

HAGFRÆÐISTOFNUN HÁSKÓLA ÍSLANDS

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands
Odda v/Sturlugötu
Sími: 525-4500/525-4553
Fax nr: 552-6806
Heimasíða: www.hag.hi.is
Tölvufang: ioes@hag.hi.is

Skýrsla nr. C94:03

Keflavíkurflugvöllur: Tekjuöflunarleiðir og markaðssetning

Skýrsla unnin fyrir Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar

1994

FORMÁLI

Skýrsla þessi er unnin fyrir Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli. Í henni er leitast við að benda á leiðir til að auka umferð um Keflavíkurflugvöll. Í því sambandi er einnig bent á mikilvægi þess að ákvörðunarvald stjórnenda vallarins verði aukið einkum er lýtur að verðlagningu á þjónustu og ráðstöfun tekna. Við það hefur verið miðað að ítarlegri rannsóknir ættu sér stað á einstökum þáttum áður en þeim yrði hrundið í framkvæmd.

Auk undirritaðs hefur Brynjólfur Sigurðsson, prófessor, haft umsjón með verkinu, en það er unnið af Jóni G. Vilhelmssyni, hagfræðingi. Pétur Guðmundsson, flugvallarstjóri og Þorgeir Pétursson, flugmálastjóri, hafa komið með margar góðar ábendingar við skýrslugerðina.

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands,
í ágúst 1994,
Guðmundur Magnússon.

EFNISYFIRLIT

ÚTDRÁTTUR	1
1. KAFLI: INNGANGUR	2
1.1. Markmið verkefnis	2
2. KAFLI: GREINING VIÐSKIPTAEININGAR	3
2.1. Starfssvið	3
2.2. Aðstaða, búnaður, skipulags- og öryggismál	4
2.2.1. Aðstaða og búnaður	4
2.2.2. Skipulagsmál og hávaðamengun	5
2.2.3. Öryggismál	6
2.3. Þjónusta	6
2.3.1. Flugafgreiðsla	6
2.3.2. Fraktþjónusta	7
2.3.3. Flugeldhús	7
2.3.4. Eldsneytisþjónusta	8
2.3.5. Farþegaþjónusta	8
2.4. Tekjur af almennri flugstarfsemi og ráðstöfun þeirra	9
2.4.1. Uppruni og ráðstöfun tekna	10
2.4.2. Lendingargjöld og önnur gjöld á Keflavíkurflugvelli og annars staðar	11
2.4.3. Tillögur um tekjuöflunarleiðir og endurbætur á tekjuskiptingu	12
2.5. Núverandi flugumferð/viðskipti og tillögur um breyttar áherslur	17
2.5.1. Flugtök og landingar á Keflavíkurflugvelli	17
2.5.2. Mikilvægur þáttur Flugleiða hf.	17
2.5.3. Aðrir flugrekstraraðilar	18
2.5.4. Smáflugvélar	18
2.5.5. Millilendingar	19
2.6. Hugleiðingar um framtíðarþróun flugumferðar um íslenska flugstjórnarsvæðið.	19

3. KAFLI: MARKHÓPAR OG VIÐSKIPTAMÖGULEIKAR	22
3.1. Skilgreining markhópa og loftferðasamningar Íslands	22
3.2. Farþegar	23
3.2.1. Áætlunarflug	23
3.2.2. Leiguflug	25
3.2.3. Ný aðstaða fyrir smáflugvélar í innanlands- og ferjuflugi	26
3.2.4. Nýir möguleikar	27
3.3. Fraktflug	28
3.3.1. Fraktframboð og fraktrými	28
3.3.2. Vandamál aðila í útflutningi	29
3.3.3. Flutningsverð takmarkar meiri innflutning með flugi	29
3.3.4. Sígilt vandamál	30
3.3.5. Framtíð fraktflugs	30
3.3.6. Keflavíkurflugvöllur sem umskipunar- og dreifingarmiðstöð	31
3.4. Millilendingar	31
3.4.1. Möguleiki - dæmi um leiguflugfélagið Canada 3000	31
3.4.2. Samstarf við aðra flugvelli - pakkaðilboð	32
3.5. Annað	33
3.5.1. Fríðnaðarsvæði og starfsemi tengd því	33
3.5.2. Alþjóðlegur fundarstaður	36
3.5.3. Vegabréfaskoðun á Íslandi fyrir Bandaríkin og Evrópusambandið	37
4. KAFLI: SAMKEPPNISFLUGVELLIR KEFLAVÍKURFLUVALLAR	38
4.1. Greining aðalsamkeppnisflugvallanna	38
4.2. Skortur á fullnægjandi varaflugvelli er vandamál	39
5. KAFLI: HUGMYNDIR UM MARKAÐSSETNINGU	40
5.1. Markmið	40
5.2. Tillögur um aðgerðir og áfangaskiptingu þeirra	41
HEIMILDIR	46

ÚTDRÁTTUR

Í eftirfarandi athugun eru skoðaðir ýmsir möguleikar til þess að auka tekjur Keflavíkurflugvallar. Aðaláherslan er lögð á að kanna þætti sem myndu stuðla að aukinni flugumferð um völinn og markaðssetningu tengda þeim. Einnig er skoðað núverandi stjórnskipulag á flugvellinum og skipulag verslunar- og veitingareksturs í flugstöðinni og tillögur gerðar um breytingar þar á.

Á Keflavíkurflugvelli er aðstaða fyrir margvíslegan rekstur. Umsvif á vellinum eru mikil og öll þjónusta er tiltölulega fagmannlega af hendi leyst, sérstaklega þegar tekið er tillit til stærðar þjóðarinnar og flugvallarins. Hins vegar virðist vanta mikið á samvinnu milli rekstraraðila um að vinna að hagsmunum heildarinnar. Úr þessu þarf að bæta ef leggja á grunn að öflugri markaðssetningu á flugvellinum. Í náginni framtíð virðist vera hægt að auka tekjur flugvallarins með því að auka sjálfstæði flugvallarstjórnar, þannig að hún beri meiri ábyrgð á öflun tekna á flugvellinum og fái meira af tekjunum í sinn hlut. Í framhaldi af því er lagt til að skipulagi verslunar- og veitingareksturs í flugstöðinni verði breytt með það að markmiði að hámarka tekjur af farþegum, t.d. með því að auka verslunar, veitinga- og vöruúrval. Hvað markaðsmál flugvallarins varðar virðist lykilatriði að auka flugumferð utan umferðartoppanna sem nú eru og myndast í kringum flug á vegum Flugleiða. Þar virðist samvinna við leiguflugfélög vera einna vænlegasti kosturinn. Einhver ávinningur gæti einnig orðið af því að auka millilendingar flugvéla sem fljúga um íslenska flugstjórnarsvæðið en millilenda nú á samkeppnisflugvöllum Keflavíkurflugvallar. Þegar til lengri tíma er litið liggja mestu möguleikarnir í að fjölga ferðum erlendra ferðamanna til landsins og í auknum fraktflutningum. Það er hins vegar verkefni hinna ýmsu aðila sem standa í ferðamannþjónustu og fraktþjónustu, þótt flugvallaryfirvöld séu hvött til að auka samvinnu við þá. Þá felast einhverjir vaxtarmöguleikar í að markaðssetja Keflavíkurflugvöll sem miðstöð fyrir flug milli Grænlands og annarra landa og jafnvel milli svæða eins og Vestur-Noregs og annarra landa.

1. KAFLI: INNGANGUR

1.1. Markmið verkefnis

Verkbeiðendur greindu markmiðin í eftirfarandi aðalþætti:

- Greina og meta möguleika til að auka flugumferð um Keflavíkurflugvöll og auka tekjur flugvallarins og flugstöðvarinnar.
- Leggja drög að markaðssetningu flugvallarins með hliðsjón af vænlegum möguleikum.
- Skipta aðgerðum í áfanga og, eftir því sem hægt er, áætla kostnað af þeim.

2. KAFLI: GREINING VIÐSKIPTAEININGAR

2.1. Starfssvið

Keflavíkurflugvöllur gegnir tveimur meginhlutverkum. Jafnframt því að vera aðal-
alþjóðaflugvöllur Íslands er hann herflugvöllur samkvæmt varnarsamningi milli
Íslands og Bandaríkjanna. Fylgiskjal 1 sýnir fjölda flugtaka og landinga á
Keflavíkurflugvelli árin 1984-1993. Þar kemur fram að tíðni millilandaflugs hefur
aukist jafnt og þétt frá árinu 1984 og hefur aldrei verið meiri en árið 1993, eða um
11.000 flugtök og landingar. Tíðni annars flugs en millilandaflugs, sem er aðallega
herflug, hefur hins vegar sveiflast meira í tímans rás. Rekstur flugvallarins er í
höndum tveggja aðila, þ.e. flugmálastjórnar annars vegar og varnarliðsins hins vegar.
Samkvæmt upplýsingum frá flugvallarstjórn eru helstu rekstrarþættir flugvallarins
eftirfarandi:¹

- a. Rekstur flugvallarins í samvinnu við varnarliðið.
- b. Eftirlit og viðhald flugbrauta, flugvélastæða, akbrauta og ljósabúnaðar.
- c. Eftirlit og viðhald blindlandingarkerfa, þ.m.t. aðflugstækja.
- d. Snjóhreinsun, hálkuvarnir og slökkvilið.
- e. Rekstur og viðhald flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, annarra fasteigna og flugstöðvar svæðis.
- f. Umsjón og gjaldtaka vegna landinga flugvéla á flugvellingum.
- g. Eftirlit og rekstur flugturns, þ.e. flugumferðarþjónusta.
- h. Umsjón og eftirlit með framkvæmd flugvélaafgreiðslu og þjónustu við flugfarþega og áhafnir.
- i. Innheimta, bókhald og stjórnun á svæðinu.
- j. Lóðaúthlutun, gatna- og holræsagerð og tengdir þættir.
- k. Umsjón, rekstur og samskipti við leigutaka í flugstöðinni.

Þótt verkaskipting milli rekstraraðila sé flókin, má í stórum dráttum segja að
varnarliðið standi straum af kostnaði við rekstrarliði b. og d., en flugmálastjórn við
rekstrarliði c. og liði e. til k. Rekstrarkostnaður varnarliðsins árið 1992 var áætlaður
700-800 milljónir króna.² Samanlagður kostnaður flugmálastjórnar við rekstur
flugvallarins og flugstöðvarinnar árið 1992 var rúmlega 388 milljónir króna.³ Í því

¹Almenn flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli og önnur gögn. Flugmálastjórnin Keflavíkurflugvelli.

²"Af innlendum vettvangi." Morgunblaðið, 17. nóvember 1992, bls. 29.

³Almenn flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli og önnur gögn. Flugmálastjórnin Keflavíkurflugvelli.

sambandi er rétt að geta þess að verktakar, fyrir hönd flugmálastjórnar, sjá um flesta þá þætti í rekstrinum sem snúa að þjónustu við flugvélar í almennu flugi, sem og farþega- og fraktpjónustu. Kostnaður flugmálastjórnar felst því aðallega í launakostnaði við flugumferðarstjórn, kostnaði vegna reksturs blindflugslendingartækja og viðhaldskostnaði flugstöðvarinnar.

Flugvöllurinn er starfræktur allan sólarhringinn, alla daga ársins og við rekstur hans er tekið mið af innlendum reglum og stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um alþjóðaflugvelli, sbr. fylgiskjal 2.

2.2. Aðstaða, búnaður, skipulags- og öryggismál

2.2.1. Aðstaða og búnaður

Flugvallarsvæðið er nálægt 3000 hektarar að flatarmáli og innan þess eru þrjár flugbrautir ásamt öryggissvæðum, akbrautir flugvéla, flugvélastæði, blindlendingarbúnaður, flugskýli, slökkvistöð, farþegaþýgingar, aðsetur snjóhreinsunardeildar og þjónustuvegir (sjá fylgiskjal 3). Tvær flugbrautanna eru 3000 x 60 metrar en sú þriðja 2000 x 60 metrar. Blindlendingarlágmark á lengri brautunum er skv. "Category II"-staðli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem þýðir að landing er möguleg/leyfð á meðan skýjahæð er að lágmarki 30 metrar og skyggni að lágmarki 400 metrar. Þetta þýðir í raun að flugvöllurinn er búinn mjög fullkomnum blindlendingartækjum, til dæmis fullkomnari en á Shannon-flugvelli á Írlandi, einum af samkeppnisflugvöllum Keflavíkurflugvallar. Flugbrautir, akbrautir, flughlað og flugvélastæði eru nógu vel úr garði gerð hvað varðar lengd, breidd, burðarþol og öryggiskröfur til þess að taka á móti stærstu vélum, þ.m.t. breiðþotum.

Nýr flugturn var tekinn í notkun 1979 og ratsjáraðflugsstjórn tók til starfa í janúar 1980. Auk almennrar þjónustu annast flugumferðarstjórnir ratsjáraðflugsstjórn fyrir bæði Keflavíkurflugvöll og Reykjavíkurflugvöll.

Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun 15. apríl 1987 og hefur allur rekstur millilandaflugs haft aðsetur þar síðan. Átta flugvélastæði með eldneystiskerfi neðanjarðar eru umhverfis landgang flugstöðvarinnar og tengja yfirbyggðar landgöngubrýr hverja flugvél við landganginn. Þetta er mjög mikilvægt atriði ef hefja á markaðssetningu á flugvöllinum til farþegaflugfélaga með skipulagðar áætlanir,

hvort sem um er að ræða leigu- eða áætlunarflugfélög.⁴ Þá er einnig stórt flughlað í nágrenni flugstöðvarinnar þar sem hægt er að þjónusta flugvélar. Flugstöðin sjálf er nýstárleg og þar er aðstaða fyrir alla nauðsynlega þjónustu við farþega, áhafnir og fólk tengt flugvælinum. Farið var eftir ráðleggingum sérfræðings bandarísku flugmálastofnunarinnar um öryggismál í flugstöðinni.

Flugleiðir hafa byggt 4700 fermetra þjónustubyggingu á flugstöðvarsvæðinu þar sem meðal annars eru til húsa fraktþjónusta og fullkomið flugeldhús. Einnig hefur félagið byggt flugskýli í nágrenni flugstöðvarinnar og fer þar fram daglegt og árlegt eftirlit, viðgerðir og skoðanir á flugvélum Flugleiða og annarra sem þess æskja. Þá reka Olúfélagið hf., Skeljungur hf., Olúverslun Íslands hf. og Flugleiðir hf. sameiginlega birgðastöð fyrir þotueldsneyti. Félögin byggðu birgðastöðina í sameiningu og er hún tengd áðurnefndu neðanjarðardreifikerfi í flugvélastæðum. Í birgðastöðinni eru þrír tankar fyrir eina milljón lítra af eldsneyti hver, þjónustubygging og dælustöð. Hámarkssala á dag er um 500.000 lítrar.

2.2.2. Skipulagsmál og hávaðamengun

Samræming skipulagsmála flugvallarins, tengsl hans við nærliggjandi sveitarfélög og áhrif hans á þau eru í höndum svokallaðrar samvinnunefndar. Hún gerði aðalskipulag fyrir Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöll 1967-1987 í samráði við skipulag ríkisins. Núverandi aðalskipulag fyrir svæðið gildir til ársins 2002 (sjá fylgiskjal 3), en nú er unnið að endurskoðun þess og hafa fulltrúar Sandgerðis og Garðs bæst í hópinn. Einnig hefur verið gert deiliskipulag fyrir svæðið umhverfis flugstöð Leifs Eiríkssonar og er það líka í endurskoðun (sjá fylgiskjal 4).

Hollustuvernd ríkisins gerði, að beiðni flugvallaryfirvalda, umfangsmiklar mælingar á hávaða frá flugvélum umhverfis flugvöllinn árið 1985. Þá kom fram að umhverfishávaði í Keflavík var við leyfileg mörk, en að meðaltali fyrir ofan þau í Njarðvík. Síðan þessar mælingar voru gerðar hafa háværar þotur vikið fyrir hljóðlátari og jafnframt hefur flugferlum um völinn verið breytt þannig að minni hávaði stafar frá flugumferð bæði í Keflavík og Njarðvík. Í framhaldi af þessu setti Hollustuvernd markalínu vegna hávaðamengunar og er óheimilt að byggja íbúðarhúsnæði flugvallarmegin við línuna.

⁴A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 34-35.

2.2.3. Öryggismál

Flugfélög telja mjög mikilvægt að fullkomin sjúkrahús og góð lækniþjónusta sé til staðar í nágrenni flugvalla og að björgunarþjónusta sé í góðu lagi á þeim flugvöllum þar sem vélar þeirra lenda. Almannaþingarnefnd flugvallarins hefur samið hópslysaáætlun fyrir Keflavíkurflugvöll í samvinnu við Almannaþingir ríkisins og er hún staðfest af Almannaþingaráði. Almannaþingarnefndin á náið samstarf við hliðstæða nefnd varnarlíðsins, sem og Almannaþingir Suðurnesja. Ýmsir atriði hafa verið sett á svið og æfingar haldnar reglulega, t.d. í björgun slasaðra, slysgreiningu, sjúkraflutningum og viðbrögðum á sjúkrahúsum í Reykjavík. Einnig liggja fyrir starfsreglur, staðfestar af utanríkisráðherra, um viðbrögð við flugránum, sprengjuhótunum o.fl. þess háttar og er náið samstarf við alþjóðadeild Flugmálastjórnar Íslands um slík mál. Að öðru leyti er unnið í samræmi við tillögur sérfræðings bandarísku flugmálastofnunarinnar sem fenginn var til ráðgjafar við byggingu flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Þá er fullkominn slökkviliðsbúnaður á vellinum og var t.d. útstöð frá slökkvistöð flugvallarins tekin í notkun 1989. Hún er staðsett svo til á miðjum flugvellinum og stýttir það viðbragðstíma slökkviliðsins verulega.

2.3. Þjónusta

Fyrir utan flugumferðarþjónustu hefur þjónusta við millilandaflug verið í höndum einkaaðila, sem verktaka. Í því sambandi má geta þess að Samkeppnisstofnun ESB hefur komist að þeirri niðurstöðu að ekki sé rekstrargrundvöllur fyrir fleiri en eitt fyrirtæki í flugafgreiðslu nema um viðkomandi flugvöll fari fleiri en tvær milljónir farþega og yfir 50.000 tonn af frakt á ári.⁵ Þetta er talsvert meiri umferð en nú er um Keflavíkurflugvöll eins og kemur fram hér á eftir. Opinberir aðilar aðrir en flugmálastjórn sjá um tollgæslu, löggæslu, vegabréfaskoðun o.fl. þess háttar.

2.3.1. Flugafgreiðsla

Samkvæmt sérstökum samningi við Flugmálastjórn annast Flugleiðir alla flugafgreiðslu millilandaflugs, ef frá er skilin fraktþjónusta sem gefin var frjálts haustið 1992. Nýtt félag, Suðurflug hf., setti á stofn nýja þjónustustöð á flugvellinum fyrir smáflugvélar í innanlandsflugi og ferjuflugi, en í raun er ónóg aðstaða fyrir þær á vellinum nú. Einnig hefur Suðurflug áhuga á að þjónusta alþjóðlegt flug smáflugvéla

⁵"Flugvöllurinn þarf fleiri farþega og meiri frakt." *Morgunblaðið*, 3. mars 1994, bls. 4B.

svo sem fyrirtækjaflugvéla. Þótt Flugleiðir þjónusti nú allt alþjóðlegt farþegaflug, þ.m.t. flug smáflugvéla, er ekki að efa að með bættri aðstöðu gætu opnast ýmsir möguleikar til þess að auka umferð innlendra sem og erlendra smáflugvéla um flugvöllinn. Talið er að meðalafgreiðslushraði ('turnaround time') áætlunarflugvéla á Keflavíkurflugvelli geti orðið 45-60 mínútur sem telst mjög samkeppnishæft. Einnig má nefna að skv. upplýsingum frá flugvallarstjóra eru vélar Flugleiða á áætlun í um 90% tilvika sem telst mjög gött.

2.3.2. Frakthjónusta

Þótt frakthjónustan hafi verið gefin frjálfs er hún enn að öllu leyti í höndum Flugleiða hf. Ástæðan er aðallega sú að dýrt er að fjárfesta í þeim búnaði og tækjum sem þarf til þessarar starfsemi og því þarf eftirspurn eftir flutningum að vera talsverð til að fleiri en eitt félag sjái sér hag í að fjárfesta í þeim (sjá einnig niðurstöðu Samkeppnisstofnunar ESB hér að framan). Að beiðni tollstjóra er fraktaðstöðunni skipt í tvo hluta, annars vegar innflutning og hins vegar útflutning og eru þeir skildir að með skrifstofuhluta frakthjónustunnar. Að sögn yfirmanna frakthjónustunnar er aðstaða þeirra viðunandi miðað við þá flutninga sem fara þar fram nú. Ef einhver aukning yrði hins vegar í fraktflugi væri þörf á stærri og betri aðstöðu og þá sérstaklega til að geyma og vinna/pakka viðkomandi vöru. Í deiliskipulagi fyrir Keflavíkurflugvöll er gert ráð fyrir stórra fraktaðstöðu í viðeigandi vörugeymslum (sjá fylgiskjal 4, geira C). Í sama skipulagi er jafnframt gert ráð fyrir fríðnaðarsvæði á Keflavíkurflugvelli nálægt framtíðarfraktaðstöðunni (sjá fylgiskjal 4, geira G). Því er ekkert því til fyrirstöðu, ef vilji er fyrir hendi, að aðrir aðilar en Flugleiðir geri út á fraktflutninga í framtíðinni, svo fremi að nóg frakt sé fyrir hendi.

2.3.3. Flugeldhús

Flugeldhús Flugleiða er mjög fullkomið og til húsa í sömu byggingu og núverandi fraktaðstaða. Þar er hægt að framleiða um 7000 máltíðir á sólarhring miðað við tvær vaktir (7:00 f.h. - 10:00 e.h.). Eldhúsið á í fullu tré við hæstu álagstoppa núverandi flugumferðar og forráðamenn þess hafa fullan hug á að fá aukin viðskipti. Bent hefur verið á að góðir matarbakkar flugeldhússins á Keflavíkurflugvelli geti reynst söluhvatí fyrir flugvöllinn. Ef flugumferð ykist mikið og eldhúsið þyrfti meira rými er mögulegt að flytja fraktaðstöðuna annað og stækka aðstöðu flugeldhússins sem því svæði nemur.

2.3.4. *Eldsneytisþjónusta*

Eins og áður er nefnt eru öll olúfélögin með aðstöðu til afgreiðslu eldsneytis á flugvöllum. Flugleiðir kaupa um þriðjung eldsneytisbirgða sinna frá erlendum aðilum en semja við olúfélögin um geymslu og afgreiðslu á því á vélar sínar. Flugleiðir semja svo sérstaklega við olúfélögin um kaup og afgreiðslu á því eldsneyti sem þau þurfa í viðbót við eigin birgðir. Mörg stóru erlendu flugfélaganna, sérstaklega hin bandarísku, eru með samning við ákveðið olúfyrirtæki um afgreiðslu eldsneytis og verð á því. Í samtali við starfsmann olúfélaganna á Keflavíkurflugvelli kom fram að það verð sem t.d. bandarísku flugfélögin greiddu væri mjög hagstætt, sérstaklega þar sem engin opinber gjöld eru lögð á verðið (skv. samningi íslenskra og bandarískra stjórnvalda). Miðað við að flest stóru flugfélaganna sem lenda á Keflavíkurflugvelli eru með langtímasamning við eitt olúfélaganna virðist sem lítil samkeppni ríki á milli olúfélaganna á völlum. Samkeppnin er helst um smáflugvélnar. Nýlega ákváðu olúfélögin að sameinast um rekstur afgreiðslunnar á flugvöllum. Eldsneytisgjöld til annarra en þeirra sem hafa langtímasamninga virðast hins vegar tiltölulega há miðað við það sem gerist á samkeppnisflugvöllum Keflavíkurflugvallar. Í eldsneytisgjöldum á Keflavíkurflugvelli vega opinber gjöld þungt. Til dæmis hafa aðstandendur Cargolux sagt að eldsneytisgjöld, ásamt öðrum gjöldum, þyrftu að lækka talsvert til þess að þeir fengju áhuga á að lenda í Keflavík frekar en í Prestwick.⁶ Enn verra er að lítil sveigjanleiki er í almennri verðlagningu á eldsneyti. Þetta er atriði sem þyrfti að skoða vandlega áður en markaðssetning á flugvöllum hæfist.

2.3.5. *Farþegaþjónusta*

Flugstöðin sjálf býður nánast alla nauðsynlega þjónustu sem farþegar þurfa á að halda. Þar er pósthús, banki, veitingaaðstaða, fríhöfn, minjagripaverslun og næg setuaðstaða. Hins vegar er athugandi hvort ekki sé grundvöllur fyrir því að opna afgreiðslu fyrir tryggingarfélag í flugstöðinni. Þar er nú einungis hægt að fá almenna farangurs- og ferðatryggingu hjá Flugleiðum, en það er ekki fullnægjandi fyrir þá sem til dæmis eru með ferðatölvu eða annan slíkan farangur sem þeir vildu tryggja sérstaklega. Ýmsir möguleikar á sviði verslunar- og veitingaþjónustu í flugstöðinni verða skoðaðir betur í næsta kafla.

Af ofangreindu má sjá að Keflavíkurflugvöllur er vel í stakk búinn til þess að taka á móti hvers kyns flugvéllum, farþegum og frakt. Því til viðbótar virðist stækkun vel

⁶"Cargolux hefur engan áhuga." DV, 17. febrúar 1993, bls. 6.

möguleg með hliðsjón af skipulagi ef auka þarf við einhvern hluta þjónustuaðstöðunnar, til dæmis fyrir fraktflutninga. Því er ekki hægt að kenna aðstöðuleysi eða skorti á þjónustu á flugvelli um að flugumferð um hann er ekki meiri en nú er.

2.4. Tekjur af almennri flugstarfsemi og ráðstöfun þeirra

Alþjóðaflugmálastofnunin gaf út handbók um rekstur flugvalla og flugstöðva árið 1991.⁷ Höfuðmarkmiðið með útgáfu bókarinnar var að stuðla að aukinni hagkvæmni og bættri fjárhagsstöðu flugvalla í aðildarríkjunum. Þar er fjallað um nánast allt það er við kemur rekstri og stjórnun flugvalla og tillögur þar að lútandi. Þótt öllum sem láta sig þetta málefni varða sé bent á að lesa handbókina er áhugavert að greina frá nokkrum atriðum hennar í ljósi þess sem hér fer á eftir. Sjálfstæðum flugvallarstjórnnum (autonomous airport authorities) hefur fjölgað í öllum aðildarríkjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.⁸ Þar segir enn fremur, að fjárhagsstaða flugvallanna hafi venjulega batnað þar sem flugvelli hafi verið reknir af sjálfstæðum flugvallarstjórnnum, þetta sé reynsla um allan heim þótt ekki sé öruggt að með stofnun slíkrar stjórnar verði taprekstri snúið í hagnað. Þar af leiðandi leggur Alþjóðaflugmálastofnunin til að aðildarríkin íhugi kosti þess að koma á fót sjálfstæðum stjórnnum til að reka flugvelli þannig að aukinni hagræðingu og hagkvæmni verði náð.⁹ Í framhaldi af því er bent á að forsenda þess að hægt sé að auka hagkvæmni í rekstri sé að viðkomandi stjórn hafi fullt vald til að ráðstafa tekjum af flugvelli og til að nota þær til að greiða rekstrarkostnað. Þar er um að ræða tekjur í formi lendingar-, stæðis-, farþegaþjónustugjalda og annarra gjalda á flugstarfsemi sem og leigu og sérleyfisgjalda fyrir verslunar- og veitingarekstur og aðrar tekjur ótengdar flugstarfsemi.¹⁰ Í þeim tilfellum þar sem stofnun sjálfstæðrar flugvallarstjórnar er ekki hagkvæm, t.d. vegna smæðar lands og flugvallar, er ráðlegt að skoða hvort ekki beri að setja á laggirnar sjálfstæða opinbera stjórn sem fengi sömu réttindi til fjármálastjórnunar og nefnt er í fyrra tilfallinu.¹¹ Þetta á kannski enn frekar við um Keflavíkurflugvöll vegna varnarsamnings Íslands og Bandaríkjanna. Í umfjöllun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um innra skipulag flugvallarstjórna er markaðsmála og almannatengsla sérstaklega getið og bent á að þróun og stjórnun á sérleyfum fyrir verslunar- og veitingarekstur gæti heyrt undir þá sem fari með þau

⁷*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991.

⁸*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kaflar 2.8 & 2.9, bls. 5.

⁹*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kafli 2.9, bls. 5.

¹⁰*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kafli 2.17, bls. 6.

¹¹*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kafli 2.25, bls. 8.

mál.¹² Þá er það yfirlýst stefna stofnunarinnar að hvetja flugvallaryfirvöld til að auka tekjur til hins ýtrasta af rekstri ótengdum flugstarfsemi, svo sem veitinga- og verslunarrekstri.¹³ Reyndar fjallar 6. kafli eingöngu um þróun og stjórnun á rekstri ótengdum flugstarfsemi. Þar kemur meðal annars fram að tekjur af slíkum rekstri eru í raun helsta leiðin fyrir æ fleiri flugvelli til þess að ná endum saman. Í frambaldi af því er bent á að við aukna flugumferð hækka ekki eingöngu hreinar tekjur af þessum rekstri heldur einnig hlutur þeirra í heildartekjum flugvallaryfirvalda, miðað við tekjur af flugstarfsemi.¹⁴

2.4.1. Uppruni og ráðstöfun tekna

Uppruni og ráðstöfun tekna ríkisins af almennri flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli árið 1992 var eins og töfla í fylgiskjali 5 sýnir. Þegar skoðaðar eru heildartekjur flugvallarins sem þar koma fram, má ljóst vera að rynnu þær óskiptar í rekstur Keflavíkurflugvallar stæðu þær undir öllum rekstrarkostnaði eins og hann var árið 1992. Það ár var rekstrarkostnaður varnarliðsins um 800 milljónir kr. og flugvallarstjórnar um 388 milljónir kr. eins og áður segir. Samtals var því rekstrarkostnaður flugvallarins tæplega 1.200 milljónir kr. Eins og sjá má í töflunni voru heildartekjurnar hins vegar tæplega 1.350 milljónir kr. sama ár. Þannig hefði verið um 150 milljónir kr. hagnaður af rekstrinum. Það kemur hins vegar fram í ofangreindri töflu að flugmálastjórn og flugstöðin fá einungis um 30% af heildartekjum flugvallarins en ríkið tekur í sinn hlut tæplega 70% teknanna. Mestu máli skipta tekjur af fríhöfn, en þær námu tæplega helmingi (46,1%) allra tekna af flugvellingum og renna óskiptar til ríkisins. Næst stærsti hluti teknanna eru farþega- og eldneysisgjöld, eða 23,5%, og rennur hann einnig óskertur til ríkisins. Flugstöðin fær allar tekjur af húsaleigu í flugstöðinni en þær námu tæplega 18% af heildartekjunum. Einnig renna til flugstöðvarinnar 10% af lendingargjöldum, en þau voru einungis 12,6% af heildartekjum árið 1992. Hinn hlutinn, 90% lendingargjaldanna, rennur til Flugmálastjórnar Íslands. Af ofangreindu má ráða að hlutur flugvallaryfirvalda og flugstöðvarinnar í rekstrartekjum af flugvellingum er í ósamræmi við greiðslubyrði flugstöðvarinnar vegna kostnaðar við byggingu hennar og kostnaðar flugvallaryfirvalda við rekstur flugvallarins.

¹²*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kaflar 2.42 & 2.43, bls. 10.

¹³*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kaflar 1.12, bls. 3.

¹⁴*Airport Economics Manual*. 1st. edition, ICAO, 1991, kaflar 6.3 & 6.4, bls. 50.

2.4.2. *Lendingargjöld og önnur gjöld á Keflavíkurflugvelli og annars staðar*

Samanburður lendingargjalda í nóvember 1992 fyrir ýmsa þekkta flugvelli er sýndur í fylgiskjali 6. Þar kemur fram að lendingargjöld á Keflavíkurflugvelli voru síður en svo óhagstæð miðað við gjöld skv. gjaldskrár fyrir aðra flugvelli. Til dæmis voru þau lægri hér en á Shannon og Prestwick. Hins vegar er því við að bæta að ofan á þessi gjöld bætast venjulega ýmis önnur gjöld, svo sem eldneytisgjald o.fl. Það er mismunandi eftir flugvöllum hvaða aukagjöld eru innheimt til viðbótar lendingargjöldum. Í nýlega útgefinni skýrslu um notkunargjöld (user fees) á flugvöllum í Evrópu¹⁵ kemur fram, að flugvellir í Norður-Evrópu virðast almennt dýrari en flugvellir í Suður-Evrópu þegar miðað er við flugvallartengd gjöld (airport related charges) en lendingargjöld o.fl. tilheyra þeim flokki. Enn fremur segir að gjöld fyrir flugafgreiðslu og farþegaþjónustu á flugvöllum þar sem einokun ríkir séu hærri en á flugvöllum þar sem samkeppni ríkir og lægst séu þau þar sem samkeppnin er mest.¹⁶ Í því sambandi má geta að flugfélög virðast almennt vera á móti hvers konar einokun á flugafgreiðslu og þjónustu og bera við ýmsum ástæðum, svo sem hærri verði og síst betri þjónustu. Þetta á sérstaklega við þegar einokunaraðilinn er flugfélag þar sem því er haldið fram að utanaðkomandi flugfélög fái mun verri þjónustu en flugfélagið sem hefur einokunina með höndum.¹⁷ Í þessu ljósi er ráðlegt að hafa skilvirkt eftirlit með flugafgreiðslu og flugþjónustu, sem og gjaldtöku þeirra sem hafa einkaleyfi á slíku á Keflavíkurflugvelli. Þá er ljóst að á Keflavíkurflugvelli er öll gjaldtaka flugvallaryfirvalda skv. gjaldskrá sem sett er af utanríkisráðuneytinu og að sögn flugvallarstjóra verður henni ekki breytt nema með samþykki utanríkisráðuneytis. Hins vegar geta til dæmis flugvallaryfirvöld á Shannon-flugvelli breytt gjaldskránni á ýmsa vegu til þess að laða að flugvélar.¹⁸ Á alþjóðaflugvöllum í Gander (einum af samkeppnisflugvöllum Keflavíkurflugvallar) er í gangi svokallað 'TOPS-Program' (Trans-Oceanic Plane Stop Program). Markmið þess er að laða að og viðhalda landingum flugvéla á leið yfir Atlantshafið.¹⁹ Á meðal helstu átriða þessarar áætlunar er til dæmis lækkun lendingargjalda. Þá er algengt að magnafsláttur sé veittur af flugafgreiðslu- og farþegaþjónustugjöldum á

¹⁵A *Comparative Study of User Costs at Selected European Airports*. Cranfield University, feb. 1994.

¹⁶A *Comparative Study of User Costs at Selected European Airports*. Cranfield University, feb. 1994, bls. 2.

¹⁷A *Comparative Study of User Costs at Selected European Airports*. Cranfield University, feb. 1994, bls. 6.

¹⁸A *Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport*. RP Erickson & Associates, June 1993, Annex I, bls. ii.

¹⁹A *Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport*. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 68.

flugvöllum í Evrópu, t.d. Manchester, London Gatwick, Frankfurt, Düsseldorf, Amsterdam, Brussel, Faro og Apenu. Einnig er talsvert um magnafslátt af lendingargjöldum í Evrópu, t.d. á flugvöllum í Brussel og Faro.²⁰ Afslátturinn byggist þá á ferðafjölda og umfangi flugfélaganna á viðkomandi flugvöllum. Það virðist því mikilvægt atriði að flugvallaryfirvöld á Keflavíkurflugvelli fái meiri sveigjanleika í gjaldskrána en nú er og meiri ákvörðunarrétt almennt yfir opinberum gjöldum á flugvöllum. Þetta verður þó að kanna í samhengi við endurskoðun á tekjuskiptingunni sem lögð er til í næsta kafla.

2.4.3. Tillögur um tekjuöflunarleiðir og endurbætur á tekjuskiptingu

Mögulegar endurbætur á tekjuskiptingu

Þótt það sé ekki hlutverk þessarar skýrslu að fara nánari út í þau mál, má ljóst vera að brýnasta hagsmunamál flugstöðvafyrivalda hlýtur að vera að breyta núverandi tekjuskiptingu (sbr. kafla 2.4.1.). Til að byrja með mætti skoða hvort tekjur af verslunarrekstri í flugstöðinni sem nú renna í ríkissjóð, ættu að renna til flugvallaryfirvalda í Keflavík, þ.e. tekjur af fríhöfn. Annað innlegg væri til að mynda endurskipulagning húsaleigutekna í samræmi við tillögur sem flugvallarstjóri hefur fengið. Þar er lagt til að í stað þess að leiga sé greidd á fermetra, yrði hún greidd sem hlutfall af veltu viðkomandi aðila. Í raun væri líklega best ef leigan yrði samansett úr tveimur þáttum, annars vegar fastri greiðslu og hins vegar hlutfalli af veltu. Þetta hefði tvennt í för með sér. Í fyrsta lagi fengju flugstöðvafyrirvöld beina hlutdeild í tekjum af rekstri í flugstöðinni. Það ætti að virka hvetjandi á þau að reyna að auka umferð farþega um flugstöðina og bæta rekstrarskilyrði viðkomandi rekstraraðila. Í öðru lagi yrði komið til móts við þjónustuaðila í flugstöðinni sem ekki reka veltumikil fyrirtæki en bjóða nauðsynlega þjónustu. Þannig yrði leigan réttlátari og stuðlað yrði að betri samstarfsgrundvelli milli leigusala og leigutaka í flugstöðinni, en það er mjög mikilvægt ef hefja á markaðssetningu á Keflavíkurflugvelli. Samhliða þessu mætti endurskoða fyrirkomulag stjórnunar og alla tekjuöflun og tekjuskiptingu á flugvöllum og í flugstöðinni í samræmi við áður nefnd tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

²⁰A Comparative Study of User Costs at Selected European Airports. Cranfield University, feb. 1994, bls. 13.

Hámörkun verslunartekna í flugstöðinni og aðrir tekjumöguleikar

Viðá hafa flugvallaryfirvöld miklar tekjur af verslunarrekstri í flugstöðvum og stundum meira en af hefðbundnum landingargjöldum.²¹ Við hönnun og byggingu nútíma flugstöðva er mun meira mið tekið af þessum sjónarmiðum en áður og mikil áhersla lögð á að gera þær þannig úr garði að farþegarnir komist ekki hjá því að berja verslunarvarning augum á leið sinni í gegnum viðkomandi flugstöð.²² Einnig er áhersla lögð á að hámarka tekjur af hverjum farþega sem í gegnum viðkomandi flugstöð fer með því að koma á fót ýmiss konar rekstri, svo sem leiktækjum, sjálfsölum o.fl. Í því sambandi er líka sjálfsagt að kanna hvort ekki sé hægt að auka tekjur vegna auglýsinga fyrirtækja í flugstöð og við hana. Auglýsingaspjöld á leiðinni að flugstöðinni sem og fleiri auglýsingar á veggjum flugstöðvar gætu gefið umtalsverðar tekjur af sér. Þó verður að gæta þess að þrengja ekki um of að þægindum fyrir farþega eða skerða öryggi þeirra vegna þessa.

Flugvallarstjórn hefur verið bent á að mögulegt væri að auka verslunartekjur í flugstöðinni með því að stækka fríhöfnina. Jafnvel hefur verið lagt til að fríhöfnin og rekstraraðilar hennar taki yfir allan verslunarrekstur í flugstöðinni. Margt bendir til þess að það borgi sig fyrir flugstöðvaryfirvöld að setja verslunarrekstur í flugstöðinni undir einn hatt. Hins vegar er líklegt að salan fari fyrst að aukast ef fjölbreytni er augin og verslanir eru gerðar aðgengilegri og áhugaverðari fyrir farþegana sem fara í gegnum flugstöðina. Það sama á við um veitingareksturinn. Ef verslunar- og veitingarekstur verður settur undir einn hatt verður að gæta þess að viðkomandi aðili hafi hag af því að auka fjölbreytni í verslunar-, veitinga- og vöruúrvali. Í raun ætti sá hinn sami helst að sjá um að veita sérleyfi til hinna ýmsu verslunar- og veitingarekstraraðila og vera í forsvari fyrir þá aðila út á við. Einn stærsti flugvallarrekstraraðili í heimi, British Airport Authority, skilgreinir sjálfan sig fyrst og fremst sem rekanda verslunarmiðstöðvar.²³ BAA leggur áherslu á mikið verslunar- og vöruúrval. Þeim er gert að fá einungis verslunarrekendur í flugstöðvar sínar sem geta staðið við fullyrðingar um að þar fáiist viðkomandi vörur á hagstæðasta verði á Bretlandseyjum. Ef viðkomandi getur ekki staðið við það, er honum sagt upp og annar fenginn í staðinn. Áhersla BAA á verslunarrekstur sést vel á því að fyrirtækið hyggst opna verslunarmiðstöð utan flugvallar. Því má færa rök fyrir að flugstöðvarbyggingar ættu í raun að vera reknar fyrst og fremst sem verslunarmiðstöðvar en ekki sem áningarstaður fyrir farþega. Væri ráðlegt að

²¹"BAA Airports Take Flight on Retail Sales." *Wall Street Journal*, march 16, 1994 og "Hagnaður á Kasturp." *Morgunblaðið*, 29. apríl 1994.

²²"Establishing a commercial brief for an airport shopping centre." *ACI Europe*, febr., 1994, bls.13 og "A commercial strategy for regional airports." *ACI Europe*, febr., 1994, bls. 18.

²³"BAA Airports Take Flight on Retail Sales." *Wall Street Journal*, march 16, 1994.

kanna hvort ekki ætti að endurskipuleggja flugstöðina með þetta í huga, enda væri það í samræmi við tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar eins og getið er hér að framan.

Flugstöð eins og Flugstöð Leifs Eiríkssonar, sem er á aðalmillilandaflugvelli Íslendinga, hefur þann kost fram yfir hefðbundnar verslunarmiðstöðvar að umferð fólks í gegnum hana er nánast óháð þeim verslunarrekstri sem þar er. Hagstætt verð og óvenjulegt en áhugavert vöruúrval hefur mikið að segja um aðdráttarafl verslana í flugstöðvum eins og öðrum verslunarmiðstöðvum. Miðað við verðsamanburð á vörum í verslunum í flugstöðinni og í Reykjavík kemur fríhöfnin ágætlega út en Íslenskur markaður kemur tiltölulega illa út.²⁴ Þó skal á það bent að Íslenskur markaður er rekinn á öðrum forsendum en venjulegar verslanir þar sem aðaláherslan er á minjagrip og fleira þess háttar fyrir erlenda ferðamenn, en ekki almennan varning. Með hliðsjón af ofangreindu er lagt til að verðlagning í verslunum verði endurskoðuð samhliða endurskipulagningu verslunarreksturs í flugstöðinni.

Úttekt á farþegum í flugstöð

Nauðsynlegt er að gera úttekt á þeim farþegum sem um flugstöðina fara, þ.e. greina samsetningu hópsins m.t.t. þjóðernis, kyns, aldurs, kaupgetu o.fl. og möguleika og tíma farþeganna til að versla í flugstöðinni. Jafnframt mætti gera könnun á því hvað þessir farþegar hefðu mestan áhuga á að kaupa og hvað þeim fyndist helst vanta í flugstöðinni miðað við núverandi aðstæður. Niðurstöðurnar mætti svo bera saman við það sem gerist í flugstöðvum annars staðar og nota þær við endurskoðun á skipulagi og rekstri flugstöðvarinnar.

Samanburður á skipulagi og tekjuflæði í flugstöðvum í Keflavík og á Kastrup

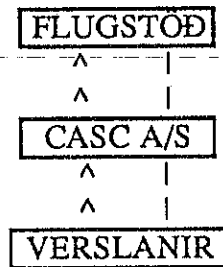
Þótt ekki sé ætlunin að halda því fram að Kastrup og Keflavík séu hliðstæðir flugvellar er áhugavert að bera saman skipulag verslunarrekstrar og tekjuflæði af honum í flugstöðvum þessara flugvalla.²⁵ Mynd A. sýnir skipulag og tekjuflæði varðandi verslunarrekstur í flugstöðinni á Kastrup en Mynd B. sýnir það sama fyrir Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

²⁴Ýmsar greinar, DV, vetur 1994.

²⁵Greinargerð um heimsókn til Copenhagen Airport Shopping Centre. Íslenskur markaður, 1991.

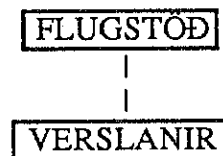
MYND A.

Skipulag og tekjuflæði í flugstöðinni á Kastrup:



MYND B.

Skipulag og tekjuflæði í Flugstöð Leifs Eiríkssonar:



(Hér táknar "FLUGSTÖÐ" flugstöðvafyrirvöld, "CASC A/S" er einkafyrirtæki með einkaleyfi á verslunarrekstri í flugstöðinni á Kastrup, "VERSLANIR" er samnefnari fyrir tilfallandi verslunarrekendur í flugstöðvunum, " ^ " táknar tekjur sem hlutfall af veltu og " | " fastar leigutekjur)

Á Kastrup veita flugvallaryfirvöld einkafyrirtæki, í þessu tilfelli CASC A/S, einkaleyfi á öllum verslunarrekstri í flugstöðinni. Í staðinn fá flugvallaryfirvöld fastar leigutekjur á fermetra (|) ásamt helmingnum af hagnaði CASC fyrir skatta (^). CASC sér í staðinn um að finna verslunarrekendur í flugstöðina sem greiða þeim vissa lágmarksupphæð á ári (|) ásamt vissu hlutfalli af veltu í leigu (^), en hlutfallið er mismunandi eftir starfsemi. Þar á ofan greiða verslanirnar sameiginlega kostnað við sameign. CASC sér um markaðsstarfsemi í þágu allra verslunarrekenda og er kostnaðurinn við það innifalinn í leigugjaldi verslananna til CASC. Með þessu fyrirkomulagi fá flugvallaryfirvöld á Kastrup frið til þess að sjá um rekstur flugvallarins og eftirlit með flugstarfsemi, en fá samt góðar og stöðugar tekjur af tiltölulega umfangsmiklum verslunarrekstri í flugstöðinni.

Í Keflavík fá flugvallaryfirvöld einungis fastar leigutekjur á fermetra (|) af verslunarrekstrinum og hafa þau því mjög takmarkað bolmagn og litla hvatningu til þess að markaðssetja flugstöðina. Fríhöfnin og Íslenskur markaður eru einu verslunarrekendurnir í flugstöðinni, en Flugleiðir hafa einkaleyfi á veitingarekstrinum sem er tiltölulega einhæfur. Ekki virðist umfangsmikið samstarf eiga sér stað milli

þessara aðila hvað markaðssetningu varðar. Þetta skipulag virðist því ekki hafa hvetjandi áhrif til að efla verslunarrekstur í flugstöðinni eða markaðssetningu á henni. Þótt ekki sé lagt til að álíka skipulag og er í Kastrup verði tekið upp í Keflavík, þar sem flugumferð um Keflavíkurflugvöll er miklu minni en um Kastrup, þá mætti hafa skipulagið á Kastrup í huga við endurskipulagningu á verslunarrekstri í flugstöðinni.

Ávinningur flugvallaryfirvalda

Áður en ráðist er í viðamikla markaðssetningu á flugvælinum væri ráðlegt að skoða hvort ekki beri að gera eftirfarandi breytingar:

- a) endurskipuleggja yfirstjórnun flugvallarins í samræmi við tilmæli Alþjóðafflugmálastofnunarinnar með það að markmiði að gera hana sjálfstæðari og fá henni meira vald yfir fjármálum og tekjuöflun á flugvælinum;
- b) ráða markaðsfulltrúa til flugvallaryfirvalda sem hefði umsjón með því að þróa og veita sérleyfi fyrir verslunar- og veitingarekstur, eða veita óháðu fyrirtæki sérleyfi til þess að halda utan um allan verslunar- og veitingarekstur í flugstöðinni svipað því sem gerist á Kastrup;
- c) leggja áherslu á að auka tekjur af rekstri ótengdum flugstarfsemi, svo sem verslunar- og veitingarekstri, með því að skapa viðeigandi aðstöðu og umhverfi í samræmi við tilmæli Alþjóðafflugmálastofnunarinnar.²⁶

Ástæðurnar fyrir mikilvægi þessara breytinga eru þrjár. Í fyrsta lagi er líklegt að með þeim muni tekjur flugvallaryfirvalda á hvern núverandi farþega aukast. Í öðru lagi fengju flugvallaryfirvöld meiri tekjur af væntanlegum viðbótarfarþegum miðað við að hægt væri að auka umferð um flugvöllinn. Það mundi leiða til að auðveldara yrði að fá tekjur á móti útgjöldum vegna markaðssetningar og markaðsaðgerða, svo sem lëkkunar lëndingargjalda. Í þriðja lagi er raunhæft að ætla að fleiri möguleikar opnast til að markaðssetja flugvöllinn með breyttu fyrirkomulagi. Þriðja ástæðan byggist m.a. á því að með því að auka verslunar- og vöruúrval og bjóða samkeppnishæft vöruverð er kominn betri grundvöllur til þess að auglýsa flugstöðina sem verslarmiðstöð. Einnig skapast meiri samstaða um markaðssetninguna og sterkari fjárhagsgundvöllur fyrir hana ef verslunarreksturinn er settur undir einn hatt og leiga endurskipulögð, t.d. með líkum hætti og gert er á Kastrup og hjá BAA. Þá

²⁶*Airport Economics Manual*. 1st edition, ICAO, 1991, kafli 6.

mun sjálfstæð flugvallarstjórn hafa meiri hvata til þess að ná fram hagkvæmni í rekstri og ráðast í eða aðstoða við markaðssetningu á flugvöllum.

2.5. Núverandi flugumferð/viðskipti og tillögur um breyttar áherslur

2.5.1. Flugtök og landingar á Keflavíkurflugvelli

Í fylgiskjali 7 er línurit sem sýnir flugtök og landingar á Keflavíkurflugvelli árið 1993. Þar kemur fram að álagstoppar í flugumferð um völinn eru um sumarmánuðina og þá sérstaklega í júlí. Það er áhugavert að miklu minni sveiflur eru í millilandafluginu frá mánuði til mánaðar en í öðru flugi um flugvöllinn svo sem herflugi. Meðalflugtök og landingar í millilandaflugi á mánuði voru rétt rúmlega 1.000, urðu mest tæplega 1.500 í júlí og minnst tæplega 800 í febrúar. Ef hver dagur fyrir sig er skoðaður, sbr. súlurit í fylgiskjöllum 8a og 8b, kemur fram að um gífurlegar sveiflur er að ræða. Á hverjum degi eru tveir stórir álagstoppar (milli kl. 6 og 9 á morgnana og 3 og 6 síðdegis), einn talsvert minni (milli kl. 9 og 12 á kvöldin), en á öðrum tímum dagsins er nánast engin umferð. Eins og gefur að skilja eru flestir þjónustuaðilar á flugvöllum sammála um að mest sé um vert að auka umferð utan þessara álagstíma. Mikilsvert er að taka mið af þessu við ákvörðun um markaðssetningu á flugvöllum.

2.5.2. Mikilvægur þáttur Flugleiða hf.

Flugleiðir hf. eru langstærsti viðskiptavinur flugvallarins en samtals voru vélar á þeirra vegum 51% af heildarflugumferð millilandaflugs árið 1993. Félagið býður upp á beint reglubundið farþegaflug til 22 ákvörðunarstaða frá Keflavíkurflugvelli með Boeing 757 og 737 vélum sínum. Þar af eru þrír ákvörðunarstaðir í Bandaríkjunum (fjórir á sumrin) og sextán í Skandinavíu og Evrópu. Fraktflutningar eru einnig í boði í þessum áætlunarferðum. Þar á ofan bjóða Flugleiðir hf. sérstakt fraktflug á sunnudögum allt árið til Ostend í Belgíu og stöku sinnum einnig á þriðjudögum, ef næg eftirspurn er. Þótt færa megi rök fyrir því að umtalsverð einokunaraðstaða Flugleiða á flugvöllum sé ekki hvetjandi fyrir erlend flugfélög sem hefðu hug á að fljúga hingað, er óvarlegt að fara of geyst í að skerða rekstrarmöguleika Flugleiða hf. Höfuðástæðan er sú að Flugleiðir hf. eru mjög stór og mikilsverður viðskiptavinur Keflavíkurflugvallar, en stór viðskiptavinur í reglubundnu áætlunarflugi er atriði sem flugvöllir sambærilegra svæða, til dæmis Gander á Nýfundnalandi, vantar sárlega. Með umsvifum sínum á flugvöllum hafa Flugleiðir hf. sett á laggirnar mjög samkeppnishæft flugeldhús, fullkomna viðgerðaraðstöðu og viðunandi frakþjónustu.

Leiða má að því getum að viðkomandi þættir væru ekki til staðar ef ekki hefði komið til umfangsmikill (m.v. höfðatölu landsmanna) rekstur Flugleiða hf. Allir þessir þættir eru líklegir til þess að skipta miklu máli við að bæta möguleika á markaðssetningu flugvallarins. Þessu til viðbótar verja Flugleiðir um milljarði króna á ári til markaðsstarfs erlendis²⁷ og er ljóst að Keflavíkurflugvöllur, flugstöðin og hlutaðeigandi rekstraraðilar hagnast beint og óbeint af þeirri markaðsstarfsemi. Þó verður alltaf að hafa í huga að hagsmunir eins rekstraraðila á vellinum mega ekki skerða framtíðarmöguleika heildarinnar eða möguleika flugstöðvarinnar til þess að standa undir sér. Einnig er mikilsvert að skilvirkt eftirlit og aðhald sé haft með þjónustu viðkomandi verktaka á flugvellinum og í flugstöðinni, eins og segir í kafla 2.4.2. Til dæmis gætu flugvallaryfirvöld í samvinnu við viðkomandi verktaka komið á fót skipulögðu gæðaeftirlitskerfi sem miðaði að því að viðhalda gæðum og halda verðlagi á þjónustu réttlátu, stöðugu og samkeppnishæfu. Markaðssetning flugvallarins ætti að taka mið af þessu.

2.5.3. Aðrir flugrekstraraðilar

Fyrir utan Flugleiðir hf. bjóða SAS og Lufthansa reglubundið áætlunarflug frá Keflavíkurflugvelli en þó einungis á sumrin (sjá sumaráætlun fyrir 1994 í fylgiskjali 9). Flugfélag Norðurlands og Grönlandsfly eru einnig með starfsemi á flugvellinum. Þess utan eru ýmis leiguflug sem miðast annars vegar við skipulagðar hópferðir erlendra ferðamanna til landsins og hins vegar við ferðir íslenskra ferðamanna til útlanda. Þessar ferðir eru nær eingöngu farnar yfir sumarmánuðina og er Flugfélagið Atlanta hf. einn stærsti aðilinn á þeim vettvangi. Flugvélar Atlanta hf. millilentu 158 sinnum á Keflavíkurflugvelli árið 1993 og nam flug í júní, júlí, ágúst og september 70% af heildarlendingum þeirra það ár. Í samtali við forstjóra Atlanta hf. kom fram að í sumar mun félagið fljúga um sex sinnum í viku með þjóðverja til landsins á vegum erlendra ferðaskrifstofa, en nánast ekkert leiguflug er á þess vegum á veturna. Svipaða sögu er að segja af þeim erlendu aðilum sem stunda leiguflug hingað þó að það hafi verið í mun minna mæli.

2.5.4. Smáflugvélar

Umtalsverð flugumferð smáflugvéla er um Keflavíkurflugvöll, bæði á vegum einstaklinga og fyrirtækja, en árið 1993 millilentu 1.143 smáflugvélar á flugvellinum. Að langmestu leyti var um fyrirtækjavélar að ræða, en einnig ferjuflug og smáflugvélar í innanlandsflugi. Eins og áður er getið má bæta þjónustuna við tvo

²⁷"Flugleiðir verja rúmum milljarði á ári..." *Morgunblaðið*, 17. desember 1993, bls. C6.

síðasttöldu flokkana og er það markmið Suðurflugs hf. Þótt tekjur á vél séu að sjálfsögðu miklu lægri en af stóru farþegaþotunum er enginn vafi á að hægt er að ná inn einhverjum tekjum af þjónustu við slíkar flugvélar ef rétt er staðið að málum.

2.5.5. Millilendingar

Hvað millilendingar áhrærir þá millilentu 5.579 flugvélar í almennu flugi á Keflavíkurflugvelli árið 1993. Það þýðir að tæplega helmingur af þeim 12.708 flugtökum og landingum á vellinum voru millilendingar og í 57,8% tilvika var um vélar frá Flugleiðum hf. að ræða.

Á ofangreindu sést enn frekar að í nánustu framtíð er best að huga að markaðssetningu flugvallarins með það að markmiði að íþyngja ekki rekstri Flugleiða og vinna með þeim að vissum markmiðum. Eins og sakir standa hefur Keflavíkurflugvöllur lítinn hag af því að stugga við langstærsta viðskiptaaðila sínum. Þá er mikilvægt að skoða hvað er hægt að gera til þess að laða að flug utan helstu álagstoppanna. Loks verður að skoða framtíðaráform um flugvöllinn í mjög víðu samhengi og taka þá mið af þróun flugumferðar í heiminum almennt og hvaða áhrif hún muni hafa á flug og flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið, þ.m.t. Keflavíkurflugvöll.

2.6. Hugleiðingar um framtíðarþróun flugumferðar um íslenska flugstjórnarsvæðið

Svo virðist sem eftirfarandi marki aðalatriði þróunar í áætlunarflugi yfir Norður-Atlantshafið:²⁸

1. Flug frá Norður-Ameríku til Evrópu verður í enn meira mæli en áður beint á helstu flugvöllum í stærstu borgunum, svo sem Heathrow í London, Charles de Gaulle í París og Frankfurt International í Frankfurt, þar sem farþegar dvelja ýmist í lengri eða skemmri tíma eða taka næsta flug til viðkomandi lokaákvörðunarstaðar. Einn fjórði til einn þriðji hluti af öllum farþegum í flugi yfir Norður-Atlantshafið flýgur áfram til lokaákvörðunarstaðar eftir að hafa lent á stóru völlum. Til að undirstrika þessa þróun þá ákvað flugfélagið American Airlines nýlega að hætta beinu flugi til og frá Berlín sem og flugi til og frá Stanstead við London vegna þess að farþegar voru of fáir. Sum flugfélög

²⁸"Business Air Travel." *Financial Times Survey*, april 20, 1994.

hafa reyndar ákveðið að markaðssetja flug til höfuðborga ríkja sinna sem besta viðkomustaðinn til þriðja landsins. Þannig hafa Austrian Airlines verið að hasla sér völl með því að benda á Wien Schwechat flugvöllinn í Vín sem besta hliðið til Austur-Evrópu og Sovétríkjanna. Félagið hefur skipulagt áætlanir sem miða að því að farþegar sem koma með næturflugi frá Bandaríkjunum til Vínar nái fljótlega áframhaldandi flugi til ákvörðunarstaða í austri.

2. Það furðulega er að hið gagnstæða virðist eiga sér stað í flugi frá Evrópu til Norður-Ameríku en því er sífellt beint á fleiri og fleiri ákvörðunarstaði. Aðalástæða þessarar kynlegu þróunar liggur í aukinni samvinnu milli evrópskra og norður-amerískra flugfélaga að undanfögnu og virðist ekkert lát á þeirri þróun. Með samningum um samvinnu sín á milli fær ameríska flugfélagið hliðréttindi á viðkomandi aðalflugvelli evrópska flugfélagsins, sem er venjulega í höfuðborg viðkomandi lands, en hart er nú barist um slík réttindi á helstu flugvöllum Evrópu. Á móti fá evrópsku flugfélögin svipuð réttindi á aðalflugvöllum ('major hubs') viðkomandi bandaríks flugfélags, en þar er í flestum tilfellum um að ræða fleiri en einn flugvöll og oft aðra velli en vinsælustu alþjóðaflugvöllina eins og New York, Chicago, Washington eða Los Angeles. Með þessu tengja flugfélögin Atlantshafsflug sitt við innanlandsflugkerfi viðkomandi innanlandsflugfélags. Þannig flýgur flugfélagið KLM, með nýlegum samningum sínum við flugfélagið Northwest Airlines, til Minneapolis og Boston, ásamt því að fljúga beint til New York og víðar. Flugfélagið British Airways flýgur beint til Pittsburgh, Charlotte og Baltimore samkvæmt samningum sínum við flugfélagið USAir o.s.frv. Þau bandarísku flugfélög sem ekki hafa slíka samninga við stóru evrópsku flugfélögin hafa reynt að bregðast við þessari þróun á annan hátt. Þótt American Airlines hafi til dæmis gefist upp á Berlín, býður félagið nú beint flug frá Evrópu til Nashville og Philadelphia. Þessi þróun virðist ekki líkleg til þess að auka möguleika Keflavíkurflugvallar á því að laða til sín aukna flugumferð í framtíðinni. Hins vegar virðist áhugavert að skoða hvort ekki sé hugsanlegt að það opnist fyrir samvinnu litlu flugfélaganna á ýmsum sviðum samhliða aukinni samvinnu stóru flugfélaganna. Um þetta er getið í næsta lið.
3. Vegna tilslakana á höftum á samkeppni bæði í Bandaríkjunum og nú nýlega í Evrópu virðast hafa opnast möguleikar fyrir smærri flugfélög að skáka stóru flugfélagunum á ýmsum innanlandsleiðum. Í Bandaríkjunum hefur þróunin verið í þá átt að lítil flugfélög með mjög litla yfirbyggingu bjóða nú mjög lág

fargjöld á vinsælum leiðum í mikilli samkeppni við stóru flugfélögin.²⁹ Þetta gera þau með því að bjóða margar ferðir á dag með litlum flugvélum og lágmarkspjónustu. Virðist þetta hafa gefist svo vel að mörg stóru flugfélaganna hafa, eða eru að huga að því að koma á fót svipaðri þjónustu á vissum leiðum til þess að reyna að halda sínum hlut. Þau hafa jafnvel keypt sum litlu flugfélögin til að ná þessu markmiði. Svipuð þróun virðist vera í Evrópu í kjölfar tilslakana.³⁰ Þar er sérstaklega um að ræða flug milli stórra "héraðsflugvalla", eða "borgarflugvalla" eins og London City Airport og Berlin Tempelhof Airport. Viðkomandi aðilar bjóða mjög fljóta og þægilega þjónustu þar sem þessir flugvellar eru ekki eins yfirfullir og stóru alþjóðaflugvellar og oftast nær miðborginni. Það væri athugandi hvort í framtíðinni yrði hægt að markaðssetja Keflavíkurflugvöll sem miðstöð ('hub') fyrir nokkurs konar Atlantshafsflugþjónustu þessara litlu flugfélaga. Þannig yrði boðið upp á flug milli hinna ýmsu smærri flugvalla/borga í Vestur- og Austur-Evrópu til smærri flugvalla/borga í Austur- og Miðvesturríkjum Bandaríkjanna með viðkomu á Keflavíkurflugvelli. Svipuð hugmynd hefur verið sett fram varðandi mögulegt framtíðarhlutverk Shannon-flugvallar.³¹ Til dæmis gætu Flugleiðir hf. og jafnvel fleiri flugfélög verið tengiliðurinn á milli viðkomandi innansvæðaflugfélaga. Hafa verður í huga að innflytjendaeftirlit og tollafgreiðsla þarf að vera til staðar á viðkomandi flugvöllum, nema hægt verði að koma því við á Keflavíkurflugvelli.

Til viðbótar er lagt til að skoðað verði hvaða áhrif breytingar vegna gildistöku innri markaðar ESB- og ESS-samningsins geti haft á flugsamgöngur við og um Ísland.

²⁹"Low-cost carriers start to make inroads." Business Air Travel, *Financial Times Survey*, apríl 20, 1994, bls. IV & "Heavy toll of deregulation." Sama rit, bls. XI.

³⁰"Low-cost carriers start to make inroads." Business Air Travel, *Financial Times Survey*, 20.04.1994, bls. IV & "City airports are just the ticket." Sama rit, bls. V.

³¹"Hart deilt um hlutverk Shannon-flugvallar." *Morgunblaðið*, 30. janúar 1992, bls. B9.

3. KAFLI: MARKHÓPAR OG VIÐSKIPTAMÖGULEIKAR

Æ meiri áhersla er lögð á beint flug milli borga í millilandaflugi og hafa flugvélaframleiðendur reynt að koma til móts við þessa þróun með því að smíða langdrægari og stærri flugvélar. Þessi þróun er ekki hagstæð flugvöllum eins og Keflavíkurflugvelli. Hins vegar er þetta ekki eina framtíðarþróunin í flugmálum eins og ofangreind dæmi sýna. Með auknu frelsi í ýmsum löndum á sviði flugmála má ætla að endalausir möguleikar í flugsamgöngum milli landa opnast. Hafa þarf í huga að Keflavíkurflugvöllur kemur ekki til með að keppa við flugvelli eins og Heathrow, Charles De Gaulle og John F. Kennedy hvað flugumferð snertir, enda er þess engan veginn þörf. Lykilatriði er að skapa flugumferð um Keflavíkurflugvöll sem hentar eiginleikum hans og þörfum.

3.1. Skilgreining markhópa og loftferðasamningar Íslands

Hvað varðar aukna umferð um Keflavíkurflugvöll eru aðal markhóparnir þrír:

- a) farþegar,
- b) þeir sem senda frakt og
- c) þeir sem reka flugvélar er millilenda á leið yfir Atlantshafið.

Þeir aðilar sem þurfa að senda flugvélar sínar í viðgerð eða skoðun eru þó einn mögulegur markhópur í viðbót. Rætt verður um þetta í kaflanum um fríðnaðarsvæði. Hvað varðar a- og b-lið er spurning hverjir eiga að flytja, eða mega flytja, viðkomandi "vöru" á milli Íslands og annarra landa. Samkvæmt upplýsingum frá flugmálastjórn hefur Ísland tvíhliða loftferðasamning við ellefu ríki. Þau eru Norðurlöndin fjögur, Bretland, Holland, Lúxemborg, Þýskaland, Spánn, Bandaríkin og Tæland. Nú fyrsttöldu samningarnir eru nú "sofnaðir" undir EES-sænginni, þ.e. loftferðasamningar milli Íslands og þessara ríkja, sem nú eru í EES, eru lagðir til hliðar og koma almennar reglur ESB um flugréttindi í staðinn fyrir þá og að fullu með gildistöku hins svokallaða "þriðja pakka". Samkvæmt EES-samningnum um flugréttindi virðist sem nokkuð frjálst verði að fljúga til þriðja ríkis með farþega/frakt innan svæðisins (svokallaður "fimmta stigs flugréttur"), en slíkt er ekki leyfilegt samkvæmt venjulegum tvíhliða loftferðasamningi. Þannig gætu Flugleiðir flogið með farþega frá Keflavík til Frankfurt og tekið upp farþega frá Frankfurt til Parísar. Einnig mun leiguflyg sitja nokkurn veginn við sama borð og áætluðarflug innan EES en venjulegur tvíhliða loftferðasamningur fjallar hins vegar yfirleitt aðeins um

áætlunarflug með farþega eða frakt.³² Þess utan geta bandarísk flugfélög lent hérlandis og tekið farþega á leið sinni frá Evrópu til Bandaríkjanna. Þetta þýðir í raun að erlend flugfélög hafa takmörkuð réttindi til þess að lenda hér, skila farþegum og taka aðra í staðinn hvort sem er í beinu flugi milli Íslands og viðkomandi heimaborgar eða á leiðinni yfir Atlantshafið milli Evrópu og Norður-Ameríku. Þótt ýmis flugfélög hafi notað sér þessi réttindi á undanförunum árum hefur það verið óreglubundið og í litlum mæli. Nú nota einungis Lufthansa og SAS loftferðasamninga ríkja sinna við Ísland reglubundið og þá yfir sumartímann, eins og fram kemur hér að framan. En víkjum nú nánar að markhópunum.

3.2. Farþegar

Ef frá eru talin árin 1987 og 1988 hefur farþegum sem ferðast um Keflavíkurflugvöll fjölgað jafnt og þétt síðan 1984. Árið 1993 voru farþegar 761.344 en árið 1984 voru þeir 504.181. Einungis árið 1988 fóru fleiri farþegar um flugvöllinn en 1993, eða 806.179, þ.e. árið eftir að Flugstöð Leifs Eiríkssonar var opnuð. Þessi þróun sést betur í fylgiskjali 10. Miklu meiri sveiflur eru í fjölda áningarfarþega milli ára en í fjölda brottfarar- og komufarþega og voru til dæmis færri áningarfarþegar árið 1993 en árið 1985. Meginástæðan fyrir þeim fjölda farþega sem fór um flugvöllinn árið 1988 eru óvenjumargir áningarfarþegar það ár, eða 273.838. Farþegar koma og fara með flugvélum í áætlunarflugi og í leiguflugi til og frá landinu, en einnig með flugvélum sem millilenda á flugvöllum.

3.2.1. Áætlunarflug

Skortur á farþegum er takmarkandi þáttur

Einu áætlunarflugfélögin sem fljúga á Keflavíkurflugvöll eru Flugleiðir, SAS, Lufthansa, Gröndlandsfly og Flugfélag Norðurlands. Segja má að það sé einkennandi fyrir takmarkað aðdráttarafl Keflavíkurflugvallar að langstærsti viðskiptavinurinn, Flugleiðir, byggði upp umsvif sín með því að nota Lúxemborgarflugvöll sem upphafs- og endastöð í Evrópu og Keflavíkurflugvöll sem safnstöð fyrir farþega sem voru að fljúga milli Ameríku og Evrópu. Með þessu móti, sem og með hagkvæmri fjárfestingu, gat félagið boðið mjög lág flugfargjöld og byggt upp flugfélag sem var mörgum sinnum stærra en sem svaraði þörfum heimalandsins. Íslendingar eru einfaldlega of fámennt þjóð og ferðamannastraumur hingað of lítill, enn

³²Þórður Örn Sigurðsson, Flugmálastjórn Íslands.

sem komið er, til þess að það svari kostnaði fyrir stóru áætlunarflugfélögin að lenda hér reglulega - sérstaklega miðað við núverandi þróun í flugmálum. Þetta sést kannski enn betur þegar það er skoðað að American Airlines hefur hætt að fljúga beint til Berlínar, stærstu borgar Þýskalands og verðandi höfuðborgar, vegna ónógrar eftirspurnar eins og áður var getið.

Til að undirstrika þetta atriði enn frekar má geta þess að nýlega spurðist utanríkisráðherra fyrir um möguleika okkar á að fá loftferðasamning við Japana og landingarrétt í Japan. Þótt Japanar lofuðu að skoða málið hleypidómalaust, létu þeir í ljós efasemdir um að "magn", hvort sem væri í vöruflutningum eða farþegum, væri nægjanlegt til þess að réttlæta slíkan samning.³³

Utanaðkomandi aðilar og þáttur þeirra í sköpun flugumferðar

Til þess að auka áætlunarfarþegaflug til landsins í framtíðinni verður að auka áhuga erlendra aðila á landinu, hvort sem er ferðamanna, ráðstefnu- og fundarhaldara, íþróttaáhugamanna eða annarra. Þetta er að sjálfsögðu langtímaverkefni og til þess að skipuleggja og framkvæma það þarf aðra aðila en flugvallaryfirvöld á Keflavíkurflugvelli. Þau geta þó tekið virkan þátt í því að opna fyrir fleiri möguleikum á þessu sviði, t.d. með því að bjóða sveigjanlegri gjaldtöku á flugvellingum og hafa meiri samvinnu við þá aðila sem að verkefnunum munu standa.

Í samtali við ferðamálastjóra Ferðamálaráðs Íslands kom fram að nýting fjárfestingar í ferðaþjónustu er innan við 50%. Aðalástæðan er sú að mikið er að gera yfir sumarmánuðina en lítið að gera aðra hluta ársins. Til þess að mæta þessu hafa aðilar í ferðaþjónustu lækkað mikið verð á þjónustu sinni utan háannatímans, oft milli 20-30%. Ferðamálastjóri vill að hið opinbera, sem og flugvallaryfirvöld á Keflavíkurflugvelli, lækki gjöld á Keflavíkurflugvelli til móts við þetta átak, þ.m.t. farþegagjöld. Hann segir að skattlagning sé aðal flöskuhálsinn í vaxtarmöguleikum ferðamannaþjónustunnar hérlandis, t.d. virðisaukaskattur á ferðaþjónustu. Þetta tengist mjög umræðunni hér að framan um nauðsyn þess að dreifa flugumferð meira en nú er, jafnframt því að auka hana. Sömuleiðis nefnir hann að alþjóðaferðamálaráðið spái tvöföldun á ferðamannaumferð á næstu 15 árum og að ekki væri óeðlilegt að sú þróun yrði einnig hérlandis. Þannig hefðu málin a.m.k. þróast á liðnum árum. Því er spurning hvort ekki sé ráð að yfirfara allar forsendur fyrir skipulagningu og rekstri Keflavíkurflugvallar næstu árin með þetta í huga. Þá benti ferðamálastjóri á að nauðsyn væri á markvissari þarfagreiningu, betur unnum

³³"Þetta er risamarkaður." *Morgunblaðið*, 1. maí 1994, bls. 16.

forsendum og samræmingu aðgerða áður en fjárfest væri frekar í ferðamannaþjónustu hérlandis - hvort sem væri á vegum einkaaðila eða opinberra aðila.

Tillaga um hvernig mætti losa um álagstoppana á hverjum degi yfir sumartímann

Ferðamálastjóri lagði einnig fram tillögu um hvernig mætti losa örlítið um álagstoppana á hverjum degi yfir sumartímann. Með því t.d. að haga klukkunni á Íslandi þannig að hún væri allt árið eins og klukkan í Bretlandi (þ.e. henni yrði einnig flýtt um einn klukkutíma á sumrin), mætti dreifa flugáætlunum véla Flugleiða meira yfir morguninn, sem og eftir hádegis, og draga úr álagstoppunum. Framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða tók undir þetta sjónarmið. Hann sagði þetta t.d. stafa af því að margir flugvellir í Evrópu lokuðu klukkan 10 á kvöldin. Til þess að Flugleiðir geti náð tveimur ferðum til Evrópu yfir daginn er því nauðsynlegt að leggja snemma af stað á morgnana og þá sérstaklega á sumrin. Með því að færa klukkuna hér einnig fram um einn klukkutíma á sumrin mætti fara einum klukkutíma seinna í loftið en nú er gert og samt ná þessum tveimur ferðum, m.ö.o. græða klukkutíma. Þetta mál þyrfti þó að skoða í mjög víðu samhengi þar sem það snertir mjög marga aðila í þjóðfélaginu og allsendis óvíst er að hagur þjóðarinnar batnaði við þessa breytingu þótt flugumferðin kæmi betur út fyrir Keflavíkurflugvöll. Erfitt gæti því orðið að fá almenning til að samþykkja slíka breytingu.

3.2.2. Leiguflug

Leiguflug hefur verið talsvert stundað á Íslandi, einkum vegna sumarleyfisferða Íslendinga utan. Stærsti innlendi aðilinn á þessu sviði er Flugfélagið Atlanta hf. en Flugleiðir hf. hafa einnig tekið virkan þátt í þessu flugi. Möguleikar á auknum umsvifum virðast heldur litlir þar sem markhópurinn er takmarkaður, þ.e. Íslendingar. Eins og í flugi almennt eru stærstu álagstopparnir yfir sumarmánuðina. Því væri hagur í að þróunin yrði þannig að ferðum á veturna fjölgaði frá því sem nú er. Meiri möguleikar felast í að laða fleiri erlenda ferðamenn til landsins eins og að framan er getið. Til að ná því markmiði mætti leggja meiri áherslu á aukið samstarf við stórar erlendar ferðaskrifstofur sem sérhæfa sig í að skipuleggja og selja ferðir í leiguflugi, beint á vinsæla ferðamannastaði, frá stórborgum Ameríku og Evrópu. Til dæmis er Flugfélagið Atlanta hf. að fljúga annað árið í röð með þýska ferðamenn hingað á vegum erlendra ferðaskrifstofa og verður flogið sex sinnum í viku í sumar. Forstjóri Atlanta hf. segir að talsverðir möguleikar séu á því að auka slíkar ferðir í framtíðinni. Því er mikilvægt fyrir flugvallaryfirvöld að kanna hvernig þau geti komið til móts við þessa starfsemi. Einnig virðist sem aukinn áhugi sé hjá erlendum ferðamönnum á

styttri ferðum til landsins (1-4 daga) og er þar um talsverða vaxtarmöguleika að ræða. Hins vegar segir ferðamálastjóri að fyrst verði að lækka og jafnvel afnema flugvallarskatt á þessar ferðir til þess að unnt sé að fjölga þeim. Ástæðan er sú að flugvallarskatturinn er sá sami hvort sem um lengri eða styttri ferðir er að ræða og er hann því hlutfallslega hærri kostnaður af heildarpakkanum eftir því sem ferðirnar eru ódýrari. Sem dæmi má nefna að dagsferðir sem boðnar voru frá Bretlandi í vetur voru seldar á um 150 pund, en flugvallarskatturinn var rúmlega 10 pund, eða tæplega 7% verðsins.³⁴ Einnig spyrja aðstandendur þessara ferða hvort réttmætt sé að farþegar sem stoppa í einn dag greiði sama gjald og þeir sem stoppa í þrjár vikur. Ekki er hægt að breyta skattlagningunni nema með leyfi viðkomandi ráðuneytis. Þetta er gott dæmi um hvernig flugvallaryfirvöld gætu unnið betur með flugumferðarskapandi aðilum, ef þeim væri gefið meira vald yfir gjalddöku á velli. Því er svo við að bæta að vinsælt er hjá mörgum erlendum fyrirtækjum að nota svokallaðar "hvataferðir" til þess að umbuna starfsmönnum sínum fyrir vel unnin störf. Þannig fá starfsmenn t.d. eins dags ferð til Íslands ef þeir ná ákveðinni sölu fyrir fyrirtækið á ákveðnu tímabili. Með sveigjanlegri gjaldskrá og meiri samvinnu við skipuleggjendur ofangreindra ferða gætu flugvallaryfirvöld komið verulega til móts við þessa starfsemi.

3.2.3. *Ný aðstaða fyrir smáflugvélar í innanlands- og ferjuflugi*

Töluverð umferð smáflugvéla í innanlands- og ferjuflugi er um Keflavíkurflugvöll eins og kemur fram í kafla 2.5. hér að framan. Þetta á sér stað þrátt fyrir að tiltölulega fábrotin aðstaða sé á velli fyrir þetta flug. Fyrirtækið Suðurflug hf. hefur ákveðið að bæta úr aðstöðuleysinu. Einn forsvarsmanna þess segir að það ætli að koma á fót þjónustumiðstöð fyrir minni vélar og bjóða viðgerðarþjónustu og varahluti fyrir þær. Einnig er fyrirhugað að aðstaða fyrir farþega og þjónustu við þá verði í miðstöðinni. Þótt höfuðmarkmiðið sé að bjóða þjónustu við innanlandsflug til og frá Keflavíkurflugvelli, hefur félagið einnig áhuga á að þjónusta fyrirtækjaflug á leið yfir Atlantshafið.

Erlend kortafyrirtæki

Suðurflugsmenn hafa því haft samband við svokölluð "kortafyrirtæki" erlendis. Það eru greiðslukortafyrirtæki sem sérhæfa sig í þjónustu við alþjóðlegt almannaflyg, svo sem ferjuflug, fyrirtækjaflug, o.s.frv. Þau sjá um að útbúa flugáætlanir fyrir smáflugvélar og hafa samband við flugvelli á áætlun vélarinnar til þess að útvega

³⁴"Lægri Flugvallarskatt." DV, 21. mars 1994.

nauðsynlega þjónustu, svo sem eldsneyti, mat, o.fl. Kortafyrirtækin eru með upplýsingar um viðeigandi þjónustumiðstöðvar út um allan heim sem þau nota í áætlun fyrir viðskiptavinum sínum. Viðskiptaðilinn greiðir svo fyrir þjónustuna með greiðslukorti viðkomandi kortafyrirtækis. Því virðist mikilvægt að tengjast slíku fyrirtæki ef auka á þessa umferð til Keflavíkur.

Talsmaður Suðurflugs sagði enn fremur að félagið væri tilbúið til samstarfs við hvern sem væri hvað þetta varðaði og að markmið þess væri ekki að hafa viðskipti af öðrum heldur frekar að auka þau. Áhugavert er að kanna hvort ekki sé grundvöllur fyrir samstarfi Suðurflugs, Flugleiða og olúfélaganna við að setja þessa miðstöð á laggirnar og jafnframt vinna að því að fjölga millilendingum smáflugvéla á Keflavíkurflugvelli. Hafa verður í huga að aukin umferð smáflugvéla um Keflavíkurflugvöll gæti dregið úr sams konar umferð um Reykjavíkurflugvöll, en best væri ef flugumferð um íslenska flugvelli ykist almennt. Fyrir utan kortafyrirtækin er lagt til að samband verði haft við erlend þjónustufyrirtæki fyrir litlar flugvélar og framleiðendur smáflugvéla til að fá nánari upplýsingar um hvernig best væri að standa að þjónustu við þetta flug og hvernig hægt væri að ná til þeirra aðila sem stunda það.³⁵

3.2.4. *Nýir möguleikar*

Áðurnefnd þróun um aukin umsvif lítilla flugfélaga bæði í Evrópu og Norður-Ameríku er allrar athygli verð. Með hliðsjón af henni má til dæmis skoða hvort unnt sé að markaðssetja Keflavíkurflugvöll sem tengiflugvöll milli þessara ört vaxandi samgönguneta litlu flugfélaganna beggja vegna Atlantshafsins. Kannski er þess kostur að endurtaka leikinn sem Loftleiðir/Flugleiðir léku á sínum tíma. Í þetta skipti mætti hugsa sér hraðfleygar, meðallangdrægar smærri þotur sem flygju á milli smærri flugvalla í Evrópu og miðstöðva litlu flugfélaganna í Ameríku með viðkomu á Keflavíkurflugvelli. Fylgiskjal 11 sýnir flugþol B-757 og 737 flugvéla með Ísland sem miðpunkt. Þar má sjá að hér er um ýmsa möguleika að ræða. B-757 vélarnar geta flogið á milli Keflavíkur og fjölda flugvalla í Bandaríkjunum eins og Seattle, Dallas, Denver, St. Louis eða Pittsburgh. Þar á ofan geta B-757 vélarnar flogið frá Keflavík beint til Istanbul, Moskvu, Sófíu, Aþenu, Beirút, Jerúsalem eða Kaíró. B-737 vélarnar geta hins vegar flogið milli Keflavíkur og margra flugvalla í Vestur- og Austur-Evrópu. Til dæmis komast þær án viðkomu frá Keflavík til Vínar, Amsterdam, Prag, Búdapest, Varsjár, eða St. Pétursborgar. Einnig mætti skoða einhvers konar samstarf milli litlu flugfélaganna beggja vegna Atlantshafsins með

³⁵Sjá til dæmis uppl. í "Gulf's expanding interests demand long-range aircraft." *Aviation Week & Space Technology*, Nov. 1, 1993, bls. 60.

Keflavík sem safnstöð í huga. Með þessu myndu viðkomandi farþegar sleppa við öngþveitið á stóru flugvöllunum og komast jafnvel fljótar á milli upphafs- og lokapunkts en með því að fljúga í gegnum London, París eða Frankfurt til lokaákvörðunarstaðar. Þessar hugmyndir eru í ætt við það sem kallað hefur verið "Passenger Wayport/Hub" í Norður-Ameríku.³⁶ Framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða segir að þetta sé fræðilegur möguleiki en erfitt verði að framkvæma hann. Þó nefnir hann að betra væri fyrir flug sem nú fer til dæmis frá Brándheimi, Björgvin og Stafangri í gegnum Ósló til Norður-Ameríku að fara um Ísland. Framkvæmdastjórinn segir að mesti flöskuhálsinn hvað aukna flugumferð varðar sé flugstöðin sjálf. Hún geti ekki annað aukinni flugumferð innan álagstoppanna, en starfsemi eins og lýst er hér að framan þyrfti að verulegu leyti að fara fram innan núverandi álagstoppa Keflavíkurflugvallar.

3.3. Fraktflug

3.3.1. Fraktframboð og fraktrými

Sama ástæðan og takmarkar áætlunarflug með farþega virðist standa í vegi fyrir auknu fraktflugi til og frá landinu. Þótt ýmsar aðrar ástæður geti komið til, svo sem skortur á fullnægjandi varaflugvelli eða ónógt framboð á fraktrými í farþegaflugvélum Flugleiða hf., þá virðist aðalástæðan sú að ekki sé um nægjanlegt framboð á frakt að ræða hérlandis. Eins og sést í fylgiskjali 12 hefur útflutningur með flugi aukist verulega frá 1984. Þá nam útflutningur með flugi einungis 2.277 tonnum en 8.135 tonnum árið 1993 og hefur aldrei verið meiri. Innflutningur með flugi hefur hins vegar ekki aukist að sama skapi. Árið 1984 nam innflutningur með flugi 3.466 tonnum en 5.452 tonnum árið 1993. Forsvarsmaður fraktdeildar Flugleiða hf. á Keflavíkurflugvelli sagði að örsjaldan kæmi fyrir að framboð á frakt væri meira en fraktrými. Auk þess nefndi hann að auðvelt væri að útvega meira fraktrými ef á þyrfti að halda. Í fyrsta lagi gætu Flugleiðir hf. hæglega leigt vélar í slík verkefni og í öðru lagi væri öðrum aðilum frjálst að fljúga hingað til lands og/eða setja upp frakþjónustu ef vilji væri fyrir hendi. Forstöðumaður flugfraktsviðs Flugleiða hf. staðfesti þetta með þeim upplýsingum að árið 1993 hefði áætlað framboð á flutningsrými hjá Flugleiðum verið um 18.000 tonn. Sama ár fluttu Flugleiðir 7.800 tonn af frakt til útlanda, en 3.400 tonn til Íslands og gegnumflutningur var um 700 tonn. Heildarfraktflutningar Flugleiða hf. árið 1993 námu því 11.900 tonnum eða um 66% af fraktrými í boði. Í framhaldi af þessu má geta þess að forsvarsmenn

³⁶A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 23-25.

flugflutningafélagsins Cargolux hafa ítrekað sagt að skortur á frakt sé það sem helst standi í vegi fyrir því að félagið, eða aðrir í fraktflugi, fljúgi hingað.³⁷ Þar á ofan nefna þeir að lendingar- og eldsneytisgjöld séu mjög há, sem og afgreiðslugjöld Flugleiða hf., en þetta leiði til þess að enn meiri frakt þurfi að vera í boði til að það borgi sig að lenda hér. Enn fremur sagði forstjóri Flutningsmiðlunarinnar hf. að hann hefði reynt á sínum tíma að útvega fraktflugvélar sem gætu boðið ódýrara flug og meira fraktrými en þá var í boði. Þetta var gert að beiðni ýmissa innlendra aðila. Eftir að hann var búinn að útvega viðkomandi vélar og koma öllu í kring hefði hann hins vegar orðið að hætta við vegna þess að enginn gat skrifað upp á loforð um næga frakt fyrir viðkomandi flug.

3.3.2. *Vandamál aðila í útflutningi*

Deildarstjóri ferskfiskdeildar Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna sagði að hægt væri að flytja mun meira magn af fiski með flugi en nú er gert. Ef meira og stöðugra fraktrými væri til staðar myndi líklega vera hægt að auka flutninga með flugi. Framboð af fiski væri ekki þröskuldur, heldur salan. Vandamálið væri að miðað við núverandi framboð á fraktrými væru íslensk fyrirtæki hikandi við að fara út í miklar söluherferðir erlendis fyrir vörur sem flytja þyrfti með flugi. Ekki þyrfti mikla söluaukningu til þess að vandamál sköpuðust. Í samtali við markaðsstjóra ferskfiskdeildar S.H. væri framboð á fraktrými til Evrópu ekki vandamál vegna útflutnings á hrossakjöti og ígulkerum. Hins vegar væru flutningar til Bandaríkjanna óöruggir, sem og flutningar frá Evrópu til Japans. Hann taldi lykilatriði að auka möguleika á beinu flugi til fleiri borga erlendis því að beint flug væri miklu ódýrara en annað. Benti hann enn fremur á að með beinu flugi frá Keflavík til Barcelona kostaði flutningur á yfir 500 kg frakt 39 krónur á kg, en ef fara þyrfti í gegnum Stokkhólm, Kaupmannahöfn eða Ósló til Barcelona kostaði flutningur á yfir 500 kg frakt 83 krónur á kg.

3.3.3. *Flutningsverð takmarkar meiri innflutning með flugi*

Hvað innflutninginn varðar sagði innkaupa- og gæðastjóri Sölufélags garðyrkjubænda að miklar breytingar hefðu orðið í fraktflutningum hjá þeim á síðustu þremur árum. Þeir væru í stórauðnum mæli búnir að skipta úr flugfrakt í sjófrakt. Ástæðuna sagði hann þá að tíminn sem það tæki að senda vörur með skipum væri alltaf að styttest og kostnaður við það yrði sífellt minni miðað við flugfraktina. Hann sagði að þeir hefðu og gætu auðveldlega flutt inn um 10 tonn á viku með flugi en

³⁷"Millilendingar og fraktflug í Keflavík." DV, 17. febrúar 1993, bls. 6.

flyttu einungis um 1 tonn og réði flutningsgjaldið mestu um það. Þeir vildu flytja sem mest inn með flugi en talsverð lækkun flutningsverðs yrði að koma til áður en það yrði hagkvæmt.

3.3.4. *Sígilt vandamál*

Í fyrrnefndu viðtali við utanríkisráðherra kom í ljós að við flytjum um 10% heildarverðmæta sjávarútvegsafurða okkar á Japansmarkað, einn stærsta fiskmarkað í heiminum. Markaðsmöguleikar í Asíu munu einnig aukast til muna með auknum þjóðartekjum í Kína og öðrum löndum þar, en öll eru þessi lönd mikil fiskneyslulönd.³⁸ Ef hægt verður að auka sölu til þessara landa gætu opnast möguleikar fyrir aukna flugflutninga þangað. Þó verður að huga að því að nægur innflutningur verður að koma á móti svo að ekki þurfi að senda tómar flugvélar til landsins. Í skýrslu sem unnin var fyrir Gander International Airport á Nýfundnalandi kemur fram að skilyrði fyrir auknu fraktflugi sé að fyrir hendi sé reglubundið fraktflug, sterk flutningsmiðlunarfyrtæki og sérstök og fullkomin fraktafgreiðslustöð.³⁹ Einnig er ljóst af framansögðu að framboð á frakt með flugi er grundvöllurinn fyrir að eitthvað sé hægt að bæta aðstöðuna. Þetta virðist því vera dæmi um hið sígilda vandamál; hvort kemur á undan, hænna eða eggjó. Flugþjónustuaðilar eru tregir til þess að fara út í þá miklu fjárfestingu sem er því samfara að koma viðkomandi þjónustu á fót ef ekki eru loforð um næga frakt til að reksturinn beri sig. Hins vegar virðist sem einstakir útflutningsaðilar séu tregir til þess að fara út í kostnaðarsamar söluherferðir erlendis, sem tækju mið af því að varan yrði send með flugi, nema góð þjónusta sé fyrir hendi á því sviði.

3.3.5. *Framtíð fraktflugs*

Því er lagt til að flugvallaryfirvöld leitist við að koma aðilum í útflutningi, innflutningi og flugfraktþjónustu saman til að fara yfir stöðu fraktflugs hérlandis. Markmið slíks fundar ætti að vera að fá einhverja niðurstöðu um heildarþörf á þessu sviði nú og í framtíðinni og möguleikana á að mæta þeirri þörf. Samkvæmt upplýsingum frá forstöðumanni flugfraktsviðs Flugleiða hf. nam útflutningur á sjávarafurðum árið 1993 um 95% af öllum flutningum félagsins. Hvað innflutninginn varðar eru stærstu vöruflokkarnir hjá félaginu blóm/grænmeti (20%), fatnaður (20%), vélar/varahlutir (20%) og tölvur/tölvubúnaður (10%). Kanna þyrfti hvort möguleikar á að auka flutninga með flugi felist í að auka flutninga á þessum vörum eða hvort leita þurfi á ný

³⁸ "Þetta er risamarkaður." *Morgunblaðið*, 1. maí 1994, bls. 16 og 17.

³⁹ *A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport*. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 11.

mið. Einnig er spurning hvort nýjar flugleiðir, t.d. til Asíu, muni opna fyrir nýja fraktmöguleika. Vert er að minna á í þessu sambandi að búið er að úthluta lóð fyrir mikla fraktaðstöðu á áðurnefndu skipulagi Keflavíkurflugvallar (sjá fylgiskjal 4, geira C). Þá hefur frakthjónusta nú verið gefin frjálts. Þetta hvorutveggja gerir hverjum þeim sem áhuga hefur á að fjárfesta í þessari starfsemi kleift að gera það.

3.3.6. Keflavíkurflugvöllur sem umskipunar- og dreifingarmiðstöð

Einnig gæti verið áhugavert að skoða hvort Keflavíkurflugvöllur gæti ekki nýst í meira mæli sem umskipunar- og dreifingarmiðstöð fyrir innflutta frakt. Þar er um að ræða dreifingu á innanlandsmarkað utan Reykjaness, sem og til Grænlands og Færeyja. Reyndar segir framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða hf. að miklir möguleikar liggi í því að markaðssetja Keflavíkurflugvöll sem miðstöð fyrir allt Grænlandsflug (bæði farþega og frakt), en það fer nú aðallega í gegn um Álaborg. Er eindregið lagt til að það mál verði athugað nánar í samvinnu við viðeigandi aðila hið fyrsta. Þessu til viðbótar mætti reyna að auka fraktflutninga með því að setja upp fríðnaðarsvæði á Keflavíkurflugvelli, en nánar verður vikið að því síðar. Loks er lagt til að haft verði samband við stóru fraktflutningafélögin og þeirra hugur skoðaður gagnvart staðsetningu Keflavíkurflugvallar sem alþjóðalegrar umskipunarmiðstöðvar. Einnig hvað þeir teldu að þyrfti að vera til staðar til þess að þeir hefðu áhuga á að hefja starfsemi hér.

3.4. Millilendingar

Bent hefur verið á að mörg flugfélög nota flugvélar með svipaða drægni og Flugleiðavélarnar; flugvélar sem verða að millilenda á leið sinni yfir Atlantshafið. Í fyrsta lagi eru Boeing 757 vélarnar vinsælar flugvélar en einnig er mikið af gömlum flugvélum í notkun, t.d. DC-8, sem ekki geta flogið án viðkomu yfir hafið. Í því sambandi hefur verið minnst á nokkur flugfélög Austur-Evrópu, leiguflugfélög og fraktflugfélög.

3.4.1. Möguleiki - dæmi um leiguflugfélagið Canada 3000

Einn nýr viðskiptavinur Keflavíkurflugvallar er Canada 3000, leiguflugfélag frá Kanada. Félagið notar nær eingöngu B-757 flugvélar, jafnvel þótt um mjög langt flug sé að ræða. Á einni leið sinni, frá Vancouver til Amsterdam með viðkomu í Calgary, millilenda vélar félagsins á Keflavíkurflugvelli. Í sumar er gert ráð fyrir því að þær

andstaða gegn því að veita erlendum aðilum skattaundanþágur, en þær eru einmitt aðalaðrættarafl fjármálafrísvæða sem og frísvæða almennt. Kemur reyndar fram í báðum ofangreindum skýrslum til að viðhorf Íslendinga gagnvart frísvæða þurfi að breytast, eigi þau að eiga framtíð fyrir sér hérlandis. Jafnframt segir að mikla vinnu þurfi, bæði við að skapa viðeigandi skattakerfi og ekki síður við að vinna gegn þessari andstöðu innanlands áður en frísvæði muni geta þrífist. Í KPMG-skýrslunni er enn fremur nefnt að ýmislegt skorti til þess að stofnað verði fjármálafrísvæði hérlandis, svo sem eldmóð, stjórnþæki (t.d. fjárveitingar/styrki, niðurgreitt húsnæði o.fl.) og markaðsskrifstofu.⁴⁸ Þetta sé það sem til þurfi til þess að koma á fót hvers kyns frísvæði. Þótt ekki virðist stætt á því að stofna frísvæði á Keflavíkurflugvelli enn sem komið er, hefur komið fram að hægt væri að notfæra sér hugtakið frísvæðis-ígildi við markaðssetningu á Keflavíkurflugvelli.⁴⁹ Alþjóðaflugmálastofnunin bendir á að fyrir mjög marga flugvelli virðist frísvæði ekki vera vænlegur kostur þegar tekin eru til greina þau skilyrði sem þarf að uppfylla til að þau geti þrífist. Hins vegar segir að það geti samt verið ráðlegt og vænlegt að stofna eða stækka tollvöruheymslur þar sem minniháttar framleiðslu- og samsetningarstarfsemi geti farið fram, því að slíkt ætti ekki að leggja þungar fjárhagslegar skuldbindingar á viðkomandi flugvöll eða ríki.⁵⁰

Framleiðsla úr íslenskum náttúruafurðum

Tollvöruheymslan hf. er fyrirtæki sem hefur haft áhuga á að koma á fót frísvæði hérlandis. Framkvæmdastjóri rekstrar- og markaðssviðs Tollvöruheymslunnar segir að starfsmenn hennar hafi athugað ýmsa möguleika í þessu sambandi en hafi komist að því að eini raunhæfi möguleikinn á að stofna frísvæði sé í kringum vinnslu á íslenskum náttúruafurðum, svo sem sjávar- og landbúnaðarafurðum. Hann telur svokallaða "component"-samsetningu erlendra stórfyrirtækja hérlandis ekki raunhæfan möguleika að svo stöddu og er ástæðan sú að flutningskostnaður yrði allt að 80% af vörukostnaðinum. Sem dæmi nefnir hann að kostnaður við að flytja vöru frá t.d. Norður-Ameríku til Íslands sé meiri en til Amsterdam í Hollandi og þá eigi eftir að flytja vöruna héðan og til Evrópu. Því hefur Tollvöruheymslan mestan áhuga á að skoða frísvæði sem byggja á hvers kyns framleiðslu úr íslenskum hráefnum. Til að mynda hefur hún mikinn áhuga á að koma á fót samstarfi erlendra og innlendra aðila í kringum framleiðslu á fiskréttum. Sagði framkvæmdastjórinn að það væri í raun lykilatriði að innlendir aðilar væru stórir þátttakendur ef koma ætti á fót frísvæði

⁴⁸Könnun á möguleikum þess að setja á stofn fjármálafrísvæði á Íslandi. KPMG að beiðni forsætisráðuneytisins, nóv. 1992, bls. 16

⁴⁹A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 22.

⁵⁰Airport Economics Manual. 1st. edition ICAO, 1991, bls. 53.

hérlandis. Annars fengist enginn stuðningur innanlands við slíkt verkefni. Erfitt er þó að sjá hvernig slík starfsemi fengi stuðning hérlandis þar sem ekki er líklegt að íslenskir framleiðendur útflutningsvara utan frísvæðisins myndu samþykkja að einungis aðilar innan þess nyttu skattfríðinda.

Starfsemi tengd flugi og flugþjónustu

Ýmiss konar starfsemi tengd flugi og flugþjónustu getur farið fram í tengslum við frísvæðisstarfsemi á Keflavíkurflugvelli eins og fram kemur hér að framan. Til dæmis hafa Flugleiðir hf. byggt stórt flugskýli á flugvellinum fyrir fullkomna viðhaldsþjónustu. Félagið hefur nýlega fengið alþjóðlega viðurkenningu fyrir þessa þjónustu sína en slíkt er lykilatriði til þess að ná verkefnum. Viðurkenningin, gefin út af Flugmálastjórn Íslands, er frá "The Joint Aviation Authority" í Evrópu og eru 23 lönd aðilar að þeim samtökum. Þannig er um stóran markhóp að ræða. Hvað varðar Bandaríkin segir tæknistjóri Flugleiða hf. að verið sé að ná tvíhliða samningum um þessi atriði og ef það takist muni markhópurinn stækka verulega. Aðalverkefnið munu snúast um vélar Flugleiða hf. og vélar annarra flugfélaga af sömu gerð, þ.e. B-757, B-737 og Fokker F-27 flugvélar. Tæknistjórinn segir að verð og viðgerðatími skipti sköpum við að ná verkefnum. Það fari hins vegar eftir tegund verkefnisins hversu samkeppnishæfir þeir geti verið, þ.e. þeir eigi meiri möguleika á sumum sviðum en öðrum. Meiri sveigjanleiki í allri verðlagningu á flugvellinum, t.d. hvað varðar landingar- og eldsneytisgjöld, mun ótvífrætt gefa meiri möguleika á að laða að viðskipti sem þessi. Hins vegar er bent á í KPMG-skýrslunni að ýmsar takmarkanir eru á möguleikum í tengdum þessari starfsemi, þó vert sé að kanna þá til hlítar.⁵¹ Helst nefna þeir landfræðilega stöðu Íslands, loftslag og hátt verðlag sem verulegar hindranir fyrir því að Ísland geti rutt sér til rúms á viðhalds og þjónustumarkaðnum. Ráðgjafar Gander-flugvallarins eru ekki of bjartsýnir á möguleika þess að koma á fót slíkri starfsemi sem gæti keppt á alþjóðamarkaði.⁵² Þetta er því ekki auðfarin leið. Þó hefur Keflavík eitt fram yfir Gander og það eru Flugleiðir hf. og núverandi aðstaða þeirra. Því er eindregið lagt til að í tengslum við markaðssetningarátak vinni flugvallaryfirvöld með Flugleiðum að því að fá verkefni á þessu sviði hingað.

⁵¹Könnun á möguleikum þess að setja á stofn fjármálafrísvæði á Íslandi. KPMG að beiðni forsætisráðuneytisins, nóv. 1992, bls. 28.

⁵²A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 17-19.

3.5.2. *Alþjóðlegur fundarstaður*

Talað hefur verið um að vænlegt sé að markaðssetja Ísland sem alþjóðlegan ráðstefnu- og fundarstað ("International Business Centre/Retreat") fyrir viðskiptaaðila og aðra, eins og skoðað var fyrir Nýfundnaland í áðurnefndri skýrslu.⁵³ Ísland hefur ýmislegt að bjóða hvað þetta varðar. Sem dæmi má nefna að tiltölulega mikið framboð er af litlum og meðalstórum fundar- og ráðstefnusölum. Þá er til staðar talsverð reynsla af að skipuleggja meðalstórar ráðstefnur. Dálítill dragbítur á vaxtarmöguleika þessarar starfsgreinar eru tiltölulega "fábrotnar" flugsamgöngur til og frá landinu. Fram kemur í áðurnefndri KPMG-skýrslu að nær ómögulegt sé að komast fram og til baka frá London án þess að gista á Íslandi, þótt flugtíminn sé minna en þrír tímar.⁵⁴ Enn fremur eru óþægilegir brottfarar- og komutímar nefndir sem vandamál fyrir viðskiptamenn og fjárfesta. Framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða hf. segir ástæðurnar fyrir þessu tvær (en þær skýra einnig oftnefnda álagstoppa). Annars vegar þurfa Flugleiðir hf. að haga flugi sínu eins og raun ber vitni vegna tenginga vélanna sem koma frá Evrópu og þeirra sem fara til Ameríku og öfugt. Hins vegar þurfa Flugleiðir hf., eins og áður segir, að fljúga snemma á morgnana og á þessum tímum síðdegis til þess að fullnýta flugvélnar og ná tveimur ferðum til Evrópu yfir daginn. Þótt þessar flugáætlanir séu ekki líklegar til að hafa jákvæð áhrif á ofangreinda starfsemi er þó mun mikilvægara að aðstaða og verðlag hérlandis sé samkeppnishæft. Þetta mál er athyglisvert og er ekki að efa að hægt er að auka mikið umferð um Ísland í vegna funda og ráðstefna þegar fram líða stundir. Alþjóðlegir viðburðir eins og leiðtogafundurinn í Höfða og heimsmeistarakeppnin í handbolta, sem haldin verður hérlandis á næsta ári, hafa einnig mikil áhrif á möguleikana á þessu sviði.

Þessu til viðbótar mætti kanna þann möguleika að markaðssetja Ísland sem "fundarstað forstjóranna". Forstjórum, sem þurfa að funda í ró og næði og á óformlegan hátt, væru þá boðnir sumarbústaðir. Það skal tekið fram að bústaðirnir þurfa að vera vel búnir og jafnvel þyrfti veiðileyfi í góðum laxveiðiám og annað slíkt að fljóta með í "pakkanum". Þetta verkefni væri til dæmis hægt að vinna í samvinnu við þá aðila á Keflavíkurflugvelli sem sjá um þjónustu við smáflugvélar þar. Þótt þessi markhópur sé áhugaverður og þá sérstaklega fyrir aðila með viðeigandi aðstöðu, er hann líklega ekki nógu stór til að auka tekjur af flugvellið sem einhverju nemur.

⁵³A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates, June 1993, bls. 26.

⁵⁴Könnun á möguleikum þess að setja á stofn fjármálafrísvæði á Íslandi. KPMG að beiðni forsætisráðuneytisins, nóv. 1992, bls. 14.

3.5.3. Vegabréfaskoðun á Íslandi fyrir Bandaríkin og Evrópusambandið

Í sambandi við uppbyggingu Keflavíkurflugvallar sem miðstöðvar litlu flugfélaganna og/eða sem sjálfstætt verkefni, mætti skoða þann möguleika að koma á fót vegabréfaskoðun fyrir farþega á leið frá ríkjum Evrópusambandsins til Bandaríkjanna og öfugt. Það skal þó tekið fram að litlir möguleikar virðast á því að Keflavíkurflugvöllur fái leyfi til þess á næstunni. Aðalástæðan er að tiltekinn lágmarksfjöldi þyrfti að fara um Keflavíkurflugvöll á leið til hvers og eins af þessum svæðum áður en viðkomandi yfirvöld hefðu áhuga á að fjárfesta í slíkri starfsemi. Til dæmis kröfðust bandarísk yfirvöld þess að 350.000 farþegar færu árlega um Shannon-flugvöll til Bandaríkjanna áður en þau væru tilbúin til þess að fjárfesta í vegabréfaskoðun á flugvöllinum.⁵⁵

⁵⁵A *Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport*. RP Erickson & Associates, June 1993, Appendix II, bls. ii.

4. KAFLI: SAMKEPPNISFLUGVELLIR KEFLAVÍKURFLUGVALLAR

4.1. Greining aðalsamkeppnisflugvallanna

Flugmálastjórn hefur greint eftirfarandi flugvelli sem aðalsamkeppnisflugvelli Keflavíkurflugvallar um millilendingar flugvéla sem fara um íslenska flugstjórnarsvæðið:

Frobisher Bay, Baffinseyju, Kanada

Gander, Nýfundalandi, Kanada

Prestwick, Skotlandi

Shannon, Írlandi.

Á tímabilinu janúar - ágúst 1992 flugu 42.320 flugvélar um íslenska flugstjórnarsvæðið. Á fylgiskjali 13 sést að þar af flaug 28.661 flugvél án viðkomu yfir Atlantshafið (67%), 12.951 flugvél lenti á Keflavíkurflugvelli (31%), en 708 flugvélar millilentu á ofangreindum samkeppnisflugvöllum vegna eldneystistöku (2%). Skipting millilendinga milli samkeppnisflugvallanna var sem hér segir:

jan. - ágúst 1992	Frobisher Bay	Gander	Prestwick	Shannon	Heild
Fjöldi milli- lendinga	257	286	117	48	708
Hlutfall %	36	40	17	7	100

Með hliðsjón af þessu virðist í fljótu bragði sem tiltölulega lítil ávinningur sé af því að ná þeirri flugumferð sem millilendir á samkeppnisflugvöllum yfir til Keflavíkurflugvallar. Ef einungis er miðað við þær flugvélar sem lentu á Keflavíkurflugvelli og millilentu á samkeppnisflugvöllum verður hlutfall þeirra sem millilentu á samkeppnisflugvöllum strax hærra, eða um 5%. Ef einungis eru skoðaðar þær vélar sem millilentu vegna eldneystistöku á Keflavíkurflugvelli, yrði mikilvægi millilendinga á samkeppnisflugvöllum enn meira. Flugvallarstjórinn á Keflavíkurflugvelli hefur reiknað út að miðað við gjaldskrá Keflavíkurflugvallar og sömu samsetningu flugflotans og var á ofangreindu tímabili, hafa samkeppnisflugvellirnir um 500 þúsund dollara árstekjur af landingargjöldum vegna allra þessara millilendinga. Við þetta myndu hins vegar bætast tekjur sem rekstraraðilar á Keflavíkurflugvelli fengju í sinn hlut vegna þjónustu við viðkomandi flugvélar og jafnvel farþega. Mikill áhugi er á millilendingum flugvéla leiguflugfélagsins Canada 3000 í sumar. Þar er um rúmlega 100 landingar að ræða.

Virðist því sem rekstraraðilar á Keflavíkurflugvelli hefðu verulegan áhuga á fá ofangreinda flugumferð um völinn. Því er sjálfsagt að kanna, í samvinnu við viðkomandi rekstraraðila, hvað þurfi að gera til þess að beina viðkomandi flugumferð til Keflavíkurflugvallar. Þessu til viðbótar er athyglisvert að á meðan Flugmálastjórn Íslands greinir Gander-flugvöll sem samkeppnisflugvöll Keflavíkurflugvallar er hann ekki tilgreindur sem einn af samkeppnisflugvöllum Gander í skýrslu sem unnin var fyrir flugvallaryfirvöld þar.

4.2. Skortur á fullnægjandi varaflugvelli er vandamál

Öll aðstaða á Keflavíkurflugvelli stenst fullkomlega samanburð við það sem er í boði á ofangreindum samkeppnisflugvöllum. Það sem helst stendur Keflavíkurflugvelli fyrir þrifum er skortur á fullnægjandi varaflugvelli. Þótt gerður hafi verið varaflugvöllur á Egilsstöðum og hægt sé að lenda til dæmis B-757 þotum á Akureyri, er varaflugvöllur Keflavíkur í raun Prestwick eða Glasgow. Höfuðvandamálið er að flugbrautin á Egilsstöðum er of stutt fyrir fullhlaðnar breiðþotur eins og B-747. Þetta þýðir að flugvél sem flýgur frá Evrópu til Norður-Ameríku með viðkomu á Keflavíkurflugvelli flýgur til baka til Prestwick ef ekki er hægt að lenda á Keflavík. Af sömu ástæðu myndi flugvél sem flygi í hina áttina, frá Norður-Ameríku til Evrópu, halda áfram til Prestwick ef ekki væri hægt að lenda í Keflavík. Þessar flugvélar verða því að hafa mun meira varaeldsneyti ef áætlað er að hafa viðkomu á Keflavíkurflugvelli heldur en á samkeppnisflugvelli eins og Shannon eða Prestwick. Einnig segja forsvarsmenn Cargolux að lendingar- og eldneytisgjöld þyrftu að lækka verulega til þess að Keflavíkurflugvöllur stæðist samanburð við Prestwick hvað millilendingar fraktflutningavéla þeirra varðar.⁵⁶ Við þessu þurfa aðstandendur Keflavíkurflugvallar, bæði flugvallaryfirvöld og rekstraraðilar, að bregðast með einhverju móti ef fjölga á millilendingum vegna eldneystistöku á vellinum frá því sem nú er.

⁵⁶Gögn frá Flugvallarstjóranum í Keflavík.

KAFLI 5: HUGMYNDIR UM MARKAÐSSETNINGU

5.1. Markmið

Eins og er hefur flugstöðin um 90% tekna sinna af föstum leigutekjum á fermetra í flugstöðinni. Flugstöðvafyrirvöld hafa því lítinn hvata til þess að markaðssetja flugvöllinn frekar þar sem þær tekjur sem kæmu í þeirra hlut vegna aukinnar umferðar myndu tæpast standa undir kostnaði við markaðssetninguna. Af sömu ástæðu, m.v. núverandi tekjuskiptingu, er einnig ótímabært að tala um hversu mikið umferðin þarf að aukast til þess að rekstur flugstöðvarinnar standi undir sér. Þó er ljóst að breytist þetta til batnaðar er hægt að skoða ýmsar leiðir til að auka tekjur af rekstri flugvallar og flugstöðvar. Vert er að minna á að það er auðvitað ekki einkaverkefni yfirvalda á Keflavíkurflugvelli að standa straum af kostnaði og vinnu við þetta heldur ættu þeir rekstraraðilar sem hag hefðu af aukinni flugumferð ekki síður að koma þar við sögu. Í því sambandi skal tekið skýrt fram að allir þeir rekstraraðilar sem talað var við sýndu verkinu mikinn áhuga og vildu gjarnan að leggja sitt af mörkum til að auka umferð um flugvöllinn, hvort sem um væri að ræða fjármagn eða faglega ráðgjöf. Flestir flugvellar hafa á sínum snærum markaðsdeildir sem eru fjármagnaðar sameiginlega af rekstraraðilum í flugstöð eða á flugvelli. Með hliðsjón af þessu og niðurstöðum úr fyrri köflum er lagt til að flugvallaryfirvöld leggi áherslu á að ná eftirfarandi markmiðum áður en eiginleg markaðssetning hefst:

- a) Vinna að því að fá meira sjálfstæði við stjórnun flugvallarins og yfirráð yfir tekjum af honum. Æskilegt væri að gjaldskrá vallarins væri sveigjanlegri og flugvallaryfirvöld hefðu meira að segja um gjalddöku á vellinum. Þannig hefðu þau meiri hvata og möguleika til að vinna að því að auka umferð um völlinn.
- b) Vera virk í því að skapa aðstöðu fyrir eðlilega starfsemi á flugvöllum og í flugstöðinni og endurskoða reglulega bæði aðal- og deiliskipulag fyrir flugvöllinn með það í huga.
- c) Hafa forystu um að virkja krafta og þekkingu rekstraraðila í flugstöð og á flugvelli til þess að vinna að hagsmunum heildarinnar, þ.m.t. að markaðsaðgerðum til að auka flugumferð.
- d) Skoða hvort ekki megi, í samvinnu við viðkomandi rekstraraðila, koma á fót skipulögðu gæðaeftirliti með þjónustu þeirra á flugvöllum. Markmiðið væri að tryggja að þjónustan standist ýrustu kröfur sem og samkeppni við það sem býðst annars staðar.

5.2. Tillögur um aðgerðir og áfangaskiptingu þeirra

1. áfangi: Endurskoðun á stjórnun flugvallarins

Sjálfstæð opinber stjórn

Í samræmi við tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar mætti vinna að því að koma á fót sjálfstæðri stjórn á Keflavíkurflugvelli. Þó er líklegt að vegna smæðar landsins og flugvallarins, sem og vegna varnarsamningsins, væri ráðlegast að um sjálfstæða opinbera stjórn væri að ræða. Hún hefði þó fullt fjármálavald á flugvellingum og fengi notið allra þeirra tekna af borgaralegu flugi sem þar er aflað til að standa straum af kostnaði við flugvöllinn. Þótt tekjur flugvallaryfirvalda einar sér nægi ekki til að standa undir kostnaði við flugvöllinn og flugstöðina virðast heildartekjur ríkissjóðs, Flugmálastjórnar og flugvallaryfirvalda nægja vel til að standa undir kostnaði við reksturinn og því er breytinga þörf á þessum vettvangi. Enn fremur ætti framangreint fyrirkomulag að hvetja flugstöðvafyrirvöld til að ná meiri hagkvæmni í rekstri og markaðssetja völlinn. Ef yfirvöld á Keflavíkurflugvelli eiga að vera í lykilhlutverki við að markaðssetja flugvöllinn, verða þau að hafa aðgang að "höfuð-markaðstekjum" og ákvörðunarrétt yfir þeim. Verðlag og gjaldtaka á flugvellingum eru þar lykilatriði.

2. áfangi: Hámörkun tekna í flugstöð

Aukin viðskipti

Flugvallaryfirvöld þurfa að leggja meiri áherslu á að auka tekjur af rekstri ótengdum flugstarfsemi, svo sem verslunar- og veitingarekstri, með því að skapa viðeigandi aðstöðu og umhverfi í samræmi við tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Markmiðið yrði að hámarka tekjur á hvern farþega sem í gegnum flugstöðina fer og einnig að auka aðdráttarafl stöðvarinnar sem verslunarmiðstöðvar, án þess að fórna séreinkennum hennar. Í því sambandi verður að taka með í reikninginn að ekki má heldur skerða um of hvíldaraðstöðu farþega eða takmarka öryggi þeirra. Til dæmis mætti skoða eftirfarandi:

- * Möguleika á því að auka verslunar-, veitinga- og vöruúrval.
- * Samræmda stefnu í verðlagningu í flugstöðinni með það að markmiði að ná fram sem lægstu verði.
- * Möguleika á því að gera verslanir og veitingaaðstöðu aðgengilegri.

- * Aðra möguleika, svo sem að koma fyrir sjálfsölum og leiktækjum.
- * Auka tekjur af auglýsingum í og við flugstöð.

Endurskoðun leigugjalda

Einn þáttur í því að bæta rekstrarumhverfi í flugstöðinni væri endurskoðun á tilhögun leigugjalda þar. Svo virðist sem betra sé fyrir alla aðila að breyta leigugjöldum úr verði á fermetra í hlutfall af veltu viðkomandi fyrirtækja, eða að leigugjaldið væri samsett úr föstum gjöldum og hlutfalli af veltu, þar sem því verður við komið. Þetta myndi líklega stuðla að betri samstarfsgrundvelli milli allra aðila í flugstöðinni og ýta undir meiri og öflugri verslunarrekstur þar. Öflugt samstarf rekstraraðila er undirstaða þess að árangur náist við markaðssetningu á flugvælinum.

Verslunar- og veitingarekstur undir einn hatt

Í framhaldi af þessu eða samhliða því ætti að skoða hvort ekki beri að setja allan verslunar- og veitingarekstur undir einn hatt, þ.e. veita óháðu fyrirtæki sérleyfi til umsjónar með verslunar- og veitingarekstri í flugstöðinni svipað því sem gerist á Kastrup, eða láta markaðsfulltrúa flugvallaryfirvalda (sjá 3. áfanga) hafa umsjón með því.

3. áfangi: Markaðsstjóri/fulltrúi

Eftir að ofangreindum áföngum er náð er nauðsynlegt að ráða markaðsstjóra/fulltrúa til flugvallaryfirvalda. Viðkomandi fulltrúi gæti einnig starfað á vegum samstarfshóps flugvallaryfirvalda og rekstraraðila í flugstöðinni. Í byrjun mætti kaupa slíka þjónustu utan vallarins en þegar til lengri tíma er litið verður ekki hjá því komist að ráða einhvern innanhúss til að halda utan um markaðsstarfsemina. Markaðsstjóri/fulltrúi myndi til dæmis hafa eftirfarandi skyldum að gegna:

- * Hafa yfirumsjón með öflun markaðsupplýsinga og skipulagningu gagnagrunns fyrir flugvöllinn.
- * Skipuleggja fundi með rekstraraðilum í flugstöð og á flugvelli þar sem markaðsaðgerðir á flugvælinum verði skipulagðar og samhæfðar fyrir tímabilið framundan hverju sinni. Rétt er að hlutaðeigandi aðilar beri sameiginlega kostnað við viðkomandi markaðsaðgerðir. Með þeim hætti ákvarðast um leið fjárhagsáætlanir hvað þetta varðar.

- * Hafa yfirumsjón með framkvæmd markaðsaðgerða á vegum flugvallaryfirvalda og samstarfsaðila þeirra.
- * Útbúa kynningarefni fyrir væntanlega viðskiptavinum flugvallarins og aðra aðila (t.d. annast útgáfu fréttabréfs sem sent væri flugfélögum sem notað hafa flugvöllinn undanfarin ár, sem og til rekstraraðila í flugstöðinni, o.fl.). Kostnað við þetta mætti að einhverju leyti fá greiddan með því að selja auglýsingar í viðkomandi blað.
- * Vera innlendum og erlendum aðilum, sem hafa áhuga hafa á ýmiss konar flugrekstri í sambandi við Keflavíkurflugvöll, innan handar með upplýsingaöflun, ráðgjöf, o.fl.
- * Hafa forgöngu um að koma á fundi aðila í inn- og útflutningi.
- * Hafa forgöngu um að koma á fundi aðila í ferðamannþjónustu.
- * Skoða í samvinnu við viðeigandi aðila möguleika þess að gera Keflavíkurflugvöll að miðstöð fyrir flug milli Grænlands og annarra landa.
- * Vera leiðandi við undirbúning og framkvæmd við áfanga þá sem hér koma á eftir.

Kostnaður við markaðsfulltrúann yrði kr. 2,5 - 3,5 milljónir á ári, 32,9% launatengdur kostnaður er meðtalinn en ekki kostnaður við markaðsaðgerðir.

4. áfangi: Hugsanlegar markaðsleiðir

- a) Endurskoða þarf gjaldskrá til þess að laða að umferð utan álagstoppa. Til dæmis mætti setja upp svokallað "hillu-gjaldkerfi" (bracket-pricing), sem verðlaunaði flugvélar sem lenda utan álagstoppanna. Þannig yrði dýrast að lenda milli kl. 6 og 9 á morgnana og 2 og 5 í eftirmiðdaginn, en ódýrara að lenda utan þessara tímabila. Þar á ofan er nauðsynlegt, eins og áður er getið, að auka sveigjanleika í gjaldskránni til þess að hægt sé að koma til móts við þarfir væntanlegra viðskiptavina, til dæmis þeirra sem hefðu áhuga á að koma hingað með flugvélar í viðgerð eða skoðun.
- b) Flugvallaryfirvöld-gætu haft forgöngu um að koma á fundi eða ráðstefnu með þeim sem vilja stuðla að vexti ferðamannþjónustu hérlandis. Þar yrði markmiðið að fá betri heildarmynd af möguleikum í þessari grein næstu árin og að samærma aðgerðir, eftir því sem hægt væri. Til að standa straum af kostnaði við þetta mætti fá utanaðkomandi styrktaraðila eða innheimta gjald af þátttakendum (eða bæði). Flugvallaryfirvöld ættu með þessu að fá

mun betri innsýn í þarfir þessara aðila og geta þannig betur mótað aðgerðir til þess að uppfylla þær. Í framhaldi af þessu gæti einnig skapast grundvöllur fyrir samstarfi þessara aðila og jafnvel flugvallaryfirvalda um markaðsstarf, t.d. 2-4 tíma útsýnisferðir frá Keflavík fyrir farþega sem millilenda þar.

- c) Einnig gætu flugvallaryfirvöld haft forgöngu um að koma á fundi eða ráðstefnu með þeim sem sinna inn- og útflutningviðskiptum. Markmiðið yrði svipað og í b-lið, þ.e. að fá betri heildarmynd af þörfum þessara aðila og möguleikunum á að fullnægja þeim. Fjármögnun yrði með svipuðu sniði og getið er í b-lið.
- d) Lagt er til að kannað verði hvort mögulegt sé að gera Keflavíkurflugvöll að miðstöð fyrir flug milli Grænlands og annarra landa og jafnvel milli svæða eins og Vestur-Noregs og annarra landa, bæði með frakt og farþega. Tilvalið væri að fá þá aðila sem hag hefðu að þessari auknu umferð til þess að taka þátt í þessu verkefni, faglega og fjárhagslega. Í framhaldi af þessu mætti skoða möguleika á því að markaðssetja Keflavíkurflugvöll sem safnstöð fyrir fraktflutningafélög eins og UPS eða Federal Express, svipað því sem gerist í Anchorage og Fairbanks í Alaska.
- e) Lagt er til að skoðað verði nánar hvort mögulegt sé að nýta hérlandis þá þróun sem virðist vera að eiga sér stað beggja vegna Atlantshafsins, en hún felst í fjölgun lítilla flugfélaga. Getur Keflavíkurflugvöllur til dæmis öðlast nýtt hlutverk sem miðstöð milli þessara neta innanlandsflugfélaga sitt hvoru megin við Atlantshafið? Í því sambandi má einnig skoða viss svæði sem falla inn í flugradíus meðaldrægra flugvéla eins og þeirra sem Flugleiðir nota. Borgir á vesturströnd Noregs eru dæmi þar um.
- f) Skoðað verði hvort hægt sé að koma á fót samstarfi við erlenda flugvelli um að finna nýjar flugleiðir og í framhaldi af því markaðssetja flugvöllina sameiginlega með "pakkatilboðum" o.fl. til viðeigandi flugfélaga.
- g) Lagt er til að farið verði yfir deiliskipulag flugvallarins með reglulegu milli-bili og í samráði við rekstraraðila á flugvöllinum og aðra fagmenn. Það er eitt mikilvægasta hlutverk yfirvalda á Keflavíkurflugvelli að standa vel að skipulagi fyrir ýmiss konar framtíðaraðstöðu þar. Þannig er auðveldara fyrir athafnamenn að setja rekstur á laggirnar.

- h) Talsverður ávinningur gæti orðið af því að senda spurningalista til ýmissa erlendra og jafnvel innlendra aðila sem áhrif geta haft á flugumferð um Ísland. Til dæmis mætti senda slíka lista til helstu farþega-, fraktflutninga- og leiguflugfélaga sem fljúga yfir íslenska flugstjórnarsvæðið. Dæmi um slíkan spurningalista er sýnt í fylgiskjali 14. Með þessu móti væri hægt að fá haldgóðar upplýsingar um skoðun þessara aðila á Keflavíkurflugvelli og þeirri aðstöðu og því verðlagi sem þar er. Í framhaldi af þessu mætti svo senda þessum aðilum kynningarbæklinga um Keflavíkurflugvöll og ákveða nánari markaðsaðgerðir út frá niðurstöðunum.
- i) Í samvinnu við aðra aðila sem af því hefðu ávinnig mætti skoða nánar hvort það breytti miklu um álagstoppana á flugvellinum ef klukkunni yrði flýtt um einn klukkutíma hérlendis á sumrin, eins og getið er í kafla 3.2.1. Þó er ólíklegt að slíkt fáiast samþykkt hérlendis þar sem fjölmargir aðrir aðilar koma þar að máli.
- j) Hvað fríðnaðarsvæði varðar væri hægt að hafa samstarf við ýmsa innlenda aðila um að kanna frekar þá möguleika sem ræddir voru hér að framan. Til dæmis er lagt til að samvinna við viðhalds- og viðgerðadeild Flugleiða verði aukin með það að leiðarljósi að reyna að auka sókn erlendra flugvéla í viðgerðir og/eða skoðun á Keflavíkurflugvelli. Einnig má ræða við Tollvörugeymsluna hf. um möguleika á þróun og stækkun tollvörugeymslna á Keflavíkurflugvelli fyrir samsetningarstarfsemi og jafnvel framleiðslu á fiskréttum og öðru slíku til útflutnings o.fl.

Heimildir

A Comparative Study of User Costs at Selected European Airports. Research Report 1. Feb. 1994. Department of Air Transport, College of Aeronautics, Cranfield University.

A Marketing Plan for Developing the Commercial Opportunities of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates. June, 1993.

ACI Europe - Airport Business Supplement, February 1994. Ýmsar greinar.

"Af innlendum vettvangi." *Morgunblaðið*. 17. nóvember, 1992.

"Af innlendum vettvangi." *Morgunblaðið*. 17. desember, 1993.

Airport Economics Manual. 1st. edition, ICAO, 1991.

Almenn flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli. Flugmálastjórnin Keflavíkurflugvelli.

An Economic Impact Evaluation of the Gander International Airport. RP Erickson & Associates. April 1996.

Arngeir Lúðvíksson, forstöðumaður fraktsviðs Flugleiða hf.

Arngrímur Jóhannsson, forstjóri Atlanta hf.

Aron Reynisson, markaðsstjóri ferskfiskdeildar Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna.

Ásgeir Pálsson, aðstoðaryfirflugumferðarstjóri hjá Flugmálastjórn Íslands.

"BAA Airports Take Flight on Retail Sales." *Wall Street Journal*. March 16, 1994.

Baldur Gunnarsson, stöðvarstjóri olíustöðvar olíufélaganna á Keflavíkurflugvelli.

"Business Air Travel." Financial Times Survey. *Financial Times*. April 20, 1994. (ýmsar greinar.)

Brynjólfur Sigurðsson, prófessor, Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.

"Canada 3000 lendir hér í sumar." *Morgunblaðið*. 3. marz, 1994.

DV. 1994. (Ýmsar greinar um verðsamanburð í verslunum í flugstöð Leifs Eiríkssonar og í Reykjavík.)

Eiríkur Kinchin, Suðurflug hf.

"Flugvöllurinn þarf fleiri farþega og meiri frakt." *Morgunblaðið*. 3. marz, 1994.

"Gulf's expanding interests demand long-range aircraft." *Aviation Week & Space Technology*. November 1, 1993.

Guðmundur Magnússon, prófessor, Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.

Gylfi Sigfússon, framkvæmdastjóri rekstrar- og markaðssviðs Tollvörugeymslunnar hf.

"Hagnaður á Kastrup." *Morgunblaðið*. 29. apríl, 1994.

"Hart deilt um hlutverk Shannon-flugvallar." *Morgunblaðið*. 30. janúar, 1992.

Jón Sigurðsson, deildarstjóri flugeldhúss Flugleiða í Keflavík.

Kolbeinn Ágústsson, innkaupa- og gæðastjóri Sölufélags garðyrkjumanna.

Kristinn Eyjólfsson, deildarstjóri fraktdeildar Flugleiða á Keflavíkurflugvelli.

Kristinn Halldórsson, tæknistjóri Flugleiða hf.

Könnun á möguleikum þess að setja á stofn fjármálafrísvæði á Íslandi. KPMG á Íslandi og í London. (Útg. forsætisráðuneytið.) Nóvember, 1992.

Logi Úlfarsson, framkvæmdastjóri Íslensks markaðar hf.

Logi Úlfarsson 1994. "Hvar hefur Flugvallarstjórinn verið." *Morgunblaðið*. 15. marz, 1994.

"Lægri Flugvallarskatt." *DV*. 21. mars, 1994.

Magnús Oddsson, ferðamálastjóri Ferðamálaráðs Íslands.

"Millilendingar og fraktflug í Keflavík." *DV*. 17. febrúar, 1993.

Orri Vigfússon, stjórnarmaður Íslensks markaðar hf.

Pétur J. Eiríksson, framkvæmdastjóri markaðssviðs Flugleiða hf.

Pétur Guðmundsson, flugvallarstjóri á Keflavíkurflugvelli og starfsmenn hans.

Smári Sigurðsson, Esso Olúfélagið hf.

Steinn Sveinsson, forstjóri Flutningsmiðlunar hf.

Valdimar Arnþórsson, deildarstjóri ferskfiskdeildar Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna.

"Þetta er risamarkaður." *Morgunblaðið*. 1. maí, 1994.

Þorsteinn Jóhannsson 1991. *Frísvæði á Keflavíkurflugvelli.* (Útg. iðnaðar-ráðuneytið.)

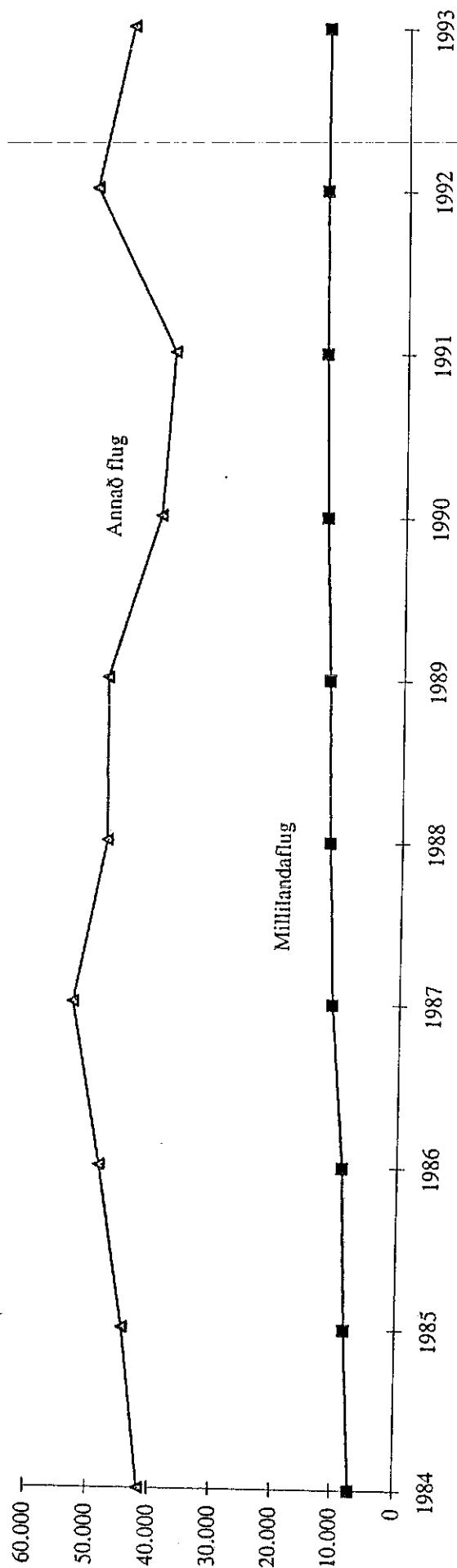
Þorgeir Pálsson, flugmálastjóri og starfsmenn hans.

Þórður Örn Sigurðsson, Flugmálastjórn Íslands.

KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

Flugtök og landingar

1984-1993



MINNISBLAÐ

Efni: Flugafgreiðsla á millilandaflugvöllum.

1. **Skyldur stjórnvalda.** Samkvæmt 6. kafla Annex 9 (tl. 6.1) skulu aðildariki Alþjóða Flugmálastofnunarinnar (ICAO) veita tiltekna þjónustu og aðstöðu vegna losunar eða lestunar loftfara o.fl. á alþjóðaflugvöllum. Í þessum sama kafla (tl. 6.4) er fjallað um afgreiðsluhætti og mælt með ýmiskonar fyrirkomulagi miðað við aðstæður á hverjum stað. Flugvallarstjórn er úrskurðaraðili í þessu efni.

Þá er stjórnvöldum skylt að annast umferðarstjórn á flugvélastæðum (tl. 6.10). Umferðarstjórn á flugvélastæðum er ítarlega skilgreind í tl. 2.2.3.3 og tl. 10.1.1 til og með tl. 10.5.4.1 í Airport Service Manual (Doc 9137-AN-898), Part 8, Airport Operational Services.

Með minnisblaðinu fylgir yfirlitsmynd af flugvélastæðum við Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Á skýringarmyndinni má sjá að flugvélum er lagt mjög þétt. Þetta kallar á mjög virka umferðarstjórn.

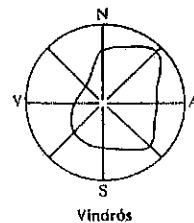
Ennfremur hvílir sú skylda á stjórnvöldum að starfrækja þjónustudeild þar sem flugáhafnir geta aflað sér fluggagna, s.s. veðurspár, sent flugáætlanir til flugumferðarþjónustu o.fl. Búnaður og verksvið þessarar starfsemi er nánar skilgreint í Annex 15, Doc 8126, Annex 1 og Doc 9385-JS/680-1, 1/8/86, 33.-36. bls.

2. **Flugafgreiðsla, sögulegt yfirlit.** Flugmálastjórnin á Keflavíkurflugvelli annaðist alla flugafgreiðslu á Keflavíkurflugvelli á árabílinu 1951-1962. Í maímánuði 1962 var gerður samningur við Loftleiðir hf. um að félagið yfirtæki þjónustuna í umboði viðkomandi stjórnvalda. Þegar Loftleiðir hf. og Flugfélag Íslands hf. voru sameinuð tóku Flugleiðir hf. við framkvæmd samningsins. Samningur við Flugleiðir hf. var endurnýjaður 1987 til 5 ára. Uppsagnafrestur er 6 mánuðir af beggja hálfu. Samningurinn framlengist um 5 ár verður honum ekki sagt upp. Taxtar eru háðir samþykki stjórnvalda. Hinn 19. nóvember 1992 var fraktafgreiðsla gefin frjáls.

Keflavíkurflugvöllur er opin allan sólarhringinn, alla daga ársins og stjórnvöld þar af leiðandi skuldbundin til að hafa tiltæka flugafgreiðslu þar, samkvæmt ákvæðum 1. töluliðs.

ADALSKIPULAG 1982-2002
KEFLAVÍK NJARÐVÍK
KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

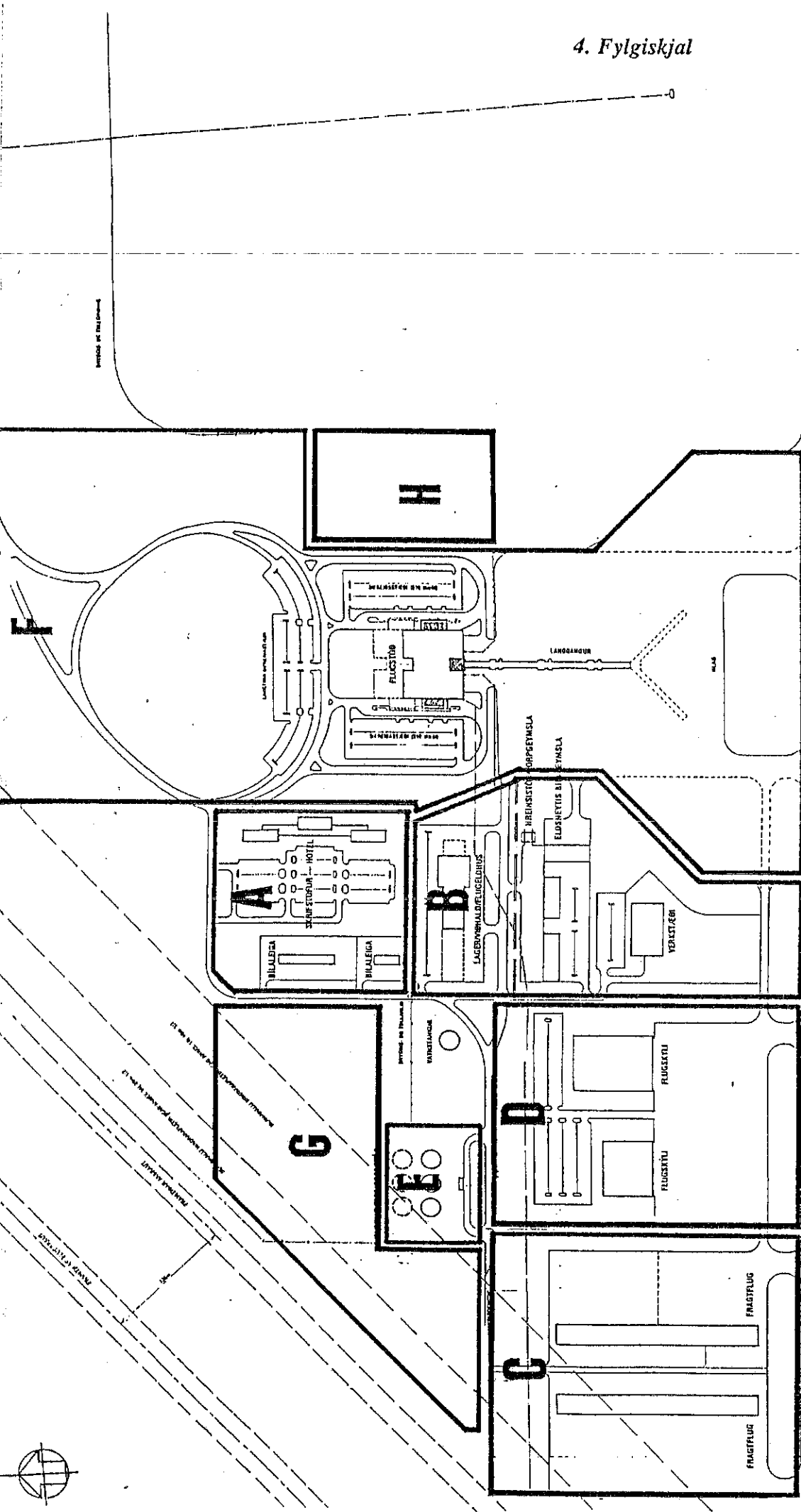
Mælikvarði 1:20 000



OPINERAR	
STOFNANIR	
VERSLANIR	
OG SKRIFSTOFUR	
EINBYLISHUS	
OG RADHUS	
FJÖLBÝLISHUS	
IDNADUR	
BLÓNDUD	
STARFSEMI	
OPIN SVÆÐI	
OG LEIKVELLIR	
ÖBYGGT	
SVÆÐI	
SVÆÐI TIL SIDARI	
NOTKUNAR	

SKIPULAG RÍKISINS Borgartún 7 Reykjavík
SAMVINNUNEFDN UM SKIPULAGSMÁL KEFLAVÍKUR,
NJARÐVÍKUR OG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR.

4. Fylgiskjal



A	SKRIFSTOFUR
B	PJÓNUSTA V. FLUGHLAÐ
C	VÖRUGEYMSLUR
D	FLUGSKÝLI
E	ELDSNEYTISBIRGÐARSTÖÐ
F	FLUGSTÓÐVARBYGGING
G	FRÍÐNAÐARSVÆÐI
H	BÍLAGEYMSLUHÚS

SKIPTING SVÆÐIS

ÁSKAÐAFTIR

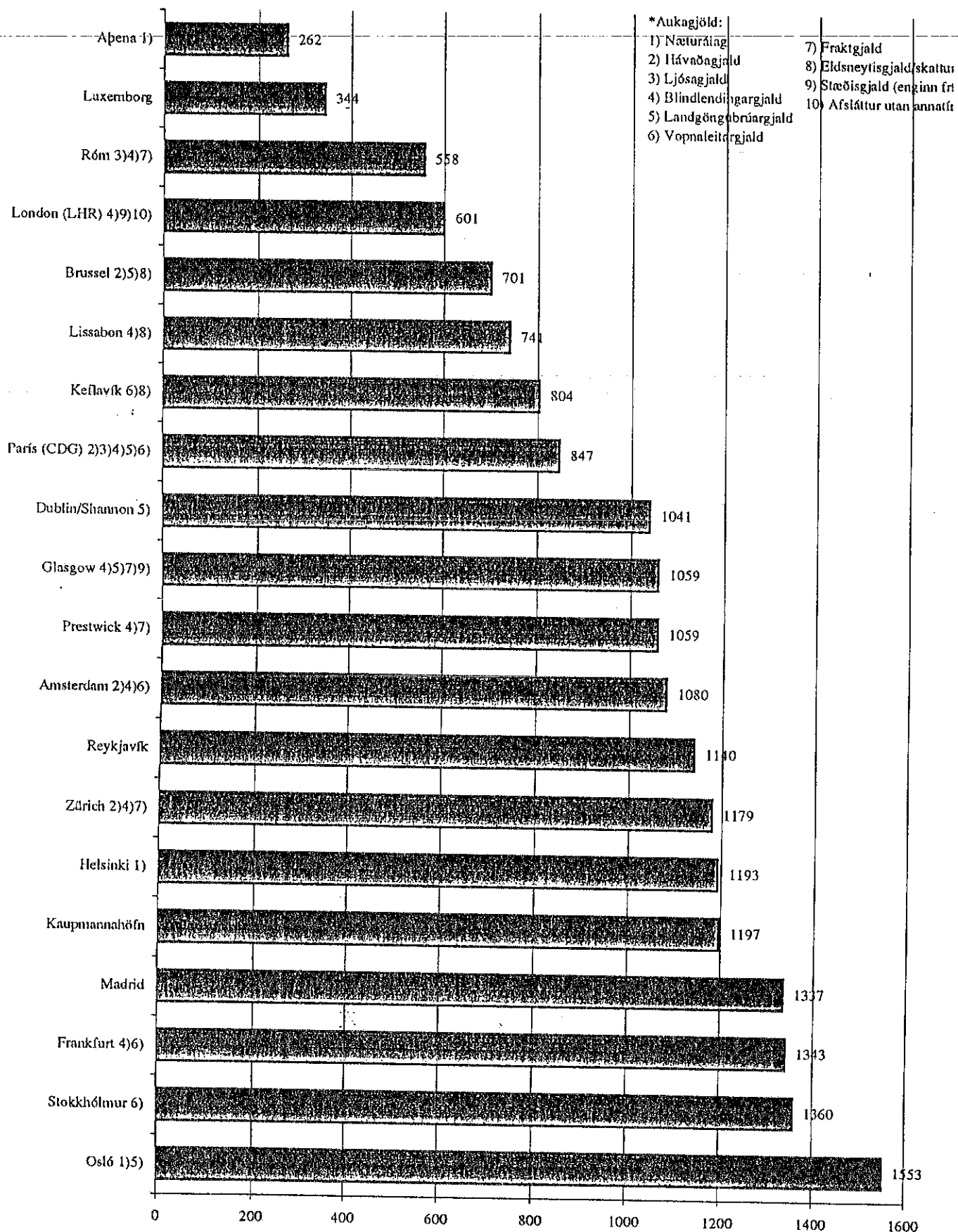
Uppruni og ráðstöfun tekna ríkisins af almennri flugstarfsemi
á Keflavíkurflugvelli árið 1992.
(í milljónum króna)

	Uppruni			Ráðstöfun	
	Flutafall	Helid	Ríkissjóður	Flugmál KFF	Flugstöð
Fríhöfn, ágóði	46,1%	621.267	621.267	0	0
Farþega- og eldsneytsgjöld *	23,5%	316.363	316.363	0	0
Lendingargjöld	12,6%	169.298	0	152.369	16.929
Húsaleiga (þ.m.t. innritunargjald)	17,9%	240.757	0	0	240.757
	100,0%	1.347.685	937.630	152.369	257.686
		100%	69,6%	11,3%	19,1%

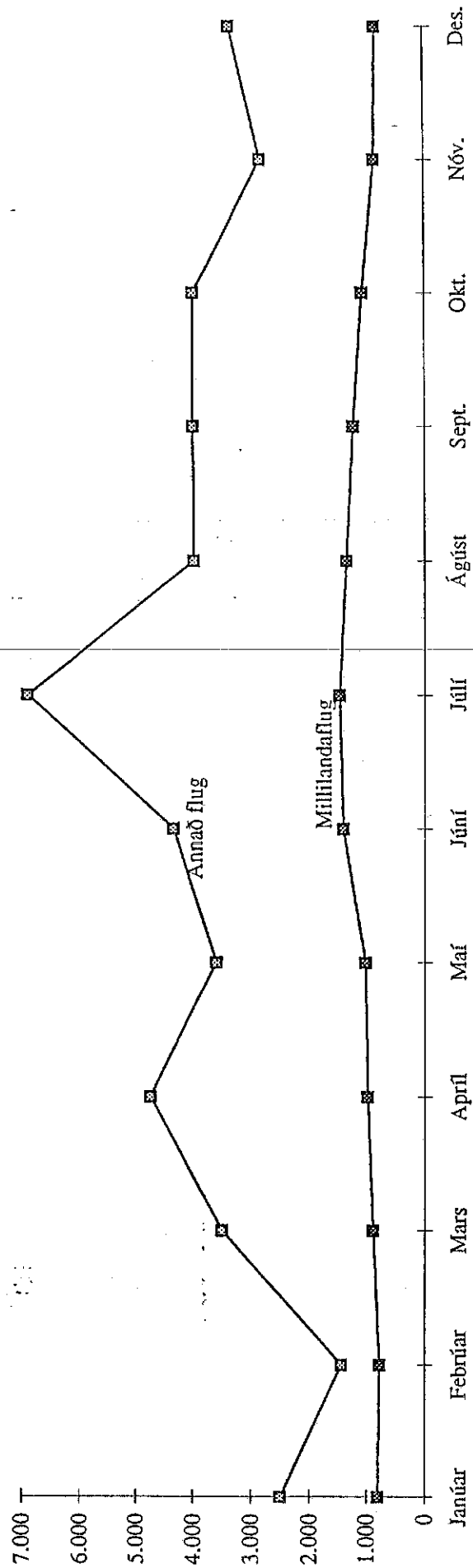
* Renna til flugmáláætlunar.

Alk. ?

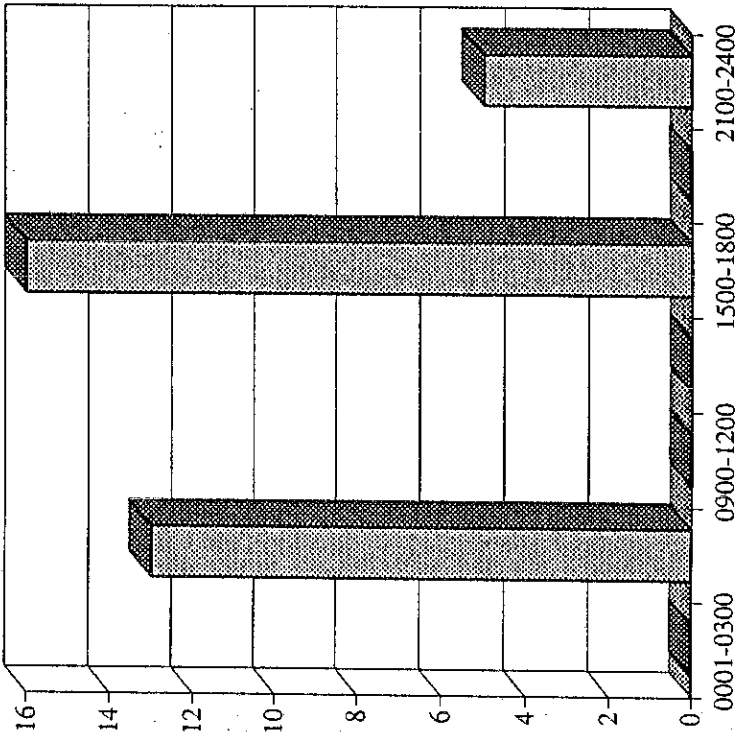
Samanburður lendingargjalda (þungagjald)* Viðmiðunarvél: B757. 114
tonn. USD 23. nóvember 1992



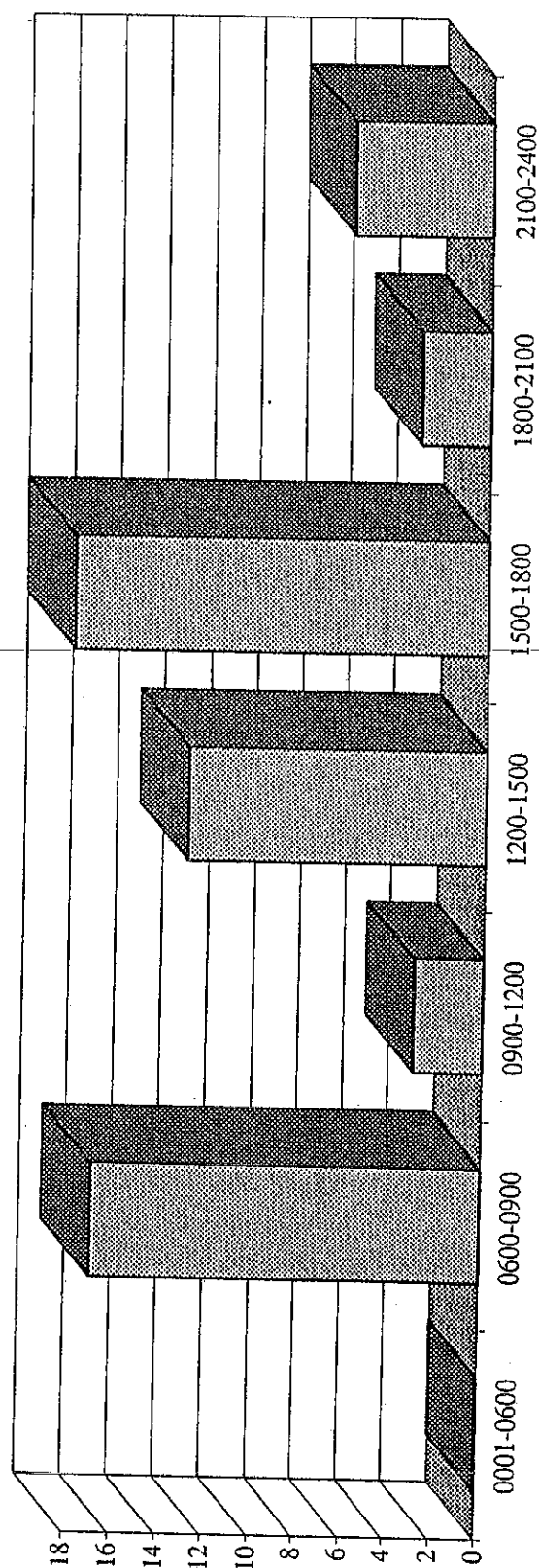
1993
KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR
Flugtök og landingar



Sumaráætlun 1992
KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR
Koma og brottför
áætlunarvéla
Álagstoppar (meðaltal)



Sumaráætlun 1993
KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR
Koma og brottför áætlunavéla
Álagstoppar (meðaltal).



10.08.1994

SUMMER SCHEDULE 1994

Valid 27/3-29/10.

KEF

KEF

	Flight	ETD	FRM	ETA	ETD	TO	ETA	Valid	Flight	ETD	FRM	ETA	ETD	TO	ETA	Valid
M O N	F1614	2050	JFK	0620	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1321	1305	OSL	1345				27/3-29/10
	F1642	2045	BWI	0625				27/3-29/10	F1305	1320	STO	1440				27/3-29/10
	F1682	1900	MCO	0610				27/3-22/5 & 11/9-23/10	F1451	1300	LHR	1455				27/3-29/10
	F1306				0725	STO	1230	27/3-29/10	F1615	1410	LUX	1530	1840	JFK	1840	27/3-29/10
	F1320				0735	OSL	1205	27/3-29/10	F1349	1355	PARVORY	1535	1600	MCO	1945	8/6-12/9
	F1548				0740	PARVORY	1305	8/6-12/9	F1663				1630	BWI	1840	28/3-24/10
	F1450				0815	LHR	1200	27/3-29/10	F1643							27/3-29/10
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	27/3-29/10	F1208	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
	F1213	0850	HAM/CPH	1200				27/3-29/10	F1581	2250	PMI	0125				23/5-3/10
	F1212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10								
T U E	F1380				1530	PMI	2150	23/5-3/10								
	F1614	2050	JFK	0620	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1503	1350	AMS	1505				27/3-29/10
	F1642	2045	BWI	0625				27/3-29/10	F1643	1350	LUX	1520	1830	BWI	1840	7/6-28/10
	F1684	2055	MCO	0605				13/6-13/8	F1615	1410	LUX	1530	1840	JFK		27/3-29/10
	F1314				0725	OSL/STO	1125	27/3-29/10	F1314	1420	ARN	1530				27/3-29/10
	F1642				0730	LUX	1250	7/6-29/10	SK856	1430	CPH	1540				27/3-30/9
	F1502				0745	AMS	1250	27/3-29/10	F1451	1400	LHR	1605				27/3-24/5
	F1450				0820	LHR	1215	27/3-24/5	F1208	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	27/3-29/10	F1435	2115	GLA	2230				27/3-29/10
	F1213	0850	HAM/CPH	1200				27/3-29/10	F1453	2050	LHR	2255				31/5-29/10
W E D	F1685				1300	MCO		13/6-30/9								
	F1212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10								
	F1452				1600	LHR	1955	31/5-29/10								
	SK857				1620	CPH	2120	27/3-30/9								
	F1434				1700	GLA	2010	27/3-29/10								
	F1682	1900	MCO	0610				29/3-25/10	F1451	1300	LHR	1455				27/3-29/10
	F1614	2050	JFK	0620	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1315	1320	STO/OSL	1530				27/3-29/10
	F1315				0725	STO/OSL	1220	27/3-29/10	F1643				1630	BWI	1840	27/3-29/10
	F1202				0730	CPH	1240	8/6-7/9	F1615	1410	LUX	1530	1840	JFK	1840	27/3-29/10
	F1520				0740	FRA	1315	1/6-21/9	F1521	1410	FRA	1555				1/6-21/9
T H U	F1450				0815	LHR	1200	27/3-29/10	F1203	1450	CPH	1600				8/6-7/9
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	27/3-29/10	F1209	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
	F1213	0850	CPH/HAM	1200				27/3-29/10	F1548	2250	ORY	0030				18/5-7/9
	F1212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10								
	F1458				1635	ORY	2200	18/5-7/9								
	F1520	2050	JFK	0620	0715	FRA	1250	27/3-24/4	F1321	1305	OSL	1345				27/3-29/10
	F1614	2045	BWI	0625	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1305	1320	STO	1430				27/3-29/10
	F1306				0725	STO	1220	27/3-29/10	F1503	1350	AMS	1505				27/3-29/10
	F1320				0735	OSL	1205	27/3-29/10	F1643				1630	BWI	1840	27/3-29/10
	F1520				0740	FRA	1315	19/5-8/9	F1615	1410	LUX	1530	1640	JFK		27/3-29/10
F R I	F1518				0740	FRA/ORY	1530	28/4-15/5	F1521	1410	FRA	1555				27/3-24/4 & 19/5-8/9
	F1502				0745	AMS	1250	27/3-29/10	F1518	1610	FRA/ORY	1750				28/4-15/5
	F1518				0805	FRA/ORY	1555	11/9-29/9	F1518	1635	ORY	1815				11/9-29/9
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	27/3-29/10	F1209	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
	F1213	0850	HAM/CPH	1200				27/3-29/10	F1453	2050	LHR	2245				27/3-29/10
	F1212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10	F1205	2230	CPH	2350				9/6-8/9
	F1452				1600	LHR	1945	27/3-29/10								
	F1204				1615	CPH	2125	9/6-8/9								
	F1306	2050	JFK	0620	0715	STO	1220	10/6-18/9	F1321	1305	OSL	1345				10/6-18/9
	F1614	2045	BWI	0625	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1305	1320	STO	1430				10/6-18/9
S A T	F1314				0725	OSL/STO	1325	27/3-3/8 & 23/9-29/10	F1451	1300	LHR	1455				27/3-29/10
	F1320				0735	OSL	1205	10/6-18/9	F1503	1350	AMS	1505				27/3-29/10
	F1502				0745	AMS	1250	27/3-29/10	F1314	1420	STO	1530				27/3-3/8 & 23/9-29/10
	F1450				0815	LHR	1200	27/3-29/10	F1615	1410	LUX	1530	1640	JFK	1840	27/3-29/10
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	27/3-29/10	F1643				1650	BWI	1840	27/3-29/10
	F1213	0850	HAM/CPH	1200				27/3-29/10	F1689				1700	FLL	2100	1/4-10/6
	F1212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10	F1689							9/6-28/10
	F1588				1500	ZRH	2035	24/6-12/8	SK856	1430	CPH	1540				27/3-30/9
	F1596				1510	BCN	2120	10/6-18/9	F1209	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
	F1548				1555	ORY	2120	24/6-2/9	F1589	2135	ZRH	2330				24/6-12/8
	SK857				1620	CPH	2120	27/3-30/9	F1549	2210	ORY	2350				24/6-2/9
									F1597	2255	BCN	0120				10/6-18/9
	F1614	2050	JFK	0620	0720	LUX	1235	27/3-29/10	F1431	1305	GLA	1420				27/3-29/10
	F1642	2045	BWI	0625				27/3-29/10	F1451	1300	LHR	1505	1840	JFK	1840	27/3-4/8 & 10/9-29/10
	F1315				0725	STO	1220	27/3-29/10	F1615	1410	LUX	1530				27/3-29/10
	F1520				0730	FRA	1255	21/5-11/6	F1315	1320	STO/OSL	1530				27/3-29/10
	F1336				0735	OSL/CPH	1350	11/6-3/9	F1521	1410	FRA	1545				21/5-3/9
	F1520				0745	FRA	1310	18/6-3/9	F1336	1450	CPH	1600				11/6-3/9
	F1450				0805	LHR	1200	27/3-4/8 & 10/9-29/10	F1643				1830	BWI	1840	28/5-4/9
	F1208				0835	CPH/HAM	1540	4/9-29/10	F1683				1600	MCO	1945	2/4-21/5 & 10/9-29/10
	F1430				0905	GLA	1215	27/3-29/10	F1209	1740	HAM/CPH	2050				4/8-30/9
	F1670	2320	FLL	1140				27/3-8/4 & 9/9-29/10	F1453	2100	LHR	2255				11/6-3/9

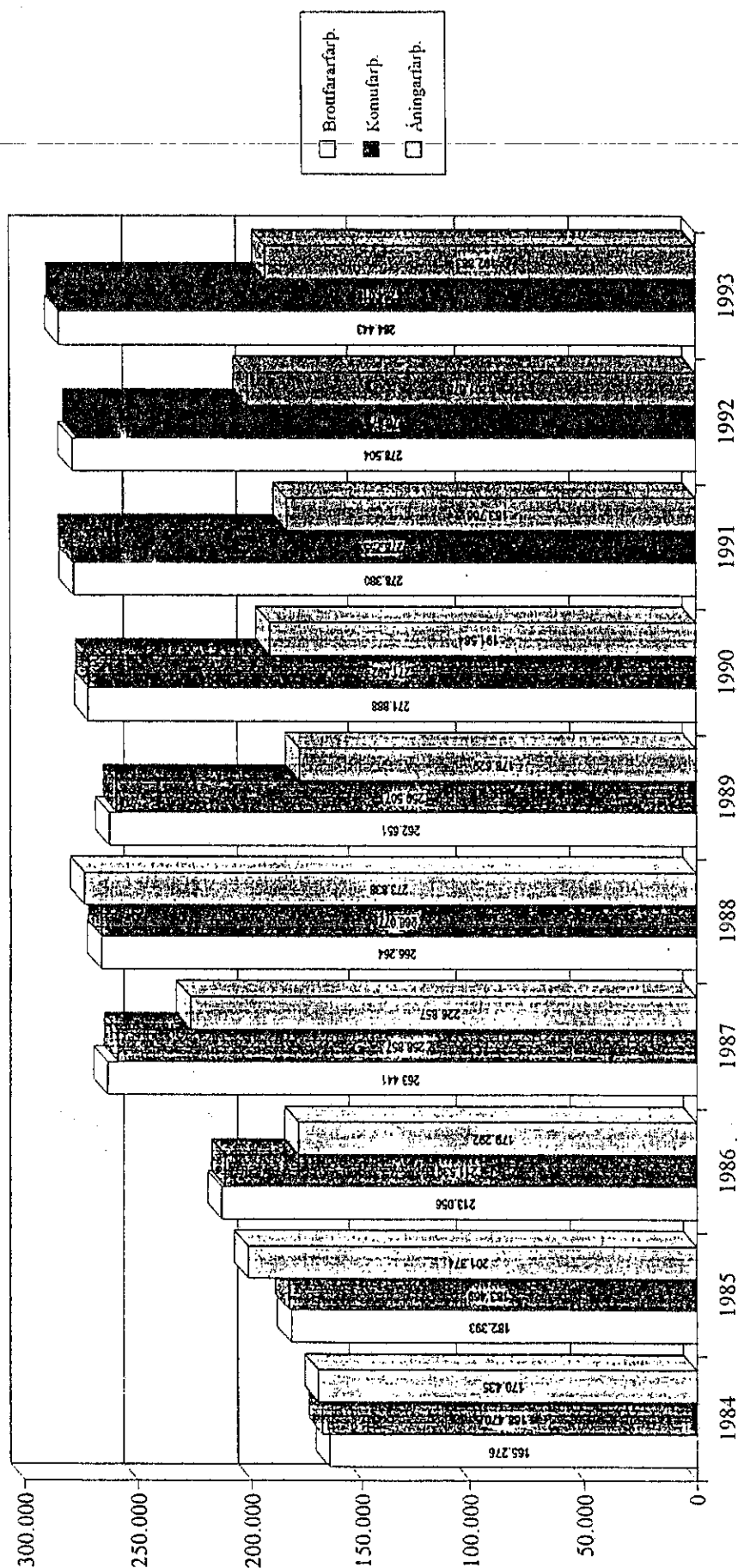
S
U
N

FI574				0610	CGN	0525	28/9-29/9	FI321	1305	OSL	1355				29/5-4/9
FI520				0715	FRA	1240	27/3-24/4 & 22/5-4/9	FI305	1320	STO	1430				29/5-4/9
FI614	2050	JFK	0820	0720	LUX	1235	27/3-29/10	FI503	1350	AMS	1505				27/3-29/10
FI668	1850	FLL	0810				2/4-11/8 & 10/9-24/9	FI521	1350	FRA	1525				22/5-4/9
FI642	2045	BWI	0825				28/5-4/9	FI615	1410	LUX	1530	1640	JFK	1840	27/3-29/10
FI668	1910	FLL	0830				1/10-29/10	FI314	1420	STO	1530				27/3-22/5 & 11/9-29/10
FI306				0725	STO	1220	29/5-4/9	SK355	1430	CPH	1540				27/3-30/9
FI314				0725	OSL/STO	1325	27/3-22/5 & 11/9-29/10	FI521	1410	FRA	1555	1630	BWI	1840	27/3-24/4
FI320				0735	OSL	1215	29/5-4/9	FI640							27/3-29/10
FI516				0740	FRA/ORY	1530	28/4-15/5	FI518	1610	FRA/ORY	1750				28/4-15/5
FI575	0615	CGN	0740				28/6-28/8	FI518	1635	FRA/ORY	1615				11/9-2/10
FI502				0745	AMS	1250	27/3-29/10	FI209	1740	HAM/CPH	2050				27/3-29/10
FI516				0805	FRA/ORY	1555	11/9-2/10	FI453	2050	LHR	2245				27/3-4/9
FI206				0835	OPH/HAM	1540	27/3-29/10	FI549	2210	ORY	2350				18/5-4/9
LH3172	0945	FRA	1130				5/6-4/9	FI453	2150	LHR	2355				11/9-29/10
FI213	0850	HAM/CPH	1200				27/3-29/10								
LH3169				1220	FRA	1800	5/6-4/9								
FI212				1335	CPH/HAM	2015	27/3-29/10								
FI452				1555	LHR	1950	27/3-22/5								
FI548				1555	ORY	2120	18/5-4/9								
FI452				1600	LHR	1945	29/5-4/9								
SK357				1820	CPH	2120	27/3-30/9								
FI452				1705	LHR	2100	11/9-29/10								

PLEASE NOTE ARR/DEP. TIMES MAY VARY DEPENDING ON TIME CHANGES EUROPE/U.S.A. SPRING AND FALL. PLEASE CONSULT ALEX.

KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

Farþegaflutningar.



FLYGGSPÁHANÁÐIR ÍSLANDS

757-200/737-400, ICELANDAIR

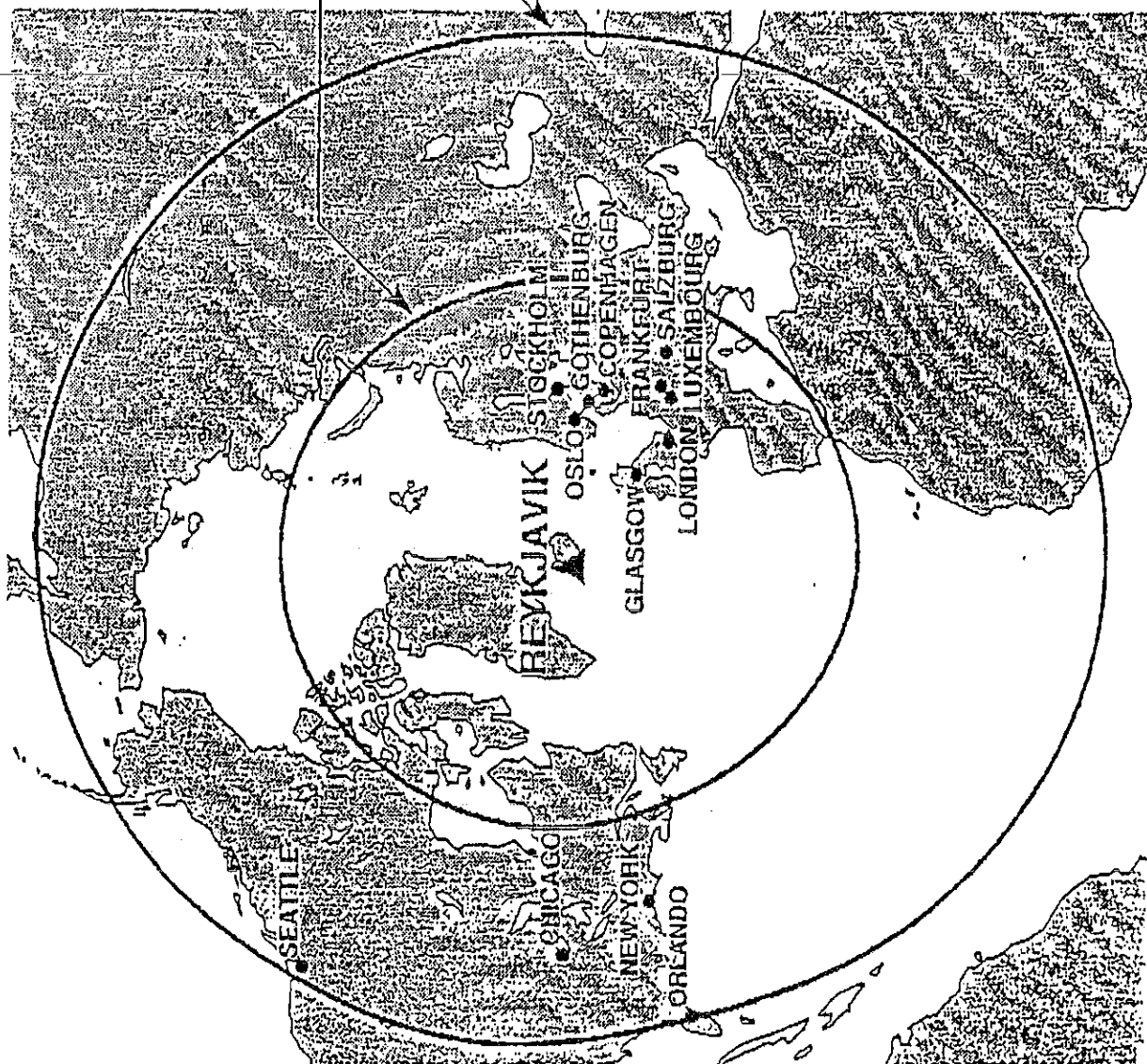
- ICELANDAIR RULES (200 NMI ALTERNATE)
- 2% FUEL BURN CONSERVATISM
- GREAT CIRCLE ROUTING
- 85% ANNUAL WINDS
- ISA EN ROUTE TEMPERATURE
- 208 LB/PASSENGER

737-400/CFM56-3C-1

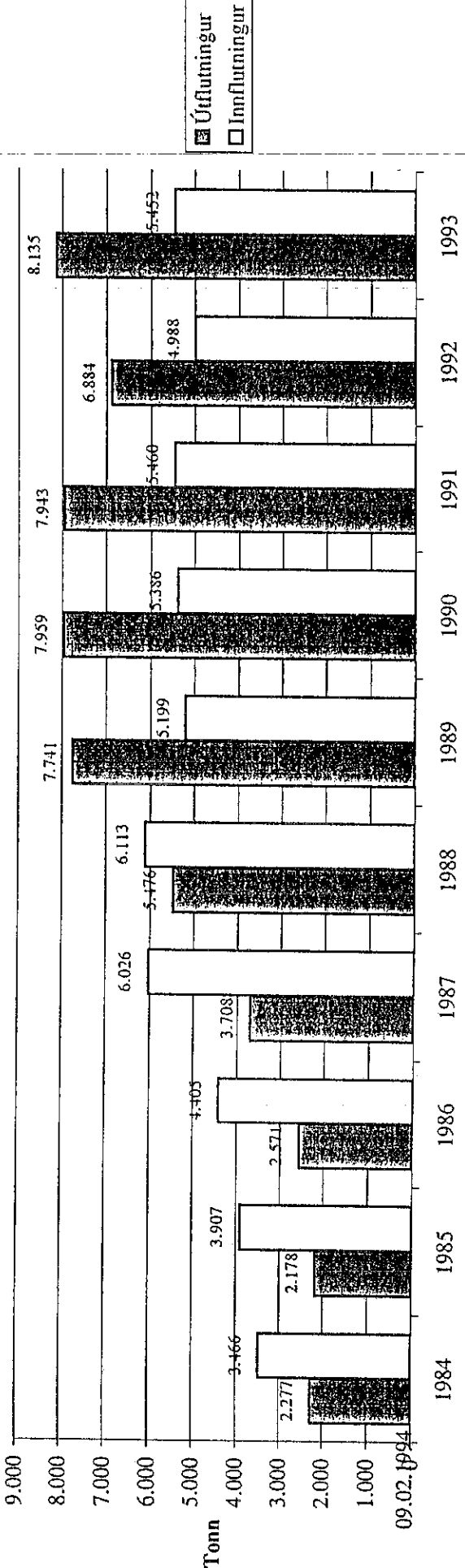
156 PASSENGERS
68 040 KG BRGW

757-200/RB211-535E4

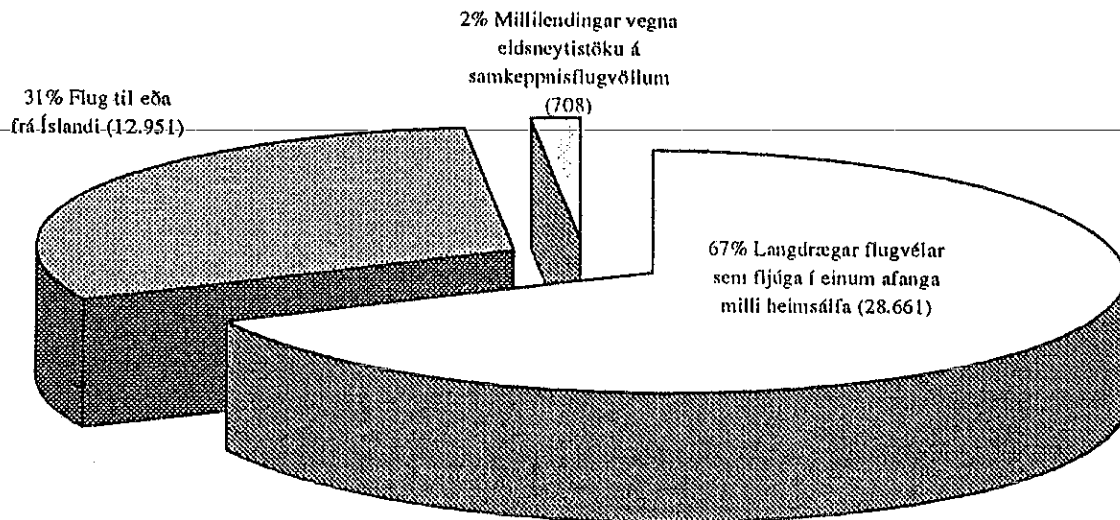
189 PASSENGERS
113 400 KG BRGW



VÖRUFLOTNINGAR UM
KEFLAVÍKURFLUGVÖLL
1984-1993



Greining flugumferðar um íslenska flugstjórnarsvæðið, janúar - ágúst 1992*



Heimild: Gangnabanki flugmálastjórnar Íslands.

Drög

To: Name and address of airline,
c/o VP Flight Operations (name),
Country etc.

From: The University of Iceland,
(dep't).

Please fill in the following questionnaire for Keflavík International Airport (KEF) and return it either by mail or fax (+354-1-620906).

Section I. General Information.

1. Contact person, telephone & fax numbers:

- i) Person completing questionnaire _____
- ii) Telephone Number _____
- iii) Fax Number _____

2. Type of business/organisation (please check):

- i) Scheduled Carrier _____
- ii) Charter Airline _____
- iii) Cargo Airline _____
- iv) Other (type of airline/activity) _____

Section II. Keflavík International Airport.

1. Does your airline keep up-to-date information about KEF, its facilities and available services?

- i) Yes _____
- ii) No _____

2. What are/were the key reasons for your airline's intermediate stops at KEF?

- i) Refuelling _____
- ii) Medical reasons _____
- iii) Mechanical problems _____
- iv) Weather _____
- v) Other (please specify) _____

3. How do you rate overall facilities and services?

- i) Good _____
- ii) Satisfactory _____
- iii) Poor _____

4. How do you rate airport charges at KEF?

- i) Very reasonable _____
- ii) Satisfactory _____
- iii) Expensive _____

5. How do you rate handling charges at KEF?

- i) Very reasonable _____
- ii) Satisfactory _____
- iii) Expensive _____

6. How do you rate fuel prices at KEF?

- i) Very reasonable _____
- ii) Satisfactory _____
- iii) Expensive _____

7. How would you rate the following aspects at KEF (1 = good, 2 = satisfactory, 3 = insufficient, 4 = irrelevant)?

- i) Geographical location _____
- ii) Airport facilities _____
- iii) Ground service (i.e. short ground time) _____
- iv) Aircraft maintenance services available _____
- v) Passenger terminal _____
- vi) Passenger services _____
- vii) Snow removal and ice control _____

8. What are the deterring factors relating to using KEF, on regular basis, as a non-scheduled stop?

	YES	NO	COMMENTS
i) Inadequate airport facilities or services	_____	_____	_____
ii) High airport charges and other costs	_____	_____	_____
iii) High ground handling fees	_____	_____	_____
iv) Lack of adequate alternate airport	_____	_____	_____
v) Other (what?)	_____	_____	_____

Section III. Grounds for commercial operations to/from or via Iceland?

1. Apparently your company has fifth freedom, or "Top-off" privileges at KEF, what is the main reason for you not taking advantage of this privilege?

2. Could you please guesstimate the minimum revenue passenger and/or cargo volume uplift required for your airline to have a commercial interest in operating to/from or via Iceland?

3. If you were approached with a proposal to increase passenger/cargo traffic between Iceland and your major hubs/gateways, would you be interested and why? If not, why?

(Kveðja), 2

For the UoI

