

Efnahagsleg áhrif millilandaflugs um Akureyri

Vetrarflug EasyJet 2023-2024

Jón Þorvaldur Heiðarsson

Nóvember 2024

Skýrsla unnin fyrir Flugpróunarsjóð

Efnisyfirlit

Helstu niðurstöður	2
Summary (helstu niðurstöður á ensku)	3
Inngangur	4
1. Eyðsla erlendra ferðamanna á Íslandi árið 2023	5
2. Áætluð eyðsla erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar	7
3. Aukin landsframleiðsla	9
4. Skatttekjur hins opinbera	10
5. Áhrif á íslenska utanlandsfarþega	11
6. Víðari áhrif millilandaflugs um Akureyri á samfélag	12
7. Árstíðarsveiflan í ferðaþjónustu, heilsársstörf	15
8. Sjálfbærni og öryggi	17
9. Fjárstuðningur og ávinningur	18
10. Rekstrarlega sjálfbært flug og fleiri hugleiðingar	19
Heimildaskrá	21
Viðauki	21

Helstu niðurstöður

Nokkrir aðilar stunda utanlandsflug um Akureyrarflugvöll og var EasyJet þar umfangsmest síðustu 12 mánuði með vetrarflugi tvisvar í viku til London. Íslensk yfirvöld studdu flug EasyJet milli London og Akureyrar veturinn 2023-2024 um 75 Mkr. Ýmiskonar ávinningur er af því að opna nýja flugleið og kemur hann ekki allur fram strax. Helstu efnahagslegu áhrif af fluginu þennan tiltekna vetur voru hins vegar metin eftirfarandi:

- Áætlað er að 2.392 erlendir farþegar sem komu með fluginu hafi eytt 493 Mkr á Íslandi.
- Með eyðslu 493 Mkr hafi þessir ferðamenn aukið landsframleiðslu um 226 Mkr. Gert er ráð fyrir að vegna vannýtingar í ferðapjónustu yfir vetrartímann á Norðurlandi séu ruðningsáhrif engin.
- Með eyðslu á 493 Mkr hafi ríkissjóður fengið 60 Mkr aukalegar skatttekjur og sveitarfélög hafi fengið 22 Mkr aukalega skatta.
- Áætlað er að vegna þess að 3.045 íslenskir farþegar komust til útlanda frá Akureyri í stað þess að fara frá Keflavík hafi sparst 1.290.000 km akstur.
- Með minni akstri hafi sparast kaup og brennsla á 90.000 l af bensín eða díselolíu. Þetta magn hefði kostað farþegana um 27 Mkr.
- Með minni akstri hafi sparast útblástur á 220 tonnum af koltvísýringi (CO₂).
- Tímasparnaður þessara farþega við að sleppa við akstur hafi verið 2.280 dagar eða meira en sex ár.
- Til viðbótar þessum ávinningi er allt annað sem ekki er hægt að meta tölulega svo sem óskilgreind aukin lífsgæði, ný tækifæri og fl.

Styrkur yfirvalda við hverja flugleið verður svipaður veturinn 2024-2025 en flugleiðirnar verða tvær en ekki ein sem tvöfaldar fjárhæðina sem fer í stuðning við utanlandsflug að vetri frá Akureyri.

Summary (helstu niðurstöður á ensku)

Several parties operate international flights from Akureyri with EasyJet being the biggest operator last 12 months with winter flights twice a week to London. The Icelandic government supported EasyJet's winter flights between London and Akureyri by 500,000 € in the winter of 2023-2024. There are various benefits of opening a new flight route and not all of them appear immediately. However, the main economic impact of the flight this particular winter was assessed as follows:

- It is estimated that the 2,392 foreign passengers arriving to Akureyri on the flight spent 493 million ISK in Iceland.
- By spending 493 million ISK, these tourists increased the GDP of Iceland by 226 million ISK. It is assumed that due to unused capacity in tourism during the winter in Norðurland (North part of Iceland) the crowding out effects were none.
- By spending 493 million ISK it is estimated that the Icelandic state got additional 60 million ISK in taxes. Municipalities received additional taxes of 22 million ISK.
- It is estimated that because 3,045 Icelandic passengers were able to fly abroad directly from Akureyri instead of Keflavík, 1,290,000 km of driving was saved.
- With less driving, the purchase and burning of 90,000 l of gasoline or diesel oil was saved. 90,000 l would have costed the passengers ca. 27 million ISK.
- By 1,290,000 km less drive emission of 220 tons of carbon dioxide (CO₂) were saved.
- The time savings of these passengers because of less driving is estimated 2.280 days or more than 6 years.
- In addition to these benefits, there are other things that cannot be quantified, such as an undefined increased quality of life, new opportunities, etc.

The governments' support for each flight route will be similar in the winter of 2024-2025, but the flight routes will be two but not one, which doubles the supporting amount for international winter flights from Akureyri.

Inngangur

Þessi skýrsla er unnin að beiðni Flugþróunarsjóðs til að varpa ljósi á efnahagsleg áhrif millilandaflugs um Akureyri sem og fleira sem viðkemur slíku flugi. Skoðað er flug EasyJet veturinn 2023-2024 og einskorðast skýrslan við það flug þótt það sé ekki eina flugið um Akureyrarvöll sem nýtur stuðnings íslenskra yfirvalda. Má því segja að hér sé um að ræða tilviksrannsókn (e. case study) þar sem hægt er að draga ályktanir af áhrifum annars flugs með því að skoða eitt ákveðið tilvik, í þessu tilfelli vetrarflug Easyjet sem er umfangsmesta millilandaflugið um Akureyrarvöll um þessar mundir.

Helstu tengiliðir höfundar við vinnuna voru Helgi Héðinsson og Ólafur Reynir Guðmundsson.

Skýrslan byggir töluvert á ferðaþjónustureikningum Hagstofunnar sem og öðrum tölur frá Hagstofunni. Nánast allar þessar tölur eru bráðabirgðatölur og því geta þær breyst er líður á. T.d. er algengt að endanlegar tölur um landsframleiðslu komi nokkrum misserum eftir að viðkomandi ári lýkur.

Allar upphæðir eru á verðlagi 2023 og þarf að hafa í huga að verðlag hefur breyst síðan þá. Í nóvember 2024 var verðlag orðið 7,1 % hærra en það var að meðaltali 2023. (Vísitala neysluverðs árið 2023 var að meðaltali 592,8 en vísitala fyrir nóvember 2024 var 634,7).

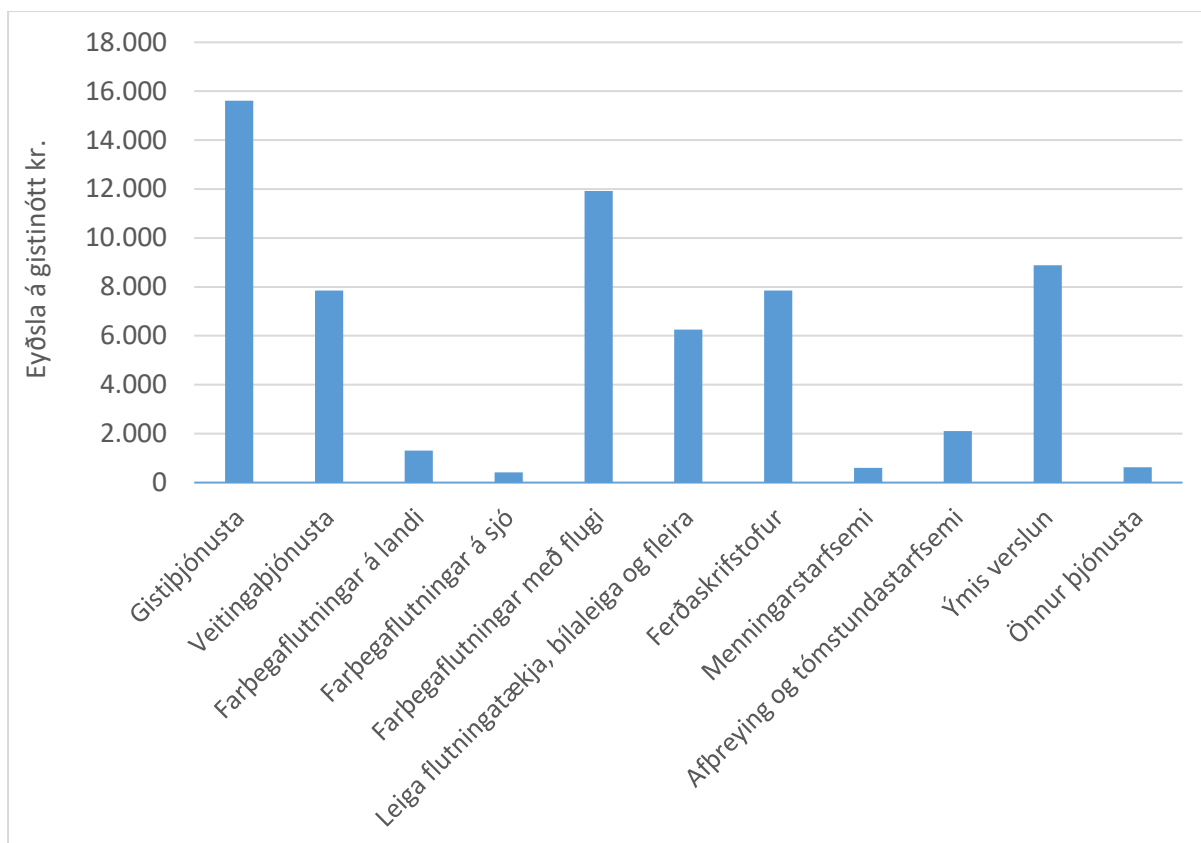
Höfundur skýrslunnar er Jón Þorvaldur Heiðarsson hagfræðingur og eðlisfræðingur og lektor við Viðskiptadeild Hásólans á Akureyri.

1. Eyðsla erlendra ferðamanna á Íslandi árið 2023

Samkvæmt ferðaþjónustureikningum Hagstofunnar árið 2023 (bráðabirgðatölur) var heildareyðsla/heildarneysla erlendra ferðamanna (næturgesta) á Íslandi 495 Gkr (495 milljarðar króna). Þetta er því ekki eyðsla innlendra ferðamanna né heldur erlendra ferðamanna með skemmtiferðaskipum heldur einungis eyðsla erlendra ferðamanna sem hér kaupa gistingu. Árið 2023 voru gistinætur þessa hóps 7.801.152. Samkvæmt þessu var heildareyðsla erlendra ferðamanna á gistinótt 63.456 kr. Þessi eyðsla á hverja gistinótt skiptist samkvæmt ferðaþjónustureikningum Hagstofunnar á eftirfarandi hátt eins og næsta tafla og mynd sýna.

Tafla 1. Eyðsla/neysla erlendra ferðamanna á gistinótt á Íslandi 2023

	kr. á verðlagi 2023
Gistiþjónusta	15.619
Veitingaþjónusta	7.858
Farþegaflutningar á landi	1.309
Farþegaflutningar á sjó	422
Farþegaflutningar með flugi	11.919
Leiga flutningatækja, bílaleiga og fleira	6.255
Ferðaskrifstofur	7.857
Menningarstarfsemi	596
Afþreying og tómstundastarfsemi	2.107
Ýmis verslun	8.888
Önnur þjónusta	626
Samtals heildareyðsla	63.456



Mynd 1. Eyðsla/neysla erlendra ferðamanna á gistinótt á Íslandi 2023

Tafla 2. Helstu tölulegar stærðir í kafla 1

495 Gkr	Heildareyðsla erlendra ferðamanna, næturgesta, á Íslandi 2023 (bráðabirgðatölur)
7.801.152	Fjöldi gistinguátta erlendra ferðamanna á Íslandi 2023
63.456 kr	Heildareyðsla erlendra ferðamanna, næturgesta, á gistinguát 2023

2. Áætluð eyðsla erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar

Veturinn 2023 til 2024 flugu 5.437 farþegar með EasyJet frá London til Akureyrar. Svipaður fjöldi fór í hina áttina. Samkvæmt Upplýsingum frá EasyJet hófu 44% farþeganna, eða um 2.392, ferð sína frá London. Hér er gert ráð fyrir að það sé fjöldi erlendra ferðamanna en restin, 3.045 farþegar, hafi hafið ferð sína á Akureyri og hafi því væntanlega verið að mestu Íslendingar.

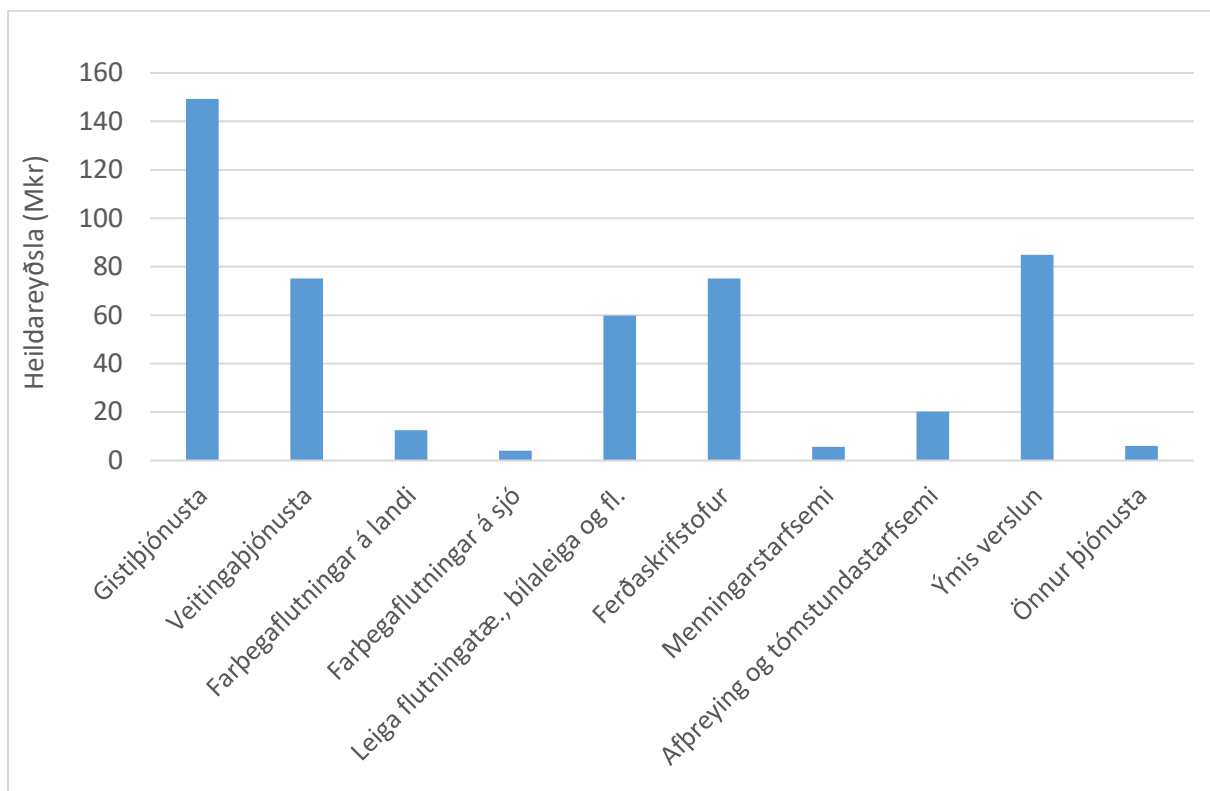
Flogið var tvisvar í viku, á laugardögum og þriðjudögum, og gat því dvalarlengd á Íslandi verið þrjár eða fjórar nætur eða auðvitað lengur svo sem vika. Ekki er vitað hver meðaldvalarlengdin var en hér er miðað við að hún hafi að verið fjórar nætur. Það gera 9.568 gistinætur erlendu ferðamannanna.

Líklegt er að þessir erlendu ferðamenn sem komu með EasyJet til Akureyrar hafi eytt peningum sínum á svipaðan hátt og aðrir erlendir ferðamenn eins og kemur fram í töflu 1. Þó er sá munur að meðalferðamaðurinn til Íslands kaupir stóran hluta flugsins af íslensku flugfélagi en Icelandair og Play flytja meira en helming þeirra ferðamanna sem koma til Íslands um Keflavík (líklega nálægt $\frac{3}{4}$). EasyJet er auðvitað ekki íslenskt flugfélag og því fara kaup ferðamanna á flugferðum með EasyJet að mjög litlu leyti inn í íslenskt efnahagslíf. Þess vegna er miðað við að eyðsla þessara ferðamanna í „farþegaflutninga með flugi“ hafi verið engin á Íslandi.

Heildareyðsla erlendra ferðamanna sem komu með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024 er því áætluð eins og næsta tafla sýnir.

Tafla 3. Áætluð eyðsla erlendra ferðamanna sem komu með EasyJet um Akureyri veturinn 2023-2024

	Mkr á verðlagi 2023
Gistiþjónusta	149
Veitingaþjónusta	75
Farþegaflutningar á landi	13
Farþegaflutningar á sjó	4
Leiga flutningatækja, bílaleiga og fleira	60
Ferðaskrifstofur	75
Menningarstarfsemi	6
Afþreying og tómstundastarfsemi	20
Ýmis verslun	85
Önnur þjónusta	6
Samtals heildareyðsla	493



Mynd 2. Áætluð eyðsla erlendra ferðamanna sem komu með EasyJet um Akureyri veturinn 2023-2024

Af töflunni og súluritinu má sjá að gert er ráð fyrir að þessi hópur ferðamanna hafi eytt 149 Mkr í hótलगistingu og aðra gistingu. Í verslunum hafi þessi hópur keypt vörur fyrir 85 Mkr. Veitingahús hafi fengið 75 Mkr aukin viðskipti vegna þessara ferðamanna og svo framvegis. Í heildina hafi þessi hópur keypt vörur og þjónustu á Íslandi fyrir 493 Mkr.

Tafla 4. Helstu tölulegar stærðir í kafla 2.

5.437	Fjöldi farþega með EasyJet frá London til Akureyrar veturinn 2023-2024
2.392	Fjöldi farþega sem hóf ferð sína í London (44%)
3.045	Fjöldi farþega sem hóf ferð sína á Akureyri (56%)
4	Áætluð meðaldvalarlengd (gistinætur) erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024
493 Mkr	Áætluð heildareyðsla erlendra ferðamanna sem komu með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024.

3. Aukin landsframleiðsla

Árið 2023 var hlutur ferðapjónustu í vergri landsframleiðslu (VLF, oftast kölluð einungis landsframleiðsla) metinn 378,1 Gkr en öll landsframleiðsla Íslands var metin 4.321 Gkr (bráðabirgðatölur). Hlutur ferðapjónustu í landsframleiðslu var því um 8,8%. Ferðapjónustan sem atvinnugrein fær tekjur frá erlendum ferðamönnum sem gista á Íslandi. Greinin fær einnig tekjur af íslenskum ferðamönnum. Þriðji hópurinn sem ferðapjónustan fær tekur af eru farþegar skemmtiferðaskipa en sá hópur kaupir enga gistingu. Af þessum þremur hópum var eyðsla erlendra næturgesta mest eða um 60% af tekjum ferðapjónustunnar. Má því áætla að 60% af framleiðslu ferðapjónustunnar hafi verið vegna þessa hóps eða um 227 Gkr. Landsframleiðsla á hverja gistinótt erlends ferðamanns er þá um 29.058 kr. Án flugs er þessi tala um 23.600 kr.

Það má því áætla að 2.392 erlendir ferðamenn sem komu með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024 og eyddu 493 Mkr hafi aukið landsframleiðsluna um 226 Mkr.

Það er eðlilegt að munur sé á heildareyðslu og framlagi til landsframleiðslu. Það er einungis virðisaukinn innanlands sem telur til landsframleiðslunnar. Ef ferðamaður kaupir danska kanelsnúða í verslun þá eykur það landsframleiðsluna um verðið sem hann greiddi að frádregnu innflutningsverði snúðanna. Sama á við um rauðvínsflösku sem keypt er í vínbúðinni eða á veitingastað.

Tafla 5. Helstu tölulegar stærðir í kafla 3.

378 Gkr	Framleiðsla í ferðapjónustu á Íslandi 2023 (virðisauki í ferðapjónustu)
4.321 Gkr	Landsframleiðsla Íslands 2023 (verg landsframleiðsla, VLF)
8,8 %	Hlutur ferðapjónustu í landsframleiðslu 2023
60 %	Áætlaður hlutur erlendra næturgesta í eyðslu ferðamanna.
29.058 kr	Áætluð landsframleiðsla á hverja gistinótt erlends ferðamanns
23.600 kr	Áætluð landsframleiðsla á hverja gistinótt erlends ferðamanns án flugs
226 Mkr	Áætluð aukin landsframleiðsla vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024

4. Skatttekjur hins opinbera

Skatttekjur ríkissjóðs árið 2023 voru 1.012,7 Gkr. Tryggingargjald skilaði jafnframt 131,6 Gkr en það er ekki skilgreint sem skattur. Það verður samt sem áður talið með skatttekjum ríkisins hér eftir. Samtals 1.144,3 Gkr eða 26,5% af landsframleiðslu. Skatttekjur sveitarfélaga voru 427,3 Gkr eða 9,9% af landsframleiðslu. Samtals voru skatttekjur hins opinbera 36,4% af landsframleiðslunni árið 2023. Af þessu má ráða að hið opinbera fái rúmlega þriðjung af öllum auknum umsvifum í hagkerfinu. Það þýðir að ef landsframleiðslan eykst um 226 Mkr í atvinnugrein sem hefur lítil eða engin ruðningsáhrif á aðrar greinar, þá er líklegt að um 60 Mkr skili sér til ríkisins í auknum skatttekjum en 22 Mkr skili sér sem auknar skatttekjur til sveitarfélaga.

Líklegt er að þau sveitarfélög sem fá þessar auknu skatttekjur séu fyrst og fremst þau þar sem ferðamennirnir dvelja og eyða í vörur og þjónustu. Í öðru lagi sveitarfélög þar sem framleiðsla eða innflutningur á vörunum fer fram sem ferðamenn kaupa. Í þriðja lagi þar sem er stjórnsýsla sem tengist ferðaþjónustu. Ekki hefur verið rannsakað hvernig erlendir ferðamenn sem koma með beinu flugi til Akureyrar að vetri dreifast á Íslandi. Þó er vitað af afspurn inna ferðaþjónustugeirans að lang flestir farþegar sem koma með EasyJet til Akureyrar eru hér stuttan tíma, þrjár eða fjórar nætur. Það er því ekki líklegt að þeir fari að ráði út fyrir Norðurland. Líklega dvelja þeir mest á Akureyri og í nágrenni en ferðaþjónustuaðilar hafa orðið varir við þá í Mývatnssveit, á Húsavík, á Sauðárkróki og jafnvel á Skagaströnd. Líklegt er því að það séu aðallega sveitarfélög á Mið-Norðurlandi og á höfuðborgarsvæðinu sem fá auknu skatttekjurnar.

ISAVIA áformar að framkvæma könnun á ferðahegðun ferðamanna sem koma með utanlandsflugi til Akureyrar komandi vetur 2024-2025. Þá munu verða til betri upplýsingar um meðaldvalartíma, dreifingu og fl. Í framhaldinu er áformað að vorið 2025 verði þær upplýsingar sem hér koma fram uppfærðar á grunni nýrri og betri gagna.

Þegar nýjar atvinnugreinar verða til og stækka er alla jafna ekki hægt að líta svo á að þær séu hrein viðbót við hagkerfið. Þær ryðja öðrum minna samkeppnishæfum atvinnugreinum til hliðar. Þetta eru kölluð ruðningsáhrif. Í tilfelli ferðaþjónustu á Norðurlandi að vetri þá eru ruðningsáhrifin hins vegar lítil. Verið er að nýta fasteignir og búnað sem annars er vannýttur vegna mikillar árstíðarsveiflu í ferðaþjónustu á þessu svæði. Ruðningsáhrifin sem felast í því að ferðaþjónusta að vetri taki til sín vinnuafli frá öðrum atvinnugreinum eru einnig líklega lítil sem engin. Víða um land er heldur rólegt í atvinnulífi yfir vetrarmánuðina, þá getur og vill fólk oft bæta við sig vinnu. Á sumrin þarf hins vegar oft að vinna í kappi við hið stutta íslenska sumar og oft unnið umfram dagvinnu í landbúnaði, byggingarstarfsemi, vegagerð og jarðvinnu og fleiri greinum. Ferðaþjónustan á Norðurlandi er einnig að stórum hluta sumartörn. Það eykur enn vinnuaflosspennuna yfir sumarið að það er árstíminn þar

sem fólk vill helst vera í fríi. Jafnvel þótt ekki væri auðvelt að fá innlent vinnuafl að vetri er ólíklegt að stærri vetrarferðaþjónusta valdi ruðningsáhrifum þar sem ferðaþjónustan er einna virkust allra atvinnugreina að sækja sér vinnuafl til útlanda ef á þarf að halda.

Tafla 6. Helstu tölulegar stærðir í kafla 4.

1.013 Gkr	Skatttekjur ríkissjóðs 2023
132 Gkr	Tryggingargjald til ríkissjóðs 2023
26,5 %	Skatttekjur og tryggingargjald ríkissjóðs sem hlutfall af landsframleiðslu 2023
427 Gkr	Skatttekjur sveitarfélaga 2023.
9,9 %	Skatttekjur sveitarfélaga sem hlutfall af landsframleiðslu 2023.
60 Mkr	Áætlaðar auknar skatttekjur ríkissjóðs vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024
22 Mkr	Áætlaðar auknar skatttekjur sveitarfélaga vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024

5. Áhrif á íslenska utanlandsfarþega

Beint flug með EasyJet frá Akureyri hefur bein efnahagsleg áhrif á Íslendinga sem fara til útlanda frá Norðurlandi. Eins og áður var nefnt flugu líklega 3.045 Íslendingar með félaginu frá Akureyri til Bretlands og til baka. Áhugavert er að skoða ef allir þessir farþegar hefðu í staðinn flogið um Keflavík.

Upptökusvæði þessara 3.045 farþega var væntanlega svipað og í flugi Niceair frá Akureyri. Í því flugi var búseta farþega með lögheimili á Íslandi eftirfarandi: 68% frá Akureyri, 13% frá öðrum byggðum Eyjafjarðar, 7% frá Þingeyjarsýslum, 5% frá Austurlandi, 3% frá Norðurlandi vestra og 4% annarsstaðar frá (Þóroddur Bjarnason, Jón og Guðný, 2023).

Um 40% farþega Niceair, þegar það félag var starfandi, bókuðu sig sem staka einstaklinga, um 40% farþega bókuðu sig með einum öðrum og um 20% farþega bókuðu sig í þriggja manna hópi eða stærri (Þóroddur Bjarnason, 2023). Ef 3.045 farþegar frá Akureyri til útlanda hefðu í staðinn allir ekið til Keflavíkur í sömu einingum væru bílferðirnar um 66% af farþegunum. Ljóst er að einhverjar af þessum ferðum hefðu verið farnar hvort sem er, þ.e. ferð til Reykjavíkur hefði verið samnýtt í flug frá Keflavík. Aukalegar ferðir til Reykjavíkur hefðu því orðið eitthvað færri en 66% af farþegunum. Hér er miðað við tæplega 50% sem ágiskun (samnýting á fjórðu hverri ferð). Semsagt að 3.045 farþegar frá Akureyri hefðu leitt af sér 1.500 aukalegar bílferðir til Keflavíkur. Það er um 1,29 milljón km akstur sem leiðir af sér brennslu á 90 þús. lítrum af bensíni og díselolíu sé miðað við

eyðsluna 7 l/100km. Um 11% heimilisbíla voru rafmagns- eða tvinnbílar árið 2023 og er því verið að gera ráð fyrir að eyðsla bensín og dísilbíla hafi verið örlítið yfir þessari tölu til að fá meðaltalið 7 l/100km. Þetta eldsneyti kostar farþegana um 27 Mkr en til viðbótar er annar aksturskostnaður sem er líklega annað eins.

Einnig er hægt að fara með innanlandsflugi til Reykjavíkur (en ekki til Keflavíkur) eða með strætó. Innanlandsflug er almennt dýrt og leggurinn milli Reykjavíkur og Keflavíkur er eftir. Strætó er ódýrari kostur en tekur mikinn tíma.

Ferð á einkabíl frá Akureyri til Keflavíkur og til baka tekur heilan dag eða því sem næst, 11-13 klukkustundir. Ef 3.045 farþegar fara þessa leið og $\frac{3}{4}$ (75%) ferðanna eru aukalegar ferðir, fara í það 2.280 dagar. Það er meira en 6 ár. Ef miðað væri við að allir þessir dagar væru vinnudagar þá samsvara þeir um 9-10 árum í vinnu (m.v.240 vinnudaga/ári). Minni tíma tekur að fara með innanlandsflugi (og taka flugrútu til Keflavíkur) en enn meiri tíma að taka strætó.

Það er þó ólíklegt að allir sem hófu ferð sína frá Akureyri með EasyJet hefðu að öðrum kosti farið um Keflavík og því eru líkur á að tölurnar hér að ofan séu eitthvert ofmat.

Tafla 7. Helstu tölulegar stærðir í kafla 5.

1.500	Líklegur fjöldi bílferða frá Akureyri til Keflavíkur og til baka þegar 3.045 farþegar fara þar um til útlanda frá Akureyri.
1.290.000 km	Áætlaður akstur þegar 3.045 farþegar frá Akureyri og nágrenni fara um Keflavíkurflugvöll til útlanda.
90.000 l	Áætluð brennsla á eldsneyti þegar eknir eru 1.290.000 km
2.280 dagar	Tímasparnaður. Fjöldi „manndaga“ sem 3.045 farþegar nota til þess að komast fram og til baka milli Akureyrar og Keflavíkur.

6. Víðari áhrif millilandaflugs um Akureyri á samfélag

Hér að framan hefur verið skoðað hvaða efnahagslegu áhrif vetrarflug EasyJet hefur á ferðaþjónustuna, skatttekjur og íslenska farþega til útlanda. En hvaða áhrif hefur flugið á aðra og samfélagið almennt? Hér verður dregið á nokkur atriði en þetta er í eðli sínu töluvert flókið viðfangsefni. Utanlandsflug er einn af hornsteinum nútímasamfélags á Íslandi, án þess er vandséð að ungt fólk vildi yfir höfuð velja Ísland til búsetu.

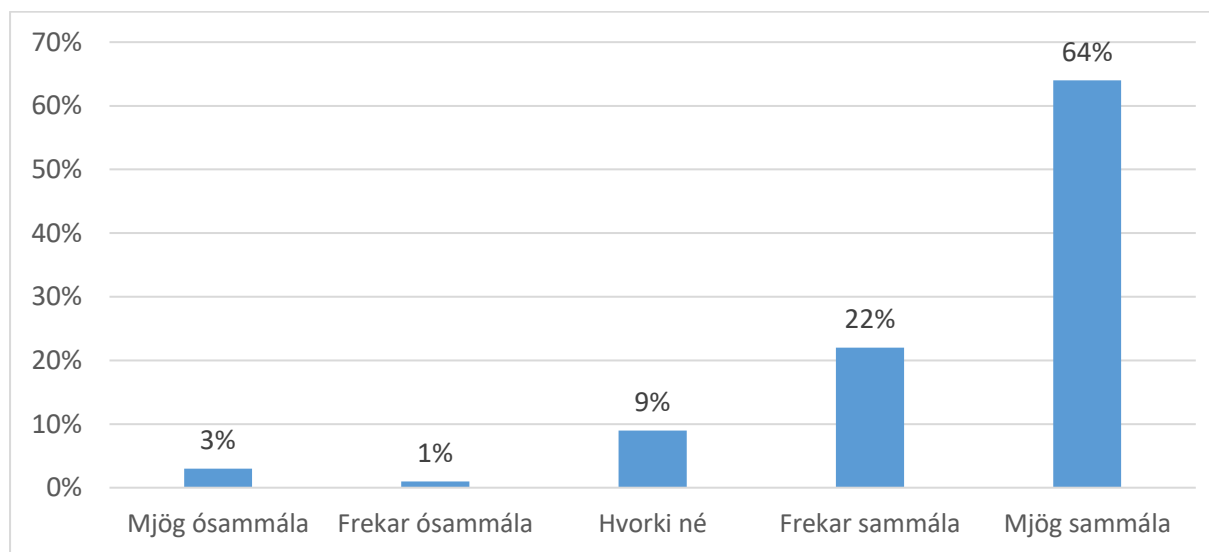
Beint flug frá tilteknum flugvelli hefur ýmiskonar jákvæð samfélagsleg og efnahagsleg áhrif í nágrenni vallarins. Að opna nýja flugleið hefur áhrif til framtíðar, öll áhrif koma ekki strax fram. Almennt eykur flug efnahagslega grósku og beint flug býður auðvitað upp á ýmiskonar tækifæri í öllu mögulegu svo sem: samskiptum menntastofnana, ráðstefnuhaldi, stjórnmálalegum samskiptum,

menningarstarfsemi og menningarmiðlun, fyrirtækjarekstri, flutningum, markaðssetningu vara og mörgu fleiru.

Í september 2022 gerði RHA (Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri) spurningarkönnun á Norðurlandi eystra sem bar nafnið: Innviðir á Norðurlandi eystra (Bára Elísabet Dagsdóttir, 2022). Fengust um þúsund svör og um helmingur þeirra á Akureyri. Í könnuninni var m.a. spurt um millilandaflug frá Akureyri en þá hafði um sumarið verið töluvert í gangi. Niceair hóf um vorið að fljúga tvisvar í viku til Kaupmannahafnar og einu sinni í viku til Tenerife og var ætlunin að halda því áfram inn í framtíðina. Auk þess hafði verið flogið milli Akureyrar og Amsterdam í 5 vikur.

Spurt var: Hefur þú áform um að nýta þér millilandaflug frá Akureyrarflugvelli á næstu 6 mánuðum? 77% svöruðu þessu játandi en 23% neitandi.

Jafnframt var spurt hversu sammála fólk væri eftirfarandi fullyrðingu: Búsetuskilyrði mín batna við að fá reglulegt millilandaflug frá Akureyrarflugvelli. Niðurstöðurnar á Norðurlandi eystra í heild voru eins og næsta mynd sýnir.

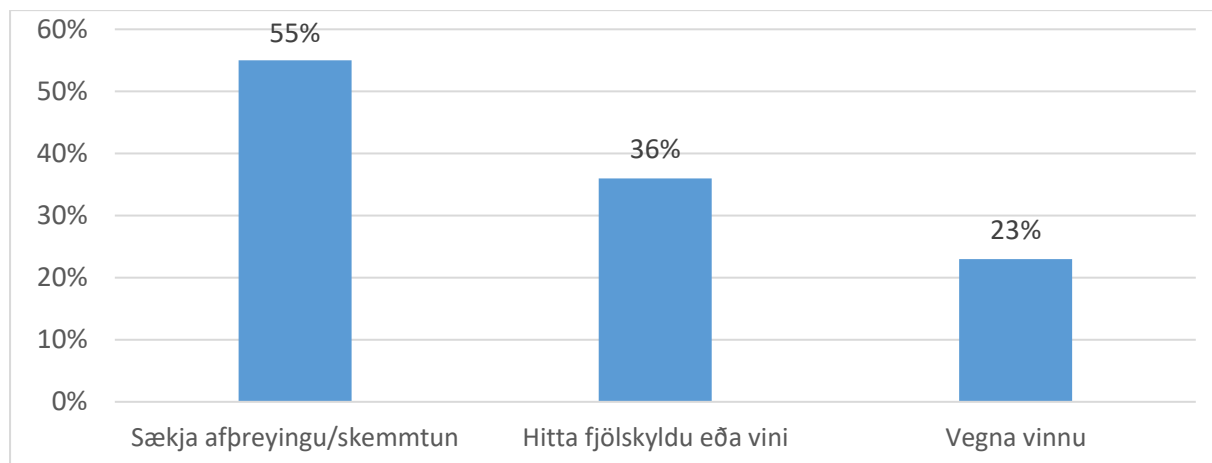


Mynd 3. Spurningakönnun RHA í september 2022 á Norðurlandi eystra. Búsetuskilyrði mín batna við að fá reglulegt millilandaflug frá Akureyrarflugvelli.

Á svæðinu sem næst var flugvellingum, Akureyri, voru 21% frekar sammála og 70% mjög sammála. Á svæðinu sem fjærst var flugvellingum, Norður-Þingeyjarsýslu voru 29% frekar sammála og 44% mjög sammála.

Varðandi samfélagsleg áhrif utanlandsflugs um Akureyri en vert að benda á greinina: „Beint flug er næs“ – Svæðisbundin áhrif millilandaflugs frá Akureyri (Þóroddur Bjarnason, Jón og Guðný, 2023), sérstaklega niðurstöðukaflann. Þar er farið yfir þróun utanlandsflugs um Akureyri og reynsluna af flugi Niceair á meðan því stóð. Í heimildaskrá er slóð inn á greinina. Hér í framhaldinu er tæpt á nokkrum atriðum sem nánar er lýst í greininni.

Beint flug hefur áhrif á atvinnulíf. Í spurningakönnun sem lögð var fyrir í vélum Niceair milli Akureyrar og Kaupmannahafnar á útmánuðum 2023 var m.a. kannaður tilgangur ferðar (Þóroddur Bjarnason, Jón og Guðný, 2023). Niðurstaðan meðal Íslendinga búsettra á Íslandi var eins og næsta mynd sýnir. Tilgangur ferðar var í 23% tilfella vegna vinnu. Athugið að samtala er ekki 100%, það er blandaður tilgangur hjá sumum.

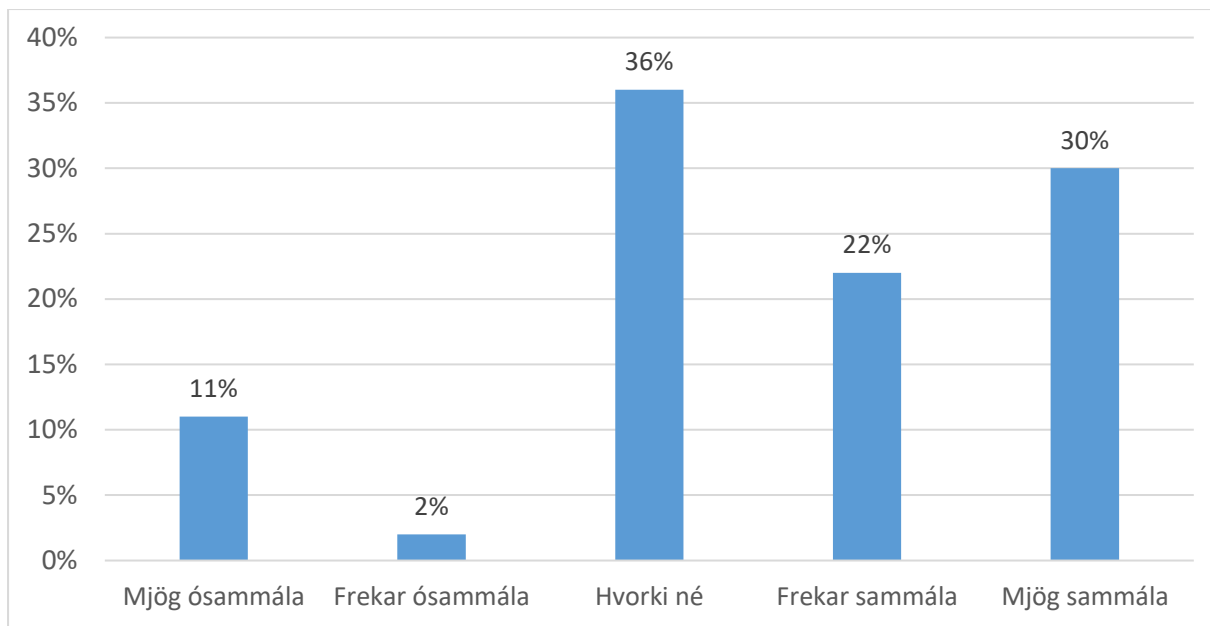


Mynd 4. Spurningakönnun um borð í vélum Niceair milli Akureyrar og Kaupmannahafnar á útmánuðum 2023. Tilgangur ferðar hjá Íslendingum búsettum á Íslandi.

Meðal annarra hópa í fluginu var hlutfallið sem var á ferðinni vegna vinnu svipað eða 21-28%. Þ.e. meðal Íslendinga búsettra erlendis, útlendinga búsettra á Íslandi og útlendinga búsettra í útlöndum.

Ekki er vitað hvað vetrarflugið 2023-2024 milli Akureyrar og London var mikið notað til vinnuferða en afar líklegt er að það hafi í einhverju mæli verið nýtt af atvinnulífinu í vinnuferðir eða af fólki á leið í og úr vinnu.

Árið 2023 var gerð spurningakönnun í júní þar sem m.a. var spurt: Ertu ósammála eða sammála því að beint millilandaflug frá Akureyri hafi aukið lífsgæði þín? Hér var því mjög svipuð spurning og RHA hafði spurt árið áður í september 2022 um búsetuskilyrði. Spurt var á öllu Norðurlandi og Austurlandi. Á næstu mynd má sjá svörin þeirra sem ekki höfðu flogið frá Akureyri síðustu 12 mánuði.



Mynd 5. Spurningakönnun Félagsvísindastofnunar 2023 meðal þeirra sem ekki höfðu nýtt sér utanlandsflug um Akureyri síðustu 12 mán. Ertu ósammála eða sammála því að beint millilandaflug frá Akureyri hafi aukið lífsgæði þín?

Mest sammála auknum lífsgæðum vegna millilandaflugs um Akureyri voru íbúar næst flugvellingnum, á Akureyri, en þar voru 18% frekar sammála og 42% mjög sammála. Minnst sammála voru íbúar Norðurlands vestra en þar voru 16% frekar sammála og 22% mjög sammála sem eru reyndar merkilega hátt hlutfall í ljósi þess að fyrir marga þessa íbúa er vegalengdin til Keflavíkur ekki mikið umfram vegalengdina til Akureyrar.

Meðal þeirra sem höfðu flogið beint frá Akureyri síðustu 12 mánuði voru þessar tölur mun hærri. 10% þeirra voru frekar sammála og 73% mjög sammála (Þóroddur Bjarnason, Jón og Guðný, 2023). (Tafla 2 úr greininni er sem úrklippa í viðauka).

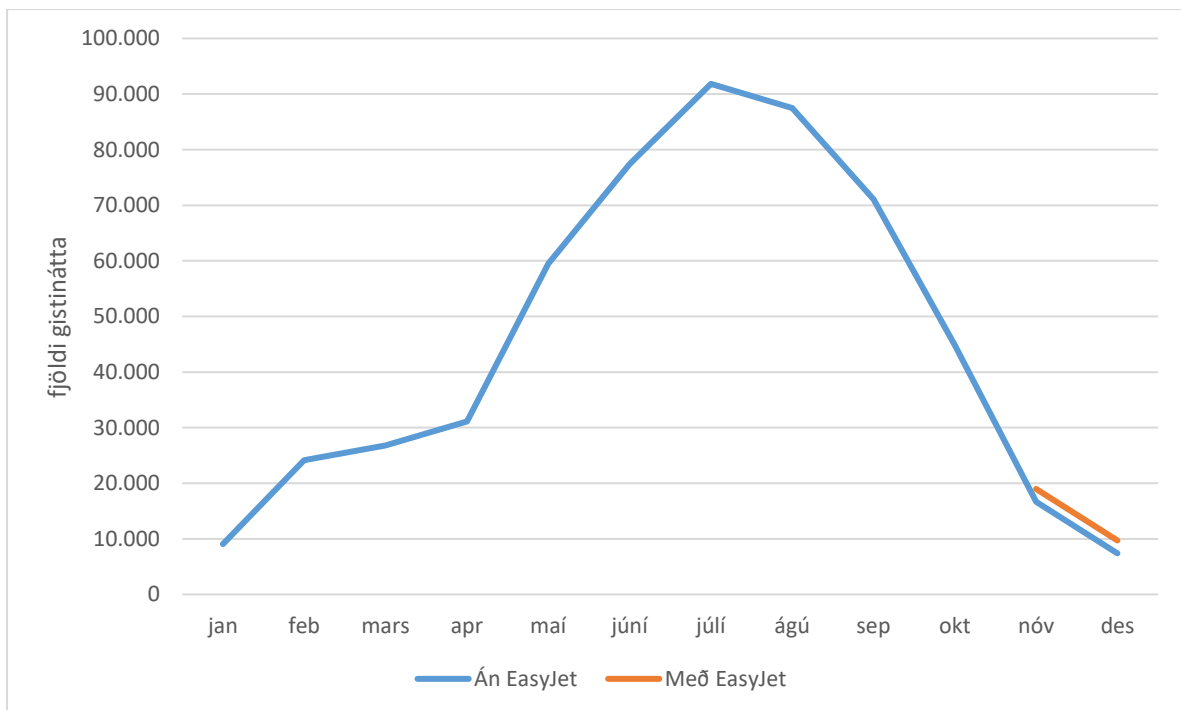
Af framansögðu má sjá að beint flug frá Akureyri til útlanda hefur mikil samfélagsleg áhrif á Norðurlandi og teygja áhrifin sig yfir á Austurland. Flugði bætir búsetuskilyrði og eykur lífsgæði íbúa. Millilandaflug um Akureyri virðist því auka líkur á því að fólk velji Norðurland til búsetu. Einnig eru vísbendingar um að flugið skipti atvinnulífið máli.

7. Árstíðarsveiflan í ferðapjónustu, heilsársstörf

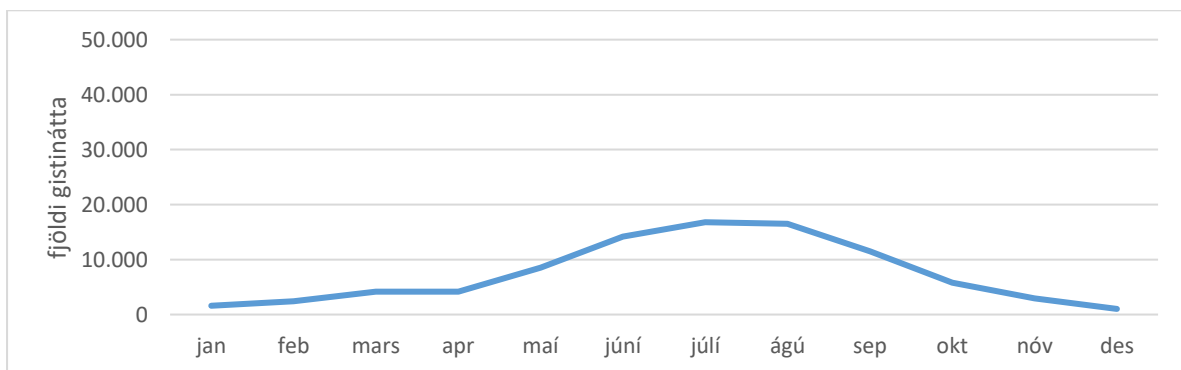
Árstíðarsveiflan í ferðapjónustu á Norðurlandi er enn mikil. Það hefur þó náðst árangur að breikka sumartoppinn. Um aldamótin síðustu heyrðist innan ferðapjónustunnar að ferðamannatímabilið utan Suðvesturhorninsins væri fyrst og fremst tveir mánuðir, 20. júní til 20. ágúst. Nú eru maí og september orðnir nokkuð góðir mánuðir í ferðapjónustu á Norðurlandi. Sjá næstu myndir.

Erlendir ferðamenn eru í fjölbreyttri gistingu, alveg frá því að gista í tjaldi um sumar upp í lúxusgistingu á hóteli. Dýrasta almenna gistingin, og þá um leið sem skilar mestum tekjum inn í þjóðarbúið, er gisting á hótélum og gistiheimilum. Líklegt er að erlendir ferðamenn að vetri sem koma með EasyJet dvelji að mestu á hótélum og gistiheimilum og því er það upplýsandi að skoða árstíðarsveifluna á Norðurlandi í þeim geira.

Á næstu mynd má sjá téða árstíðarsveiflu á Norðurlandi eystra árið 2023 á hótélum og gistiheimilum með og án ferðamanna sem flugu með EasyJet veturinn 2023-2024. Þar á eftir er sambærileg mynd fyrir Norðurland vestra. Gerð er sú nálgun þegar þessi mynd var teiknuð að allar gistinætur EasyJet ferðamannanna væru austan Tröllaskaga og gistinætur þeirra væru jafndreifðar á mánuðina nóvember til mars, 1.900 gistinætur í hverjum þessara mánaða.



Mynd 6. Árstíðarsveifla í fjölda gistinátta á hótélum og gistiheimilum á Norðurlandi eystra 2023



Mynd 7. Árstíðarsveifla í fjölda gistinátta á hótélum og gistiheimilum á Norðurlandi vestra 2023

Ljóst er af þessum myndum að þótt flug EasyJet hafi ekki dramatísk áhrif á fjölda gistingu á Norðurlandi þá kemur flugið samt sem áður inn í árstíðarsveifluna á hárréttum stað. Ef þetta flug eflist og vex að umfangi er ljóst að það mun hafa töluverða þýðingu fyrir gistingu á lágönn og hafa áhrif í þá átt að bæta rekstrargrundvöll í ferðapjónustu á Norðurlandi. Eftir því sem nýting á hótélum batnar yfir allt árið því meiri líkur eru á því að fjárfest sé í nýjum hótélum á Norðurlandi.

Vert er að minna á að ferðapjónusta á Íslandi er nokkurskonar auðlindanýting þar sem náttúrufegurð Íslands er aðal auðlindin. Sum svæði landsins eru vannýttar auðlindir í þessu tilliti. Ef Norðurland eflist í ferðapjónustu á veturna er verið að nýta auðlind betur en áður. Á því græða allir Íslendingar, ekki bara samfélög á Norðurlandi.

Aukin ferðapjónusta að vetri breytir eðli atvinnugreinarinnar ferðapjónustu á þeim landsvæðum þar sem árstíðarsveifla er mikil. Þá geta störf í greininni að stærri hluta orðið heilsársstörf en ekki bara sumarstörf. Það gerir það að verkum að stærri hluti starfsmannanna mun setjast að á staðnum og stofna þar heimili í stað þess að dvelja þar einungis yfir sumarið. Minni árstíðarsveifla er því líkleg til að hafa jákvæð byggðaaáhrif, sérstaklega í minni samfélögum svo sem við Mývatn.

8. Sjálfbærni og öryggi

Flug brennir miklu af jarðefnaeldsneyti. Flug er því ekki sjálfbær atvinnugrein hvað losun varðar enn sem komið er en vonandi er ekki nema áratugur þangað til hægt verður að nota græna orku á flugvélar. Á meðan jarðefnaeldsneytið er enn í notkun eru ýmis atriði sem skipta máli til að minnka brennslu og útblástur í flugi og ferðalögum. Eitt af því er að ferðalagið milli tveggja punkta sé sem stýst. Það er t.d. augljóslega umhverfislega betra að fljúga beint til London frá Akureyri en að aka frá Akureyri til Keflavíkur og fljúga þaðan til London. Auk þess er örlítið styttra frá Akureyri til London en frá Keflavík en munurinn er óverulegur, sjá töflu. Hér að framan var áætlað að 90.000 l af olíu og bensíni spöruðust þegar 3.045 farþegar þyrftu ekki að koma sér frá Akureyri til Keflavíkur og til baka. Brúni á einum l af bensíni leiðir af sér 2,3 kg losun á koltvísýringi (CO₂). Brúni á einum l af díselolíu leiðir af sér yfir 2,5 kg losun á CO₂. Ef komið er í veg fyrir að 90.000 l af olíu og bensíni sé brennt sparar það um 220 tonna losun á CO₂.

Tafla 8. Lengd loftlínu milli nokkurra flugvalla.

Lengd loftlínu (km)	Keflavík	Akureyri	Egilsstaðir
Kaupmannahöfn	2.140	1.983	1.807
London	1.904	1.875	1.731

Heimild: distance.to

Hvort það er umhverfislega betra að erlendir ferðamenn komi til Íslands í stað þess að þeir ferðist til einhverra annarra staða á heimskringlunni er hins vegar ekki ljóst. Þó má segja að ferðamenn sem til Íslands koma muni líklega nota hlutfallslega meiri græna orku á meðan dvöl þeirra stendur en ef þeir hefðu farið annað.

Til að auka öryggi í flugi til og frá Íslandi er mikilvægt að fyrir utan Keflavík sé hægt að lenda á nokkrum flugvöllum sem staðsettir eru á mismunandi stöðum á landinu. Þar sem flug milli Íslands og Evrópu er umfangsmeira en milli Íslands og N-Ameríku er heppilegt að þessir varavellir séu nær Evrópu heldur en Keflavík. Það er einmitt reyndin.

Varavöllur hefur fyrst og fremst það hlutverk að hægt sé að lenda, hugsanlega taka eldsneyti en í fæstum tilvikum fer fólk frá borði heldur bíður þar til ferðinni er haldið áfram. Mikil breyting hefur orðið á Akureyrarflugvelli síðustu misseri bæði hvað varðar flughlöð og stærri flugstöð en hvort tveggja var stækkað fyrst og fremst vegna millilandaflugs. Millilandaflug um Akureyrarflugvöll hefur því að einhverju marki gert hann að betri varaflugvelli.

Betri varaflugvellir á Íslandi styrkja flug um Keflavíkurflugvöll.

9. Fjárstuðningur og ávinningur

Veturinn 2023-2024 fékk EasyJet 400.000 € styrk frá íslenskum yfirvöldum til markaðsaðgerða vegna vetrarflugs milli London og Akureyrar. Það samsvarar um 60 Mkr. Jafnframt fékk félagið styrk til leiðarþróunar, 18 € á hvern lentan farþega, samtals um 98.000 € eða um 15 Mkr. Samtals um 75 Mkr heildarstyrkur. Jafnframt fá nýjar flugleiðir afslátt af landingar og farþegagjaldi fyrstu árin og nam sá afsláttur til EasyJet 24,7 Mkr veturinn 2023-2024.

Fleiri félög fengu stuðning til flugs um Akureyrarflugvöll en eins og skýrt er í inngangi er þessi skýrsla tilviksrannsókn og því einskorðuð við vetrarflug EasyJet.

Til viðbótar hafa íslensk yfirvöld lengi lagt fé í kynningarstarf til að draga ýmiskonar atvinnustarfsemi til landsins svo sem stóriðju og ferðaþjónustu. Á árum áður var mikil áhersla á landkynningu til að auka fjölda erlendra ferðamanna og stækka ferðaþjónustu sem atvinnugrein. Er markaðsátakið „Inspired by Iceland“ árið 2010 líklega það þekktasta. Eftir „ferðamannasprengjuna“ 2012 til 2017 þar sem erlendum ferðamönnum fjölgaði úr 673 þús. í 2,2 milljónir var minni þörf á landkynningu en meiri áhersla var lögð á að dreifa ferðamönnum jafnar um landið. Í þessum tilgangi eru nú starfrækt með stuðningi yfirvalda Markaðsstofa Norðurlands ásamt öðrum landshlutabundnum verkefnum annarsstaðar. Markaðsstofan vinnur að því að auka millilandaflug um Akureyri en einnig að átaksverkefnum og annarri þróun í ferðaþjónustu á Norðurlandi og má þar nefna Arctic Coast Way.

Í næstu töflu er dreginn saman beinn fjárhagslegur stuðningur og reiknaður ávinningur af fluginu sem hér er til umfjöllunar, þ.e. vetrarflug EasyJet veturinn 2023-2024.

Tafla 9. Fjárhagslegur stuðningur og ávinningur af vetrarflugi EasyJet til Akureyrar 2023-2024

75 Mkr	Styrkur til EasyJet vegna markaðsaðgerða og leiðarþróunar veturinn 2023-2024 sem leiddi af sér 2.392 erlenda ferðamenn til Akureyrar og 3.045 íslenska farþega til London.
226 Mkr	Áætluð aukin landsframleiðsla vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024. Þessi auknu umsvif voru væntanlega mest á Akureyri og Norðurlandi.
60 Mkr	Áætlaðar auknar skatttekjur ríkissjóðs vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024
22 Mkr	Áætlaðar auknar skatttekjur sveitarfélaga vegna komu 2.392 erlendra ferðamanna með EasyJet til Akureyrar veturinn 2023-2024
1.290.000 km	Áætlaður fjöldi ekinna kílómetra sem sparast þegar 3.045 íslenskir farþegar fara til útlanda um Akureyri en ekki um Keflavíkurlugvöll.
2.280 dagar	Tímasparnaður. Áætlaður fjöldi „manndaga“ sem sparast þegar 3.045 farþegar þurfa ekki að fara á milli Akureyrar og Keflavíkur.
90.000 l	Áætluð minni brennsla á eldsneyti þegar 1.290.000 km sparast.
27 Mkr	Áætlaður sparaður kostnaður 3.045 Íslendinga af því að þurfa ekki að kaupa 90.000 l af olíu og bensíni. Líklega er annar sparaður aksturskostnaður svipuð upphæð.
220 tonn	Áætlaður minni útblástur CO ₂ þegar 1.290.000 km sparast í akstri.
	Allur annar ávinningur, svo sem óskilgreind bætt búsetuskilyrði, aukin lífsgæði, ný tækifæri og fleira sem ekki er hægt að meta tölulega.

Áformað er að stuðningur við flug EasyJet veturinn 2024-2025 verði svipaður og veturinn áður fyrir flug milli London og Akureyrar en við bætist flugleiðin Manchester-Akureyri sem mun væntanlega fá annað eins.

10. Rekstrarlega sjálfbært flug og fleiri hugleiðingar

Það er réttlætanlegt út frá mörgu sem að framan er sagt að hvetja til utanlandsflugs um Akureyri með fjárstyrkjum. Auðvitað er vonin sú að nýjar flugleiðir vaxi úr grasi og geti staðið á eigin fótum að einhverjum tíma liðnum. Spyrja má hvort flugið myndi standa undir sér án styrkja um þessar mundir. Ef flugfélagið ætti að fá sömu tekjur þyrftu farþegar að greiða u.þ.b. 6.400 kr meira fyrir hvern fluglegg sé miðað við farþegafjöldann veturinn 2023-2024. Þessari spurningu þarf að skipta í tvennt. Hvaða áhrif hefði hærra verð á Íslendinga og hvaða áhrif hefði hærra verð á erlenda ferðamenn.

Reynslan af Niceair sýnir mikinn áhuga meðal almennings á beinu flugi frá Akureyri. Segja má að Akureyringar og nærsveitamenn hafi flykkst í það flug. Það var hins vegar ekki ódýrt. Algengt verð

var í kring um 30.000 kr. aðra leiðina milli Akureyrar og Kaupmannahafnar. Verðið hjá EasyJet er miklu lægra. Nokkuð var um að hjón færu fram og til baka (fjóra leggi) með EasyJet til London fyrir samtals um 30.000 kr. Það er ekki nema fjórðungur af verðinu með Niceair til Kaupmannahafnar. Með slíku fargjaldi er það gistikostnaðurinn sem verður ráðandi í heildarkostnaði ferðarinnar, flugið er orðið hálfgera aukaatriði, kostar ekki nema sem svarar einni til tveimur gistinóttum. Nokkur þúsund króna hækkun á fargjöldum með EasyJet er því ekki líkleg til að hafa mikil áhrif á vilja Íslendinga til að nota flugið.

Öðru máli gegnir um útlandinga sem velja að koma til Akureyrar sem ferðamenn. Þeir hafa úr óteljandi kostum að velja í flugi frá London. Líklega mesta úrval af áfangastöðum sem nokkur borg í heiminum hefur. Ef verð hækkar til eins áfangastaðar er líklegt að það dragi úr áhuga að fara þangað. Þó gildir það sama fyrir þennan hóp varðandi kostnað á flugi og gistingu. Ef gistingin er orðin stærsti kostnaðurinn við ferð er líklegt að hár eða lágur gistikostnaður skipti meira máli en verðið á fluginu. Hér skiptir miklu máli hvernig áfangastaðurinn er markaðssettur, hversu mikinn áhuga ferðamenn hafa á að koma til Íslands og Norðurlands. Hvað er það sem ætti að draga ferðamenn, aðallega breska, til Akureyrar og nágrennis? Hvað höfum við að bjóða? Er það náttúrufegurðin og snjórinn og skammdegið? Slíkt er reyndar einnig að finna í Noregi og Finnlandi og víðar. Hvað er það sem við höfum sem aðrir hafa ekki? Hér erum við komin inn á svið sérfræðinga í ferðaþjónustumarkaði og markaðssetningu og því best að fara varlega í ályktunum. Það sem kemur samt upp í hugann er í fyrsta lagi heitar laugar. Þar höfum við yfirburði. Á svæðinu eru Sundlaug Akureyrar, Skógarböðin, Sjóböðin og Jarðböðin auk annarra sundlauga og minni baða. Hvernig er náttúran í landshlutanum auglýst? Er sagt frá því að á Norðurlandi sé stærsti foss Evrópu? Hvernig notar EasyJet styrkinn til að markaðssetja Akureyri og Norðurland? Er það skynsamlega gert eða má gera betur fyrir sama fé? 6.400 kr hækkun á fluglegg myndi líklega fækka erlendum ferðamönnum en ef markaðsstyrkurinn er notaður á árangursríkan hátt verða áhrifin minni.

Þegar verið er að reyna að ná fyrstu flugleiðunum í gang frá nýjum stað er líklega rétt að setja engin skilyrði um vikudag eða tíma sólarhrings sem viðkomandi félag vill fljúga um völlinn. Eftir að fyrstu flugleiðirnar eru komnar af stað má hins vegar hugsa sér að stuðningur við fleiri leiðir sé á einhvern hátt skilyrtur. T.d. ef það er utanlandsflug tvo daga vikunnar þá fái næsti aðili (eða sá sami) fullan stuðning ef hann hefur flug einhverja hinna fimm dagana en ekki á sömu vikudögum og þegar er flogið á. Það mun dreifa álaginu og nýttast heimamönnum betur. Jafnvel má hugsa sér að hafa hvata til að þetta flug fari fram að degi til (jafnvel á dagvinnutíma) frekar en að næturlagi. Flug EasyJet veturinn 2023-2024 um Akureyrarflugvöll var á dagvinnutíma og sama á við um vetrarflug félagsins 2024-2025.

Heimildaskrá

Bára Elísabet Dagsdóttir. (2022). *Innviðir á Norðurlandi Eystra – Niðurstöður netkönnunar RHA í september 2022*. RHA https://www.rha.is/static/extras/images/innvidir_pdfurvinnsla144.pdf

Hagstofan 2024. Ferðaþjónustureikningar fyrir 2023 (bráðabirgðatölur) og fleiri töluleg gögn.

Póroddur Bjarnason 2023. Beint flug er næs. Erindi flutt á ráðstefnunni Íslenska þjóðfélagið 3. júní, Akureyri 2023.

Póroddur Bjarnason, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Guðný Rós Jónsdóttir. (2023). „Beint flug er næs“. *Íslenska þjóðfélagið*, 14. árgangur 2023 (2. tbl), 87-106.
<https://ojs.hi.is/index.php/tf/article/view/3914/2489>

Viðauki

Eftirfarandi er tafla úr vísindagreininni: Beint flug er næs – Svæðisbundin áhrif millilandaflugs frá Akureyri (Póroddur Bjarnason, Jón og Guðný 2023).

„Beint flug er næs“: Svæðisbundin áhrif millilandaflugs frá Akureyri

98

Tafla 2. Mat íbúa á Norður- og Austurlandi á því hvort beint millilandaflug frá Akureyri hafi aukið lífsgæði þeirra samkvæmt könnun á vegum Félagsvísindastofnunar 2023

	Mjög ósammála	Frekar ósammála	Hvorki né	Frekar sammála	Mjög sammála
<i>Flugu ekki frá Akureyri:</i>					
Norðurland vestra	10%	0%	52%	16%	22%
Akureyri	11%	1%	28%	18%	42%
Norðurland eystra annað	9%	1%	36%	19%	36%
Austurland	13%	5%	31%	33%	19%
Samtals	11%	2%	36%	22%	30%
<i>Kíkvaðrat (df): 48,7(12), p. < 0,001</i>					
<i>Flugu frá Akureyri:</i>					
Norðurland vestra	17%	0%	0%	0%	83%
Akureyri	7%	0%	10%	3%	81%
Norðurland eystra annað	12%	2%	6%	18%	62%
Austurland	14%	0%	0%	43%	43%
Samtals	9%	0%	8%	10%	73%
<i>Kíkvaðrat (df): 105,9(12), p. < 0,001</i>					