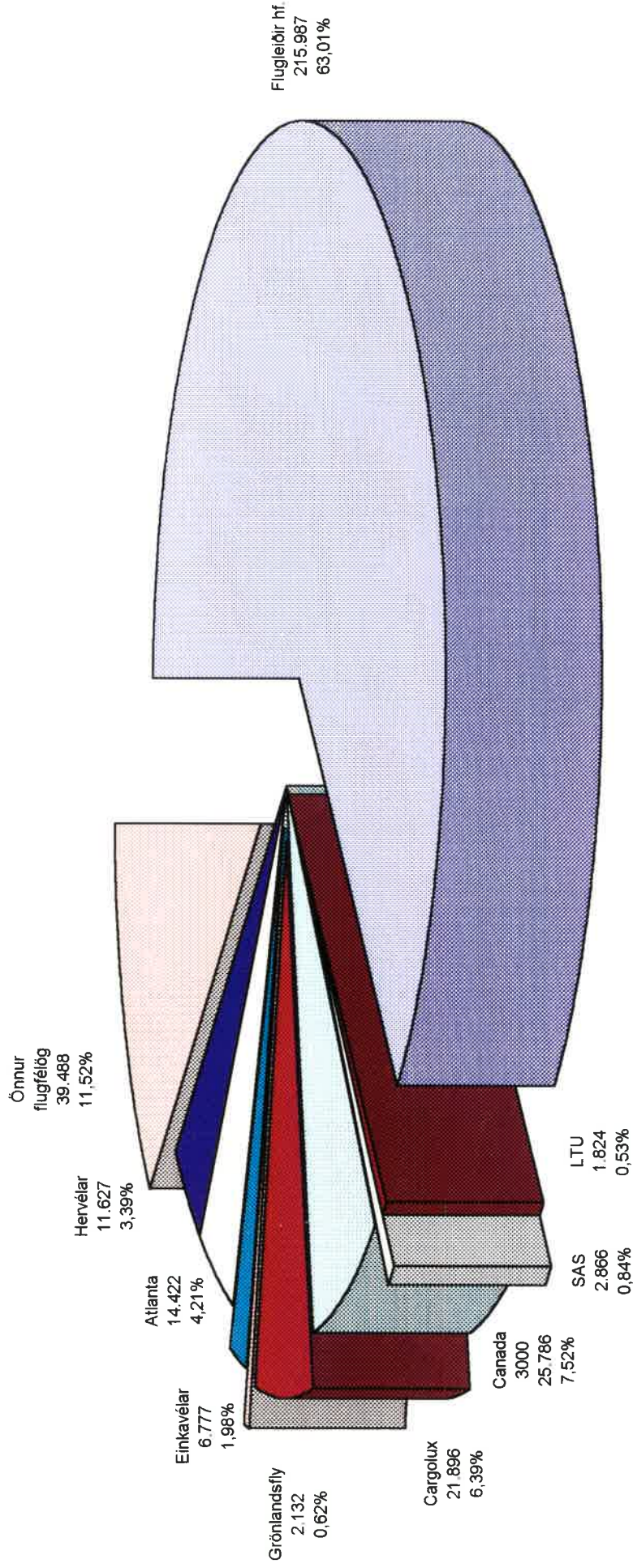




KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

LENDINGARGJÖLD 1997

í þús. kr.



Á árinu 1997 var heildarupphæð lendingargjalda 342.805 þús. kr.

Heimild: Flugmálastjórn Keflavíkurlugvelli

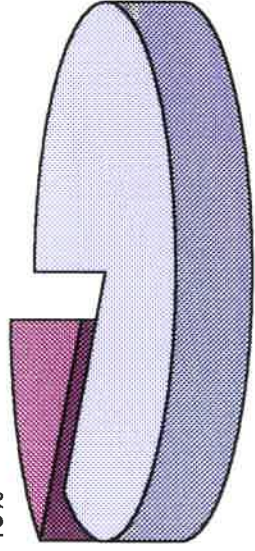


KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

Fragtflutningar 1997

Útflutningar

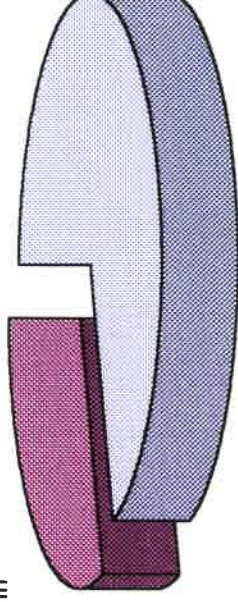
Önnur flugfélög
2.238 tonn
15%



Flugleiðir hf.
12.521 tonn
85%

Innflutningar

Önnur flugfélög
2.683 tonn
30%

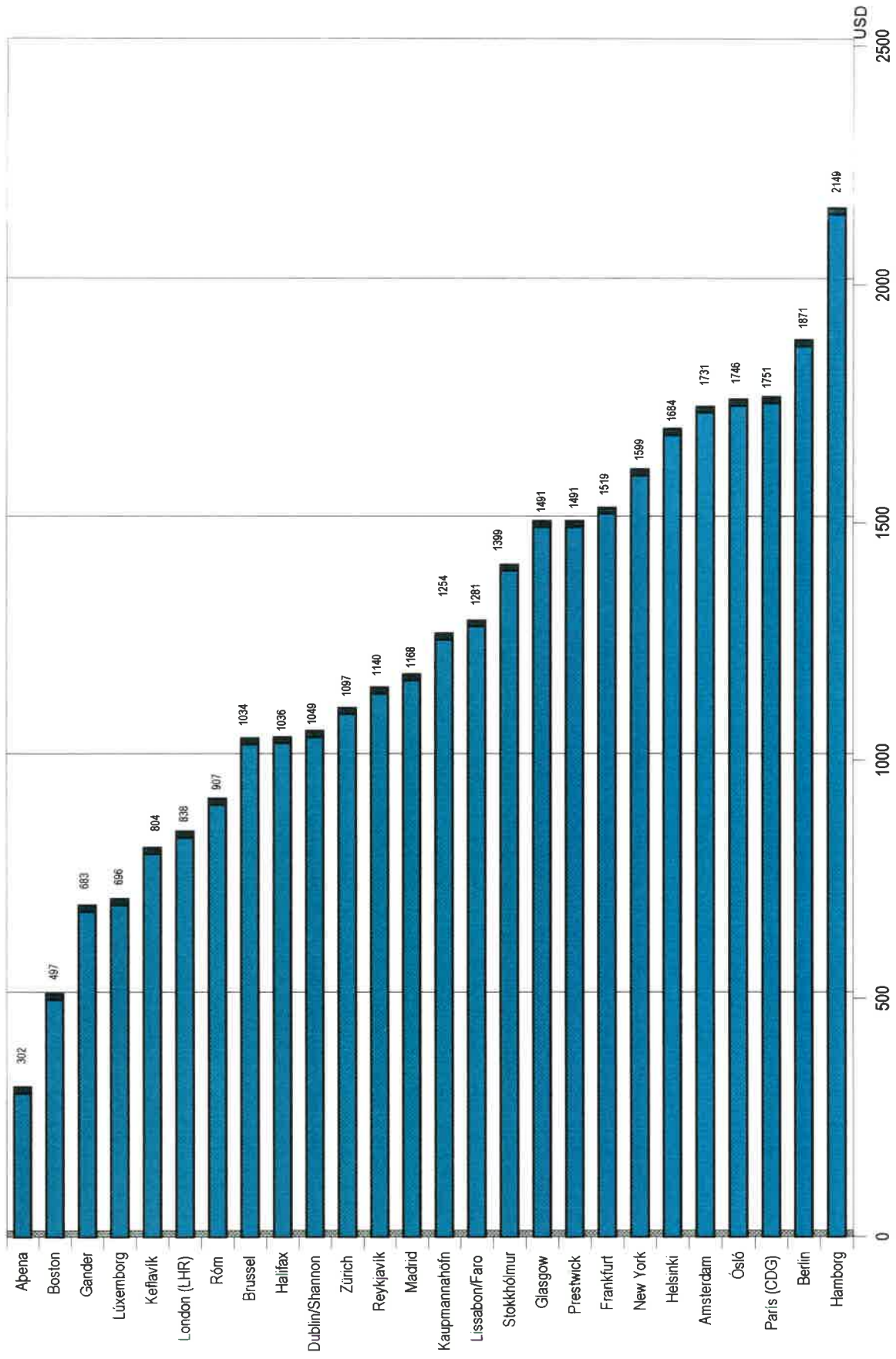


Flugleiðir hf.
6.154 tonn
70%

Á árinu 1997 voru flutt 14.759 tonn af vörum héðan og 8.837 til landsins.



Samanburður lendingargjalda *
Viðmiðun: Flugleiðapota, B757. 114 tonn.
USD febrúar 1997.



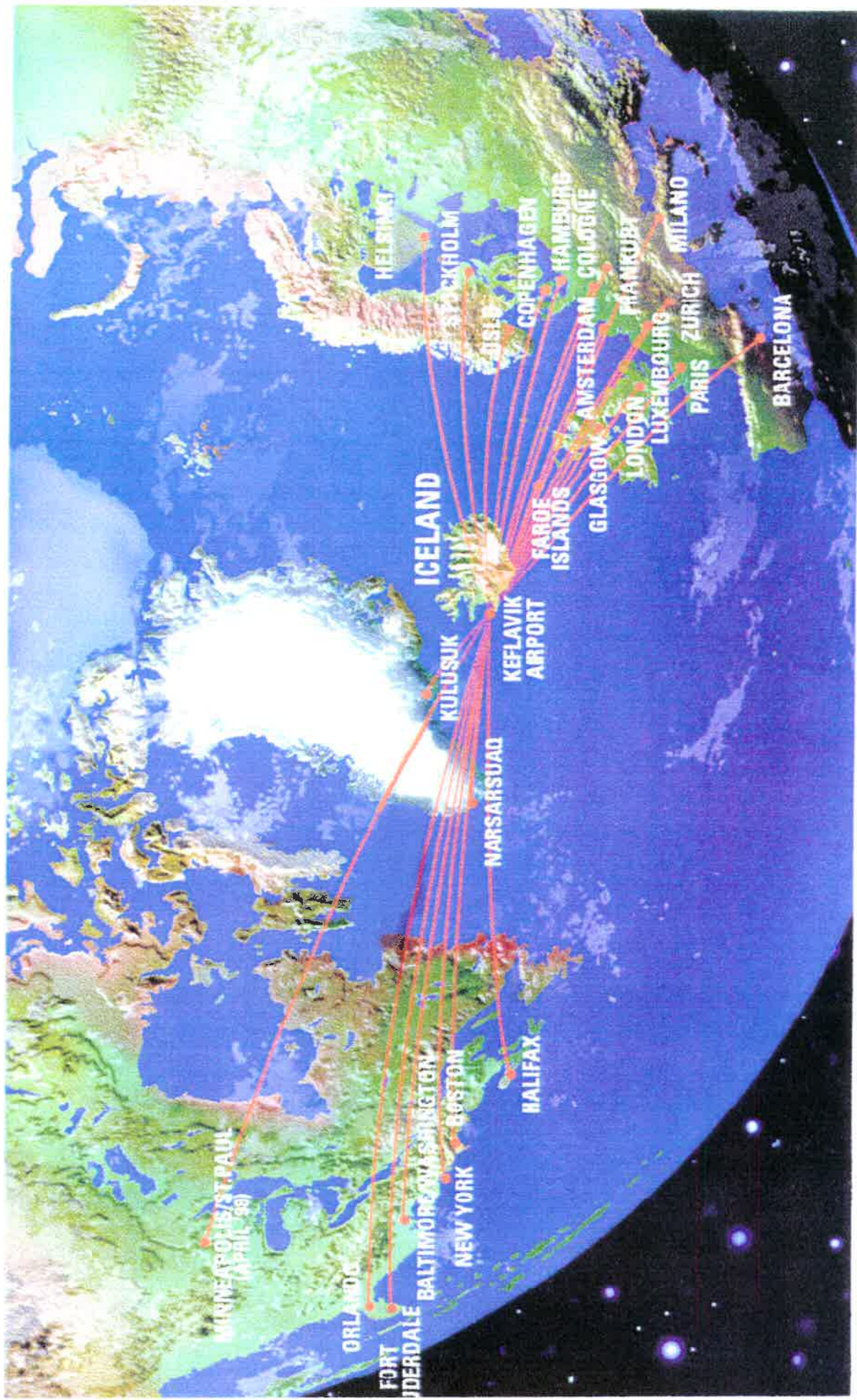
Flutningar um Keflavíkurlflugvöll

Árið 1997



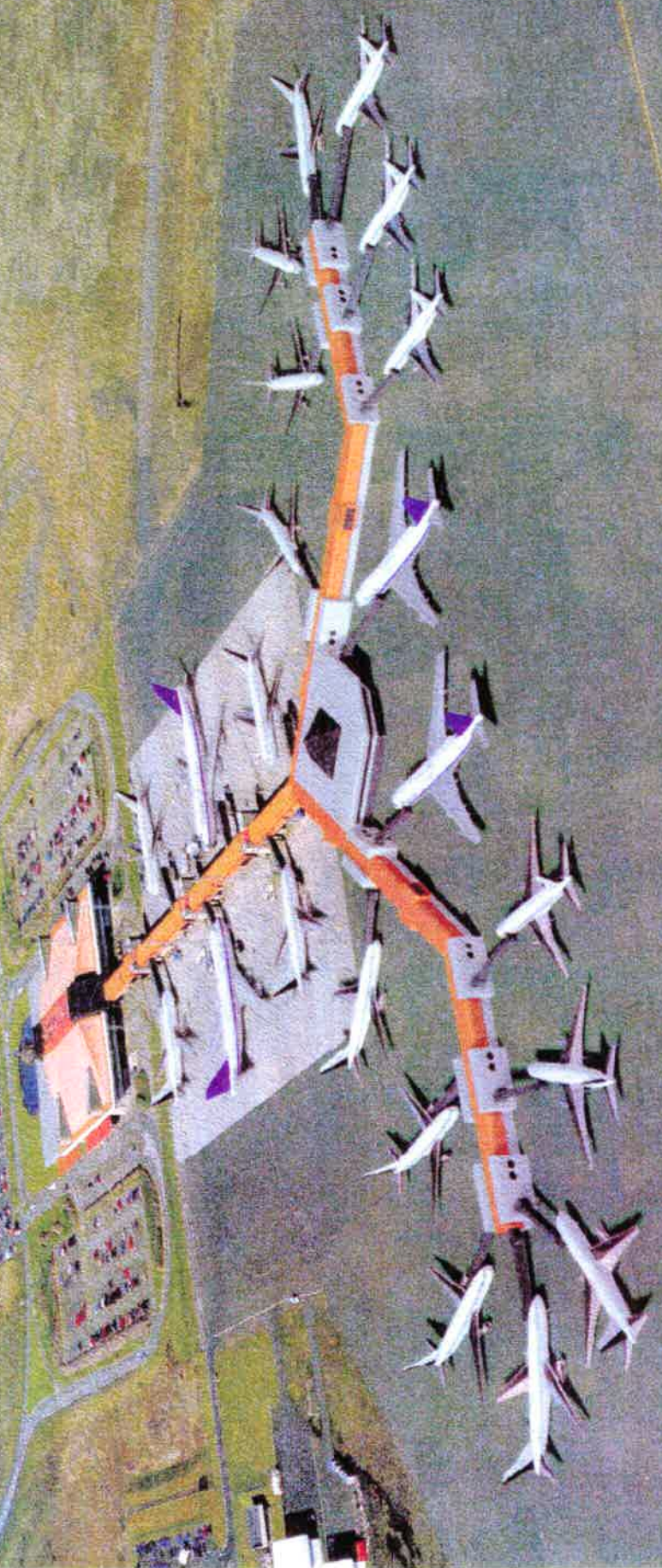
Lendingar	Mánuðir	Farþegar			Vörur (tonn)			Póstur (tonn)				
		Héðan	Hingað	Áfram	Skipti	Samtals	Héðan	Hingað	Samtals	Héðan	Hingað	Samtals
507	JANUAR	19.751	14.149	4.666	12.153	50.719	1.287	567	1.854	56	100	156
517	FEBRÚAR	17.287	17.124	4.326	11.751	50.488	1.415	601	2.016	41	112	153
1.024	MARS	37.038	31.273	8.992	23.904	101.207	2.702	1.168	3.870	97	212	309
598		24.407	24.466	5.547	16.289	70.709	1.568	967	2.535	48	118	166
1.622	APRÍL	61.445	55.739	14.539	40.193	171.916	4.270	2.135	6.405	145	330	475
609		23.771	24.454	6.676	12.868	67.769	1.188	617	1.805	42	118	160
2.231	MÁI	85.216	80.193	21.215	53.061	239.685	5.458	2.752	8.210	187	448	635
704		31.605	29.386	17.195	14.070	92.256	1.062	675	1.737	45	112	157
2.935	JÚNÍ	116.821	109.579	38.410	67.131	331.941	6.520	3.427	9.947	232	560	792
856		45.534	48.464	17.282	12.869	124.149	913	715	1.628	36	111	147
3.791	JÚLÍ	162.355	158.043	55.692	80.000	456.090	7.433	4.142	11.575	268	671	939
935		55.028	61.229	23.401	11.129	150.787	1.084	701	1.785	35	112	147
4.726	ÁGÚST	217.383	219.272	79.093	91.129	606.877	8.517	4.843	13.360	303	783	1.086
915		61.684	53.289	22.652	12.393	150.018	828	712	1.540	33	119	152
5.641	SEPTEMBER	279.067	272.561	101.745	103.522	756.895	9.345	5.555	14.900	336	902	1.238
759		37.125	35.639	19.228	13.797	105.789	1.385	620	2.005	42	121	163
6.400	OKTÓBER	316.192	308.200	120.973	117.319	862.684	10.730	6.175	16.905	378	1.023	1.401
708		30.655	31.371	18.426	18.546	98.998	1.282	633	1.915	45	131	176
7.108	NÓVEMBER	346.847	339.571	139.399	135.865	961.682	12.012	6.808	18.820	423	1.154	1.577
646		27.763	27.916	6.084	16.645	78.408	1.423	986	2.409	48	138	186
7.754	DESEMBER	374.610	367.487	145.483	152.510	1.040.090	13.435	7.794	21.229	471	1.292	1.763
613		16.584	22.445	5.547	13.525	58.101	1.324	1.043	2.367	180	106	286
8.367	SAMTALS	391.194	389.932	151.030	166.035	1.098.191	14.759	8.837	23.596	651	1.398	2.049

Keflavík International Airport



North Atlantic Crossroads

STÆKKUN FLUGSTÖÐVAR LEIFS EÍRÍKSSONAR KEFLAVÍKURFLUGVELLI 1998-2010



GREINARGERÐ UM ÁFANGASKIPTINGU STÆKKUNAR

NÓVEMBER 1997



FRAMKVÆMDASÝSLA
RÍKISINS