



Keflavíkurflugvöllur — Stóriðja í stöðugum vexti

Hvaða þýðingu hefur uppbygging Keflavíkurflugvallar til framtíðar?



Samandregnar niðurstöður	4
Saga flugvallarins	9
Ferðaþjónustan	10
Isavia og þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar	14
Farþegafjöldi á Keflavíkurflugvelli	19
Bein störf fyrirtækja á Keflavíkurflugvelli	28
Niðurstöður	38

Höfundar skýrslunnar

Dr. Huginn Freyr Þorsteinsson
Valdimar Halldórsson
Ingvar Sverrisson
Aton ehf.



Samandregnar niðurstöður

Ferðapjónustan á Íslandi er í miklum vexti og umsvif hafa aukist á öllum sviðum atvinnugreinarinnar. Vöxturinn er það mikill að það reynir á innviði á mörgum sviðum.

Gjaldeyrstekjur af ferðapjónustu hafa vaxið samhliða auknum farþega fjölda til landsins. Ferðapjónusta er nú sú atvinnugrein sem skilar mestum gjaldeyrstekjum.

Vel hefur tekist til, hjá Isavia, stjórnvöldum, flugfélögum og öðrum hagsmunaaðilum, við að kynna Keflavíkurlugvöll fyrir erlendum flugfélögum, sérstaklega utan háannatíma. Farþega fjöldi utan háannar hefur vaxið hlutfallslega hraðar en á háönn á allra síðustu árum. Mestur vöxtur í farþega fjölda hefur verið í september og október.

Keflavíkurlugvöllur er stóra gáttin inn í landið og er einn mikilvægasti einstaki innviður ferðapjónustunnar. Mikilvægt er að vandað verði til verka við þau stækkunaráform á Keflavíkurlugvelli sem nauðsynleg eru til að flugvöllurinn geti staðið undir vaxandi farþega fjölda á komandi árum. Ljóst er að ef rétt er staðið að uppbyggingu á Keflavíkurlugvelli mun hún verða arðbær, ekki aðeins fyrir rekstur flugvallarins heldur fyrir þjóðarþúið allt. Þó þarf að gæta þess að haga framkvæmdum þannig að þær skapi sem minnsta þenslu.

Í nýlega útgefnum Vegvísi í ferðapjónustu er spáð áframhaldandi vexti í umsvifum greinarinnar og mikilli aukningu gjaldeyrstekna. Þróunaráætlun Isavia er fasaskipt uppbyggingaráætlun sem tekur mið af spám um farþega fjölda á komandi árum.

Efnahagur Isavia hefur styrkst umtalsvert á allra síðustu árum samhliða auknum umsvifum sem er mikilvæg forsenda þess að félagið geti staðið undir aukinni skuldsetningu með þeirri nauðsynlegu uppbyggingu sem framundan er.

Farþegaspá Isavia tekur mið af spám helstu flugfélaga sem eru með starfsemi á Keflavíkurlugvelli. Í ár stefnir í að heildar farþega fjöldi um Keflavíkurlugvöll aukist um 37%. Á háönninni í ár flugu 25 flugfélög til Keflavíkur. Árið 2010 var þessi fjöldi 11 flugfélög. Á allra næstu árum er gert ráð fyrir áframhaldandi vexti, en þó ekki jafnmiklum hlutfallslega og undanfarin ár. Til framtíðar er spáð um 3% vexti í farþega fjölda en sú spá er í samræmi við langtímaspá Alþjóðaferðamálaráðsins.

Sem fyrr er mesta umferðin um Keflavíkurlugvöll snemma á morgnana og svo seinni partinn. Þetta stafar að miklu leyti af því að leiðarkerfi Icelandair og WOW air eru þannig upp byggð. Talsverður árangur hefur náðst í að fá inn ný flugfélög sem koma og fara utan háannatíma sólarhringsins. Mikilvægt er að þessi þróun haldi áfram til að nýting á fastafjármunum á Keflavíkurlugvelli verði sem best.

Af heildarfjölda farþega er mestri aukningu spáð hjá skiptifarþegum, en það eru aðallega farþegar á vegum Icelandair og WOW air. Í lok farþega fjöldaspárinnar árið 2040 er gert ráð fyrir að um 43% af öllum farþegum sem fara um Keflavíkurlugvöll verði skiptifarþegar. Til samanburðar er gert ráð fyrir að þetta hlutfall verði 33% í ár (2016).

Núverandi farþegaspá gerir ráð fyrir

umtalsvert hraðari fjölgun farþega en sú sem lá til grundvallar við gerð þróunaráætlunar Keflavíkurflugvallar haustið 2015.

Farþegafjöldaspá Isavia er hlutfallslega nokkru lægri en sú spá gjaldeyristekna sem sett er fram í Vegvísi Samtaka ferðþjónustunnar og atvinnuvegaráðuneytisins. Í Vegvísi virðist vera gert ráð fyrir að gjaldeyristekjur af hverjum erlendum ferðamanni muni aukast miðað við núverandi stöðu.

Ísland er mikil flugþjóð, mælt á hvern íbúa, í samanburði við önnur Evrópulönd samkvæmt nýlegri rannsókn ACI (Alþjóðasamtaka flugvalla). Fjöldi beinna starfa á flugvöllum á Íslandi mælt á hvern íbúa er einungis fleiri í Lúxemborg af Evrópuþjóðum.

Miðað við reiknireglu ACI um fjölda beinna starfa sem verða til á flugvöllum og að teknu tilliti til núverandi fjölda starfa á Keflavíkurflugvelli mun beinum störfum fjölga umtalsvert á komandi árum. Þannig verða til ríflega 1.300 ný störf í ár og um 1.110 árið 2017.

Miðað við farþegafjöldaspá Isavia til ársins 2040 verða til 415 ný störf að meðaltali á hverju ári á Keflavíkurflugvelli árin 2018-2040. Þessi störf dreifast á mörg fyrirtæki sem hafa starfsemi á flugvöllum. Um 40% af þessum störfum tengjast íslenskum flugfélögum beint (flugmenn, fluglíðar o.s.frv.) og önnur störf eru bein þjónustustörf á flugvöllum.

Í ljósi þess að atvinnuleysi er nú lítið á Reykjanesi og raunar á Íslandi í heild er ljóst að stóran hluta þessara nýju starfa verður að sækja að talsverðu leyti út fyrir atvinnusvæðið á Reykjanesi og út fyrir landsteinana. Ljóst er að atvinnuástandið á Reykjanesi, sem þegar er gott, verður mun betra og það ætti að gera svæðið að ákjósanlegum búsetukosti. Í lok árs 2016 verða um 3% af heildarfjölda starfandi á Íslandi beint tengdur starfseminni á Keflavíkurflugvelli.

Miklir möguleikar felast í því að koma upp því sem kallað hefur verið Airport City, flughafnarborg, en það er vísun í svæði sem nær til flugvallarins, flugstöðvarinnar, fraktsvæða, skrifstofubygginga, verslunar og þjónustu, sem og hótela. Þar gæti byggst upp starfsemi, bæði flugtengd og óflugtengd, sem sækist eftir því að vera staðsett við alþjóðlegan flugvöll með öflugar flugtengingar. Slík uppbygging á Keflavíkurflugvelli er raunhæf, en nefna má að framboð á beinu flugi frá Íslandi til Bandaríkjanna og Kanada að sumri til er svipað og samanlagt framboð á öllum stóru alþjóðafflugvöllum í Skandinavíu.

Skýr stefna í þá átt að nýta flugtengingar til að öðlast samkeppnislega yfirburði getur skilað auknum vöru- og þjónustuviðskiptum, laðað til landsins í auknum mæli erlenda fjárfestingu, fjölgað verðmætum störfum og aukið hagsæld íbúa landsins alls.







*Keflavíkurlugvöllur
árið 1954*

Flugvöllurinn vígður

Keflavíkurlugvöllur var vígður 23. mars 1943, en hann var gerður af Bandaríkjaher í síðari heimsstyrjöldinni. Völlurinn var í eigu hersins og var mikilvægur áningarstaður flugvéla á leið yfir Norður-Atlantshaf. Að styrjöld lokinni, árið 1946, komst hann í eigu Íslendinga, þó Bandaríkjaher nýtti hann áfram vegna hersetu í Evrópu og stóð hann því straum af kostnaði við rekstur hans. Keflavíkurlugvöllur lék mikilvægt hlutverk í uppbyggingu almannaflegs milli Evrópu og Ameríku.

Varnarsamningurinn

Flugmálastjórn Keflavíkurlugvallar tók við stjórn allra loftfara á flugvöllum árið 1955 og annaðist aðflugsstjórn fyrir Keflavíkurlugvöll og Reykjavíkurlugvöll frá árinu 1978.

Tvö íslensk flugfélög stunduðu millilandaflug, Loftleiðir hf. flugu til Evrópu og Bandaríkjanna en Flugfélag Íslands hf. einskorðaði starfsemi sína við flug til meginlands Evrópu og Bretlands.

Þegar flugvélar þessara félaga stækkuðu og þotuöld hófst fluttu bæði félögin starfsemi sína til Keflavíkur en innanlandsflug var áfram í Reykjavík. Loftleiðir tóku við rekstri flugafgreiðslunnar á Keflavíkurlugvelli undir yfirumsjón flugvallarstjóra árið 1962.

Flugfélögin tvö sameinuðust í Flugleiðir hf. árið 1973. Flutningur íslenska millilandaflugsins markaði kaflaskil í starfsemi Keflavíkurlugvallar og jók umferð um flugvöllinn umtalsvert. Árið 1958 fóru tæplega 44 þúsund farþegar og rúmlega 1.200 lestir af vörum um flugvöllinn en árið 2007 voru farþegar 2,2 milljónir og vöruflutningar um 60.000 lestir.

Flugstöð Leifs Eiríkssonar

Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun í apríl 1987 til aðskilnaðar almannaflegs og starfsemi varnarliðsins. Bandaríkjamenn og Íslendingar skiptu með sér kostnaði við verkið og greiddi Bandaríkjustjórn um 2/3 heildarkostnaðar. Rekstur flugstöðvarinnar var á hendi Flugmálastjórnar Keflavíkurlugvallar til ársins 1998 er ríkisstofnunin Flugstöð Leifs Eiríkssonar var sett á fót til að annast flugstöðvarreksturinn. Ráðgefandi stjórn flugstöðvarinnar, sem skipuð var í ágúst 1999 til að vinna að tillögum um framtíðar tillögum á rekstrinum, lagði til grundvallarbreytingar.

Í kjölfarið voru ríkisstofnanirnar Fríhöfnin á Keflavíkurlugvelli og Flugstöð Leifs Eiríkssonar sameinaðar í eitt hlutafélag í eigu ríkisins. Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. var stofnað með lögum frá Alþingi í maí 2000 og tók við öllum rekstri flugstöðvarinnar, fasteignum og skuldbindingum 1. október sama ár. Félagið var gert að opinberu hlutafélagi árið 2007.

Stanslausar umbætur

Flugstöðin stækkaði um 16.000 fermetra þegar suðurbygging hennar var tekin í notkun 25. mars 2001, sama dag og Schengen vegabréfasamstarf Evrópulanda gekk í gildi. Árið 2003 var ráðist í stækkun innritunar- og komusalar, skrifstofurými innréttað á 3. hæð, vöruhús reist undir tollfrjálsan varning og úrbætur gerðar á bílastæðum og tæknibúnaði. Framkvæmdir við stækkun og breytingar í norðurbyggingu flugstöðvarinnar hófust í október 2005 og lauk vorið 2008. Í þessum framkvæmdum fólst meðal annars umbylting í skipulagi á jarðhæð og annarri hæð flugstöðvarinnar. Var önnur hæð öll tekin undir verslanir og þjónustu

við farþega. Samanlagður gólfhlötur var þá um 56.000 fermetrar. Norðurbyggingin, sem upphaflega var um 22.000 fermetrar, hafði þá verið stækkuð í 39.000 fermetra. Sumarið 2008 voru frekari framkvæmdir við endurbætur á tolleitarvæði og nokkur smærri verk stöðvaðar vegna óvissu í efnahagsmálum.

16 milljarðar 2016

Árið 2014 var fyrsta skóflustungan tekin að 5.000 fermetra stækkun á suðurbyggingu til vesturs. Þá bættust við sex ný hlið, biðsvæði fyrir farþega og geta flugstöðvarinnar til þess að skipta farþegum eftir því hvort þeir koma frá löndum sem eru innan Schengen eða utan jókst.

Miklar framkvæmdir hafa staðið yfir á Keflavíkurlugvelli undanfarið og árið 2016 er fjárhagslegt umfang verkefna í vinnslu um 16 milljarðar króna. Það er ein stærsta einstaka framkvæmd á vegum fyrirtækis í eigu ríkisins á árinu, en til samanburðar má nefna að Landsnet mun á næstu þremur árum verja um 20 milljörðum í uppbyggingu dreifikerfis síns við Kröflu og Blöndu.

Á árinu 2016 var reist um 3.000 fermetra bygging sem meðal annars hýsir stærra farangursflokkanarkerfi. Sumarið 2016 var flugstöðin um 10 þúsund fermetrum stærri en hún var í upphafi sumars 2015.

Ferðapjónustan

Ferðamönnum fjölgar

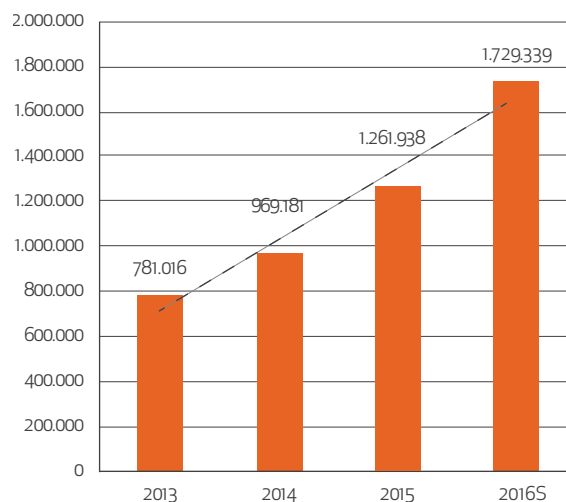
Ferðapjónustan verður æ öflugri atvinnugrein, ekki bara á Íslandi, heldur á heimsvísu. Samkvæmt tölum frá Alþjóðaferðamálastofnuninni (UNWTO) voru 1,1 milljarður ferðamanna á faraldsfæti árið 2014. Af þeim kom rúmlega helmingur, eða um 580 milljónir, til Evrópu og þar af um 70 milljónir til N-Evrópu. Af þeim 70 milljónum koma tæplega tvær milljónir til Íslands árið 2016.

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið og Samtök ferðapjónustunnar gáfu í október 2015 út Vegvísi í ferðapjónustu, stefnumótun í ferðapjónustu til ársins 2020. Þar kemur fram að um árabíl hefur fjölgun erlendra ferðamanna á Íslandi verið hlutfallslega mun meiri en á heimsvísu.

Umfjöllun um Ísland í erlendum miðlum, aukið sætaframboð, gengisþróun, samhent markaðsstarf og aðrir samverkandi þættir hafa skilað að meðaltali 22% fjölgun erlendra ferðamanna milli ára síðastliðin fimm ár, sem hefur verið fimmfalt meiri vöxtur en er á heimsvísu.

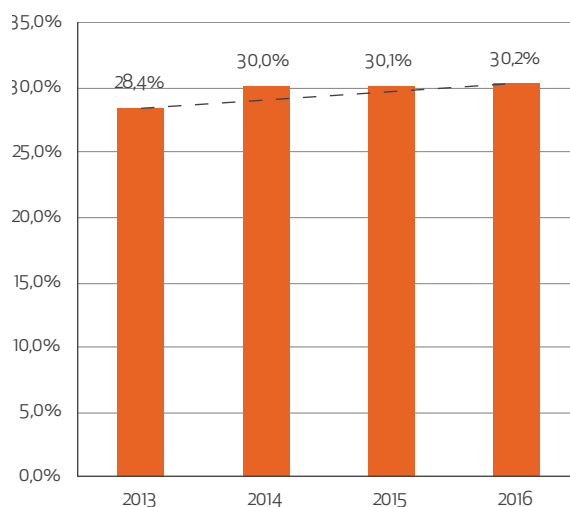
Áfram er gert ráð fyrir því að fjölgun ferðamanna verði meiri á Íslandi en á heimsvísu og er þar ekki síst horft til vannýtttra tækifæra þegar kemur að vetrarferðamennsku, en áhugi eykst stöðugt á ýmiss konar vetrar-, útvistar- og ævintýraferðamennsku. Þá er áhugi almennt á Íslandi sem áfangastað og reiknað er með að ekki dragi úr honum.

Ferðapjónustan er þó kvik grein og erfitt getur verið að reikna vöxt langt fram í tímann. Í útreikningum Vegvísisins er gert ráð fyrir því að vöxturinn á Íslandi haldist í hendur við vöxtinn á heimsvísu eftir árið 2030, verði 3,5% á ári.

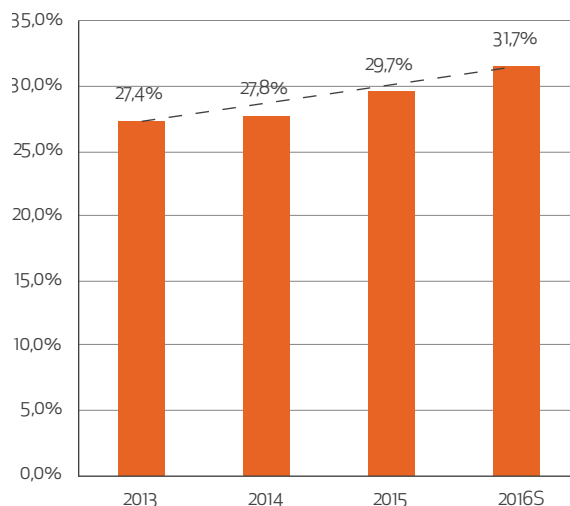


Erlendir ferðamenn
til Íslands um
Keflavíkurflugvöll

Hlutfallsleg fjölgun erlendra ferðamenn til KEF á fyrri hluta árs (jan-mai)



Hlutfallsleg fjölgun erlendra ferðamenn til KEF á seinni hluta árs (sept-des)



Fjölgun utan háannatíma

Stærstur hluti þeirra ferðamanna sem um Keflavíkurflugvöll fara gera það á háannatímanum. Það á bæði við á ársvísu, þar sem flestir eru á ferð yfir sumarmánuðina, en einnig innan hvers sólarhrings.

Ísavia hefur gert að því gangskör að auka nýtinguna utan háannatímans og markaðssett flugvöllinn sérstaklega þannig. Það hefur borið árangur, en eins og sést á meðfylgjandi myndum hefur þeim fjölgað síðustu árin sem fara um völlinn utan háannatíma.

Fjölgunin á fyrri hluta ársins hefur ekki verið mikið yfir meðaltalsfjölgun, en þó eitthvað. Þó varð fjölgun á árinu 2014, þegar þessi tala fór úr 28,4% í 30%. Síðan þá hefur hún haldist í rúmlega 30%.

Betur hefur tekist til með að auka fjölda þeirra sem um völlinn fara á seinni hluta ársins. Þannig hefur sú tala farið úr 27,4% árið 2013 í 31,7% árið 2016, samkvæmt spá. Fjölgunin síðari hluta ársins gerir því meira en að halda í við fjölgunina yfir sumartímann og aukningin er því markverð.

Af þessu leiðir að þeim sem fara um flugvöllinn á háannatíma fækkar hlutfallslega. Enn kemur mikill hluti farþeganna hins vegar á sumarmánuðunum þremur, júní, júlí og ágúst. Það hlutfall hefur hins vegar lækkað. Árið 2013 komu 44,2% allra þeirra sem um flugvöllinn fóru á þessum tíma, en árið 2016 lítur út fyrir að það hlutfall verði komið niður í 38,1% af heildarfjölda farþega.

Vöxturinn utan háannatímans er ekki tilviljun, heldur árangur markviss markaðsstarfs fjölmargra aðila.

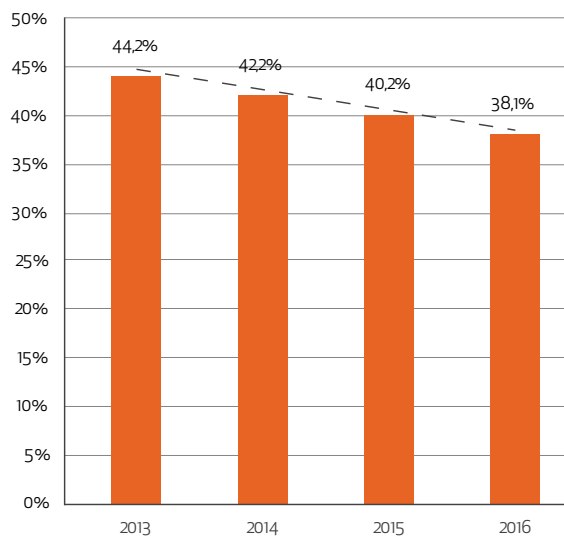
Isavia hefur, í samstilltu átaki við ferðaþjónustuna, markaðssett Keflavíkurlugvöll, og þar með Ísland, yfir vetrartímann. Þá hefur Isavia reynt að stýra því með hvatakerfi að flugfélög sjái sér hag í því að auka flug til Íslands yfir vetrartímann og það hefur skilað sér. Verið er að taka í notkun svipað hvatakerfi til að auka flug utan háannatíma yfir hvern dag og hafa notendur tekið því vel.

Þá ber að geta þess að stjórnvöld hafa staðið í markvissu markaðsátaki til þess að fjölga ferðamönnum sem koma til Íslands yfir vetrartímann og má nefna átakið Ísland allt árið í því samhengi. Stefna stjórnvalda hefur þannig skilað sér og haldist í hendur við samstillt átak Isavia, ferðaþjónustunnar og flugfélaganna.

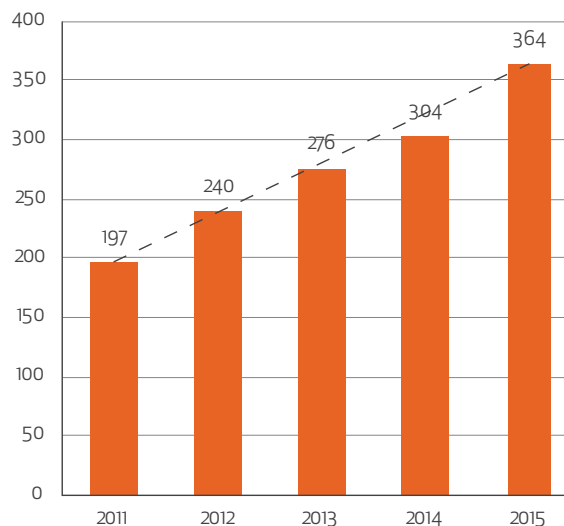
Gjaldeyrstekjur

Aukinn áhugi á Íslandi og mikil fjölgun ferðamanna hefur skilað sér í snarhækkandi gjaldeyrstekjum fyrir þjóðarbúið. Ferðaþjónustan hefur í raun verið megindrifkraftur hagvaxtar hér á landi frá árinu 2011 og síðan þá hafa skapast um 8.000 störf í þeim greinum sem Hagstofa Íslands skilgreinir sem kjarnagreinar hennar.

Þessar gjaldeyrstekjur hafa vaxið hratt í takt við fjölgun erlendra ferðamanna til landsins. Árið 2014 jukust þær um 10% frá árinu á undan og námu þá 304 milljörðum króna, og áætlað er að gjaldeyrstekjur þjóðarbúsins af ferðaþjónustu í heild sinni séu 364 milljarðar króna árið 2015. Það er aukning um 15% frá árinu 2014. Inni í þeim tölum reiknast gjaldeyrstekjur allra íslenskrar fyrirtækja í ferðaþjónustu á Íslandi og einnig gjaldeyrstekjur Air Atlanta og Primera Air erlendis.

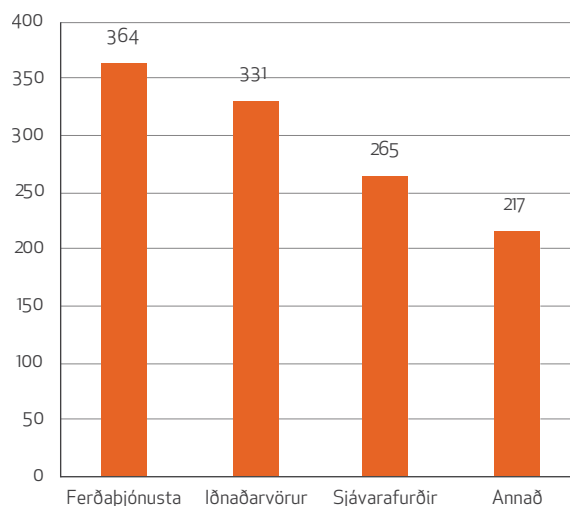


Fjöldun erlendra ferðamanna á háðnn (júní-ágúst)

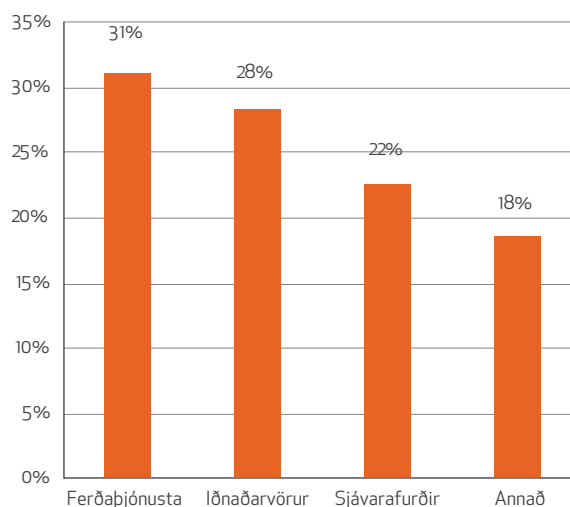


Gjaldeyrstekjur af ferðaþjónustu, ma.kr. á verðlagi hvers árs

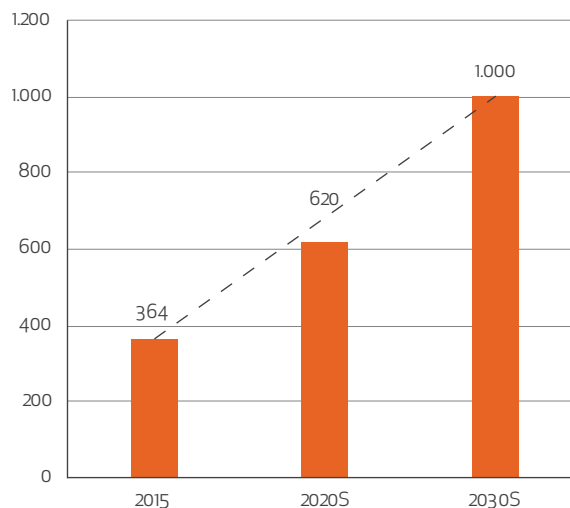
Gjaldeyrstekjur 2015
eftir atvinnugreinum,
ma.kr.



Gjaldeyrstekjur 2015
eftir atvinnugreinum,
% af heild



Vegvísir: Gjaldeyrstekjur
af ferðapjónustu 2015-
2030, ma.kr



Heimild: Hagstofa
Íslands, Vegvísir

Ferðapjónustan stærst

Þessi mikli vöxtur sem hefur orðið í ferðapjónustu þýðir að gjaldeyrstekjur greinarinnar eru orðnar meiri en í útflutningi iðnaðarværa (þ.m.t. áls) og útflutnings í sjávarútvegi. Þetta er ör breyting enda hefur ferðapjónustan til þessa skapað minni tekjur en þessar megin stöðir í gjaldeyrisöflun þjóðarbúsins. Árið 2010 var hlutdeild ferðapjónustunnar 18% eða um 150 milljarðar króna. Tölur fyrir árið 2015 sýna að hlutdeild ferðapjónustunnar í gjaldeyrstekjum þjóðarbúsins eru 31% en útflutningur iðnaðarværa er 28% og sjávarafurða 22%.

Þessi mikla aukning á gjaldeyrstekjum ferðapjónustunnar hefur skipt máli þegar litið er til gjaldeyrisstöðu þjóðarbúsins. Þannig hefur hún stutt verulega við efnahagsbatann eftir hrun sem og lagt verulega að mörkum við að tryggja innflæði gjaldeyris þannig að afnám gjaldeyrishafta væri mögulegt. Verði þróunin í líkingu þess sem að ofan greinir er ljóst að ferðapjónustan verður langsamlega stærsta atvinnugreinin þegar kemur að gjaldeyrisþöpun.

Mikil aukning framundan

Gjaldeyrstekjur munu aukast um tæplega 80% fram til 2020 samkvæmt spá Vegvísis, verða þá ríflega 620 milljarðar króna. Frá árinu 2020 og fram til 2030 mun vöxturinn í gjaldeyrstekjum haldast í hendur við spá Alþjóðaferðamálaráðsins um aukningu í ferðapjónustu á heimsvísu.

Isavia og þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar

Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar

Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar er sveigjanleg áætlun sem tekur á öllu svæði og umhverfi flugvallarins, því sem er innan öryggisgirðingar og utan. Þróunaráætlun er stjórnþæki sem haghafar geta nýtt sér til stefnumótunar og uppbyggingar. Þar eru uppbyggingaráform Keflavíkurlugvallar kortlögð þannig að vel sé farið með fjármagn flugvallarins. Áætlunin er þannig leiðarljós fyrir framtíðarskipulag þar sem unnið er flugvællinum í hag í samræmi við umferðar- og farþegaspá.

Fasaskipt uppbyggingaráætlun

Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar er uppbyggingar- og þróunaráætlun flugvallarins til 25 ára. Áætlunin sýnir fasaskipta uppbyggingu flugvallarins sem tekur mið af spám um farþegafjölda, samsetningu farþega og flugumferðar. Sýnd er ákjósanleg uppbygging Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og þróun flugvallarins þegar umferð er farin að kalla á frekari innviði.

Markmið með þróunaráætlun

Þróunaráætlun er vettvangur fyrir Keflavíkurlugvöll og hagsmunaaðila til að eiga samskipti og samráð um uppbyggingu til framtíðar. Áætlunin er að sama skapi leiðarljós Isavia um landnýtingu og skipulag Keflavíkurlugvallar og nærumhverfis þannig að gætt sé að þróunarmöguleikum og hugað að því að þjónusta við flugvöllinn verði til staðar þegar á þarf að halda.

Betri nýting flugbrautakerfis

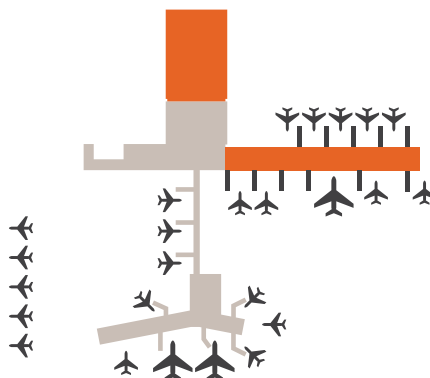
Í þróunaráætlun flugvallarins eru lagðar fram tillögur að betri nýtingu núverandi flugbrautakerfis með það að markmiði að fresta framkvæmdum við nýja flugbraut. Ýmsar leiðir eru færar, svo sem afreinar til að rýma flugbrautir hraðar (RET-Rapid exit taxiways), samnýting núverandi flugbrauta og úrbætur í flugumferðarstjórn.

Umhverfisáætlun til framtíðar

Í þróunaráætlun eru umhverfisáhrif Keflavíkurlugvallar kortlögð með það að markmiði að draga úr neikvæðum áhrifum. Hljóð- og loftmengun fyrir nærumhverfið eru fylgifiskar reksturs flugvallar. Sama gildir um útblástur gróðurhúsalofttegunda. Isavia mun vakta umhverfisgæði á Keflavíkurlugvelli og draga úr mengun. Stefnt er að því að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda frá starfsemi flugvallarins og huga að sjálfbærni í þróun flugvallarins til framtíðar.



Farþegafjöldinn sem tiltekinn er í þróunaráætlun miðast við óbreytta álagsdreifingu innan sólarhringsins og ársins. Aukning vetrarumferðar og aukning umferðar utan helstu álagstíma sólarhringsins hefur gert það að verkum að núverandi mannvirki tekið á móti mun fleiri farþegum en þróunaráætlun gerði ráð fyrir auk þess sem fleiri geta farið um stækkaða flugstöð.



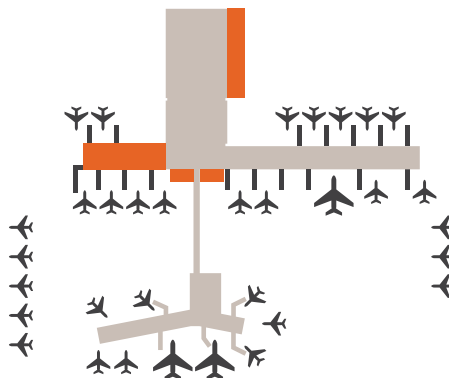
8,5 milljón farþegar

60.000 hreyfingar

22 stæði með tengingu

7 fjarstæði

5 farangursbönd



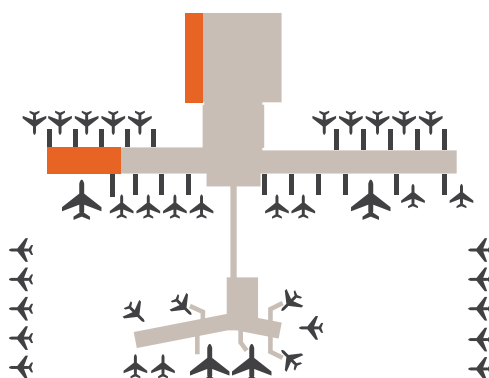
10,6 milljón farþegar

65.000 hreyfingar

26 stæði með tengingu

8 fjarstæði

7 farangursbönd



13,8 milljón farþegar

86.000 hreyfingar

30 stæði með tengingu

10 fjarstæði

9 farangursbönd



Aerotropolis - háborg flugs

Keflavíkurflugvöllur er samgöngumiðstöð milli Evrópu og Norður-Ameríku og í stuttri fjarlægð frá höfuðborg Íslands. Aukin umsvif við flugvöllinn kalla á uppbyggingu stoðþjónustu en að sama skapi ýtir uppbygging Keflavíkurflugvallar undir að svæðið verði segull fyrir hvers konar starfsemi. Flugtengd starfsemi svo sem flutningastarfsemi eða flugþjónusta, gistirekstur, verslun og fleira eru tækifæri fyrir nágrannasveitarfélög og rekstraraðila sem eflast með aukinni umferð um svæðið.

Isavia er fyrirtæki sem gegnir mikilvægu hlutverki bæði samfélagslega sem og í efnahagslegu samhengi. Flugvellir Isavia, og þá sér í lagi Keflavíkurflugvöllur, skapa verðmæti fyrir samfélagið og hagkerfið, bæði á Íslandi og annarsstaðar í heiminum. Beinar flugtengingar eru gríðarlega mikilvægar, bæði út frá efnahagslegum þáttum sem og mannlegum þáttum. Hverskonar tengingar leiða af sér sjálfbærar vöxt. Því fleiri beinar tengingar í flugi frá Íslandi til helstu borga í heiminum því auðveldara verður fyrir íslensk fyrirtæki að stunda viðskipti á erlendri grundu og afla sér alþjóðlegrar þekkingar. Tengingar auka hagsæld. Þær auka áhuga erlendra fyrirtækja á því að hefja starfsemi á Íslandi.

Mannlegi þátturinn snýst um að veita fólki frá mismunandi löndum tækifæri til að hittast og tengjast. Þannig stuðla tengingar að velferð einstaklinga og samfélaga í öllum heimshlutum. Lega landsins á milli Norður-Ameríku og Evrópu býður þannig upp á möguleika á að þróa aerotropolis, líkt og gert hefur verið á Schiphol og fleiri flugvöllum.

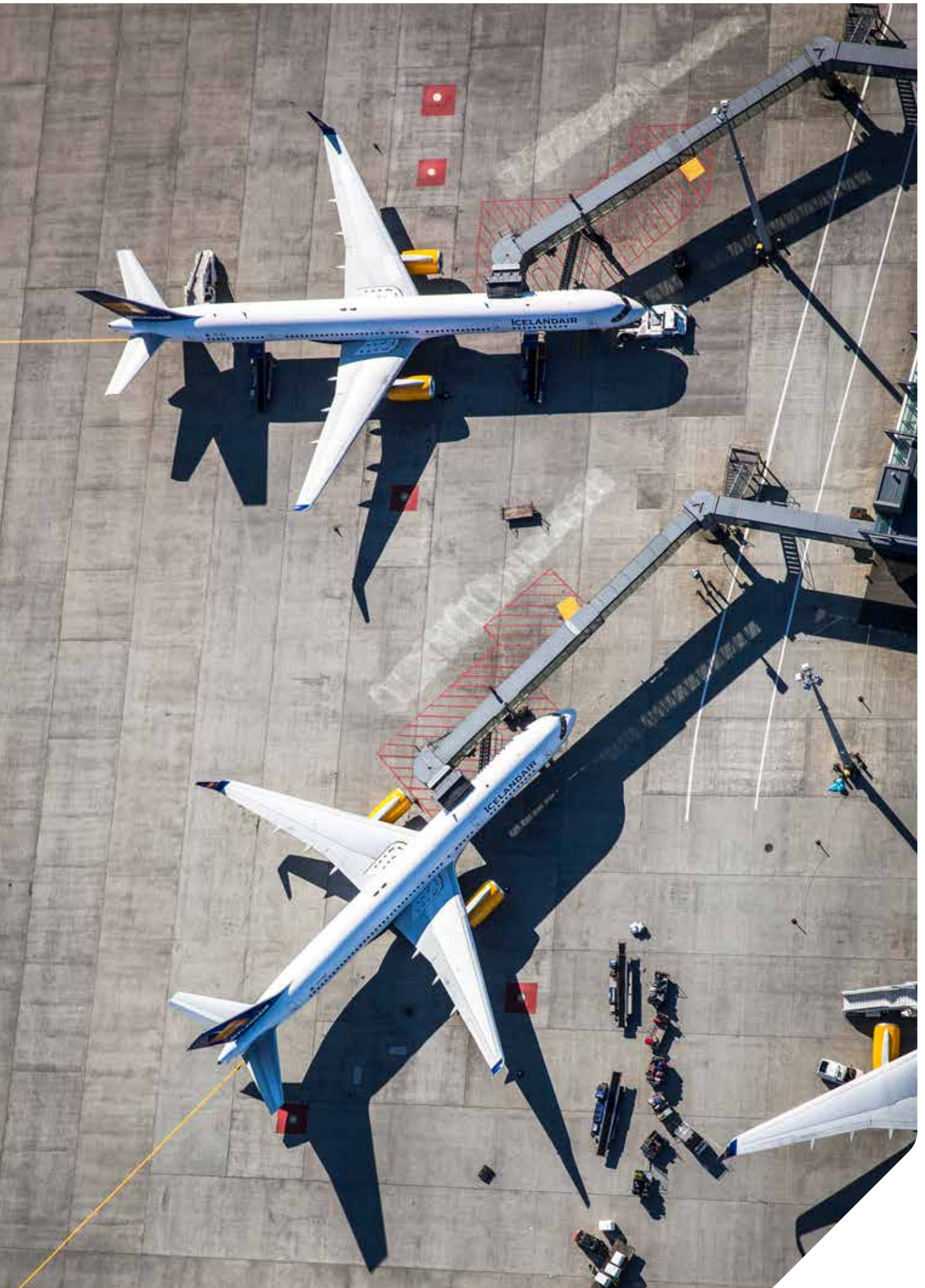
Isavia hefur, m.a. í vinnu við gerð þróunaáætlunar til 2040, skoðað möguleika á uppbyggingu á starfssvæði flugvallarins, sem kalla mætti flughafnarborg (Airport

City), en það er vísun í svæði sem nær til flugvallarins, flugstöðvarinnar, fraktsvæða, skrifstofubygginga, verslunar og þjónustu, sem og hótela. Þar gæti byggst upp starfsemi, bæði flugtengd og óflugtengd, sem sækist eftir því að vera staðsett við alþjóðlegan flugvöll með öflugar flugtengingar.

Slík uppbygging á Keflavíkurflugvelli er raunhæf, en nefna má að framboð á beinu flugi frá Íslandi til Bandaríkjanna og Kanada að sumri til er svipað og samanlagt framboð á öllum stóru alþjóðaflugvöllum í Skandinavíu (Oslo, Kaupmannahöfn, Helsinki og Stokkhólmur). Ljóst er að mikil tækifæri felast í uppbyggingu af þessu tagi.

Flughafnarborgin er oft kölluð hjartað í Aerotropolis sem nær yfir þéttbýlið sem myndast í kringum flugvöllinn og nýtir flugtengingar til að öðlast samkeppnislega sérstöðu. Þannig verða borgirnar samkeppnishæfari með því að tengja þær við aðra staði á sem hraðvirkastan hátt og þannig draga þær til sín fjármagn og fjárfesta. Flugvellir eru ekki lengur bara staðir þar sem fólk kemur og fer, heldur vaxtarsvæði fyrirtækja sem njóta góðs af nálægðinni við flugvöllinn.

Skýr stefna í þá átt að nýta flugtengingar til að öðlast samkeppnislega yfirburði getur skilað auknum vöru- og þjónustuviðskiptum, laðað til landsins í auknu mæli erlenda fjárfestingu, fjölgað verðmætum störfum og aukið hagsæld íbúa landsins alls. Reynsla frá Dubai, Hong Kong og Singapore sýnir okkur að litlar þjóðir og lönd geta keppt við stærri lönd og borgir með því að nýta styrkleika í flugvöllum og flugfélögum sem bjóða upp á tengimöguleika og þannig laðað til sín í auknum mæli alþjóðleg fyrirtæki og starfsemi.



m.kr.	2012	2013	2014	2015
Rekstur				
Tekjur	18.397	19.810	22.079	26.013
EBITDA	4.470	3.823	4.906	6.008
EBIT	2.818	2.396	3.328	3.999
Hagnaður fyrir skatta	932	4.018	2.724	3.818
Skattar	-194	-801	527	745
Hagnaður eftir skatta	738	3.217	2.197	3.073
Efnahagur				
Eignir	33.390	34.511	40.849	45.187
Vaxtaberandi skuldir	18.807	15.888	18.964	18.564
Handbært fé	3.026	2.730	4.491	4.994
Eigið fé	11.647	14.864	17.061	20.134
Hlutföll				
EBITDA %	24%	19%	22%	23%
Eiginfjárhlutfall	35%	43%	42%	45%

Rekstur og efnahagur

Rekstur Isavia hefur tekið miklum breytingum til batnaðar undanfarin ár. Hagnaður hefur aukist, sem og eigið fé, og öll skuldahlutföll, s.s. EBITDA, orðið betri. Eignandi Isavia, íslenska ríkið, hefur tekið ákvörðun um það undanfarin ár að greiða sér ekki út arð, þrátt fyrir betri afkomu, heldur auka eigið fé og nýta í framkvæmdir og uppbyggingu.

Eiginfjárstaða góð

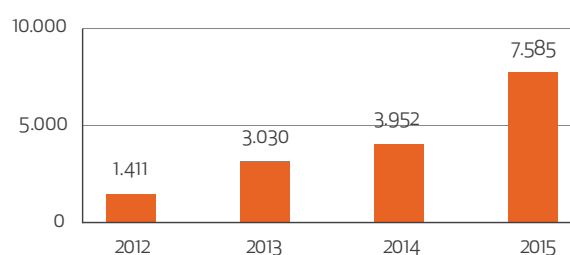
Eins og sjá má á töflunni er staða eiginfjár rúmlega 20 milljarðar króna. Ákvörðun eiganda um að greiða ekki út arð vegna fyrirsjáanlegra framkvæmda, sem grípa yrði til, gerir því fyrirtækið betur í stakk búið til að takast á við þær framkvæmdir sem nauðsynlegar eru á Keflavíkurflugvelli.

Miklar fjárfestingar

Umfangsmiklar framkvæmdir hafa átt sér stað á Keflavíkurflugvelli undanfarin ár, enda hefur þurft að bregðast við þeirri miklu umferðaraukningu sem orðið hefur. Við jafn stórt mannvirki og Keflavíkurflugvöllur er þarf eðlilega mikið viðhald og þegar notendum hefur fjölgað jafn mikið og raun ber vitni hefur þurft að fara í miklar fjárfestingar.

2012-2015 fjárfesti Isavia fyrir um 16 milljarða króna. Þær hafa stigmagnast, voru 1,4 milljarður á árinu 2012 en voru 7,6 milljarðar á árinu 2015. Þá gerir fjárfestingaáætlun ársins 2016 ráð fyrir meira en tvöfalt hærri fjárhæð til fjárfestinga en árið 2015.

Isavia fjárfestingar
(capex) 2012–2015, m.kr





Gregory Josiah Lue var farþegi númer 5.000.000. Hér er hann ásamt kærustu sinni Leanna Cheecin Lau. Starfsfólk Keflavíkurlugvallar tók vel á móti þeim og leysti þau út með gjöfum.

Fjölgun farþega

„Fimm milljónasta farþeganum fagnað.“ Þannig hljóðaði fyrir sögn fréttar á vef Isavia 20. september 2016. Engum blöðum er um það að fletta að það var gríðarlegur áfangi að farþegafjöldinn næði yfir fimm milljónir á einu ári en nú liggur fyrir að fjöldinn mun einnig fara í fyrsta sinn yfir sjöttu milljónina innan sama árs.

Gríðarlegur vöxtur hefur orðið í ferðaþjónustunni undanfarin ár og gegnir Keflavíkurflugvöllur þar lykilhlutverki. Hann er gáttin inn í landið, en um 96% allra ferðamanna sem koma til landsins koma í gegnum Keflavíkurflugvöll.

Mikil og hröð fjölgun

Fjölgunin hefur orðið svo mikil og stöðug að hætt er við því að fólk verði ónæmt fyrir henni, eða fái það á tilfinninguna að svona hafi þetta alltaf verið. Það er því hollt að líta aðeins til baka og sjá hverjar væntingarnar voru fyrir nokkrum árum.

Langt umfram væntingar

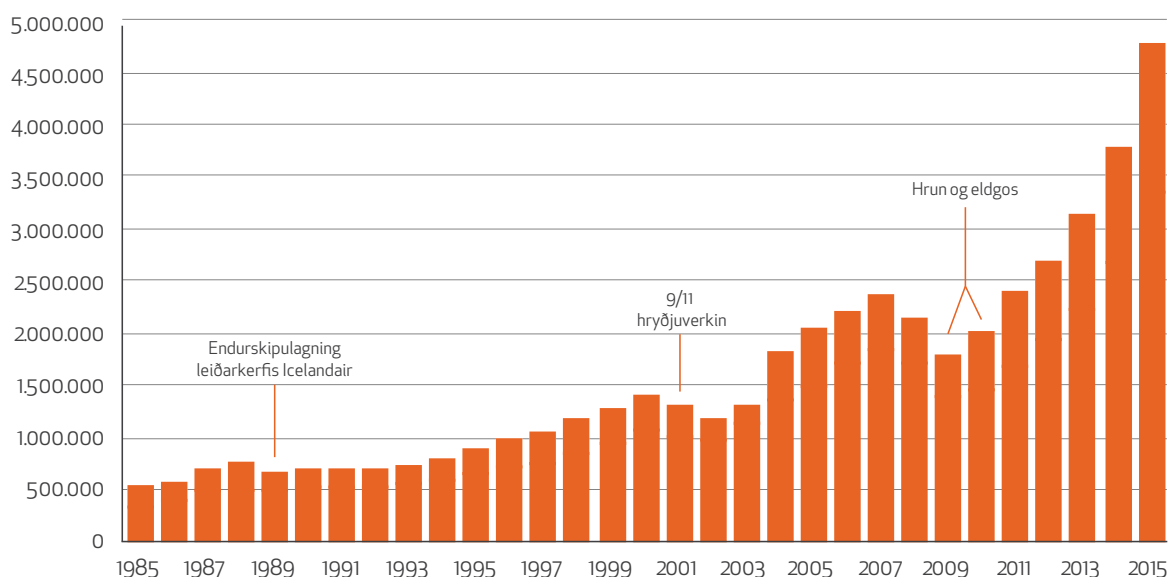
Árið 2011 fóru 2,1 milljón farþega um Keflavíkurflugvöll og þóttu það mikil gleðitíðindi, enda hafði efnahagshrunið haft áhrif á farþegafjölda, líkt og flest annað á Íslandi. Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið birti frétt á heimasíðu sinni, í ársbyrjun 2012, þar

sem sagt var að „stöðug fjölgun farþega undanfarin tvö ár [væri] talin vísbending um að nýtt vaxtarskeið [væri] hafið í farþegaflugi eftir samdrátt í kjölfar efnahagshrunsins árið 2008.“

Þó heilt yfir hafi farþegum um völlinn fjölgað frá opnun hans, þegar heildarmyndin er skoðuð, er fjölgunin síðustu árin hins vegar óvenju mikil. Fjölgunin ein og sér, á milli árunna 2011 og 2015, er meiri en allir farþegar sem um völlinn fóru árið 2011. Núverandi vaxtarskeið er eitt hið mesta í sögu íslenskrar ferðaþjónustu og þarf að fara langt aftur til að sjá viðlíka vöxt og nú er. Samhliða þessum mikla vexti eru margar áskoranir fyrir íslenska ferðaþjónustu. Ein af þeim er að stækka Keflavíkurflugvöll til þess að mæta farþegafjölguninni og er þróunaráætlun Keflavíkur framsækin áætlun sett fram til að ná því markmiði í samráði við notendur flugvallarins og aðra haghafa.

Samkvæmt farþegaspá Isavia er gert ráð fyrir 37% fjölgun farþega um Keflavíkurflugvöll á árinu miðað við árið 2015. Sumarmánuðirnir eru háannatími, en athyglisvert er að aukningin eftir mánuðum er mest í september og október, 45% í fyrrnefnda mánuðinum og tæp 50% í október.

Heildar farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll 1985–2015



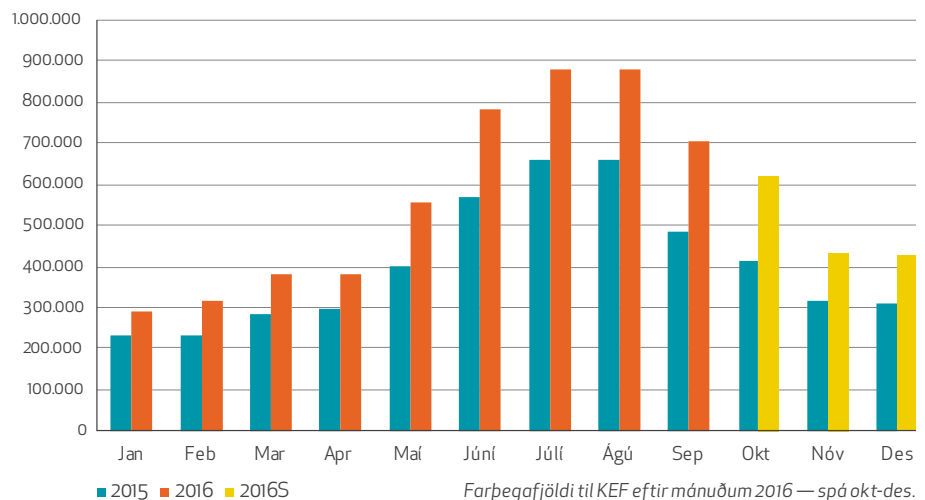
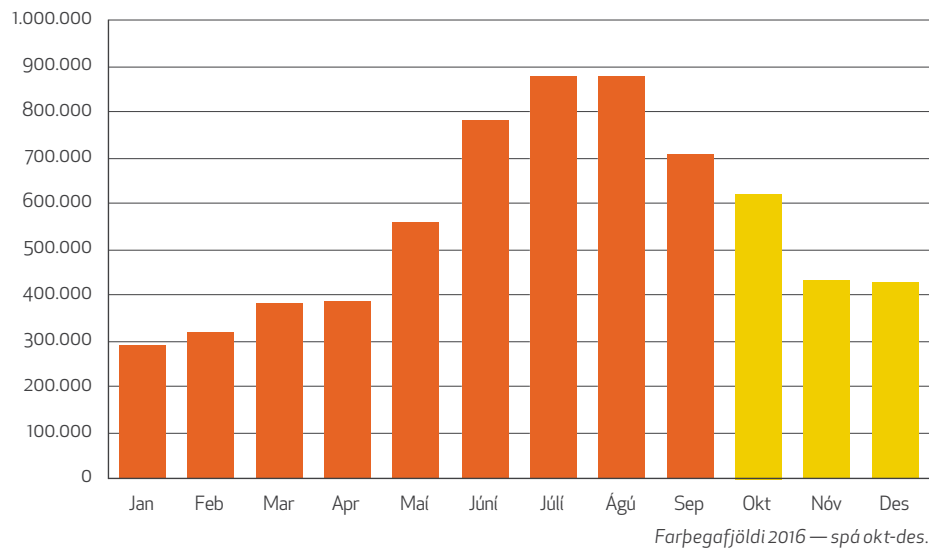
Það eru góð tíðindi en með því að auka umferð um Keflavíkurflugvöll utan háannatíma er hægt að nýta þær fjárfestingar sem í velinum liggja mun betur en ella. Þá er dreifing ferðafólks yfir árið til góðs þegar litið er til innviða ferðaþjónustunnar og möguleika hennar á að taka við fleiri ferðamönnum.

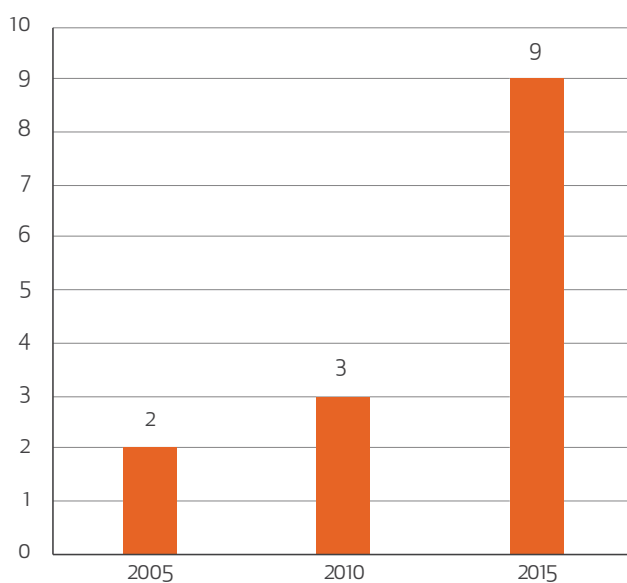
Mikilægt er hins vegar að hafa í huga að hluti farþeganna fer aldrei út af Keflavíkurflugvelli. Þær 6,7 milljónir farþega sem spáð er að fari um völinn á árinu 2016 skiptast í 2,2 milljónir komufarþega, 2,2 milljónir brottfararþega, en eðlilega haldast þessar tölur í hendur, og 2,2 milljónir skiptifarþega, en það eru þeir sem skipta um flug á Keflavíkurflugvelli og halda föri sinni áfram án þess að yfirgefa flugstöðina.

Íslenskir farþegar

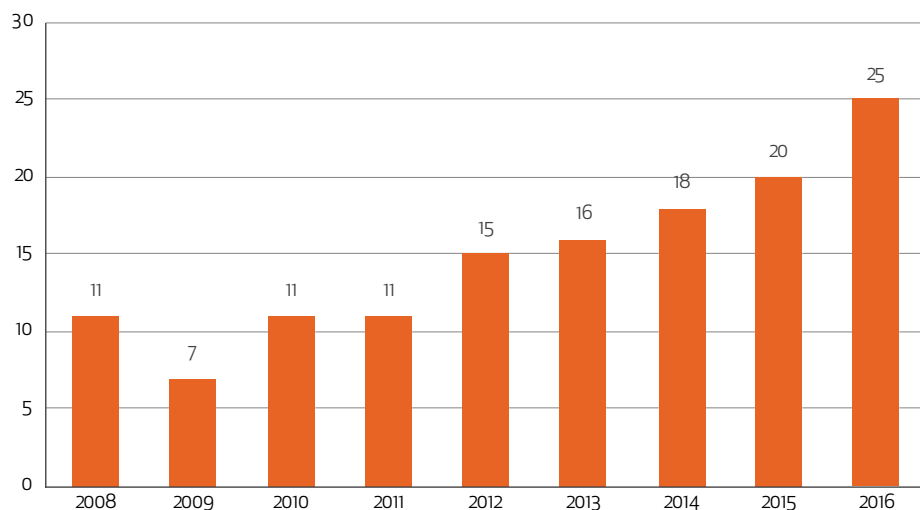
Samkvæmt talningu Ferðamálastofu á brottfararfarþegum frá Keflavíkurflugvelli hefur ferðum Íslendinga fjölgað um 18,6% á fyrstu 9 mánuðum ársins 2016 ef borið er saman við árið 2015, úr 336 þúsund árið 2015 í 400 þúsund 2016. Ef ferðamannaspá sem var gerð fyrir nóvember og desember stenst mun heildarfjöldi íslenskra brottfararþega enda í 523 þúsund árið 2016 sem er aukning um 16,2%.

Miðað við þessar forsendur þá mun hlutfall Íslendinga af heildarfjölda brottfararþega vera 23,0% árið 2016. Til samanburðar var hlutfall Íslendinga 36,1% árið 2012 og tæplega 50% árið 2007.





Fjöldi flugfélaga til KEF alltt árið



Fjöldi flugfélaga í áætlunarflugi um KEF yfir sumartíma

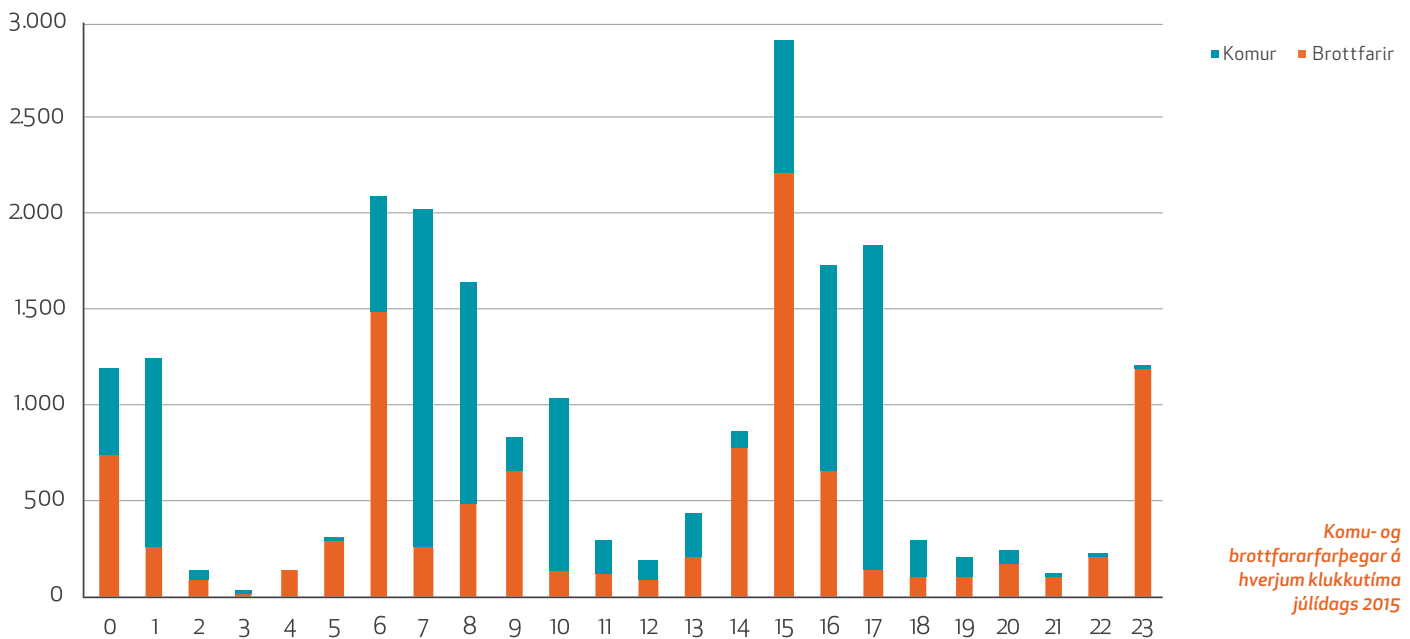
Metfjöldi flugfélaga

Ísavia hefur staðið fyrir markvissri markaðssetningu á Keflavíkurflugvelli undanfarin ár. Það hefur skilað sér í því að þeim flugfélögum sem nýta sér flugvöllinn hefur fjölgað mikið, ekki síst þeim sem fljúga yfir háannatímann.

Þá hefur einnig tekist að fjölga þeim flugfélögum sem fljúga til Íslands alltt árið. Árið 2005 voru þau aðeins tvö, Icelandair og Iceland Express, en árið 2015 voru þau orðin níu og árið 2016 eru þau ellefu.

Sumarið 2009 flugu sjö flugfélög til 47 áfangastaða frá Keflavíkurflugvelli, en sumarið 2016 flugu 25 flugfélög til 80 áfangastaða frá flugvöllinum.

Allar tölur eru því upp á við hvað þetta varðar og flest flugfélög sem fyrir eru juku tíðni sína árið 2016, eða bættu við áfangastöðum. Auk þess hófu nokkur ný flugfélög flug á árinu 2016.



Betri nýting mannvirkja

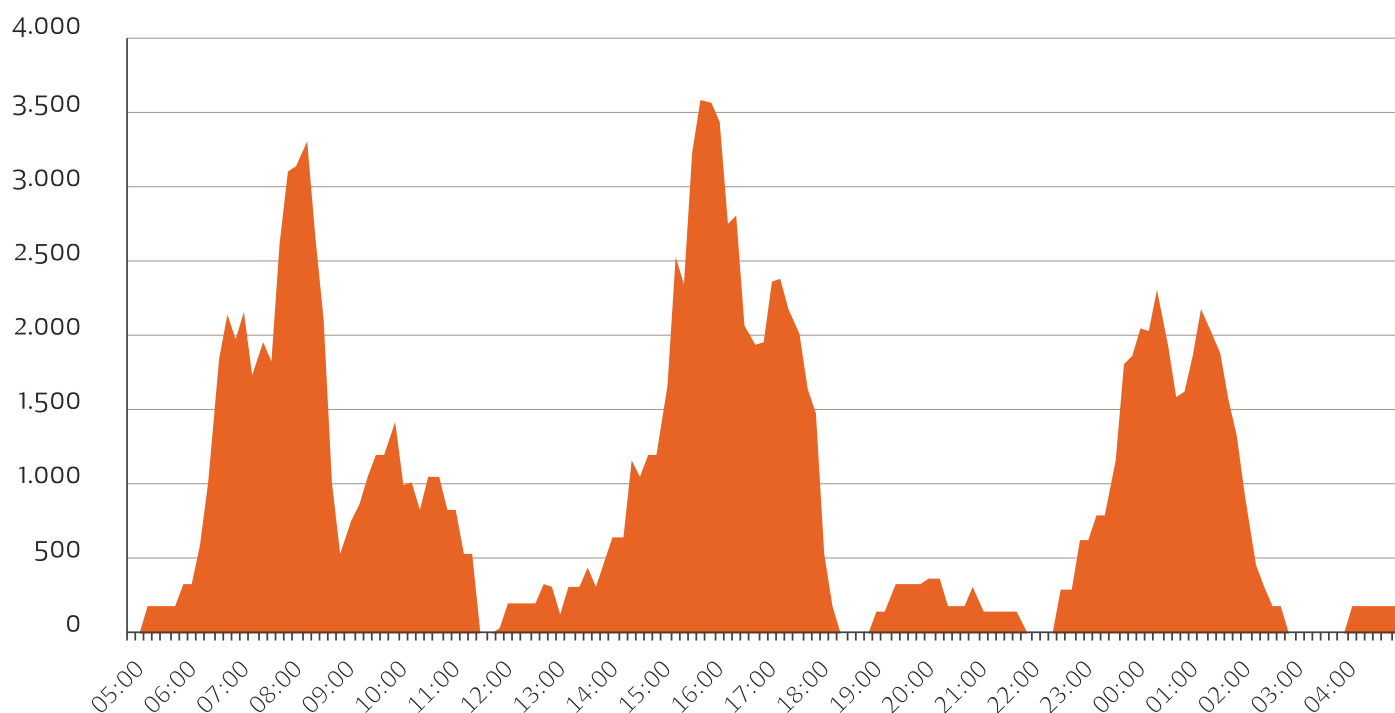
Ísavia hefur reynt að stýra því með hvatakerfi að flugfélög sjái hag í því að fljúga til Íslands yfir vetrartímann og það hefur þegar skilað sér. Gagnvart flugfélögunum hefur Ísavia hafið markaðssetningu afgangslutíma utan mestu álagstímanna á hverjum sólarhring með það að markmiði að nýta betur þá fjárfestingu sem er til staðar á Keflavíkurlugvelli. Þrátt fyrir að afkastageta flugvallarins sé fullnýtt á álagstímum þá er hægt með betri dreifingu að fjölga erlendum ferðamönnum sem koma til Íslands og stuðla með því að auknum gjaldeyriskjóm til þjóðarþúsins.

Með því að nýta tímann utan háannatímans betur næst betri nýting á þeim mannvirkjum sem eru á Keflavíkurlugvelli og þannig á fjárfestingum sem þar liggja. Eins og sjá má á meðfylgjandi mynd er staðan hins vegar enn þannig að langmest álag er á ákveðnum tímum sólarhringsins.

Enn frekari fjölgun framundan

Alþjóðaferðamálastofnunin ráð fyrir því að fjölgun ferðalaga haldi áfram og að árið 2020 verði þeir 1,4 milljarðar en 1,8 milljarðar árið 2030, en þeir voru 1,1 milljarður árið 2014, eins og áður hefur komið fram. Í Vegvísinum er gert ráð fyrir að árlegur vöxtur ferðapjónustu hér á landi verði meiri en sem nemur þeirri þróun, ekki síst vegna aukins áhuga á vetrar-, útivistar- og ævintýraferðamennsku, en einnig vegna aukins áhuga á Íslandi almennt sem áfangastað.

Farþegaspá Ísavia er unnin út frá gögnum flugfélaga um sætaframboð og áætluð er ákveðin sætanýting. Þannig fæst nokkuð góð áætlun miðað við þær forsendur sem uppi eru hverju sinni. Spáin er samtala komufarþega, brottfararfarþega og skiptifarþega um flugvöllinn. Hún telur því erlenda og innlenda ferðamenn bæði við komu og brottför auk þeirra sem einungis stoppa á flugvöllum til þess að ferðast áfram til annars lands,



Þessi mynd sýnir farþegafjölda og álagstíma yfir sólarhringinn. Álagstímarnir eru að morgni, síðdegis og í kringum miðnætti.

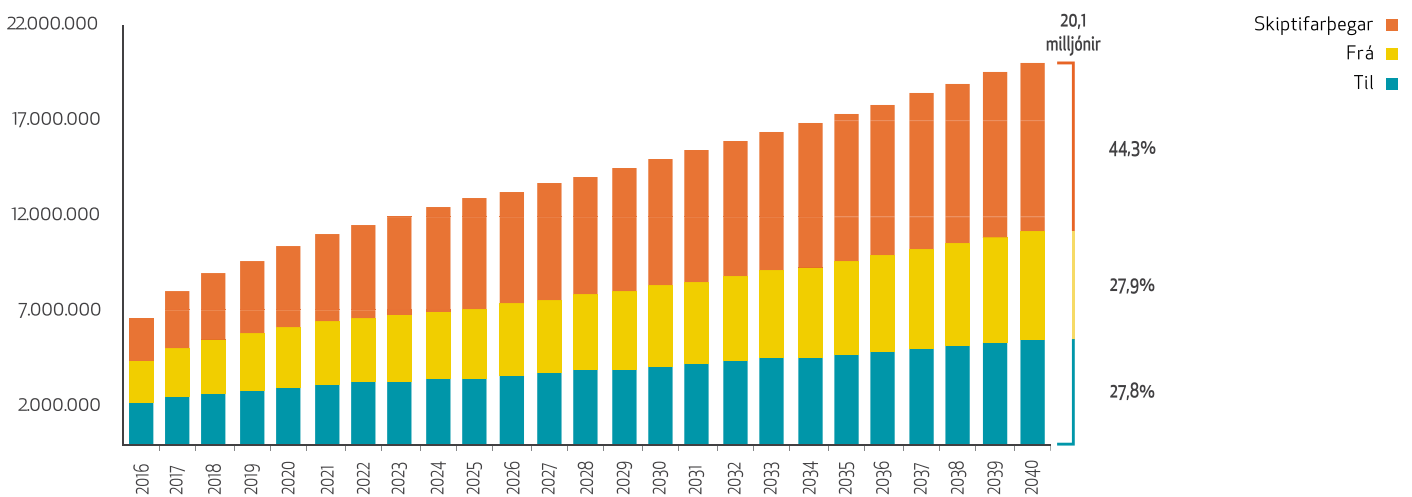
sem einnig eru taldir bæði við komu og brottför. Eðli málsins samkvæmt eru farþegaspár Isavia því mun nákvæmari fyrir nánustu framtíð en langt fram í tímann. Engu að síður gefa langtímaspárnar vísbendingu um þá þróun sem líklegust er, miðað við þær forsendur sem liggja ljósar fyrir.

Fjölgunin er svo ör að farþegaspáin sem notuð var sem forsenda fyrir Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar, og gerð var í nóvember 2015, reyndist of varfærin. Hún var uppfærð í febrúar 2016.

Uppfærða spáin gerir ráð fyrir að fjöldi farþega um Keflavíkurflugvöll árið 2016 verði 6,66 milljónir en fyrri spá gerði ráð fyrir um 6,25 milljón farþegum. Farþegar voru 4,86 milljónir árið 2015 og því er gert ráð fyrir 37% aukningu á milli ára. Þá gerði farþegaspáin sem kynnt var í nóvember á síðasta ári ráð fyrir því að fjöldi erlendra ferðamanna sem koma til landsins á árinu 2016

yrði rúmlega 1,5 milljónir, en nú er útlit fyrir að þeir verði rúmlega 1,7 milljónir.

Langtímaspá Isavia um farþegafjölda tekur mið af spá Alþjóðaferðamálaráðsins (UNWTO) um vöxt í ferðafjónustu til langs tíma. Skiptifarþegum mun fjölga um 4% til langs tíma en komu- og brottfarar farþegum um 2%.



Áætlaður heildar farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll

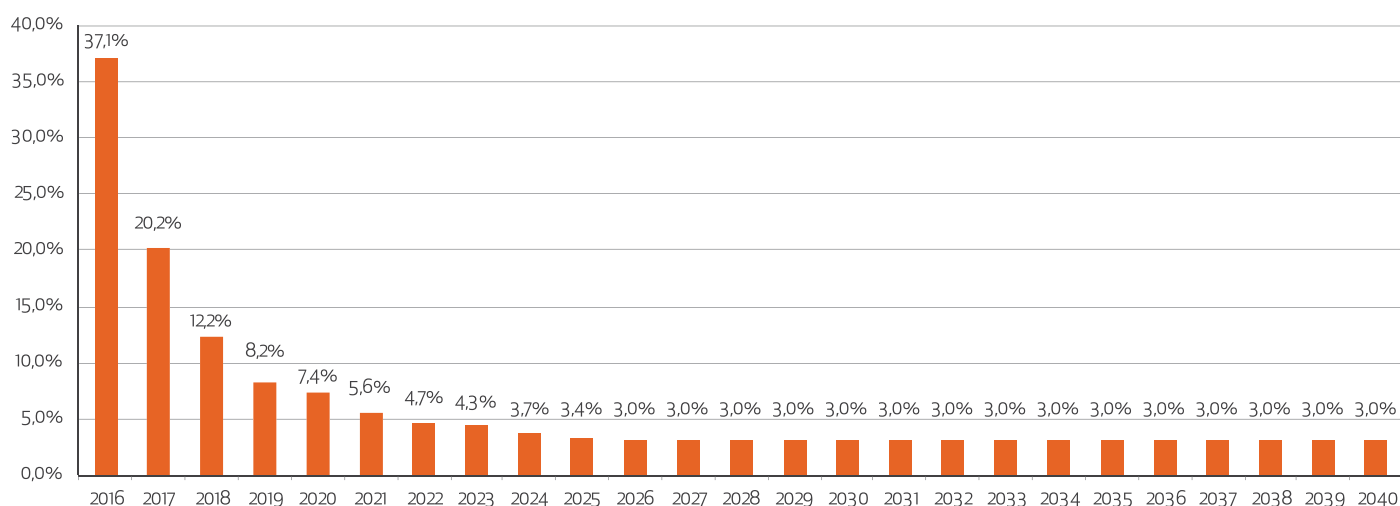
Skiptifarþegar

Helsta sérstaða Keflavíkurflugvallar er hinn mikli fjöldi skiptifarþega (via farþegar) sem ferðast á milli Norður-Ameríku og Evrópu með millilendingu á Íslandi. Flestir þeirra stoppa einungis í 1-2 klst. til að skipta um vél, en einhverjir þeirra dvelja þó í nokkra daga á Íslandi. Með auknu framboði á flugi hjá Icelandair og WOW air til Norður-Ameríku frá Íslandi á allra síðustu árum hefur farþegum fjölgað mikið. Spá Isavia gerir ráð fyrir mikilli fjölgun skiptifarþega. Samkvæmt tölum Isavia voru skiptifarþegar 1.465 þúsund árið 2015.

Skiptifarþegar eru mikilvægir þótt þeir stoppi ekki lengi á landinu. Þeir skila Isavia lendingargjöldum og ýmis þjónustufyrirtæki á Keflavíkurflugvelli hafa tekjur af komu þeirra. Þá er skiptiflugið í gegnum

Ísland stór þáttur í starfsemi íslensku flugfélaganna. Það er lykillinn að því hvernig Icelandair hefur náð hámarksnýtingu flugvéla sinna á hverjum sólarhring og hið sama gildir um Ameríkuflug WOW air sem fyrirtækið hefur verið að efla mjög. Skiptifarþegar auka líka verulega framboð á áfangastöðum frá Íslandi sem skiptir miklu máli fyrir íslensk heimili og atvinnulíf. Þannig væru mun færri áfangastaðir í boði hjá flugfélögunum ef að skiptiumferðin væri minni. Með öflugum flugtengingum er dregið úr landfræðilegri einangrun landsins og lífsgæði aukin til muna.

Það er mikilvægt að hafa það í huga að þrátt fyrir að skiptifarþegar komi ekki inn í landið, í eiginlegum skilningi, skapa þeir engu að síður fjölda starfa á Keflavíkurflugvelli sjálfum, þegar horft er til beinna



Farþegaspá, hlutfallsleg aukning í %

starfa. Samkvæmt skýrslu Samtaka evrópskra flugvalla (ACI Europe) „Economic Impact of European Airports“, sem kom út í janúar 2015, er því aðeins 3% munur á skiptifarþegum og komu-/brottfararþegum hvað þetta varðar, þ.e. að ef tiltekinn fjöldi síðarnefndu farþeganna skapar 100 störf á Keflavíkurflugvelli þá skapar sami fjöldi skiptifarþega 97 störf.

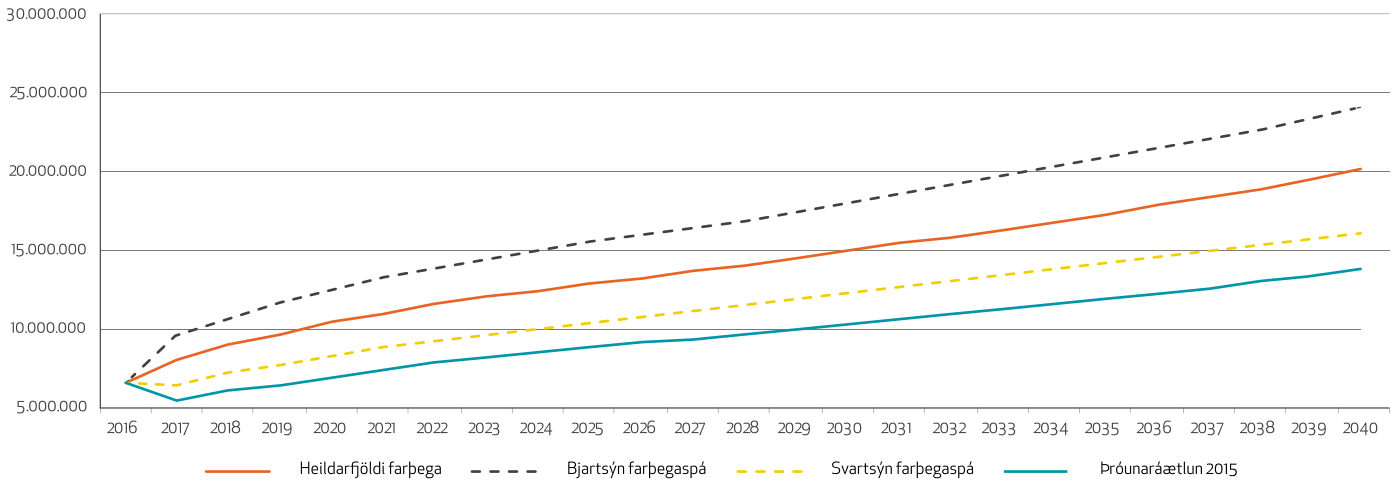
Sóknarfæri hvað varðar skiptifarþega

Fjölgun skiptifarþega skapar fjölda tækifæra fyrir Keflavíkurflugvöll og samfélagið allt, en þá sérstaklega nærsamfélag vallarins. Skiptifarþegar koma ekki inn í landið og fjöldi þeirra hefur því ekki áhrif á þá umræðu um hvort hætta sé á því að ferðamönnum sem sækja Ísland heim fjölgi um of. Þeir veita færi á að nýta fjárfestingar og mannvirki Keflavíkurflugvallar mun betur en annars væri.

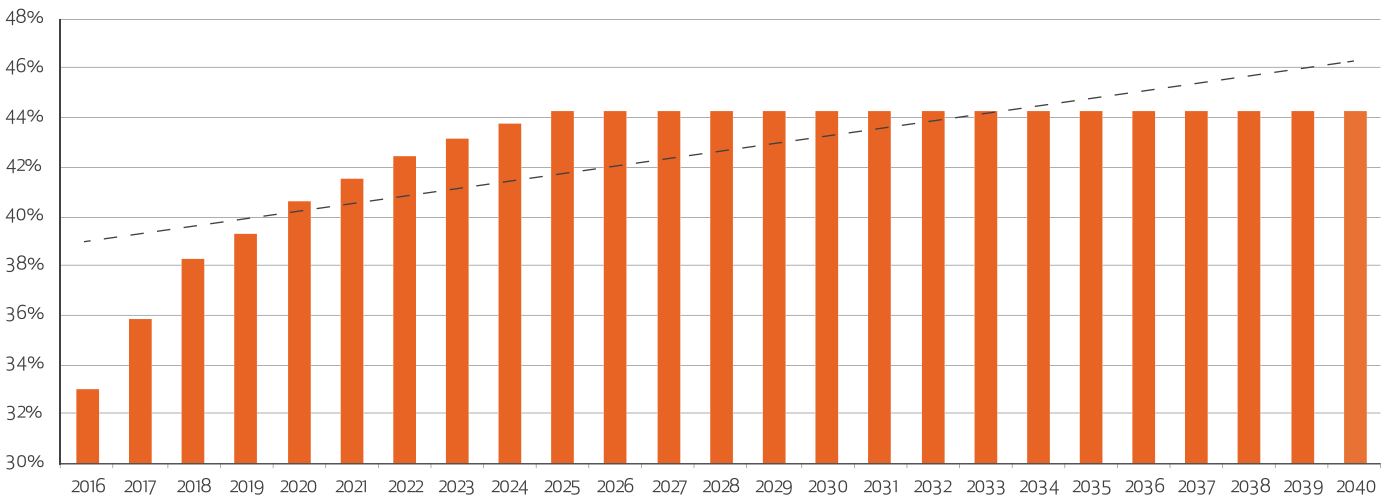
Icelandair hefur um áráraðir byggt sitt viðskiptamódel að miklu leyti á skiptifarþegum og nú hefur WOW air bæst í þann hóp. Það er því útlit fyrir að skiptifarþegum muni fjölga til muna á næstu árum og þeir verða æ stærra hlutfall þeirra sem um flugvöllinn fara.

Að sama skapi dregst hlutfall komu- og brottfararþega saman þegar litið er á heildarfjölda farþega um Keflavíkurflugföll. Það er þó mikilvægt að hafa í huga að báðum hópum mun fjölga, bæði skiptifarþegum sem og komu- og brottfararþegum, en skiptifarþegum mun fjölga meira og verða þannig æ stærra hlutfall af heildinni.

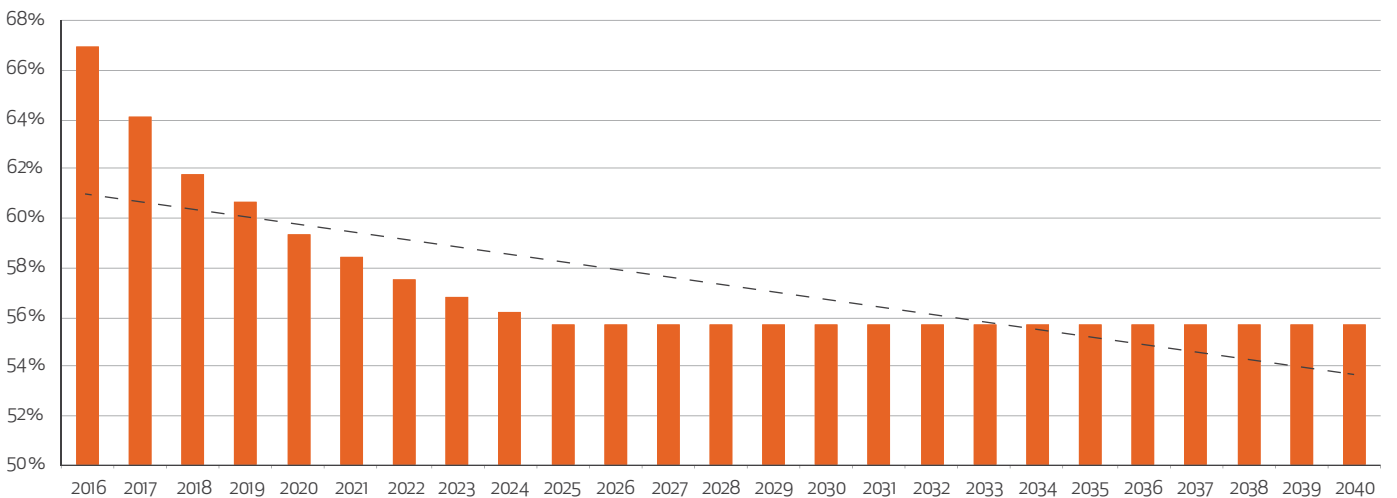
Farþegafjöldi á Keflavíkurflugvelli



Fjöldi farþega m.v. mismunandi sviðsmýndir, +/- 20% breyting í fjölda



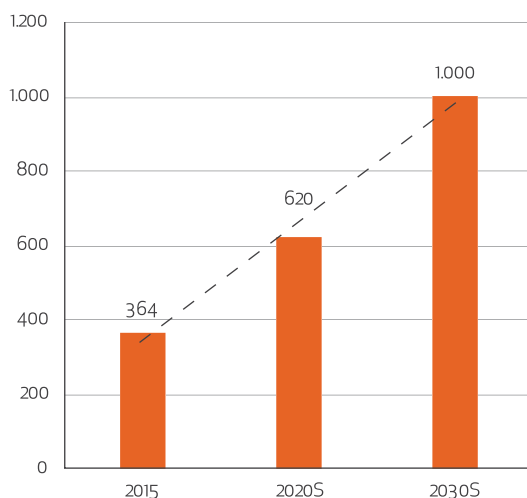
Skiftifarþegar, hlutfall af heildar farþegafjölda



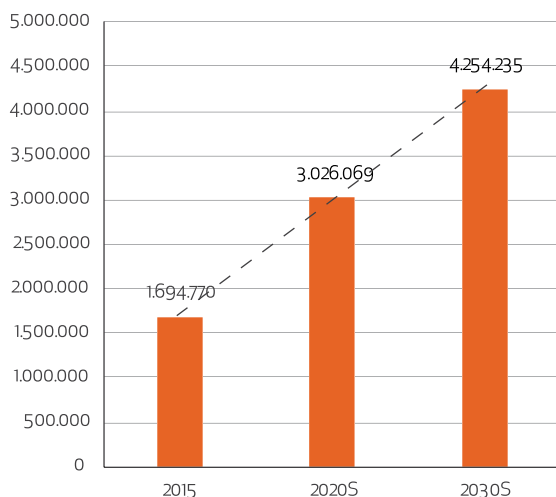
Til/frá farþegar, hlutfall af heildar farþegafjölda

Gjaldeyriskjukur af ferðapjónustu 2015–2030, ma.kr.

Aukning í gjaldeyriskjukur:
2015–2020: 70%
2020–2030: 61%
2015–2030: 174%



Komufarþegar til KEF



Ólíkar sviðsmyndir

Þegar horft er svo langt fram í tímann sem gert er hér er skynsamlegt að gera ráð fyrir ólíkum sviðsmyndum um það hvernig málin þróast. Þar sem farþegaspá er í eðli sínu lifandi og síbreytileg eftir áætlunum flugfélaganna ákváðu skýrsluhöfundar að reikna út hvernig myndin liti út ef farþegar yrðu annars vegar 20% fleiri en farþegaspá gerir ráð fyrir og hins vegar ef þeir yrðu 20% færri.

Þegar þessar ólíku sviðsmyndir eru skoðaðar er mikilvægt að hafa í huga að allar gera þær ráð fyrir mun meiri fjölda farþega en gert var ráð fyrir í Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar sem kynnt var árið 2015. Þannig er m.a. svartsýna spáin, um 20% færri farþega en í farþegaspánni, töluvert yfir spá Þróunaráætlunarinnar, sem kom út haustið 2015.

Það sýnir okkur enn á ný hve kvik atvinnugrein ferðapjónustan, í öllum sínum birtingarmyndum er, en um leið er vert að hafa í huga að hver fjöldinn verður helst í hendur við þær ákvarðanir sem teknar verða um uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli.

Samanburður við Vegvísir

Hér hefur oft verið vitnað til Vegvísir í ferðapjónustu, sem út kom í október 2015. Segja má að það rit sé eina heildstæða stefnan sem stjórnvöld hafa sett sér varðandi ferðapjónustuna og vöxt hennar. Sú vinna stendur enn yfir, en byggir á þeim spám sem settar eru fram í Vegvísinum.

Til að vera með enn fastara land undir fótum báru skýrsluhöfundar saman farþegaspá Isavia og spá Vegvísir um auknar gjaldeyriskjukur af ferðapjónustu. Líkt og sjá má ber þeim spám nokkuð vel saman, en muninn má skýra af fjölda skiptifarþega sem hafa áhrif á farþegafjöldaspá Isavia.

Spá um gjaldeyriskjukur af ferðapjónustu byggir á þeim fjölda ferðafólks sem reiknað er með að sækir landið heim á næstu árum. Eins og myndin sýnir helst hún vel í hendur við farþegafjöldaspá Isavia og rennir hvor spá þvi styrkari stoðum undir hina. Þróun á fjölda ferðafólks, samkvæmt spá Isavia, er þannig að vænta má að gjaldeyriskjurnar sem það færir inn í þjóðarþúið verði í takt við það sem spáð er í Vegvísir.

Spár um farþegafjölgun og auknar gjaldeyriskjukur sýna okkur þannig hvað mögulegt er að gera, verði það stefna stjórnvalda og ferðapjónustunnar.

Bein störf fyrirtækja á Keflavíkurflugvelli

Skýrsla ACI

Samtök evrópskra flugvalla (ACI Europe) létu gera ítarlega rannsókn um hagræn áhrif flugvallarstarfsemi í einstökum aðildarlöndum. Niðurstaða rannsóknarinnar kom út í skýrsluformi í janúar 2015. Í skýrslunni er flugvallatengd starfsemi metin með sérstakri samræmdri aðferðafræði fyrir öll þau lönd sem eru aðilar að samtökunum. Ýmsir mælikvarðar eru skoðaðir, t.a.m. fjöldi starfa, velta og áhrif á hagvöxt. Þau lönd sem eru aðildarríki að ACI standa fyrir ríflega 90% af flugvallatengdri starfsemi í Evrópu.

Í grunninn byggir rannsókn ACI á samræmdri gagnaöflun frá 125 flugvöllum í Evrópu. Ítarlegir spurningalistar voru sendir til þeirra fyrirtækja/stofnana sem reka einstaka flugvelli þar sem spurt var um farþegafjölda, veltu, starfsmannafjölda, afkomu o.s.frv.

Hátt hlutfall beinna starfa

Einn af þeim mælikvörðum sem sérstaklega var skoðaður í skýrslu ACI var fjöldi starfa sem tengjast beint starfsemi á flugvöllum. Þá var einnig spurt um óbein störf. Í skýrslunni var auk þess lagt mat á margfeldisáhrif af flugvallarstarfsemi.

Beinn fjöldi starfa á Keflavíkurflugvelli (KEF) var metinn 3.500 í skýrslu ACI, en þær tölur eiga við árið 2013. Í samanburði við stór evrópsk lönd er þessi starfsmannafjöldi hverfandi líttill. Í Þýskalandi voru t.a.m. um 220 þús. starfsmenn á flugvöllum, 40 þús. í Svíþjóð og 30 þús. í Danmörku.

Nokkur Evrópulönd	Fjöldi beinna starfa	Fjöldi beinna starfa á flugvöllum / per 1000 íbúa	Áhrif beinna starfa á hagvöxt
Þýskaland	220.500	3,3	0,6%
Bretland	199.200	3,1	0,8%
Frakkland	168.800	2,6	0,6%
Tyrkland	168.600	2,3	0,6%
Spánn	146.500	3,1	0,7%
Svíþjóð	40.400	4,2	0,8%
Danmörk	29.600	5,3	1,1%
Noregur	27.700	5,4	0,7%
Finnland	17.200	3,2	0,7%
Ísland	3.500	10,8	1,5%

Hagræn áhrif á flugvallarstarfsemi ACI Europe

Ein mesta flugþjóð Evrópu

Í skýrslu ACI kemur fram að stóru fjölmennu löndin í Evrópu; Þýskaland, Bretland, Frakkland, Tyrkland, Spánn, Rússland og Ítalía eru þau lönd sem skapa flest störf á flugvöllum og einnig þau lönd sem skapa mestar tekjur á flugvöllum. Þetta þarf ekki að koma á óvart.

Þegar litið er til þess hve mörg bein störf skapast vegna flugvallarstarfsemi í löndum Evrópu mælt á hvern íbúa blasir

Nokkur Evrópulönd	Fjöldi beinna starfa á flugvöllum / per 1000 íbúa	Áhrif beinna starfa á hagvöxt
Lúxemborg	20,3	2,1%
Ísland	10,8	1,5%
Malta	9,0	2,9%
Kýpur	7,0	1,9%
Sviss	5,5	0,9%
Noregur	5,4	0,7%
Danmörk	5,3	1,1%
Holland	4,8	0,9%
Svíþjóð	4,2	0,8%
Grikkland	3,3	1,1%

Mestu fluglönd mælt á hvern íbúa ACI Europe

annars konar sviðsmynd við. Minni og fámennari lönd skora hærra á þennan mælikvarða. Þannig er Ísland í öðru sæti þegar litið er til þess hve mörg bein störf verða til á hverja 1.000 íbúa í sérhverju landi. Einungis Lúxemborg hefur fleiri bein störf á flugvöllum mælt á hvern íbúa. Á eftir Íslandi koma Malta, Kýpur, Sviss, Noregur og Danmörk.

Að sama skapi eru áhrif beinna starfa á flugvöllum á hagvöxt hlutfallslega mikil á Íslandi samanborið við önnur Evrópulönd. Í skýrslu ACI eru bein störf á Íslandi talin hafa verið um 1,5% af landsframleiðslu árið 2013. Það telst óvenjulega hátt hlutfall í evrópskum samanburði. Líklegt má telja að þetta hlutfall hafi verið hærra á árunum 2014 og 2015 í ljósi mikils vaxtar ferðapjónustu umfram aðrar atvinnugreinar á síðustu tveimur árum.

Samstarf flugvalla og flugfélaga mikilvægt

Mikilvægt er þó að hafa í huga að Keflavíkurflugvöllur er ekki einn og sér uppspretta starfanna, þar eru margir þættir sem haldast í hendur, starfsemi flugfélaganna og flugvallarins. Flugvöllurinn væri ekki til í þeirri mynd sem hann er í dag nema fyrir mikla starfsemi flugfélaganna og flugfélögin hefðu ekki getað eftt

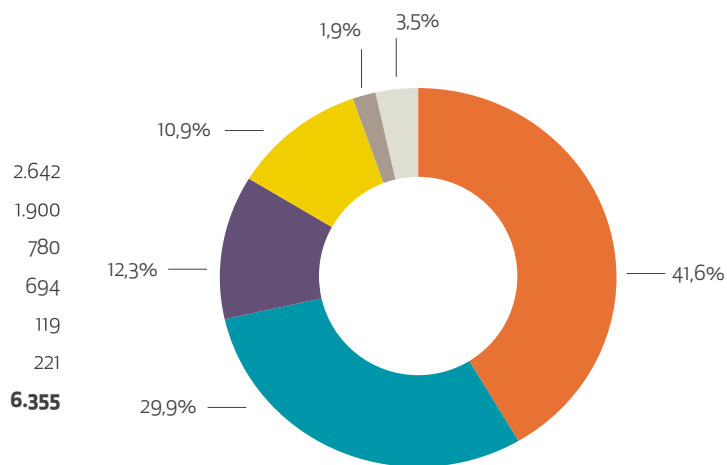
starfsemi sína svo sem raun ber vitni ef ekki hefði verið fyrir framkvæmdir á flugvöllinum. Þar skipta íslensku flugfélögin höfuðmáli. Að sama skapi gætu íslensku flugfélögin ekki verið með starfsemi sína í því formi sem þau eru hér á landi ef ekki væri fyrir Keflavíkurflugvöll.

Hraður vöxtur

Bein störf á flugvöllum teljast þau störf sem eru vegna beinnar starfsemi á flugvöllum. Þar ber hæst störf á vegum flugfélaga; flugmenn og flugfreyjur. Störf sem tengjast þjónustu við flugvélar eru einnig mörg og fjölbreytt, þar má nefna starfsmenn á vegum fyrirtækja sem losa og lesta flugvélar, flugvirkja og fleiri. Með beinum störfum á flugvöllum teljast einnig störf í verslunum og veitingastöðum, öryggisgæslu, löggæslu, tollgæslu auk starfa við fólksflutninga og bílaleigur.

Fjöldi beinna starfa sem tengjast starfsemi á Keflavíkurflugvelli er samkvæmt útreikningum skýrsluhöfunda ríflega 5.600 í ár. Þessum beinu störfum hefur fjölgað hratt á undangengnum árum samhliða hröðum vexti í farþegafjölda.

● Flugfélög - flugmenn / flugfreyjur / annað	2.642
● Þjónusta við flugvélar / farangur	1.900
● Flugvöllur / Isavia	780
● Verslun / veitingar / bankar	694
● Tollur / löggæsla / þjónusta við fatlaða	119
● Rútur / flutningar / bílaleigur / ýmis störf	221
Samtals	6.355



Starfaskipting á
KEF sumarið 2016

Mikil fjölgun sumarstarfa

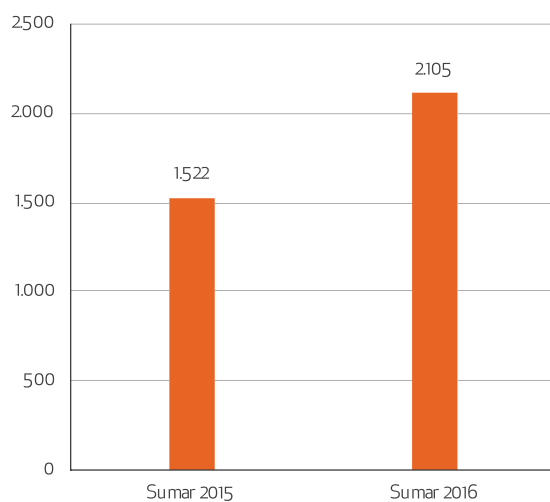
Beinum störfum hjá þeim fyrirtækjum sem eru með starfsemi á Keflavíkurflugvelli hefur fjölgað hratt samhliða auknum ferðamannfjölda. Sumarið 2016 höfðu fyrirtækin sem eru með starfsstöðvar ríflega 3.200 starfsmenn í vinnu á degi hverjum.

Árið 2003 var sami starfafjöldi um 988 störf og er því um rúmlega þreföldun á starfafjölda miðað við þegar mest var í sumar. Í þessum tölum eru þó undanskildir

starfsmenn sem ekki hafa beina starfsstöð á Keflavíkurflugvelli, s.s. flugmenn og flugfreyjur.

Um 30% af beinum störfum eru þjónustustörf við flugvélar, innritun og farangurstengd störf. Um 23% af beinu störfunum eru störf á flugvöllinum sjálfum, meðal annars við verslun, veitingar og aðra þjónustu. Önnur störf eru tengd lög-, toll- og öryggisgæslu á völlum.

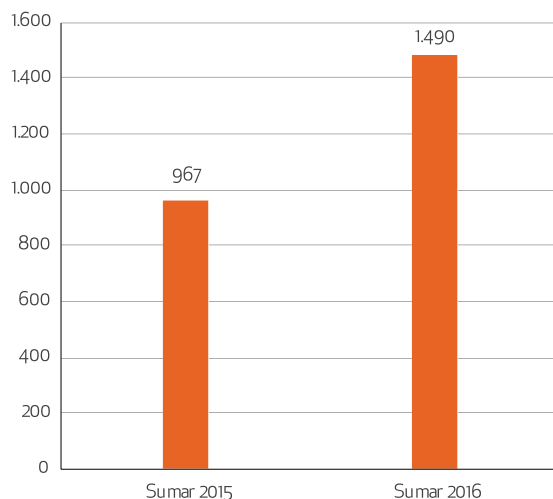
Flugmenn og flugliðar
Icelandair og WOW air
fjöldi starfa



Ótrúlegur vöxtur

Til að gera sér almennilega grein fyrir því hve vöxturinn á Keflavíkurflugvelli hefur orðið mikill og hve störfum hefur fjölgað ört, er gott að skoða raunveruleg dæmi. Ef annars vegar er litið til íslensku flugfélaganna tveggja, Icelandair og WOW air, og hins vegar til flugafgreiðslufélaganna tveggja, Airport Associates og IGS.

IGS og Airport
Associates, fjöldi starfa



Líkt og sjá má er starfafjölgunin á einu ári gríðarlega mikil eða úr rúmlega 1.500 í 2.100, þegar kemur að flugmönnum og flugliðum. Enn meiri er hún í störfum flugþjónustufyrirtækjanna IGS og Airport Associates, en þar hefur starfsmönnum fjölgað úr 967 í 1.490 á milli sumrana 2015 og 2016.

Þetta eru aðeins dæmi um fjögur af þeim fjölmörgu fyrirtækjum sem starfa á Keflavíkurflugvelli og sett hér fram til að sýna fram á hve vöxturinn er mikill.

Svo mikill vöxtur getur verið áskorun, ekki síst í ekki stærra samfélagi en því sem Keflavíkurflugvöllur er. Þannig hafa bæði flugafgreiðslufyrirtækin, IGS og Airport Associates, ráðið starfsmenn erlendis frá til að sinna vextinum og fest kaup á húsnæði á Suðurnesjum til að hýsa þá starfsmenn.

Stærð flugvallar, fjöldi farþega	Viðmið ACI Europe
< 1 milljón	Farþegafjölgun um hverja 1.000 farþega skapar 1,2 bein störf á flugvelli
> 1 milljón – 10 milljónir	Farþegafjölgun um hverja 1.000 farþega skapar 0,95 bein störf á flugvelli
> 10 milljónir	Farþegafjölgun um hverja 1.000 farþega skapar 0,85 bein störf á flugvelli
Skiptifarþegar	Skiptifarþegar skapa að jafnaði 3% færri störf en hefðbundnir farþegar
Farþegar hjá lággjaldaflugfélögum	Lággjaldaflugfélög skapa 20% færri bein störf en hefðbundin flugfélög með hærra þjónustustig

Reikniregla fyrir bein störf á evrópskum flugvöllum

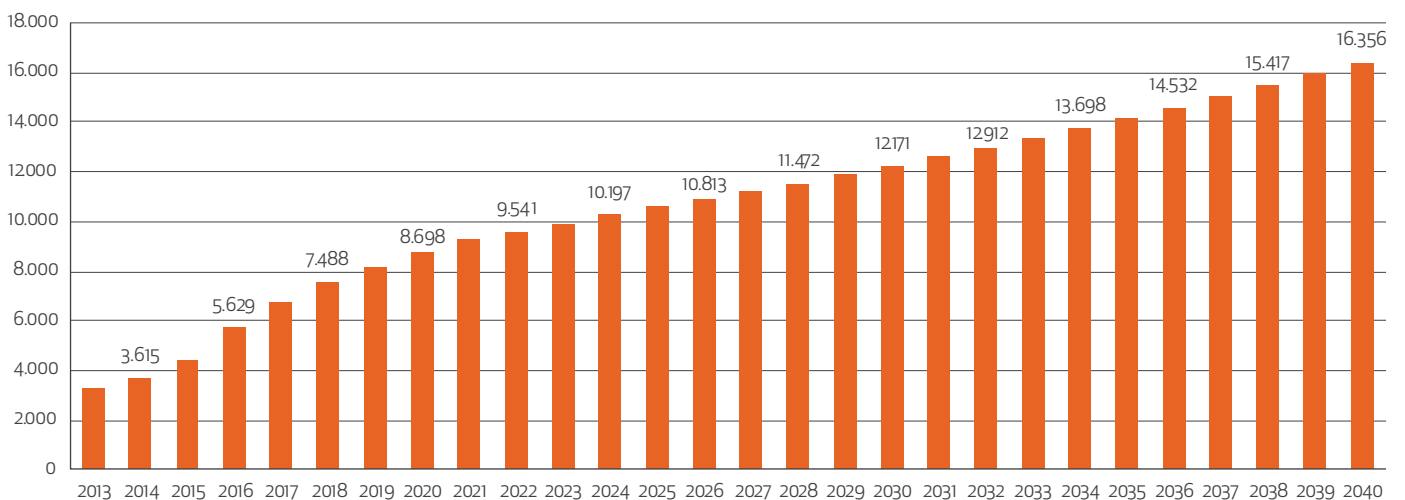
0,8 störf á hverja 1.000 farþega

Í skýrslu ACI er fjallað ítarlega um áhrif aukins farþegafjölda á fjölda beinna starfa á flugvöllum. Samkvæmt rannsókn ACI er talið að fjölgun um hverja 1.000 farþega á flugvöllum með 1-10 milljónir farþega skapi að meðaltali um 0,95 bein störf. Þegar fjöldinn nær yfir 10 milljónir næst stærðarhagkvæmni og aukningin fellur í 0,85 störf á fjölgun um hverja 1.000 farþega. Í rannsókn ACI kemur þó einnig fram að skiptifarþegar og farþegar lággjaldaflugfélaga skapi heldur færri störf en farþegar hjá hefðbundnu flugfélögum með hærra þjónustustig. Tölur frá fyrirtækjunum á Keflavíkurlugvelli ríma í aðalatriðum ágætlega við þessar reiknireglur úr rannsókn ACI.

Það er skoðun skýrsluhöfunda að til langs tíma verði hlutfallið á milli aukins

fjölda farþega og fjölgunar beinna starfa heldur lægra á Keflavíkurlugvelli en reikniregla ACI segir til um, eða 0,8 bein störf á hverja 1.000 nýja farþega, en ekki 0,95. Það skýrist af nokkuð háu hlutfalli skiptifarþega á Keflavíkurlugvelli, auk þess sem lággjaldaflugfélög hafa einnig áhrif til lækkunar. Á flugvelli sem er þó ekki stærra en Keflavíkurlugvöllur skiptir meira máli hve mörg lággjaldaflugfélög fljúga á flugvöllinn, en á stærra völlum með stærra mengi flugfélaga.

Þess ber þó að geta að í skýrslu ACI er gert ráð fyrir því að áhrif af skiptifarþegum séu álíka mikil og af komu- og brottfararfarþegum á leið til og frá löndum, að munurinn sé aðeins 3%. Ef eitthvað er þá eru skýrsluhöfundar því heldur varkárir í sínum útreikningum.



Samtals bein störf á KEF

Keflavíkurlugvöllur verður stærsti vinnustaður landsins árið 2018 ef farþegaspáin rætist. A.m.k. 50% starfanna eru staðsett á Reykjanesi.

Stærsti vinnustaður landsins

Þar sem til eru alþjóðlegir staðlar um fjölgun starfa í hlutfalli við fjölgun farþega er hægt að spá fyrir um hvað hin mikla farþegafjölgun sem fyrirsjáanleg er þýðir þegar kemur að beinum störfum á Keflavíkurlugvelli.

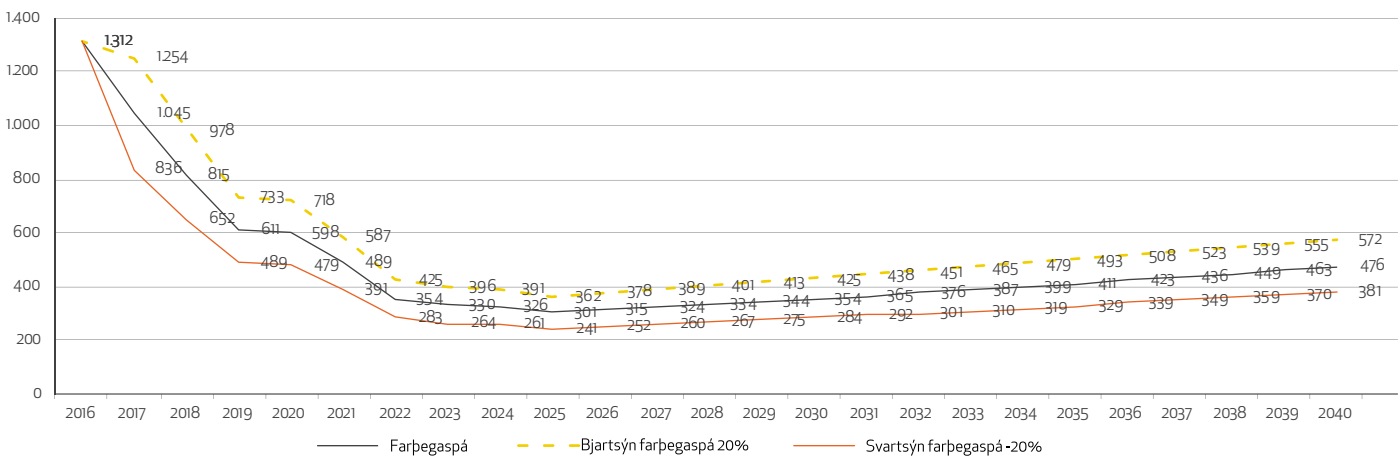
Ef farþegaspáin rætist verður Keflavíkurlugvöllur stærsti vinnustaður landsins árið 2018 sé litið til beinna starfa á flugvöllinum. Auðvitað starfa þeir starfsmenn hjá mismunandi fyrirtækjum en ef horft er á bein störf á Keflavíkurlugvelli blasir sú mynd við.

Mikil fjölgun fyrst

Á árinu 2016 mun beinum störfum fjölga mikið, eða um 1.300 störf, enda mun farþegum fjölga um 37%. Á árunum á eftir mun hægja nokkuð á aukningunni á farþegafjöldanum en þó telst vöxturinn hár í samanburði við aðra flugvelli í Evrópu. Árið 2020 verður vöxturinn kominn í 7% og árið 2023 verður vöxturinn nærri spá Alþjóðaferðamálaráðsins, eða 4%.

Samkvæmt meðfylgjandi töflu mun beinum störfum á Keflavíkurlugvelli fjölga um 3.600 frá og með árinu 2016 fram til ársins 2020. Eftir því sem líður á spátímamun

fjöldi nýrra starfa heldur dragast saman og verður 300-400 störf á ári á síðari hluta spátímans. Eftir tíu ár (2026) verða bein störf tæplega tvöfalt fleiri en þau eru talin verða í ár, eða tæplega 10.000. Árið 2040 verða um 15.000 bein störf á Keflavíkurlugvelli samkvæmt þessum útreikningum.



Mismunandi sviðsmyndir

Þessi mikla fjölgun starfa byggir á því að farþegum um Keflavíkurlugvöllum fjölgi jafn mikið og spáð hefur verið. Mikilvægt er að hafa í huga að sú fjölgun er ekki aðeins á meðal ferðamanna sem sækja landið heim til að dvelja þar, heldur einnig hjá skiptifarþegum.

Til að hafa varann á reiknuðu skýrsluhöfundar út mismunandi sviðsmyndir, ef fjölgunin yrði minni eða meiri en spár gera ráð fyrir. Skoðað var hver staðan yrði ef farþegum fjölgaði 20% meira en spáð er og einnig ef þeim fjölgaði 20% minna.

Eitt álfur á ári

Líkt og sjá má á meðfylgjandi mynd þýðir jafnvel svartsýna spáin meðaltalsfjölgun starfa um 381 á ári, fram til ársins 2040.

Það er því ljóst að hvort sem fjölgun ferðamanna, og þá sérstaklega farþega um Keflavíkurlugvöll, verður jafn gríðarleg og spáð hefur verið eða ekki, er öruggt að beinum störfum á Keflavíkurlugvelli mun fjölga mjög á næstu árum og áratugum. Í þessu sambandi er mikilvægt að gera sér grein fyrir því hve mikilvægur vinnustaður Keflavíkurlugvöllur er, bæði fyrir nærumhverfi sitt sem og samfélagið í heild.

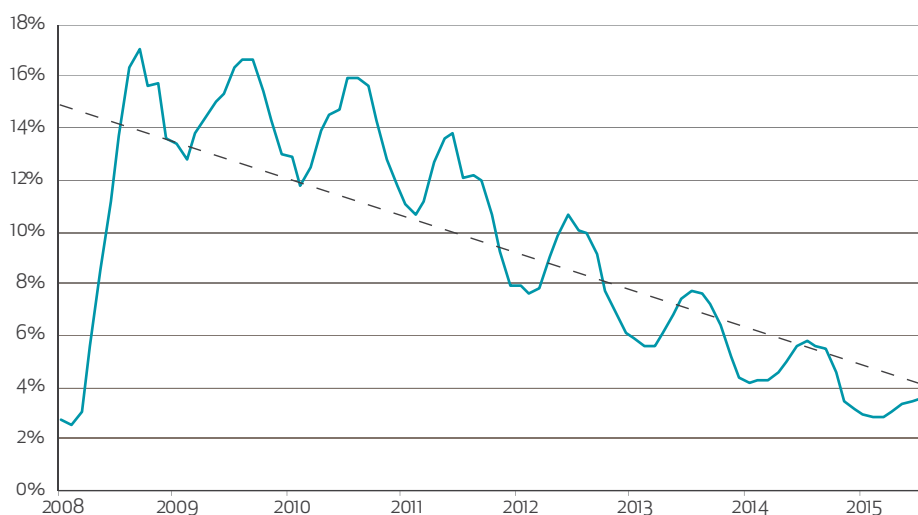
Árleg fjölgun um 381 störf jafngildir einu litlu álfur á hverju einasta ári á svæðinu, hvað varðar ný störf. Það þarf því að huga að því hvernig svæðið, og landið allt, er undir það búð að takast á við þessa þörf.

Fjölgun starfa á ári m.v. mismunandi sviðsmyndir í fjölgun farþega um KEF

Sviðsmyndir:

Gula línan: 20% fleiri farþegar á hverju ári á spátímanum m.v. núverandi spá

Gráa línan: Núverandi farþegaspá Isavia
Appelsínugula línan: 20% færri farþegar á ári á spátímanum m.v. núverandi spá



Reykjanesbær — Atvinnuleysi

Aukið flug um Keflavíkurlflugvöll er helsta ástæðan fyrir minnkuðu atvinnuleysi. Samhliða miklum vexti í ferðaþjónustu hefur störfum á KEF og víðar fjölgað mikið. Á sama tíma er í farvatninu aukning starfa í kísilverum á Reykjanesi.

Staðan á atvinnusvæðinu

Á seinni hluta ársins 2008 fór atvinnuleysi í Reykjanesbæ úr því að vera í kringum 3% upp í 17% á mjög skömmum tíma. Var þessi þróun mun verri en almennt gerðist á landinu á þessum tíma þar sem að atvinnuleysi fór úr um það bil 1% í 9%. Atvinnuleysið var því nær tvöfalt meira í Reykjanesbæ en það sem almennt gerðist á þessum tíma. Útlitið í atvinnumálum Reykjanesbæjar var því afar dökkt en til viðbótar við alvarlegar afleiðingar efnahagshrunsins fækkaði störfum með brotthvarfi varnarliðsins. Þá náðist ekki að hefja framkvæmdir í Helguvík eins og vonir stóðu til sem hefðu unnið gegn neikvæðri þróun í atvinnumálum.

Dregur úr atvinnuleysi

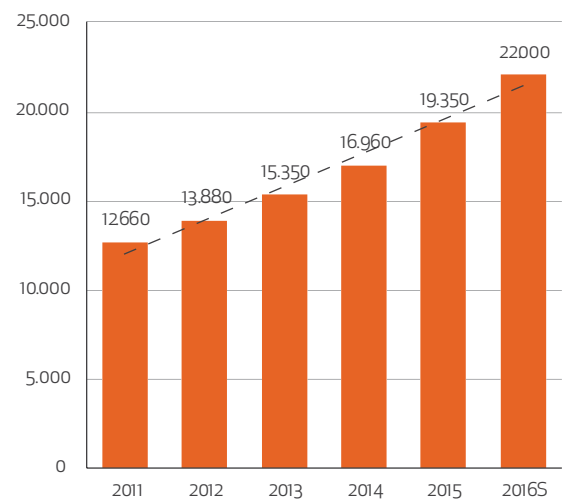
Frá árinu 2008 hefur atvinnuleysi minnkað hratt og í byrjun árs 2015 var atvinnuleysi í Reykjanesbæ komið niður í 3% sem er það sama og það var áður en það fór í hæstu hæðir. Á sjö ára tímabili hefur atvinnuleysið minnkað um 14% sem er hröð þróun í jákvæða átt. Stærsti áhrifapátturinn í minnkandi atvinnuleysi er fjölgun starfa í tengslum við mikla fjölgun ferðamanna og aukin umsvif á Keflavíkurlflugvelli.

Störf í ferðaþjónustu

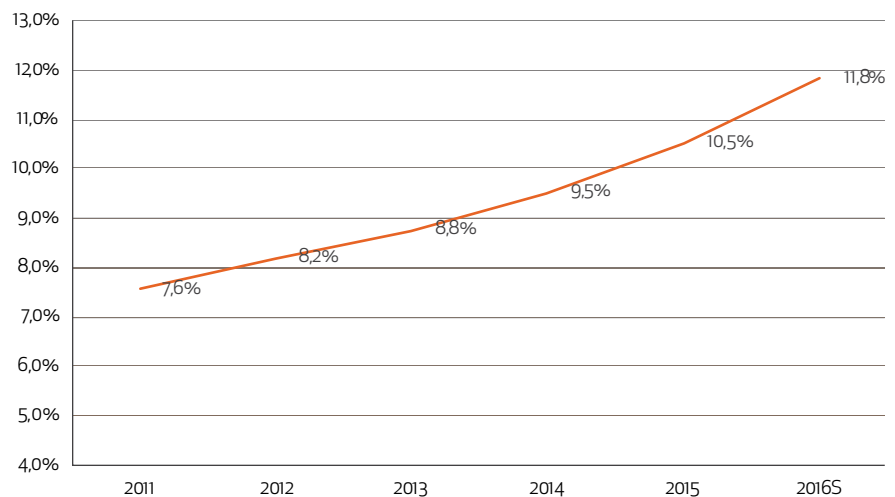
Störfum í ferðaþjónustu hefur fjölgað mikið á undanförunum árum, í takt við mikinn vöxt greinarinnar. Árið 2011 störfuðu 12.660 manns við ferðaþjónustu, en árið 2016 er gert ráð fyrir að þeir séu orðnir 22.000.

Aukin hlutdeild ferðaþjónustu

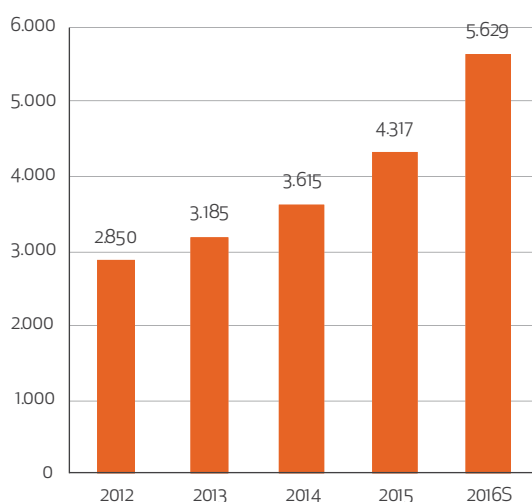
Þessi mikla starfafjölgun hefur þýtt það að hlutdeild ferðaþjónustunnar í öllum störfum hefur aukist. Það rímar við aðrar spár, til dæmis hvað varðar gjaldeyristekjur. Hlutdeild ferðaþjónustunnar mun aukast til muna á næstu árum á öllum sviðum.



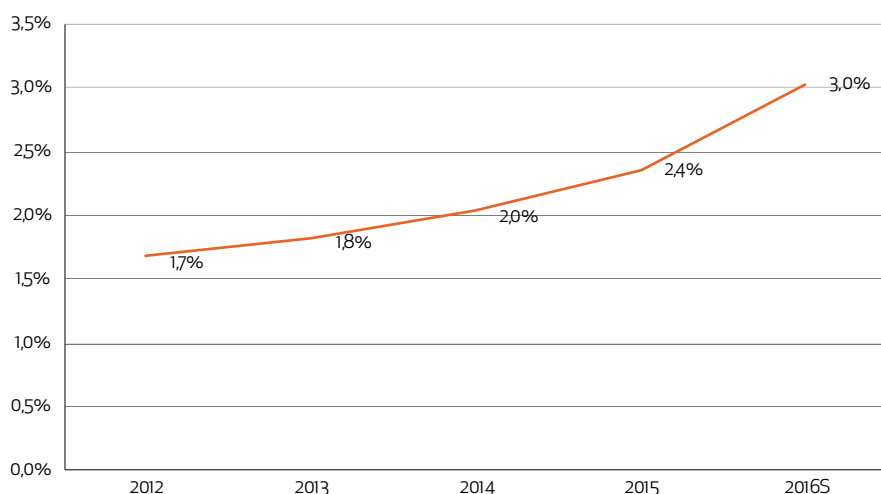
Heildar starfafjöldi í ferðaþjónustu



Störf í ferðaþjónustu / Heildar starfafjöldi



Fjöldi beinna starfa á Keflavíkurlugvelli



Störf á Keflavíkurlugvelli / Heildar starfafjöldi

Hlutdeild Keflavíkurlugvallar

Sú mikla farþegafjölgun sem fyrirsjáanleg er á næstu árum, og sú mikla fjölgun beinna starfa sem hún hefur í för með sér, gerir það að verkum að starfsemi Keflavíkurlugvallar ein og sér býr til bein störf fyrir 3% alls vinnuafis á landinu.

Fjöldi beinna starfa

Farþegafjölgun næstu ára mun skapa ýmsar áskoranir sem þarf að takast á við. Ljóst er að framkvæmdin við stækkun Keflavíkurlugvallar er af þeirri stærðargráðu að það þarf að huga að því hvaða áhrif hún hefur á íslenskt efnahagslíf. Þá þarf ekki síður að hafa í huga hvernig manna á þau störf sem verða til við stækkunina og þá farþegafjölgun sem henni fylgir.

Rétt er að hafa í huga að í dag hefur meirihluti þeirra sem starfa við Keflavíkurlugvöll búsetu á Reykjanesi innan þess svæðis sem skilgreina má sem atvinnusvæði Keflavíkurlugvallar. Þegar horft er til fjölda beinna heilsársstarfa á Keflavíkurlugvelli er ljóst að huga þarf vel að því hvernig hægt verður að uppfylla þörfina.

Ferðapjónustan hefur verið í miklum vexti undanfarin ár og ljóst er að svo mun verða áfram. Þær spár sem þessi greining byggir á sýna allar sömu niðurstöðu: áframhaldandi vöxt. Ferðapjónustan hefur þegar skilað gríðarlegum tekjum í þjóðarbúið og þær munu aukast á næstu árum. Þessu gera stjórnvöld sér grein fyrir og sést það glögglega í stefnumótun greinarinnar, Vegvísí í ferðapjónustu:

„Ferðapjónustan hefur átt stóran þátt í þeim hagvexti sem verið hefur á Íslandi undanfarin ár og á sama tíma skapað þúsundir nýrra starfa. Áætlað er að gjaldeyrstekjur af greininni í heild muni aukast verulega; fari úr 350 milljörðum króna árið 2015 í meira en 620 milljarða 2020 og líklega yfir 1.000 milljarða árið 2030. Þetta eru gríðarlega háar fjárhæðir í ljósi þess að áætlaðar heildargjaldeyrstekjur þjóðarinnar árið 2015 verða um 1.140 milljarðar króna.“

Spá Vegvísisins, sem kynntur var í október 2015, reyndist varfærin, því gjaldeyrstekjur af greininni það ár reyndust ekki 350 milljarðar, eins og spáð var, heldur 364 milljarðar. Það eru 14 milljarðar umfram spá sem gerð var undir lok ársins.

Ferðapjónustan skilar þannig mestum gjaldeyrstekjum allra atvinnugreina inn í þjóðarbúið og árið 2015 námu þær tekjur 31% af öllum gjaldeyrstekjum Íslands. Iðnaðarvörur námu 28%, en þar eru öll álver landsins meðtalin, og sjávarafurðir 22%.

Keflavíkurlugvöllur er aðalgáttin

Til að framtíðarsýn og spár um vöxt ferðapjónustunnar megi rætast þarf hins vegar að vera aðstaða fyrir hendi til að taka á móti ferðamönnum. Ef innviðir eru ekki nægilega sterkir er tómt mál að tala um viðlíka aukningu og fyrirsjáanleg er. Það á ekki síst við um Keflavíkurlugvöll, þar sem 96% allra ferðamanna sem sækja Ísland heim koma í gegnum hann til landsins.

Það er því ljóst að fara verður í umfangsmiklar framkvæmdir á Keflavíkurlugvelli. Þegar hefur fjölmargt verið gert og það er eftirtektar vert að á síðustu fimm árum hefur Isavia sett tæpa 37 milljarða króna í framkvæmdir á Keflavíkurlugvelli. Á árinu 2016 einu fara um 16 milljarðar króna í framkvæmdir við völinn.

Mun meira þarf hins vegar til að ná að sinna öllum þeim fjölda ferðafólks sem gert er ráð fyrir að vilji sækja landið heim á næstu

árum, með tilheyrandi gjaldeyrstekjum fyrir þjóðarbúið.

Þensluáhrif

Þær framkvæmdir sem ráðast þarf í eru af þeirri stærðargráðu að gæta verður að því að þær hafi ekki þensluhvetjandi áhrif á hagkerfið. Árið 2016 verður framkvæmt fyrir um 16 milljarða króna á Keflavíkurlugvelli en til samanburðar ætlar Landsnet að verja um 20 milljörðum á næstu þremur árum í uppbyggingu dreifikerfis síns vegna Kröflu og Blöndu.

Það er því skynsamlegt að dreifa framkvæmdunum og fjármögnun þeirra sem mest, til að slá á þensluáhrif.

Þá þarf að hafa í huga að við framkvæmdirnar sjálfar munu skapast fjölmörg störf og það getur hreinlega reynt erfitt að ráða í, á vinnumarkaði sem er í þokkalegu jafnvægi eins og hinn íslenski er. Það á einnig við um nærumhverfi Keflavíkurlugvallar, en atvinnuástand á Reykjanesi hefur batnað til muna á undanfönum árum.

Fjöldi starfa

Stækkun Keflavíkurflugvallar mun skapa að meðaltali 476 ný störf á hverju ári fram til ársins 2040. Þessi störf dreifast á mörg fyrirtæki sem hafa starfsemi á velli og um 40% þeirra tengjast íslenskum flugfélögum beint. Önnur eru bein þjónustustörf á Keflavíkurflugvelli.

Í ljósi þess að núverandi atvinnuleysi er lítið, bæði á Reykjanesi og landinu öllu, er ljóst að sækja verður vinnuáfl út fyrir landsteinana í stóran hluta þessara nýju starfa.

Keflavíkurflugvöllur er í dag einn stærsti vinnustaður landsins, sé litið til beinna starfa sem af starfsemi þar skapast. Í lok árs 2016 verða um 3% af öllum þeim sem eru á vinnumarkaði við störf sem eru tengd starfsemi á Keflavíkurflugvelli beint. Það hlutfall mun hækka á næstu árum.

Ljóst er að slíkur fjöldi starfa og sú fjölgun sem framundan er mun reyna á samfélagið, ekki síst nærsamfélag vallarins. Nú þegar hafa fyrirtæki á velli þurft að fjárfesta í húsnæði fyrir starfsfólk sem þau ráða erlendis frá og sú þróun gæti aukist enn frekar.

Betri nýting fjárfestinga

Ísavia hefur með markaðsátaki, í samvinnu við fjölda aðila, tekist að auka umferð um Keflavíkurflugvöll utan hefðbundins álagstíma. Það á bæði við innan hvers sólarhrings og eftir mánuðum. Þannig er hlutfallslega mest fjölgun farþega á árinu 2016 í september og október.

Þá hefur skiptifarþegum fjölgað umtalsvert, ekki síst þar sem bæði íslensku flugfélögin, Icelandair og WOW air, sækja töluvert inn á þann markað. Hlutfall þeirra mun aukast og í lok farþegafjöldaspárinnar árið 2040 er gert ráð fyrir að skiptifarþegar verði 43% af öllum farþegum á Keflavíkurflugvelli. Það hlutfall er 33% árið 2016.

Með þessu næst mun betri nýting fjárfestinga á Keflavíkurflugvelli. Best er að dreifa álaginu um völinn sem mest og draga úr álagspunktum. Fjölgun skiptifarþega eykur tekjur Ísavia og eiganda þess, ríkisins, án þess að setja meira álag á innviði ferðaþjónustunnar. Hafa verður í huga að skiptifarþegar skapa aðeins 3% færri bein störf en sami fjöldi komu- og brottfararfarþega gera.

Arðbær framkvæmd

Það er óumdeild staðreynd að eigi ferðaþjónustan að þróast eins og spáð er, og stjórnvöld og atvinnugreinin sjálf vonast til, verður að fara í umfangsmiklar framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli. Ísavia hefur búið sig undir þær framkvæmdir með því að safna upp eigin fé. Ákvörðun eiganda um að greiða ekki út arð vegna fyrirsjáanlegra framkvæmda, sem grípa yrði til, gerir því fyrirtækið betur í stakk búið til að takast á við þær framkvæmdir sem nauðsynlegar eru á Keflavíkurflugvelli.

Það er líka ljóst að mikil arðsemistækifæri felast í uppbyggingu Keflavíkurflugvallar og þá ekki síst fyrir þjóðarbúið sjálft. Stækkun Keflavíkurflugvallar skapar starf fjölda sem nemur einu álveri á ári, allt fram til ársins 2040, að meðaltali.

Hagræn áhrif þróunaráætlunar Keflavíkurflugvallar eru gríðarlega mikil og framkvæmdir við flugvöllinn opna mikla möguleika á verulegum tekjum fyrir þjóðarbúið. Sé þess gætt að haga framkvæmdum þannig að þær skapi sem minnsta þenslu er ljóst að bjartir tímar eru framundan hvað Keflavíkurflugvöll varðar. Þá munu þær skapa fjölmörg störf og hafa mikil og jákvæð áhrif á nærumhverfi flugvallarins og samfélagið allt.

