
RANNSÓKNASTOFNUN HÁSKÓLANS Á AKUREYRI

Pórunnarstræti 99, Pósthólf 224, 602 Akureyri,
Sími 463-0570, Fax 463-0560
Netfang: rha@unak.is
Veffang: <http://www.unak.is/RHA>



FLUG OG SJÓFLUTNINGAR Á VESTUR- NORÐURLÖNDUM

GREINING OG FRAMTÍÐARSPÁ

Jón Þorvaldur Heiðarsson
Hjalti Jóhannesson

Júlí 2004

Efnisyfirlit

1.	INNGANGUR.....	1
1.1	BAKGRUNNUR.....	1
1.2	VESTUR-NORÐURLÖNDIN Í HNOTSKURN	2
1.2.1	Ísland.....	3
1.2.2	Færeyjar.....	4
1.2.3	Grænland.....	4
1.2.4	Landsframleiðsla á íbúa.....	5
2.	GÖGN OG AÐFERÐIR	6
3.	VERSLUN MILLI VESTUR-NORÐURLANDANNA	7
4.	FJÖLDI FARÞEGA TIL VESTUR-NORÐURLANDANNA 1994-2003	11
4.1	FARÞEGAR MILLI VESTUR-NORÐURLANDANNA 1994-2003.....	11
4.1.1	Fjöldi farþega milli Færeyja og Íslands	11
4.1.2	Fjöldi farþega milli Grænlands og Íslands.....	12
4.2	FARÞEGAFJÖLDI TIL EINSTAKRA V-NORÐURLANDA 1994-2003.....	14
4.2.1	Farþegafjöldi til Íslands.....	14
4.2.2	Farþegafjöldi til Færeyja.....	15
4.2.3	Farþegafjöldi til Grænlands.....	16
4.2.4	Fjöldi farþega til Vestur-Norðurlanda sem hlutfall af íbúafjölda	16
4.2.5	Vöxtur í farþegaflutningum til Vestur-Norðurlandanna	17
5.	FLUGSAMGÖNGUR Á VESTUR-NORÐURLÖNDUM	20
5.1	ÞRÓUN FLUGSAMGANGNA 1994-2003	20
5.1.1	Þróun flugs milli Færeyja og Íslands 1994-2003.....	20
5.1.2	Þróun flugs milli Íslands og Grænlands 1994-2003	20
5.1.3	Umfang flugflutninga á Vestur-Norðurlöndum 1994-2003	24
5.2	FLUGSAMGÖNGUR Á VESTUR-NORÐURLÖNDUM 2003	29
5.2.1	Lýsing á flugvöllum til millilandaflugs árið 2003	29
5.2.2	Flugleiðir og framboð milli Vestur-Norðurlanda árið 2003	32
5.2.3	Að ferðast milli Grænlands og Íslands.....	34
5.2.4	Að ferðast milli Íslands og Færeyja.	35
5.2.5	Er flug til Vestur-Norðurlanda frjálst?.....	35
5.2.6	Framboð af flugi á Vestur-Norðurlöndum árið 2003	37
5.2.7	Er nægt framboð af flugi á Vestur-Norðurlöndum?	40
5.3	LÍKLEG ÞRÓUN FLUGSAMGANGNA Á NÆSTU 10 ÁRIN	45
5.3.1	Er rekstrargrundvöllur fyrir flugi milli höfuðborga Vestur-Norðurlanda?	45

5.3.2	Spá um þróun flugs til Íslands næstu 10 ár.....	46
5.3.3	Spá um þróun flugs til Færeyja næstu 10 ár.....	50
5.3.4	Spá um þróun flugs til Grænlands næstu 10 ár.....	52
6.	SJÓFLUTNINGAR	54
6.1	ÞRÓUN SJÓFLUTNINGA 1994-2003	54
6.1.1	Áætlunarsiglingar milli Vestur-Norðurlandanna 1994-2003	55
6.1.2	Aðrar siglingar milli Vestur-Norðurlandanna 1994-2003	57
6.2	SIGLINGALEIÐIR OG ÁÆTLUNARSTAÐIR 2003.....	57
6.2.1	Áætlunarsiglingar milli Vestur-Norðurlandanna 2003	58
6.2.2	Aðrar siglingar milli Vestur-Norðurlandanna 2003	61
6.2.3	Sjóflutningar til annarra landa árið 2003.....	61
6.3	LÝSING Á HÖFNUM OG ANNARRI GRUNNGERÐ	66
6.4	LÍKLEG ÞRÓUN SJÓFLUTNINGA Á NÆSTU 10 ÁRUM	73
7.	HELSTU NIÐURSTÖÐUR.....	79
7.1	FLUGSAMGÖNGUR.....	79
7.2	SJÓFLUTNINGAR.....	80
7.3	HUGLEIÐINGAR UM VERKEFNIÐ OG FREKARI RANNSÓKNIR	83
	HEIMILDIR	85
	VIÐAUKI 1.....	91
	VIÐAUKI 2.....	97

Myndaskrá

MYND 1	NORÐURLÖNDIN	3
MYND 2	FJÖLDI FARÞEGA MILLI FÆREYJA OG ÍSLANDS 1994-2003	12
MYND 3	FJÖLDI FARÞEGA MILLI ÍSLANDS OG GRÆNLANDS 1994-2003.....	13
MYND 4	FJÖLDI FARÞEGA MILLI ÍSLANDS OG GRÆNLANDS 1994-2003 EFTIR ÁRSTÍÐUM	13
MYND 5	FJÖLDI FARÞEGA TIL ÍSLANDS 1994-2003 EFTIR ÁRSTÍÐUM	14
MYND 6	FJÖLDI FARÞEGA TIL FÆREYJA 1994-2003 EFTIR ÁRSTÍÐUM	15
MYND 7	FJÖLDI FARÞEGA TIL GRÆNLANDS 1994-2003 EFTIR ÁRSTÍÐUM	16
MYND 8	FARÞEGAFJÖLDI TIL HVERS LANDS Á HVERN ÍBÚA	17
MYND 9	AUKNING Í FARÞEGAFJÖLDA FRÁ FYRRA ÁRI EFTIR ÁRSTÍÐUM 1994-2003	18
MYND 10	AUKNING Í FARÞEGAFJÖLDA Á VESTUR-NORÐURLÖNDUM 1994-2003 (MIÐSÆ 3JA ÁRA AUKNING)	18
MYND 11	FARÞEGAR Í FLUGI MILLI FÆREYJA OG ÍSLANDS 1994-2003.....	26
MYND 12	VÖRUFLUTNINGAR MEÐ FLUGI MILLI ÍSLANDS OG FÆREYJA 1994-2003	27
MYND 13	PÓSTUR MILLI FÆREYJA OG ÍSLANDS 1994-2003	28
MYND 14	FRAMBOÐ FLUGSÆTA Á V-NORÐURLÖNDUM TIL ÞRIGGJA HEIMSHLUTA 2003.....	39
MYND 15	FYLGNI HAGVAXTAR OG AUKNINGAR Í FARÞEGAFJÖLDA TIL ÍSLANDS 1990-2004.....	47
MYND 16	HAGVAXTARSPÁ 2003-2013	48
MYND 17	SPÁ UM FJÖLDA FARÞEGA TIL ÍSLANDS 2004-2013.....	48
MYND 18	FYLGNI HAGVAXTAR OG FJÖLGUNAR FLUGFARÞEGA TIL FÆREYJA 1991- 2013.....	50

Töfluskrá

TAFLA 1	LANDSFRAMLEIÐSLA Á ÍBÚA Á NORÐURLÖNDUM ÁRIÐ 2002.....	5
TAFLA 2	HELSTU ÚTFLUTNINGSVÖRUR, HLUTFALL AF HEILDARÚTFLUTNINGI FRÁ HVERJU LANDI	7
TAFLA 3	VIÐSKIPTI LANDANNA SEM HLUTFALL AF HEILDARÚTFLUTNINGI HVERS ÞEIRRA.....	7
TAFLA 4	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ ÍSLANDI TIL FÆREYJA, SAMTALS 1994-2003.	8
TAFLA 5	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ FÆREYJUM TIL GRÆNLANDS, SAMTALS 1994- 2003.....	9
TAFLA 6	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ GRÆNLANDI TIL FÆREYJA, SAMTALS 1994- 2003.....	9
TAFLA 7	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ ÍSLANDI TIL GRÆNLANDS, SAMTALS 1994- 2003.....	9
TAFLA 8	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ GRÆNLANDI TIL ÍSLANDS, SAMTALS 1994- 2003.....	10
TAFLA 9	VÖRUÚTFLUTNINGUR FRÁ FÆREYJUM TIL ÍSLANDS, SAMTALS 1994- 2003.....	10
TAFLA 10	FARÞEGAFJÖLDI MILLI ÍSLANDS OG FÆREYJA 1994-2003.....	11
TAFLA 11	VÁGA FLOGHAVN, HELSTU UPPLÝSINGAR:.....	29
TAFLA 12	KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR, HELSTU UPPLÝSINGAR:	30
TAFLA 13	REYKJAVÍKURFLUGVÖLLUR, HELSTU UPPLÝSINGAR:	30
TAFLA 14	AKUREYRARFLUGVÖLLUR, HELSTU UPPLÝSINGAR, :.....	30
TAFLA 15	EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR, HELSTU UPPLÝSINGAR:	31
TAFLA 16	KANGERLUSSUAQ, HELSTU UPPLÝSINGAR, :.....	31
TAFLA 17	NARSARSUAQ, HELSTU UPPLÝSINGAR, :	32
TAFLA 18	SÆTAFRAMBOÐ MILLI ÍSLANDS, FÆREYJA OG GRÆNLANDS	33
TAFLA 19	FRAMBOÐ AF FLUGI FRÁ FÆREYJUM	38
TAFLA 20	FRAMBOÐ AF FLUGI FRÁ ÍSLANDI	38
TAFLA 21	FRAMBOÐ AF FLUGI FRÁ GRÆNLANDI	38
TAFLA 22	FLUTNINGAR MILLI ÍSLANDS OG GRÆNLANDS 1997-2003	57
TAFLA 23	YFIRLIT YFIR SIGLINGA RLEIÐIR MILLI ÍSLANDS OG FÆREYJA 2003 OG 2004.....	59
TAFLA 24	YFIRLIT YFIR SIGLINGA RLEIÐIR MILLI ÍSLANDS OG GRÆNLANDS	60
TAFLA 25	ÁÆTLUNARSIGLINGAR MILLI ÍSLANDS OG ANNARRA LANDA ÁRIÐ 2003	62
TAFLA 26	DÆMI UM FLUTNINGA VEGNA STÓRIÐJU ÁRIÐ 2003.....	63
TAFLA 27	ÁÆTLUNARSIGLINGAR MILLI GRÆNLANDS OG ANNARRA LANDA ÁRIÐ 2003.....	64

TAFLA 28	ÁÆTLUNARSIGLINGAR MILLI FÆREYJA OG ANNARRA LANDA ÁRIÐ 2003	65
TAFLA 29	HELSTA HAFNARAÐSTAÐA Í FÆREYJUM FYRIR MILLILANDAFLUTNINGA	66
TAFLA 30	HAFNARAÐSTAÐA Í GRÆNLANDI FYRIR MILLILANDAFLUTNINGA	68
TAFLA 31	HAFNARAÐSTAÐA Á ÍSLANDI, ÁÆTLUNARHAFNIR Í MILLILANDAFLUTNINGUM	70

1. Inngangur

Á árinu 2004 er lögð áhersla á Vestur-Norðurlöndin Færeyjar, Grænland og Ísland í norrænu samstarfi, en Ísland fer með formennsku í Norðurlandaráði þetta árið. Meðal þeirra atriða sem verða til skoðunar á árinu er á hvern hátt megi auka samskipti milli þessara landa. Er sú samgöngugreining sem hér liggur fyrir hluti af því verkefni.

Íslenska samgönguráðuneytið samdi við Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri í janúar 2004 um að stofnunin tæki að sér að vinna víðtæka greiningu á samgöngum milli Vestur-Norðurlandanna og til annarra landa.

Að verkefninu unnu Hjalti Jóhannesson, landfræðingur og Jón Þorvaldur Heiðarsson, hagfræðingur. Grétar Þór Eypórsson, stjórn málafræðingur og framkvæmdastjóri Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri var verkefnisstjóri.

1.1 Bakgrunnur

Vorið 2003 lagði norrænn starfshópur fram skýrsluna „*Vestur-Norðurlönd í norrænu samstarfi*“ en samstarfsráðherrar Norðurlandaráðs höfðu falið starfshópnum að gera úttekt á stöðu Vestur-Norðurlanda í norrænu samstarfi. Þarna komu fram ýmsar hugmyndir og beinar tillögur sem eru til þess fallnar að efla samstarf þjóðanna við Norður-Atlantshaf. Lagt var til að samstarf Vestur-Norðurlanda verði eflt á mörgum sviðum, svo sem á sviði samgangna, ferðaþjónustu, rannsókna, umhverfisverndar og fiskveiðistjórnunar. Þá var lögð áhersla á að það þjóni heildarhagsmunum Norðurlanda að taka upp nánara samstarf við grannsvæðin við Norður-Atlantshaf og hvatt til þess að Norræna ráðherranefndin hefjist handa við að móta s.k. grannsvæðastefnu í vesturátt. Þarna var einkum átt við austurströnd Kanada, Írland, Norður-Írland og Skotland ásamt skosku eyjunum.

Það sem tengist þessu verkefni beint, er að í skýrslunni var lagt til að Norræna ráðherranefndin láti gera víðtæka úttekt á stöðu flug- og skipasamgangna innan vestnorræna svæðisins og milli Vestur-Norðurlanda og annarra ríkja. (Siv Friðleifsdóttir, 2004).

Í skýrslu Norrænu ráðherranefndarinnar kemur fram að Norðurlandaráð hafi beint því til nefndarinnar hvort unnt væri að veita styrk til þess að koma á fót nýrri flugleið milli Færeyja, Íslands og Grænlands. Norræna

ráðherranefndin benti á að til staðar væru nokkrar tengingar milli landanna. Í öðru lagi kom fram að ráðherranefndin hefði ekki möguleika á að veita fjárhagsstuðning í þessu sambandi. Þá væri ekki rétt að horfa aðeins á eina áætlunarleið þar sem slíkt hlyti að tengjast annarri flugumferð sem fyrir er á svæðinu. Í ljósi þessara viðbragða ráðherranefndarinnar lagði starfshópurinn sem samdi skýrsluna til að skoðaðir yrðu möguleikar á að gera óháða úttekt á samgöngum og grunngerð vegna þeirra bæði fyrir flug- og sjósamgöngur á svæðinu. Tilgangurinn væri að gera yfirgripsmikið skjal sem gæti t.d. komið til viðbótar evrópskum áætlunum s.s. „*Transeuropean Network*“ og því komið á framfæri við þá stjórnáamenn landanna sem ábyrgð bera á samgöngumálum hverjir í sínu landi (Norræna ráðherranefndin, 2004).

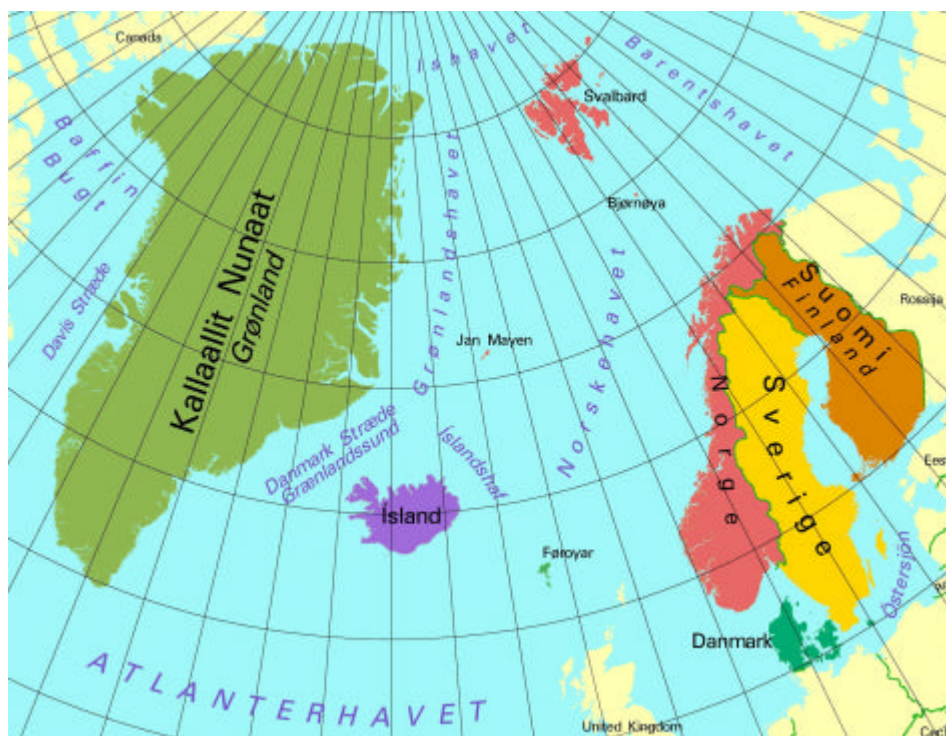
1.2 Vestur-Norðurlöndin í hnotskurn

Hér er ætlunin að gera í örstuttu máli grein fyrir nokkrum þeim þáttum í þessum samfélögum sem varpað geta ljósi á það sem þau eiga sameiginlegt og hvað það er helst sem greinir þau hvert frá öðru. Hér verður einkum litið til þátta er tengjast atvinnumálum, ferðaþjónustu og samgöngum, þ.e. þáttum sem hafa mest gildi í sambandi við þetta verkefni.

Vestur-Norðurlöndin; Færeyjar, Grænland og Ísland eiga ýmis sameiginleg einkenni, s.s. það augljósa að vera fremur fámenn eyríki þar sem innlend framleiðsla hefur verið fremur fábreytt og fiskafurðir mikilvægasta útflutningsgreinin. Þannig eru þessi ríki mjög háð samgöngum og verslun við önnur lönd. Öll hafa löndin verið, eða eru í ríkjasambandi við Danmörku.

Ferðaþjónusta er einn þeirra atvinnuvega sem hefur verið að aukast að umfangi á undanförunum árum og á það við um öll þessi lönd en þó í mismiklum mæli. Mikilvægt er að greina áhrif samganga á atvinnugreinina.

Í þessari greiningu er mikilvægt að sjá hvort samgöngur milli landanna þriggja eru jafn miklar innbyrðis eins og ætla mætti af nálægð þeirra, eða hvort samgöngur eru meiri við önnur lönd. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að Færeyjar og Grænland eru í ríkjasambandi við Danmörku og kann sú staðreynd að hafa mótandi áhrif á samskipti landanna innbyrðis og út á við.



Mynd 1 Norðurlöndin

Kort: Nord Regio

1.2.1 Ísland

Íslendingar, fjölmennasta þjóð Vestur-Norðurlanda telja um 290 þúsund íbúa. Fólksfjölgun hefur verið talsverð á undanförunum 10 árum, eða um 1% á ári. Landið hefur miðlæga stöðu á því svæði sem telst til Vestur-Norðurlanda þar sem fjarlægð til Grænlands er aðeins 287 km og til Færeyja eru 420 km. Keflavíkurflugvöllur á Íslandi er tengiflugvöllur þar sem stundað er flug til margra borga bæði vestan og austan Atlantshafs. Hvort þessi miðlæga staðsetning og fjölbreytileiki á flugi frá Íslandi endurspeglast hins vegar í því kerfi samgangna sem til staðar er innan Vestur-Norðurlandanna er þáttur sem skoðaður verður í þessari úttekt.

Miðað við meðaltal ESB-landanna er hlutfall vinnuafis í frumvinnslugreinum um 50% hærra, iðnaður hefur um 80% af sama meðaltali og þjónustugreinar um 6% hærra en meðaltalið (Hanell & Ringö, 2003).

Vöxtur í ferðaþjónustu hefur verið hraður á Íslandi, en hún aflar um 13% gjaldeyrstekna og er annar mikilvægasti atvinnuvegurinn hvað það varðar á eftir sjávarútvegi. Ferðaþjónustan skapar um 5.400 störf og u.þ.b. 4,5% af þjóðarframleiðslunni. Árleg fjölgun ferðamanna hefur verið um 9%. Árið 2002 komu yfir 277 þúsund erlendir gestir til landsins. Flestir

Þessara erlendu gesta komu frá hinum Norðurlöndunum en næst stærsti hópurinn kom frá Bandaríkjunum og Kanada. Til viðbótar þessu komu rúmlega 30 þúsund gestir með skemmtiferðaskipum (sjá www.icetourist.is).

1.2.2 Færeyjar

Færeyingar eru fámennasta þjóð Vestur-Norðurlanda með rúmlega 48.000 íbúa. Upp úr árinu 1990 fækkaði íbúum mikið vegna brottflutnings í kjölfar efnahagskreppu í landinu. Nú eru íbúar hins vegar orðnir fleiri en þeir voru fyrir þessa atburði. Færeyjar liggja norður af Skotlandi miðja vegu milli Noregs og Íslands. Það er einkennandi fyrir samgöngumál færeyinga að þeir reiða sig í mun meiri mæli á farþegaflutninga á sjó en bæði Grænlandingar og Íslendingar, enda eru eyjarnar margar og vegalengdin til meginlands Evrópu styttri. Það er til marks um styrk Færeyinga á þessu sviði að einu farþegaflutningar á sjó milli Íslands og annarra landa eru stundaðir af þeim¹.

Miðað við meðaltal ESB eru frumvinnslugreinar rúmlega þrisvar sinnum mikilvægari í Færeyjum, iðnaður er um 70% af meðaltali ESB en umfang þjónustu er nánast hlutfallslega það sama (Hanell & Ringö, 2003).

Ferðaþjónusta er önnur mikilvægasta atvinnugreinin hvað útflutningstekjur varðar en fiskveiðar og -vinnsla afla hins vegar um 97% útflutningsteknanna. Ekki eru til nákvæmar upplýsingar um umfang ferðaþjónustunnar og eru bestu upplýsingar um fjölda gistingu. Árið 2001 komu um 41.000 ferðamenn til eyjanna og gera spár ráð fyrir að fjöldi þeirra verði orðinn 46.000 árið 2006.

1.2.3 Grænland

Íbúar Grænlands voru 56.854 talsins 1. janúar 2004. Þjóðinni hefur fjölgað hægt en fækkað hefur utan helstu þéttbýlisstaða (www.statgreen.gl). Samgöngur innanlands og utan markast mjög af miklum vegalengdum og öðrum landfræðilegum aðstæðum í samspili við íbúafjöldann. Landið er hvorki meira né minna en 2,2 millj. km² og er íslaut yfirborð er fjórum sinnum stærra en Ísland eða u.þ.b. 410.000 km² þannig að íbúapétteleikinn er ákaflega lítill. Grænland er að stórum hluta á sömu lengdarbaugum og austurströnd Kanada. Þar að auki er megin

¹ Fyrir utan þau skemmtiferðaskip sem aðeins hafa viðkomu í löndunum.

byggðin á suð-vesturströndinni sem gerir fjarlægðir til hinna Vestur-Norðurlandanna og Evrópu miklar. Þegar skoðaðar eru tölur um farþegaflutninga milli landa kemur hins vegar í ljós að samskiptin eru langmest við Evrópu og koma u.þ.b. $\frac{3}{4}$ farþega frá Danmörku. Sjóleiðis er aðeins um vöruflutninga að ræða.

Miðað við meðaltal ESB-ríkjanna er hlutfall vinnuafls í frumvinnslugreinum u.þ.b. 3,5 falt. Hlutfall vinnuafls í iðnaði er 65% af meðaltali ESB-ríkjanna en hlutfallslegt umfang þjónustu er aðeins tveimur prósentustigum lægra en meðaltal ESB (Hanell & Ringö, 2003).

Fiskafurðir skapa um 95% útflutningsteknanna en ferðaþjónusta er sífellt að verða mikilvægari atvinnugrein. Mikið markaðsátak hefur verið gert á sviði ferðamála og m.a. heldur Greenland Tourism úti miklum vefsíðum þar sem landið er kynnt sem ferðamannaland. Árið 2003 er áætlað að 29.712 ferðamenn hafi komið til Grænlands (www.statgreen.gl) og hefur árlegur vöxtur verið talsverður. Flestir urðu ferðamennirnir rúmlega 32.000 árið 2001. Uppbygging ferðaþjónustunnar og kynning hennar út á við hefur tengst hugmyndum um sjálfbæra þróun á norðurslóðum (Johnston & Twynam, 2004)

1.2.4 Landsframleiðsla á íbúa

Landsframleiðsla á íbúa í löndunum þremur árið 2002 má sjá í næstu töflu². Samsvarandi tölur eru einnig settar fram til samanburðar fyrir hin Norðurlöndin.

Tafla 1 Landsframleiðsla á íbúa á Norðurlöndum árið 2002.

Landsframleiðsla á íbúa 2002 (EUR)	
Noregur	33.410
Ísland	27.284
Danmörk	27.190
Færeyjar	25.752
Finnland	24.410
Svíþjóð	24.330
Grænland	21.821

Heimild: Nordic statistics og hagstofur Færeyja og Grænlands

² .Miðað er við gengið EUR=7,43DKK varðandi landsframleiðsluna í Færeyjum og Grænlandi.

2. Gögn og aðferðir

Verkefni þetta byggist á stærstum hluta á gagnasöfnun meðal flutningafyrirtækja um flutninga þeirra milli Vestur-Norðurlandanna og til annarra landa. Jafnframt er að verulegu leyti byggt á opinberum gögnum frá hagstofum landanna, flugmálayfirvöldum og öðrum opinberum stofnunum á þessu sviði. Þá er byggt á viðtölum við forsvarsmenn fyrirtækja og mati sérfræðinga á þessu sviði.

Upplýsingar um utanríkisverslun og fengust hjá hagstofum landanna. Viðkomandi fyrirtæki í flutningastarfsemi veittu upplýsingar um flutningamagn og/eða framboð á flutningum milli landanna og til annarra landa. Þetta á bæði við um hvernig þetta hefur verið að þróast á undanförunum 10 árum og hvernig staða flutningamála er um þessar mundir.

Hvað framtíðarsýn í flutningum á þessu svæði varðar, byggir slíkt mat einkum á viðtölum við forsvarsmenn flutningafyrirtækja og opinberra aðila sem bera ábyrgð á samgöngumálum í hverju landi fyrir sig. Einnig er byggt á svörum við spurningum sem lagðar voru fyrir þau fyrirtæki sem stunda flutninga milli landanna. Þá er einnig að hluta til byggt á slíkum viðtölum til að meta hvort framboð á flutningum telst nægjanlegt.

3. Verslun milli Vestur-Norðurlandanna

Ein grein, sjávarútvegur, stendur undir stærstum hluta útflutningstekna landanna þriggja. Í næstu töflu má sjá þrjá stærstu útflutningsflokkana (SITC) fyrir löndin þrjú.

Tafla 2 Helstu útflutningsvörur, hlutfall af heildarútflutningi frá hverju landi 2002

Færeyjar	03 Fiskur og unnið fiskmeti 93,3 %	08 Skepnufóður, nema ómalað korn 4,7 %	25-27, 29 Hrávara önnur en eldsneyti 1,6 %
Ísland	03 Fiskur og unnið fiskmeti 53,0 %	68 Málmar aðrir en járn 18,9 %	08 Skepnufóður, nema ómalað korn 8,9 %
Grænland	03 Fiskur og unnið fiskmeti 89,8 %	79 Önnur flutningatæki 3,0 %	91-97 Aðrar vörur ót.a. 4,3 %

Heimild: Nordic Statistics

Í Færeyjum og á Íslandi er flokkurinn 08 eingöngu fóður úr sjávarfangi (t.d. fiskimjöl) og því má segja að sjávarafurðir samanstandi af flokkum 03 og 08. Athygli vekur að 98 % af útflutningi Færeyinga árið 2002 voru þessir tveir flokkar. Þessir flokkar stóðu undir 62 % af útflutningi Íslands sama ár. Þetta hlutfall hefur farið lakkandi á Íslandi og er fyrirsjáanlegt að það haldi áfram að lækka næstu ár. Tæp 90 % af útflutningi Grænlands voru sjávarafurðir árið 2002. Löndin hafa því lítið að selja hvert öðru þar sem þau eru að framleiða það sama í stórum dráttum. Viðskipti landanna eru fyrir vikið lítil og ekki mikilvæg fyrir neitt þeirra efnahagslega séð. Sérstaklega eru viðskipti Færeyja og Grænlands hverfandi. Mesti straumurinn af vörum virðist vera frá Íslandi til Færeyja. Viðskipti landanna sem hlutfall af heildarútflutningi frá hverju landi sjást í næstu töflu.

Tafla 3 Viðskipti landanna sem hlutfall af heildarútflutningi hvers þeirra

Hlutfall af heildar- útflutningi árið 2002	til Færeyja	til Íslands	til Grænlands
Frá Færeyjum		1,1 %	0,1 %
Frá Íslandi	1,3 %		0,2 %
Frá Grænlandi	0,006 %	1,2 %	

Heimild: Hagstofur landanna

Eins og sjá má af töflunni eru viðskiptin lítil eins og vænta má. Varpa má fram þeirri spurningu hvort sóknarfæri í samskiptum þessara landa á viðskiptasviðinu felist ekki frekar í samvinnu við markaðssetningu á sameiginlegum vörum en viðskiptum milli landanna. Sérstaklega er þessi spurning áleitin varðandi ferðapjónustu. Ágæt dæmi eru um slíka samvinnu. Löndin sameina t.d. krafta sína við að fá skemmtiferðaskip inn á svæðið.

Í næstu töflum sést hvaða vörur það eru sem eru að fara milli Vestur-Norðurlandanna. Notaðir eru SITC-vöruflokkar sem er alþjóðlegt vöruflokkakerfi. Upplýsingar sem koma fram í töflum 8. og 9. eru upphaflega í ISK en er breytt í DKK með genginu 11,6. Þær eru jafnframt á verðlagi 2003 en í töflum 4.-7. eru upphaflegu upplýsingarnar í DKK og á verðlagi hvers árs.

Tafla 4 Vöruútflutningur frá Íslandi til Færeyja, samtals 1994-2003

Vörur frá Íslandi til Færeyja, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi hvers árs
79 Önnur flutningatæki	423.054
29 Óunnar efnivörur dýra-/jurtakyns	131.452
01 Kjöt og unnar kjötvörur	120.398
89 Ýmsar iðnaðarvörur, ót.a.	82.038
74 Vélbúnaður til atv.rekstrar ót.a.	63.916
72 Vélar til sérstakra atvinnugreina	61.984
64 Pappír, pappi og vörur úr slíku	59.534
08 Skepnufóður, nema ómalað korn	59.167
03 Fiskur og unnið fiskmeti	34.760
66 Vörur úr ómálmkenndum jarðefnum	28.356
43 Önnur feiti og olía, unnin	25.661
65 Spunagarn, vefnaður o.þ.h. ót.a.	22.685
02 Mjólkurafurðir og egg	21.539
69 Unnar málmvörur ót.a.	20.162
67 Járn og stál	13.770
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	1.247.729

Tafla 5 Vöruútflutningur frá Færeyjum til Grænlands, samtals 1994-2003

Vörur frá Færeyjum til Grænlands, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi hvers árs
03 Fiskur og unnið fiskmeti	5.509
79 Önnur flutningatæki	2.601
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	12.074

Tafla 6 Vöruútflutningur frá Grænlandi til Færeyja, samtals 1994-2003

Vörur frá Grænlandi til Færeyja, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi hvers árs
03 Fiskur og unnið fiskmeti	2.247
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	2.335

Tafla 7 Vöruútflutningur frá Íslandi til Grænlands, samtals 1994-2003

Vörur frá Íslandi til Grænlands, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi hvers árs
79 Önnur flutningatæki	90.964
65 Spunagarn, vefnaður o.þ.h. ót.a.	23.973
29 Óunnar efnivörur dýra-/jurtakyns	17.189
89 Ýmsar iðnaðarvörur, ót.a.	17.101
03 Fiskur og unnið fiskmeti	15.411
69 Unnar málmvörur ót.a.	8.739
71 Aflvélar og tilheyrandi búnaður	5.630
27 áburður og jarðefni, óunnin	4.269
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	212.048

Hér verður að nefna að árið 1995 var upphæðin fyrir flokk 79 84.557 þúsund DKK. Hér gæti verið um skip að ræða. Þessi einu viðskipti voru stór hluti allra viðskiptanna í 10 ár.

Tafla 8 Vöruútflutningur frá Grænlandi til Íslands, samtals 1994-2003

Vörur frá Grænlandi til Íslands, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi 2003
79 Önnur flutningatæki	124.569
29 Óunnar efnivörur dýra-/jurtakyns	91.293
03 Fiskur og unnið fiskmeti	47.586
21 Húðir , skinn og loðskinn, óunnið	7.328
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	274.244

Tafla 9 Vöruútflutningur frá Færeyjum til Íslands, samtals 1994-2003

Vörur frá Færeyjum til Íslands, samtals árin '94-'03, SITC flokkun	Þúsundir DKK á verðlagi 2003
03 Fiskur og unnið fiskmeti	193.621
29 Óunnar efnivörur dýra-/jurtakyns	165.517
79 Önnur flutningatæki	79.655
21 Húðir , skinn og loðskinn, óunnið	12.155
65 Spunagarn, vefnaður o.þ.h. ót.a.	6.638
41 dýrafeiti og -olía	5.431
69 Unnar málmvörur ót.a.	5.172
Samtals allir flokkar (hér fyrir ofan og ónefndir)	485.259

Heimild: Hagstofur landanna

4. Fjöldi farþega til Vestur-Norðurlandanna 1994-2003

4.1 Farþegar milli Vestur-Norðurlandanna 1994-2003

Tveir straumar farþega eru milli Vestur-Norðurlanda. Annars vegar milli Færeyja og Íslands, og hins vegar milli Íslands og Grænlands. Engir farþegar virðast hafa farið beint milli Færeyja og Grænlands síðustu 10 ár. Að vísu hafa flugvélar Atlantic Airways í Færeyjum flogið á sumrin síðan 1998 frá Færeyjum, lent í Reykjavík og flogið síðan áfram til Narsarsuaq. Þannig hefur verið hægt að fara milli Færeyja og Narsarsuaq með einni millilendingu en engu að síður er litið á þetta flug sem flug milli Færeyja og Íslands og milli Íslands og Grænlands.

4.1.1 Fjöldi farþega milli Færeyja og Íslands

Farþegar hafa getað farið milli Færeyja og Íslands á tveimur hátt. Með flugi og með ferjunni Norröna. Á vefsíðu flugvallarins í Vogum www.slv.dk/vagar er að finna góðar upplýsingar um farþegafjölda milli landanna með flugi. Smyril-line hefur gefið Hagstovu Færeyja upplýsingar um farþega með Norröna.

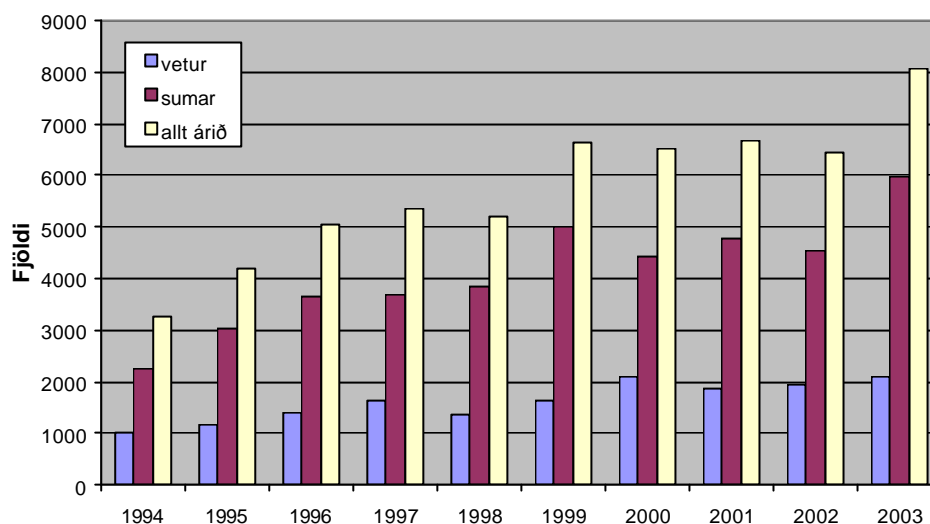
Tafla 10 Farþegafjöldi milli Íslands og Færeyja 1994-2003

Ár	Frá Íslandi til Færeyja	Frá Færeyjum til Íslands	Meðaltal báðar áttir	Sumar (meðaltal)	Vetur (meðaltal)
1994	3.186	3.376	3.281	2.249	1.032
1995	4.271	4.146	4.208	3.048	1.160
1996	5.193	4.912	5.052	3.665	1.387
1997	5.204	5.479	5.342	3.687	1.655
1998	5.157	5.270	5.214	3.846	1.368
1999	6.523	6.781	6.652	4.998	1.653
2000	6.544	6.489	6.516	4.432	2.084
2001	6.683	6.643	6.663	4.776	1.887
2002	6.354	6.550	6.452	4.524	1.928
2003	8.067	8.040	8.053	5.959	2.094

Heimild: Flugvöllurinn í Vágar og Smyril-line.

Til eru tölur um farþega frá Færeyjum til Íslands og farþega frá Íslandi til Færeyja. Þessar tölur eru alla jafna mjög svipaðar því sá sem kemur inn í landið fer oftast sömu leið til baka. Það er þó ekki einhlítt. Tafla 10 sýnir farþegafjöldann. Sumarið er skilgreint sem maí-september.

Farþegar á milli Færeyja og Íslands, meðaltal í báðar áttir



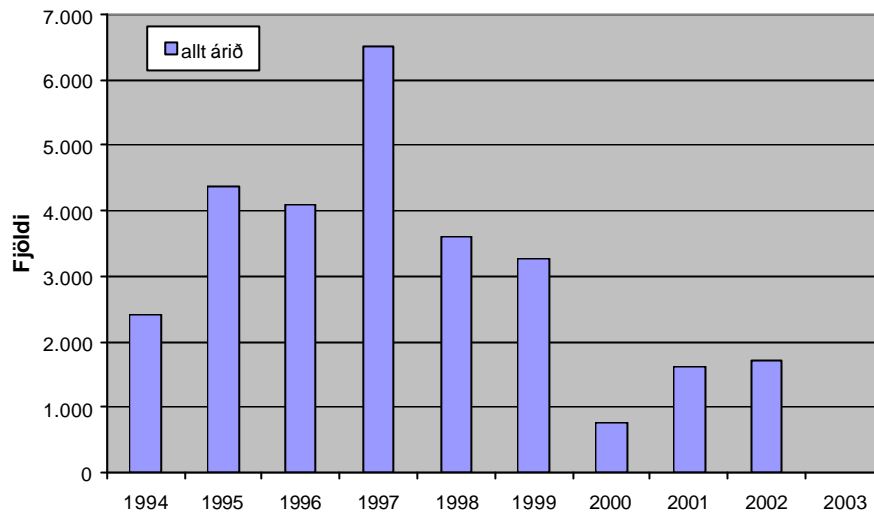
Mynd 2 Fjöldi farþega milli Færeyja og Íslands 1994-2003

Heimild: Flugvöllurinn í Vágar og Smyril-line.

4.1.2 Fjöldi farþega milli Grænlands og Íslands

Farþegar geta einungis farið milli Grænlands og Íslands með flugi. Engar teljandi ferðir hafa verið í boði á sjó. Grønlands Statistik (grænlandska hagstofan) gefur upp í ársritum sínum flugfarþega milli Grænlands og Íslands en ekki hefur tekist að fá þessar tölur greindar milli sumars og vetrar. Jafnframt er tekið fram að leiguflug milli Íslands og Grænlands er ekki með í þessum tölum. Ekki er tiltæk talan fyrir 2003. Mynd 3 sýnir þessar tölur.

Farþegafjöldi á milli Íslands og Grænlands, meðaltal í báðar áttir

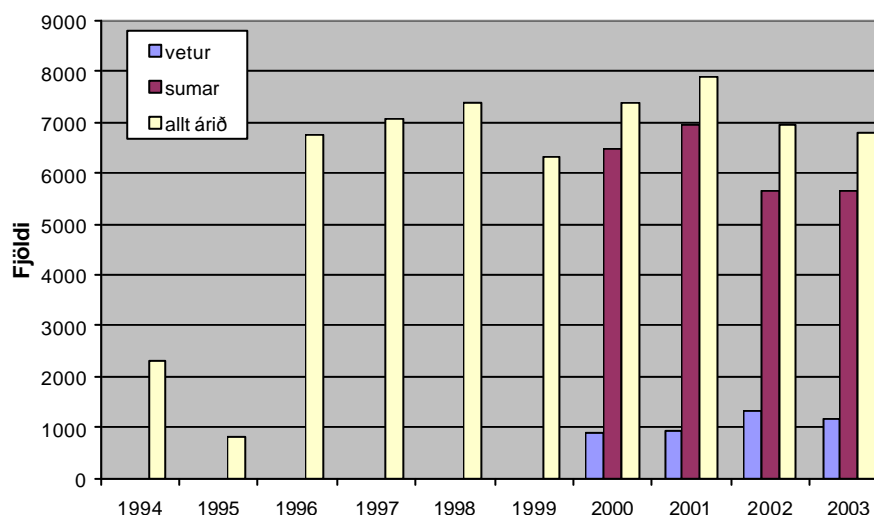


Mynd 3 Fjöldi farþega milli Íslands og Grænlands 1994-2003

Heimild: Grønlands Statistik

Önnur leið til að finna út fjölda farþega milli Íslands og Grænlands er að skoða tölur frá Reykjavíkurlflugvelli. Þær tölur innihalda fjölda farþega frá/til útlanda í hverjum mánuði. Samkvæmt flugmálastjórn eru eingöngu farþegar frá/til Færeyja og Grænlands taldir í þessu sambandi. Það ætti því að vera í lagi að draga Færeyjaflugið frá þessum tölum og eftir stæði þá flugið til Grænlands. Ekki eru til tölur fyrir hvern mánuð frá Reykjavíkurlflugvelli nema síðan 2000. Niðurstaðan verður þá sú sem sést á næsta súluriti.

Farþegar á milli Grænlands og Íslands, meðaltal í báðar áttir



Mynd 4 Fjöldi farþega milli Íslands og Grænlands 1994-2003 eftir árstíðum

Heimild: Flugmálastjórn Íslands og flugvöllurinn í Vágar

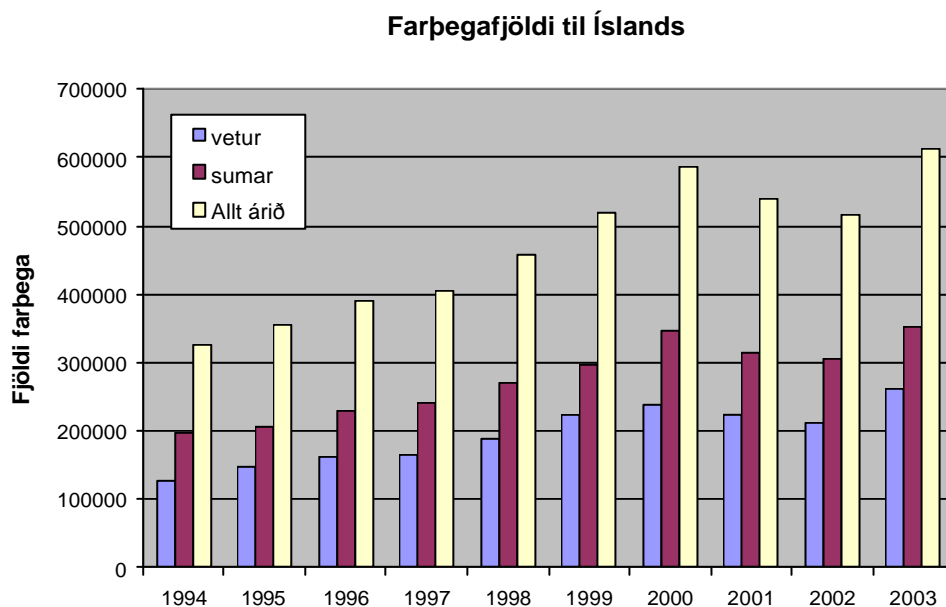
Þegar bæði þessi súlurit eru skoðuð sést að samræmið er ekki mikið. Í raun má segja að höfundar hafi fljótlega fengið það á tilfinninguna að upplýsingar um þennan farþegafjölda væru nokkuð þokukenndar. Ekki væri varlegt að treysta þeim í hvívetna. Ekki fengust upplýsingar frá Grønlands Lufthavnsvæsen í tæka tíð fyrir þessa skýrslu.

Um þetta er betur fjallað í kafla 5.1.3.

4.2 Farþegafjöldi til einstakra V-Norðurlanda 1994-2003

4.2.1 Farþegafjöldi til Íslands

Fyrir tíma Schengen samkomulagsins sá Útlendingaeftirlitið um að telja farþega til Íslands. Síðasta árið sem það var gert var 2000. Þessi gögn voru birt í útgáfum Hagstofunnar íslensku. Farþegafjöldi árin þar á eftir var fundinn þannig út að skoðaðar voru tölur frá alþjóðaflugvöllunum fjórum (Keflavík, Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum) og tölur um farþega með Norröna til Seyðisfjarðar. Mynd 5 sýnir heildarfarþegafjöldann til Íslands frá árinu 1994. Sumar er skilgreint sem maí-september.



Mynd 5 Fjöldi farþega til Íslands 1994-2003 eftir árstíðum

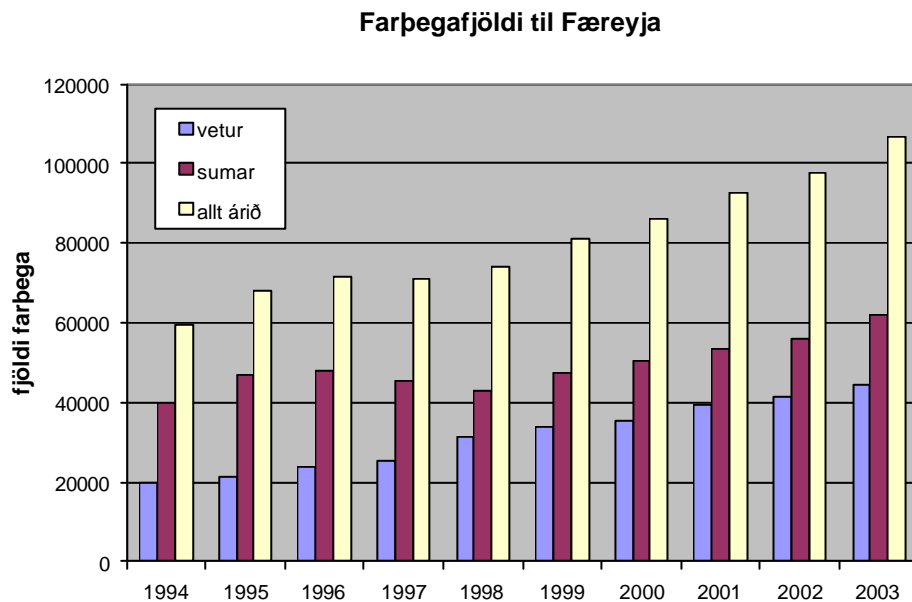
Heimild: Hagstofan, Flugumferðarstjórn Íslands og Smyril-line.

Þegar talningaraðferð er breytt milli ára þarf að hafa varann á. Tölurnar fyrir 2000 og 2001 eru ekki sambærilegar því sín hvor aðferðin var notuð

til að finna þær út. Talan árið 2000 frá útlendingaefirliti er 586.263 farþegar til Íslands. Með seinni aðferðinni (flugvellirnir fjórir auk Norröna, fimm punktar) eru farþegarnir til Íslands rétt um 560.000. Ekki hefur fundist skýring á þessum mun. Útilokað er að 26.000 farþegar hafi komist inn í landið fyrir utan þessa fimm staði. Farþegar á skemmtiferðaskipum eru ekki taldir með, hvorki í aðferð útlendingaefirlitsins né fimm punkta aðferðinni.

4.2.2 Farþegafjöldi til Færeyja

Farþegar geta aðallega komið til Færeyja á tvennan hátt, með flugi til Vága og með ferjunni Norröna. Góðar upplýsingar eru tiltækar um farþega um flugvöllinn í Vágum. Einungis eru tiltækar árstölur um farþega með Norröna sem Hagstova Føroya birtir. Smyril-line hefur ekki gefið upplýsingar um skiptingu á milli sumars og vetrar. Sú skipting er því áætluð. Fyrir 1998 sigldi ferjan ekki á veturna og er því gert ráð fyrir að allir farþegarnir árin 1994-1997 hafi komið yfir sumarið. Árið 1998 og eftir það er gert ráð fyrir að 65% farþega með Norröna hafi komið yfir sumarið en 35% yfir veturinn. Fjöldi farþega til Færeyja má sjá á Mynd 6.

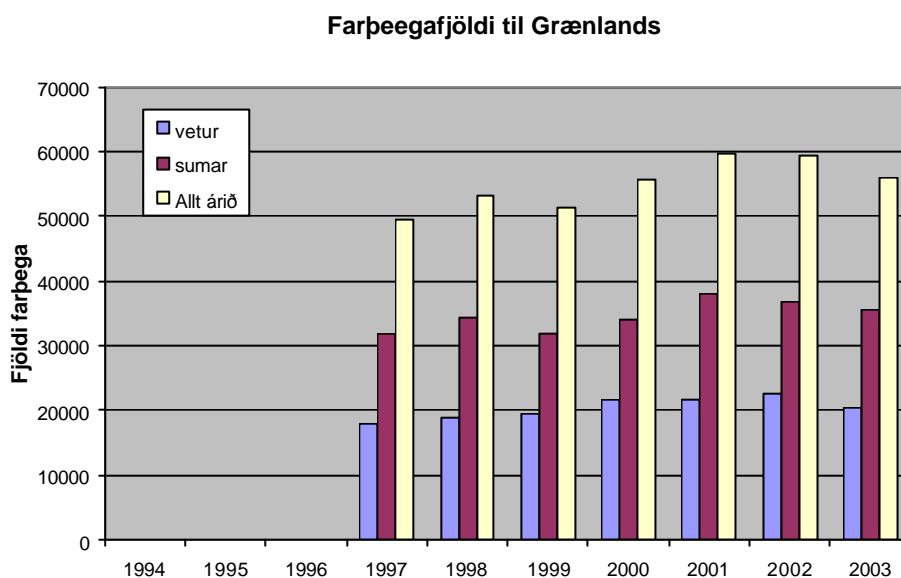


Mynd 6 Fjöldi farþega til Færeyja 1994-2003 eftir árstíðum

Heimild: Hagstova Føroya, Flugvöllurinn í Vágum og Smyril-line.

4.2.3 Farþegafjöldi til Grænlands

Hjá Grønlands Statistík eru eingöngu til upplýsingar um farþega frá Grænlandi. Það ætti ekki að koma að sök því fjöldi farþega inn í land hlýtur alltaf að vera svipaður og fjöldi farþega út úr landinu. Það sem helst getur orsakað mun þarna á milli er ef fólk flytur í mun meira mæli til landsins en frá því eða öfugt. Á Grænlandi hefur að jafnaði flutt fleira fólk frá landinu en til þess. Ef þetta nettó útlæði er dregið frá tölunum um farþega frá landinu ætti að standa eftir fjöldi farþega til Grænlands. Þetta var gert. Einungis eru til gögn um farþegafjölda síðan 1997. Mynd 7 sýnir farþegafjölda til Grænlands 1994-2003.



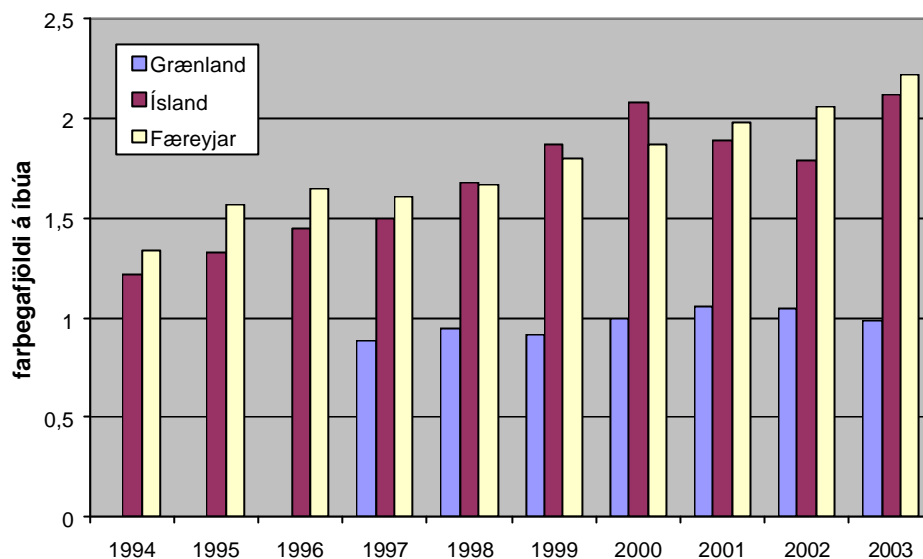
Mynd 7 Fjöldi farþega til Grænlands 1994-2003 eftir árstíðum

Heimild: Grønlands Statistík.

4.2.4 Fjöldi farþega til Vestur-Norðurlanda sem hlutfall af íbúafjölda

Fróðlegt er að skoða hversu margir farþegar koma til landanna sem hlutfall af íbúafjölda í löndunum, til dæmis hversu margir farþegar eru á hvern íbúa. Það segir nokkuð til um umfangið í fólksamgöngum þessara landa. Mynd 8 sýnir fjölda farþega á íbúa hvers lands.

Farþegafjöldi til hvers lands á íbúa



Mynd 8 Farþegafjöldi til hvers lands á hvern íbúa

Heimild: Hagstofur landanna

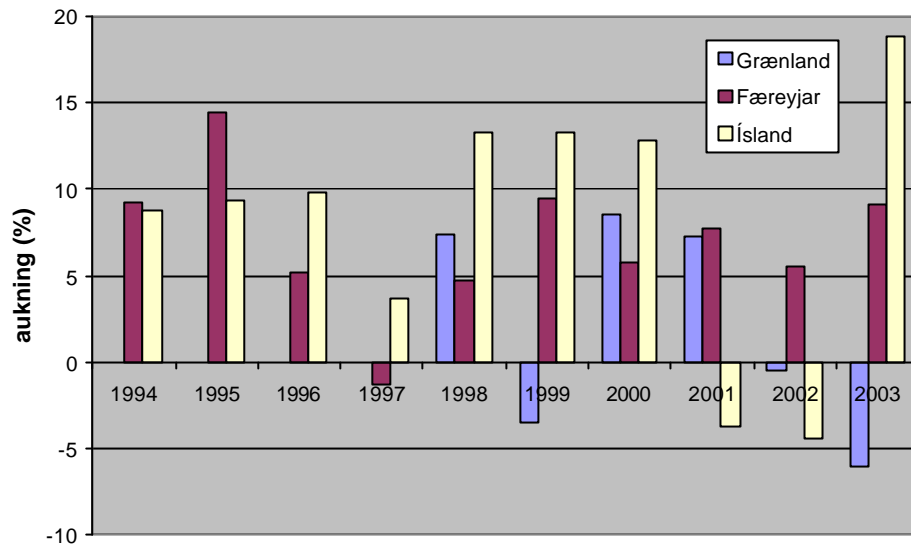
Það vekur athygli að umfang farþegaflutninga til Íslands og Færeyja virðist vera nánast eins miðað við stærð landanna og fer vaxandi. Hins vegar eru farþegaflutningar til Grænlands miklu minni og hefur lítið breyst á undanförunum árum. Þannig fer bilið milli landanna breikkandi að þessu leyti.

4.2.5 Vöxtur í farþegaflutningum til Vestur-Norðurlandanna

Eins og sjá má af stöplaritunum hér að framan hefur fjöldi farþega vaxið nokkuð til landanna þriggja. Til að varpa skýrara ljósi á þennan vöxt er hann settur fram á næsta stöplariti.

Það liggur ekki í augum uppi hvernig á að túlka það sem sést á stöplaritinu. Vöxturinn hefur verið afar sveiflukenndur á Íslandi og Grænlandi en heldur stöðugri í Færeyjum. Sérstaklega hafa hryðjuverkin 11. september 2001 áhrif á Íslandi en batinn er einnig hraður eins og sjá má árið 2003.

Aukning í farþegafjölda frá árinu á undan

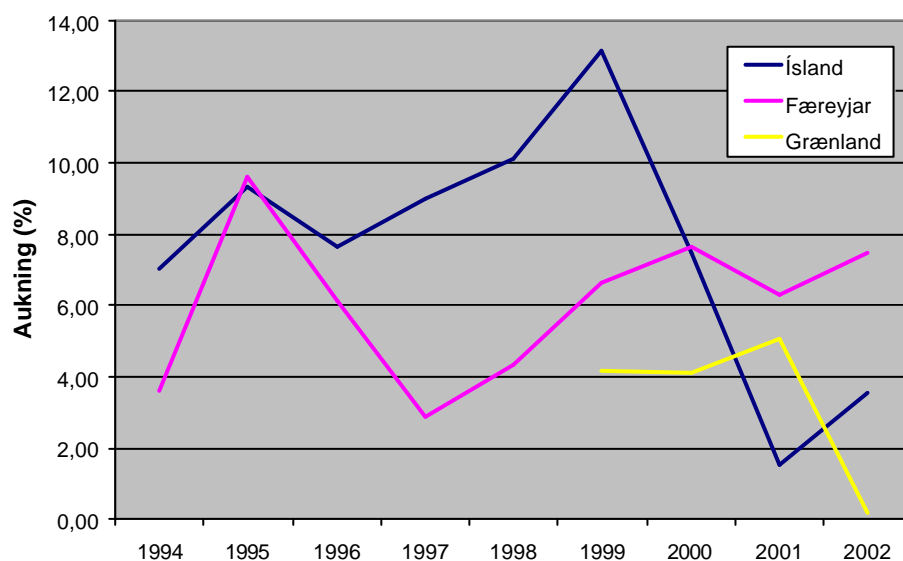


Mynd 9 Aukning í farþegafjölda frá fyrra ári eftir árstíðum 1994-2003

Heimild: Byggt á sömu gögnum og Myndir 6-8.

Til að sjá hvort það er einhver leitni í vextinum er betra að skoða miðsæja aukningu. Hér verður skoðuð þriggja ára miðsæ aukning. Þá er tekið meðaltal af aukningunni þrjú samhliða ár og það gildi er sett við miðárið. Þriggja ára miðsæja aukningu má sjá á næsta línuriti.

Aukning í farþegafjölda (miðsæ þriggja ára aukning)



Mynd 10 Aukning í farþegafjölda á Vestur-Norðurlöndum 1994-2003 (miðsæ 3ja ára aukning)

Heimild: Byggt á sömu gögnum og Myndir 6-8.

Ef eingöngu er miðað við tímann fyrir 11. september 2001 má draga þá ályktun af myndinni að aukning í farþegafjölda hafi verið mest á Íslandi af löndunum þremur. Að vísu er erfitt að segja til um Grænland þar sem gögnin þaðan ná ekki nema til 1997 en aukningin þar virðist vera minnst af löndunum þremur. Færeyjar virðast sigla nokkuð lygnan sjó hvað sem heimsmálunum líður.

5. Flugsamgöngur á Vestur-Norðurlöndum

5.1 Þróun flugsamgangna 1994-2003

Hér er gerð grein fyrir þróun flugsamgangna milli Færeyja og Íslands annars vegar og Íslands og Grænlands hinsvegar á tímabilinu 1994-2003. Þessi saga hefur ekki verið skráð áður á einn stað svo höfundum sé kunnugt. Aðallega var byggt á viðtölum við fólk sem starfað hefur í flugi tengdu þessum löndum. Auk þess var reynt að finna úr gögnum réttar tímasetningar á viðburðum. Hvað Færeyjar varðar er lýsingin nokkuð einföld en öðru máli gegnir um flug til Grænlands, þar er sagan flókin og margar flugleiðir verið flognar og margir komið að þeirri starfsemi. Oft var misræmi í upplýsingum. Samantektin hér er því eins og höfundar best vita en ekki er loku fyrir það skotið að einhverjar villur séu í henni.

5.1.1 Þróun flugs milli Færeyja og Íslands 1994-2003

Stöðugt áætlunarflug hefur verið milli Íslands og Færeyja síðasta áratug og lengur með tveimur ferðum á viku á veturna en þéttari ferðum á sumrin. Flugíð hefur ávallt verið hluti af innanlandsflugi Flugleiða og síðar Flugfélags Íslands. Flogið var á sömu flugvélum og notaðar voru í innanlandsflugi og Reykjavíkurlugvöllur hefur verið notaður fyrir þetta flug en ekki Keflavíkurlugvöllur. Fokker 50 hefur verið notaður á þessari leið, en síðan 1996 hafa í bland verið notaðar British Aerospace vélar frá Atlantic Airways. Félögin hafa verið í “coach” samstarfi þar sem hvort félag á hluta af sætunum í vélinni. Veturinn '03-'04 voru eingöngu notaðar BAE vélar frá Atlantic Airways. Fokker 50 tekur 45 farþega í sæti en BAE tekur 84 farþega. Það má því segja að með vaxandi þátttöku Atlantic Airways á þessari leið hafi framboðið á henni verið aukið síðustu ár þar sem þeirra vélar eru stærri.

5.1.2 Þróun flugs milli Íslands og Grænlands 1994-2003

Þrjár flugleiðir hafa aðallega verið milli Íslands og Grænlands frá upphafi flugs milli þessara landa. Þær eru: Ísland-Narsarsuaq, Ísland-Kulusuk og Ísland-Nerlerit Inaat. Á Íslandi hefur áfangastaðurinn verið Keflavík eða Reykjavík. Tvær þessara leiða eru nátengdar. Það eru leiðirnar til Kulusuk og Nerlerit Inaat. Um þessar mundir er floginn þríhyrningur á þessa staði frá Reykjavík. Hér verður rakin saga þessa flugs síðustu 10

árin og eitthvað aftar. Þetta er sagan eins og hún best er vituð af höfundum en alls ekki er öruggt að ekki séu í henni villur.

Narsarsuaq

Flug frá Íslandi til Narsarsuaq hófst upp úr 1950. Þá flaug Flugfélag Íslands hið fyrra leiguflug á sumrin með ferðamenn. Flestir fóru þangað í 3-4 daga ferð. Flugvöllurinn var gamall herflugvöllur sem Bandaríkjamenn höfðu gert og gistiheimilið var hús sem einnig var lítið notað eftir að herinn fór. Reglubundið flug byrjaði til Narsarsuaq á 7. áratugnum og var einnig aðeins yfir sumarið. Sem fyrr var það Flugfélag Íslands og síðan Flugleiðir sem sáu um þetta flug. Notaðar voru þotur sem flugu frá Keflavík. Flogið var tvisvar í viku flest árin. Þetta flug gekk alveg fram á 10. áratuginn en þá var rekstur þessarar flugleiðar farinn að þyngjast.

Á tímabilum flugu Flugleiðir, Greenland Air og SAS til Narsarsuaq frá Kaupmannahöfn með viðkomu á Keflavíkflugvelli. Stundum var eingöngu tekið eldsneyti. Þegar þetta er skrifað flýgur Air Greenland beint milli Narsarsuaq og Kaupmannahafnar allt árið.

Alltaf voru þó ferðir milli Íslands og Narsarsuaq á sumrin á vegum Flugleiða. Þessi leið var flutt yfir í hendur Innanlandsflugs Flugleiða um eða eftir 1990. Þá var fjórði Fokker þeirra kominn til landsins og þótti skynsamlegra að nýta hann í Narsarsuaq flugið heldur en þoturnar því þær voru orðnar of stórar fyrir umfangið á þessari leið. Þegar Fokkerinn fór að fljúga þessa leið fluttist áfangastaðurinn á Íslandi jafnframt frá Keflavík til Reykjavíkur.

Árið 1994 flaug innanlandsdeild Flugleiða milli Reykjavíkur og Narsarsuaq að sumarlagi á F50. Þetta flug var á þeirra eigin vegum en nokkuð var farið að halla undan fæti í þessum rekstri. Þessu flugi var þó haldið áfram á F50 til og með 1996. Árið 1997 var Flugfélag Íslands (FÍ) stofnað með samruna innanlandsdeildar Flugleiða og Flugfélags Norðurlands. Sameiningu starfseminnar lauk 1. júní 1997. Þetta ár var jafnframt gerður samningur við Greenland Tourism um sumarflug til Narsarsuaq. Það var í “pool” samstarfi við Greenland Air. Greenland Tourism studdi flugið fjárhagslega. Flogið var á F50 frá Reykjavík. Þessi samningur við Greenland Tourism gekk alveg til hausts 2000. Á samningstímabilinu gerðist það hins vegar að Flugleiðir leigðu vélar Atlantic Airways í Færeyjum með áhöfn (wet lease) til að annast flugið. Árið 1998 flaug British Aerospace (BAE) vél Atlantic Airways einu sinni í viku og F50

einnig einu sinni í viku. Tvær ferðir voru því á viku. Árið 1999 var fyrirkomulagið það sama en árið 2000 voru báðar ferðirnar á viku hverri flognar á BAE. Eftir sumarið 2000 varð ekki áframhald á samstarfi Greenland Tourism og FÍ. Leiðin bar sig ekki og GT hafði ekki fjárráð til að halda henni gangandi. Ekkert var því flogið árin 2001 og 2002. Fyrir sumarið 2003 náðu íslensk og grænensk stjórnvöld samkomulagi um að koma leiðinni í gang að nýju. Gerður var þriggja ára samningum um fjárhagslegan stuðning beggja landanna við þetta flug til haustsins 2005. Sú stefna var tekin að greiða ekki niður miða heldur hafa miðaverð svipað og það þarf að vera til að leiðin geti borið sig sjálf. Markmiðið er að sætanýting fari það mikið upp á tímabilinu að flugið geti gengið án aðstoðar árið 2006.

Kulusuk og Nerlerit Inaat

Flogið hefur verið frá Reykjavík til Kulusuk (KUS) að sumarlagi síðustu áratugi. Það voru að mestu dagsferðir. Flugleiðir og síðar FÍ önnuðust flestar þessara ferða og höfðu lengi vel heimild til þess að fljúga 50 flug á sumri hverju til Kulusuk. Í fyrstu var lent á bandarískum herflugvelli í Ikatok en síðan var flugvöllurinn í Kulusuk tekinn í notkun. Minni flugfélög stunduðu einnig flug með ferðamenn til Kulusuk. Aukalega við leiguflugið á sumrin hóf Helgi Jónsson (Óðinn Air) áætlunarflug allt árið milli Reykjavíkur og Kulusuk árið 1984 og stundaði það óslitið fram í júní 1994 en þá missti hann leyfið á þessari leið. Flugfélag Norðurlands fékk þá flugleyfið og byrjaði áætlunarflug haustið 1994. Við stofnun Flugfélags Íslands yfirtók það félag áætlunarflugið milli Reykjavíkur og Kulusuk og stundar það enn.

Greenland Air flaug einnig milli Íslands og Grænlands. Um 1980 hóf fyrirtækið ARCO olíuleit við Nerlerit Inaat (CNP) nálægt Scoresbysundi. Flugsamgöngur allt árið voru nauðsynlegar til að olíuleitin gæti farið fram. Grænlandsflug hóf þá að fljúga áætlunarflug frá Nuuk (GOH) til Reykjavíkur með millilendingu í Kulusuk. Þetta var gert til þess að geta flogið fyrir olúfélagið milli Reykjavíkur og Nerlerit Inaat. Leiðin var því GOH-KUS-RVK-CNP og til baka. Gist var á Íslandi áður en vélin flaug til Kulusuk. Fljótlega varð flugið milli Reykjavíkur og Nerlerit Inaat að áætlunarflugi, sem opið var öllum. Eftir að ARCO hætti olíuleitinni um 1985, hélt Grænlandsflug áfram að fljúga til Nerlerit Inaat um Ísland og var þetta flug styrkt af Grænlesku heimastjórninni. Á þessu tímabili var

Því flug með einni millilendingu milli höfuðstaða Íslands og Grænlands, Reykjavíkur og Nuuk.

Árið 1994 flaug Greenland Air leiðina GOH-KUS-RVK-CNP og til baka og Flugfélag Norðurlands tók að fljúga áætlunarflug milli Reykjavíkur og Kulusuk eftir að Helgi Jónsson hætti. Þetta hélst svona næstu ár. 1997 var FÍ stofnað og hélt það fluginu áfram til Kulusuk ásamt flugi Greenland Air. Árið 1998 hætti Greenland Air að fljúga eins og þeir gerðu árin á undan. Þetta ár flaug Greenland Air einungis til Reykjavíkur (eða Keflavíkur) en FÍ flaug til Nerlerit Inaat á Metro a.m.k. yfir sumarið.

Árið 1999 var ekkert flogið frá Íslandi til Nerlerit Inaat. Greenland Air flaug þá væntanlega beint til Nerlerit Inaat frá Nuuk eða Kangerlussuaq þetta árið. FÍ flaug sína áætlun til Kulusuk og GA flaug milli vesturstrandar Grænlands og Reykjavíkur með viðkomu í Kulusuk. Þetta var síðasta árið sem GA flaug til Íslands.

Grænlandsflug flaug ekki til Íslands árið 2000 en flaug áfram áætlunarflug allt árið til Kulusuk. FÍ hélt áfram sínu áætlunarflugi til Kulusuk Farþegar gátu því komist milli V-Grænlands og Íslands með því að skipta um vél í Kulusuk. Samstarf var í byrjun milli félaganna og áætlanir þeirra samræmdar til þess að gera þetta mögulegt. FÍ flaug fram á haustið 2000 en ætlaði ekki að fljúga yfir veturinn því sú starfsemi skilaði tapi. Grænlenka heimastjórnin bauð þá fram styrk til að flugið legðist ekki af og hóf þreifingar um hvernig væri hægt að tryggja samgöngur til Kulusuk og Nerlerit Inaat.

Nokkrum mánuðum síðar, í byrjun árs 2001 samdi síðan Grænlenka heimastjórnin við FÍ að fljúga til Kulusuk og Nerlerit Inaat frá Reykjavík allan ársins hring tvisvar í viku (nema nó v.-feb., einu sinni í viku til CNP). Samningurinn felur í sér niðurgreiðslu á fargjöldum. Samningurinn rennur út í lok árs 2004. Notaðar eru F50 og Metro til flugsins og oftast er þríhyrningur floginn milli þessara staða.

FÍ flaug samkvæmt þessum samningi árin 2002 og 2003 auk þess að auka mikið framboð af ferðum á sumrin til Kulusuk. Þegar þetta er skrifað er útlit fyrir að sama fyrirkomulag verði einnig 2005. Greenland Air hélt áfram áætlunarflugi til Kulusuk frá Kangerlussuaq sem var í fyrstu í samvinnu við FÍ eins og áður sagði. Fljótlega fór þó að bera á samkeppni um farþega, póst og vörur frá Kulusuk til Kaupmannahafnar því Greenland Air hafði byrjað beint flug frá Kangerlussuaq til Kaupmannahafnar í október 1997. Tvær leiðir voru í boði frá Kulusuk til

Kaupmannahafnar. Í gegnum Reykjavík og Keflavík með FÍ og Flugleiðum eða frá Kulusuk til Kaupmannahafnar í gegnum Kangerlussuaq með Grænlandsflugi. Grænlandsflug reyndi að beina farþegum, pósti og frakt frá Kulusuk sem tengdist Kaupmannahöfn inn á sína vél og varð það til þess að erfiðara var að fara milli vesturstrandar Grænlands og Íslands. Samkeppnin leiddi til þess að upp úr samstarfinu slitnaði og hefur það leitt til þess að fargjöld þeirra sem ferðuðust milli Vestur-Grænlands og Íslands urðu óhemju dýr auk annarra vandræða.

Auk þessa áætlunarflugs sem er rakið hér að framan hefur alltaf verið töluvert leiguflug á sumrin til Kulusuk. Þetta flug er þrátt fyrir það að ferðum sé fjölgað stórkostlega á sumrin til Kulusuk. Á hverju sumri hefur einnig verið umtalsvert leiguflug til Nerlerit Inaat þó það sé ekki eins mikið og til Kulusuk. Til Nerlerit Inaat fara á sumrin til dæmis ýmsir rannsóknahópar.

5.1.3 Umfang flugflutninga á Vestur-Norðurlöndum 1994-2003

Flugfarþegar milli Grænlands og Íslands

Í kafla 4.1.2 kemur fram fjöldi flugfarþega milli Íslands og Grænlands. Eins og áður sagði eru vísbendingar um að gögn um farþega þarna á milli séu nokkuð óljós. Ekki hafa borist gögn frá Grønlands Lufthavnsvæsen (GLV) í tæka tíð sem ættu að vera áreiðanlegust. Tölur frá Reykjavíkurflugvelli ættu að taka til allra farþegar hvort sem þeir fara með leiguflugi eða áætlunarflugi. Mynd 4 gefur til kynna að ætla megi að fjöldi farþega hafi verið á milli 6.000 og 8.000 síðustu ár. Jafnframt má álykta að enginn vöxtur hafi verið í farþegafjölda milli Grænlands og Íslands. Árin 1994 og 1995 á myndinni eru örugglega ekki rétt. Hvar villan liggur er ekki ljóst. Mynd 3 sýnir að álykta megi að farþegum milli landanna fækki.

Langmesti fjöldinn af farþegum milli þessara landa fer milli Reykjavíkur og Kulusuk. Það eru í flestum tilfellum ferðamenn sem dvelja stutt. Jafnvel aðeins dagsstund. Síðustu ár hefur sætaframboðið til Kulusuk verið mörg þúsund sæti á ári. Árið 2003 var framboð af sætum til Kulusuk meira en 7.000 sæti. Sætaframboð hefur þó líklega náð hámarki árið 1999 þegar Íslandsflug flaug yfir 80 ferðir á Kulusuk í samkeppni við FÍ. Sætaframboð Íslandsflugs var þá um 3.800 sæti og framboð FÍ var sennilega eitthvað meira en það.

Leiguflug hefur alltaf verið nokkuð til Grænlands. Mörkin á milli áætlunarflugs og leiguflugs hafa þó verið óljós. Sem dæmi má nefna að áður nefnt flug Íslandsflugs var reglubundið leiguflug og árið 1999 fóru líklega samtals í leiguflugi um 3.500 manns milli Grænlands og Íslands. Þetta er byggt á framboði leiguflugs þetta árið og sætanýtingu hærri en 70%. Árið 2003 voru farþegar með leiguflugi líklega um 1.500 ef sama aðferð er notuð. Það árið flugu FÍ og Atlantic Airways leiguflug milli Íslands og Grænlands. Ef tölurnar á Mynd 4. eru réttar má álykta að um og yfir 20% af farþegunum milli landanna fari með leiguflugi. Árið 1999 hefur þetta hlutfall farið hátt í 50% en árin 1997-2000 voru nokkuð sérstök þar sem Íslandsflug kom einnig inn á markaðinn og flaug reglubundið flug sem þó var kallað leiguflug.

Vöruflutningar með flugi milli Grænlands og Íslands

Hér vantar gögn frá GLV en vöruflutningar hafa verið heldur litlir milli landanna með flugi nema þegar vöruflutningar til Nerlerit Inaat og Kulusuk hafa farið um Ísland. Á veturna fer nást allur flutningur til Nerlerit Inaat með flugi. Síðustu ár hefur verið í gildi samningur við FÍ að annast flug til Nerlerit Inaat og Kulusuk eins og lýst er í kafla 5.1.2. Af þeim völdum hafa verið verulegir vöruflutningar til Grænlands. Farþegavélar eru fylltar af vörum eins og hægt er en ef farþegar eru margir er kannski engin burðargeta eftir. Sérstök fraktflug eru síðan flogin eftir þörfum í samræmi við samninginn. Árið 2003 fóru þannig yfir 100 tonn af vörum til Grænlands í 10 fraktflugum. Gögn hafa ekki borist í tæka tíð frá FÍ um heildarvöruflutninga (fraktvélar auk fraktar í farþegaflugi).

Póstflutningar með flugi milli Grænlands og Íslands

Eftir því sem næst verður komist hafa litlir pósthutningar verið síðustu ár milli landanna. Póstur til Nerlerit Inaat fer með flugi til og frá Reykjavík eftir atvikum samkvæmt samningi FÍ við grænlenku heimastjórnina. Gögn vantar frá GLV.

Sjúkraflug milli Grænlands og Íslands

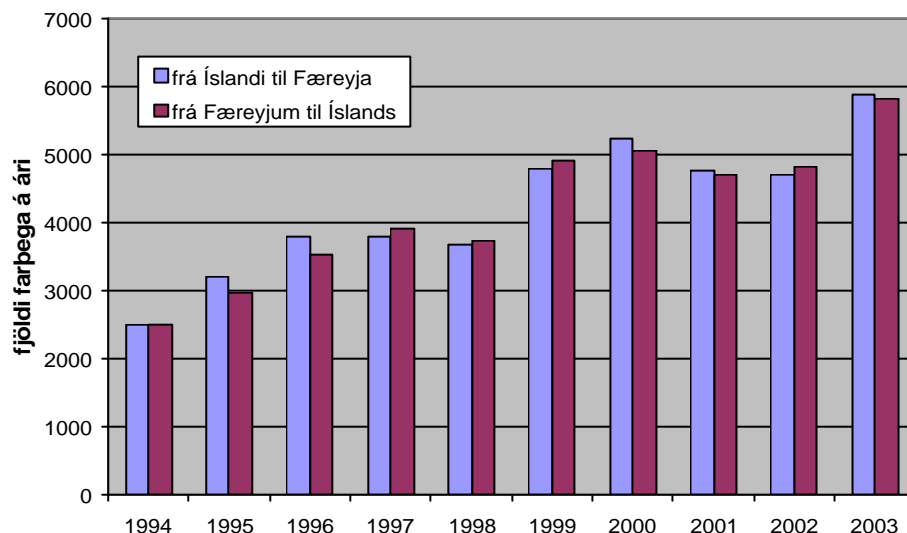
Sjúkraflug hafa alltaf verið nokkur með sjúklinga frá Grænlandi til Íslands. FÍ og forverar þess hafa oftast flogið á milli 10 og 20 sjúkraflug til Grænlands á ári hverju. Hefur það oftast eingöngu verið til Austur-Grænlands. Þessum sjúkraflugum hefur heldur fækkað með árunum.

Árið 1999 flaug FÍ 16 sjúkraflug til Grænlands. Árið 2003 voru þessi flug 14 talsins. Íslandsflug flaug mjög fá sjúkraflug til Grænlands á síðustu 10 árum. Líklega ekki fleiri en 5 segja forsvarsmenn þess félags. Ekki er vitað hversu margir sjúklingar hafa farið milli landanna sem almennir farþegar. Líklegt verður að teljast að þeir hafi verið fáir.

Flugfarþegar milli Íslands og Færeyja

Í kaflanum hér að framan um farþega milli Íslands og Færeyja voru taldir bæði farþegar með flugi og skipum. Farþegafjölda milli Íslands og Færeyja með flugi má sjá á Mynd 11

Farþegar með flugi á milli Færeyja og Íslands



Mynd 11 Farþegar í flugi milli Færeyja og Íslands 1994-2003

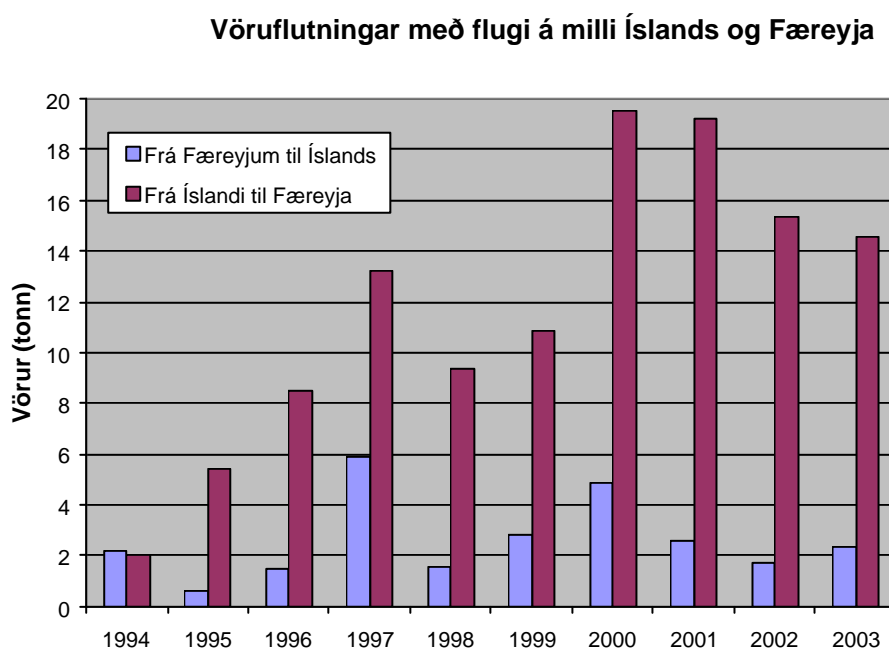
Heimild: Flugvöllurinn í Vágar

Eins og sjá má á stöplaritinu er fjöldinn vaxandi sem flýgur milli landanna. Einnig má sjá að það er stundum nokkur munur á farþegum til beggja átta þó mikill sé hann ekki. Það þýðir með öðrum orðum að töluverður fjöldi farþega fer ekki sömu leið til baka og hann kom. Ástæða þessa kann að vera einföld. Á veturna hafa einungis verið tvær ferðir á viku milli Íslands og Færeyja. Þær hafa alla jafna verið á mánudögum og föstudögum. Þegar fólk þarf að fara milli Íslands og Færeyja í tengslum við vinnu sína, t.d. sækja fund, mundi það ekki eyða allri vinnuvikunni í ferðina. Það mundi fara með beinu flugi milli Færeyja og Íslands í aðra áttina en í hina áttina mundi það taka flug um Kaupmannahöfn. Farþegi frá Færeyjum mundi því t.d. taka flug til Íslands á mánudegi en fara til

baka til Kaupmannahafnar á miðvikudegi. Þetta vekur þá spurningu hvort farþegar milli Færeyja og Íslands séu í raun fleiri en stöplartíð sýnir. Tökum sem dæmi 100 manneskjur á leið frá Íslandi til Færeyja til að dvelja þar einn dag um vetur og 50 þeirra færu á mánudegi og kæmu til baka í gegnum Kaupmannahöfn á miðvikudegi. Hin 50 færu til Færeyja í gegnum Kaupmannahöfn á miðvikudegi en færu til baka beint til Íslands á föstudegi. Samkvæmt talningu flugvallarins væru 50 manns að fara milli Færeyja og Íslands þó hin raunverulega tala væri 100. Meira að segja gætu sumir farið báðar leiðirnar í gegnum Kaupmannahöfn og kæmu aldrei fram sem farþegar milli Íslands og Færeyja. Ef þetta er rétt þá er falin þörf fyrir nœira flug milli Íslands og Færeyja. Á sumrin eru það mörg flug í boði milli landanna að ekki ætti að þurfa að fara í gegnum Kaupmannahöfn.

Af þessum fjölda sem sést á súluritinu er einhver hluti í leiguflugi. Árið 2003 fóru líklega 600 til 700 farþegar á þann hátt fram og til baka milli landanna. Þetta er byggt á framboði leiguflugs þetta árið og sætanýtingu hærri en 80%. Það má því áætla að um 10 % farþeganna milli landanna hafi farið með leiguflugi árið 2003.

Vöruflutningar með flugi milli Íslands og Færeyja



Mynd 12 Vöruflutningar með flugi milli Íslands og Færeyja 1994-2003

Heimild:SLV

Dönsk flugumferðaryfirvöld (SLV) hafa upplýsingar um frakt og póst sem fer um Vágar til og frá Íslandi. Mynd 12 sýnir vöruflutninga milli

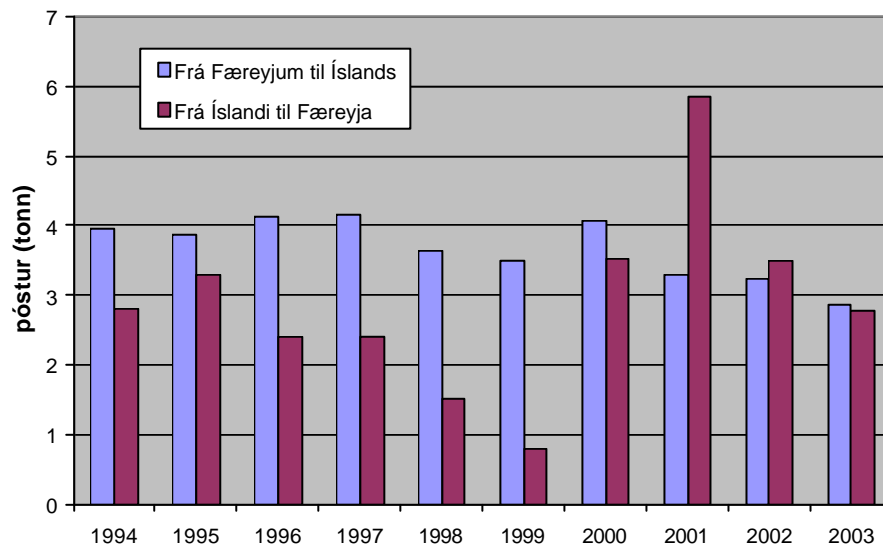
Færeyja og Íslands með flugi. Það fyrsta sem vekur athygli er hversu lítið magn er um að ræða milli landanna. 10 tonn á ári þýða að minna en 100 kg eru af frakt í hverri ferð. Vöxtur hefur þó verið töluverður í vöruflutningum til Færeyja en enginn vöxtur virðist vera í flutningum til Íslands. Síðustu árin hefur þetta leitt til þess að margfalt meira af vörum hefur farið til Færeyja en til Íslands. Það er í samræmi við tölur um viðskipti sem koma fram í kafla 3.

Póstflutningar með flugi milli Íslands og Færeyja

Á næsta súluriti má sjá póstflutninga með flugi milli landanna.

Af súluritinu má sjá að póstflutningar frá Færeyjum til Íslands hafa verið nokkuð stöðugir en heldur minnkað með árunum. Það er erfitt að túlka niðurstöðurnar fyrir póst frá Íslandi til Færeyja. Engu er líkara en mikið af pósti hafi týnst árið 1999 og fundist aftur 2001! Að öllu gamni slepptu hljóta þær miklu sveiflur á póstmagni að skýrast af einhverjum skipulagsbreytingum.

Póstur á milli Færeyja og Íslands



Mynd 13 Póstur milli Færeyja og Íslands
1994-2003

Heimild: SLV

Ef hins vegar er bara lítið á fyrstu árin á ritinu (1994 og 1995) og síðan síðustu árin (2002 og 2003) þá virðist magnið hafa lítið breyst. Þokkalegt samræmi er á pósti til beggja átta.

Sjúkraflug milli Íslands og Færeyja

Nánast engin sjúkraflug hafa verið milli Íslands og Færeyja síðustu 10 ár. Ekki er vitað hversu margir sjúklingar hafa farið milli landanna sem almennir farþegar. Líklegt verður að teljast að það hafi verið ákaflega lítið því samvinna landanna á þessu sviði hefur verið lítil.

5.2 Flugsamgöngur á Vestur-Norðurlöndum 2003

5.2.1 Lýsing á flugvöllum til millilandaflugs árið 2003

Það er aðeins einn flugvöllur í Færeyjum til millilandaflugs. Það er flugvöllurinn í Vágar (Vogum). Hann er stuttur og þar geta ekki lent stórar flugvélar. Aðeins ein braut er í Vágar. Völlurinn lokast stundum vegna veðuraðstæðna. Varavöllur er Egilsstaðaflugvöllur.

Tafla 11 Vága Floghavn, helstu upplýsingar:

Lengd	1.250m
Breidd	30m
Burðarþol	PCN28
Flugstöð tekur	800 manns
Radar	nei
Flugumferðarstjórn	já
Opnunartími	8:00 –(16:00- 19:00)

Heimild: Flugvöllurinn í Vágar

Hægt er að stunda millilandaflug frá fjórum flugvöllum á Íslandi. Tveir af þessum fjórum eru á sama svæðinu, Keflavíkurflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur. Hinir tveir eru á Akureyri og á Egilsstöðum. Keflavíkurflugvöllur er langstærstur og er jafnframt herflugvöllur Bandaríkjahers. Hinir þrír vellirnir eru varavellir fyrir Keflavíkurflugvöll. Vellirnir lokast stundum vegna veðuraðstæðna. Síst þó í Keflavík.

Tafla 12 Keflavíkurflugvöllur, helstu upplýsingar:

Lengd	3.065m og 3.054m
Breidd	60m og 60m
Burðarþol	PCN68 og PCN80
Flugstöð tekur	a.m.k. 3.500 manns
Radar	já
Flugumferðarstjórn	já
Opnunartími	alltaf opinn

Heimild:Flugvöllurinn í Keflavík og Flugstöð LE.

Tafla 13 Reykjavíkurflugvöllur, helstu upplýsingar:

Lengd	1.567m og 1.230m
Breidd	45m og 45m
Burðarþol	PCN35 og PCN25
Flugstöð	í eigu FÍ, er of lítil
Radar	nei, en í Keflavík
Flugumferðarstjórn	já
Opnunartími	(7:00-8:00)–23:30 fyrir flugtök, alltaf opið fyrir landingar

Heimild:Reykjavíkurflugvöllur og vefur Flugmálastjórnar Íslands

Tafla 14 Akureyrarflugvöllur, helstu upplýsingar,:

Lengd	1.940m
Breidd	45m
Burðarþol	PCN28
Flugstöð tekur	400 manns
Radar	já
Flugumferðarstjórn	já
Opnunartími	7:00-23:00 +bakvakt

Heimild:Akureyrarflugvöllur og vefur Flugmálastjórnar Íslands

Tafla 15 Egilsstaðaflugvöllur, helstu upplýsingar:

Lengd	2.000m
Breidd	45m
Burðarþol	PCN35
Flugstöð tekur	200 manns
Radar	nei
Flugumferðarstjórn	nei
Opnunartími	alltaf opinn

Heimild:Egilsstaðaflugvöllur og vefur Flugmálastjórnar Íslands

Tveir alþjóðaflugvöllir eru á Grænlandi. Í Kangerlussuaq og í Narsarsuaq. Í Kangerlussuaq eru einhver stöðugustu veðurskilyrði fyrir flug á Norðurhveli jarðar. Völlurinn þar lokast sjaldan vegna veðurskilyrða. Völlurinn í Narsarsuaq lokast oft. Hann er vestastur allra valla á Vestur-Norðurlöndum sem hér er lýst. Hann er lokaður í um 15% tilfella en Kangerlussuaq er varavöllur fyrir Narsarsuaq.

Tafla 16 Kangerlussuaq, helstu upplýsingar,:

Lengd	2.815 m
Breidd	60 m
Burðarþol	óljóst, meira á veturna en á sumrin
Flugstöð tekur	(200-300 manns) óljóst
Radar	já (secondary)
Flugumferðarstjórn	já
Opnunartími	8:00-17:00 + bakvakt

Heimild:GLV

Tafla 17 Narsarsuaq, helstu upplýsingar,:

Lengd	1.830 m
Breidd	45 m
Burðarþol	Steyptur (PCN-tala óljós)
Flugstöð tekur	< 200 manns
Radar	nei
Flugumferðarstjórn	já (svipað og á Akureyri)
Opnunartími	8:00-17:00 +bakvakt

Heimild:GLV

5.2.2 Flugleiðir og framboð milli Vestur-Norðurlanda árið 2003

Ekkert beint flug var milli Færeyja og Grænlands árið 2003 frekar en árin þar á undan.

Hefðbundið áætlunarflug var milli Reykjavíkur á Íslandi og Færeyja. Flugfélag Íslands sá um þetta flug en leigði vél og áhöfn (wet leasing) af Atlantic Airways í Færeyjum ásamt því að nota eigin vélar. Flogið var tvisvar í viku yfir vetrartímann fyrstu mánuði ársins, á mánudögum og föstudögum. Önnur ferðin var farin á F50 (Fokker 50 sem tekur 45 farþega) en hin á BAE (British Aerospace 146-200 sem tekur 84 farþega). BAE vélnar eru í eigu Atlantic Airways og eru þotur sem fljúga næstum því tvöfalt hraðar en F50. Yfir sumarið var ferðum fjölgað upp í fjórar á viku og voru allar nema ein farnar á BAE. Eitt flug af þessum fjórum var til Keflavíkur en ekki Reykjavíkur. Yfir vetrartímann seinustu mánuði ársins var flogið tvisvar í viku en þá voru báðar ferðirnar farnar á BAE.

Flogið var frá Reykjavík til þriggja staða á Grænlandi árið 2003. Enginn þessara staða var á vesturströnd Grænlands þar sem flestir Grænendingar búa. Flugfélag Íslands sá um allt þetta flug. Flogið var tvisvar í viku frá 24. júní til 29. ágúst til Narsarsuaq á Suður-Grænlandi. Þetta var fyrsta árið af þremur samkvæmt samningi milli heimastjórnarinnar á Grænlandi og ríkisstjórnar Íslands. Samningur þessi var gerður í kjölfar þess að þessi flugleið lagðist af eins og lýst er í kafla 5.1.2. Bæði stjórnvöldin veita fé til að koma fluginu af stað á ný. Flugfélag Íslands leigir vélar Atlantic Airways til þessa flugs og halda þær áfram til Narsarsuaq eftir að hafa lent

í Reykjavík frá Færeyjum. Greið leið var því milli Færeyja og Narsarsuaq þó millilent væri í Reykjavík.

Flugfélag Íslands er með annan samning. Sá er við grænlesku heima-stjórnina um flug til Kulusuk (KUS) og Nerlerit Inaat (CNP) á austurströnd Grænlands. Heimastjórnin greiðir niður flugið samkvæmt þessum samningi en hann rennur út haustið 2004. Samkvæmt samningnum flýgur Flugfélag Íslands ávallt þríhyrning Reykjavík-Kulusuk-Nerlerit Inaat-Reykjavík (eða öfugt) tvisvar í viku. Þetta á þó ekki við í mesta skammdeginu en þá er ekki floginn þríhyrningur heldur beint frá Reykjavík til hvors staðar fyrir sig og þá eingöngu einu sinni í viku til Nerlerit Inaat. Flugfélagið notaði F50 í aðra ferðina en SWM (Metro vél sem tekur 19 farþega) í hina. Yfir sumarið var ferðum til Kulusuk fjölgað mikið. Þær voru flestar á tímabilinu 1. júlí – 31. ágúst eða 14 á viku. Af þessum 14 ferðum voru allar farnar á F50 nema ein. Þessar sérferðir til Kulusuk eru ekki hluti af samningnum heldur starfsemi sem stendur undir sjálfri sér. Farþegarnir eru langflestir erlendir ferðamenn.

Auk þessa áætlunarflugs sem hér er lýst að ofan var leiguflug milli Íslands og Færeyja og milli Íslandi og Grænlands. Atlantic Airways flaug leiguflug milli Færeyja og Íslands. Atlantic Airways flaug einnig með ferðamenn frá Keflavík til Kangerlussuaq um sumarið. Það voru lokuð flug og eingöngu fyrir ferðamenn sem höfðu keypt siglingu um strendur Grænlands. Flugfélag Íslands flaug margar ferðir í leiguflugi til Grænlands árið 2003, oftast á lítilli vél (Metro). Flestar þessara ferða voru til Kulusuk og Nerlerit Inaat. FÍ flaug einnig nokkrar ferðir til Færeyja í leiguflugi. Flugfélagið Ernir hóf aftur starfsemi sumarið 2003. Félagið flaug nokkrar ferðir til Færeyja og Grænlands seinni hluta ársins á 8 sæta vél. Tafla 18 sýnir framboð af sætum milli landanna árið 2003 bæði áætlunarflug og leiguflug. Miðað er við sæti fram og til baka.

Tafla 18 Sætaframboð milli Íslands, Færeyja og Grænlands

	Milli Íslands og Færeyja	Milli Íslands og Grænlands
sumar	6.048	11.547
vetur	4.388	2.703

Heimild: flugfélögin sem flugu milli landanna

5.2.3 Að ferðast milli Grænlands og Íslands

Vegna gagnaöflunar fyrir þessa skýrslu fór annar höfundar hennar til Nuuk á Grænlandi í lok maí. Tíminn sem nauðsynlegur þótti í Nuuk var tveir vinnudagar. Tvær leiðir stóðu til boða.

Önnur leiðin var að fljúga frá Reykjavík til Kulusuk, skipta þar um vél og fljúga frá Kulusuk til Kangerlussuaq og síðan þaðan til Nuuk. Þetta hefði verið hægt á einum degi en einungis miðvikudegi. Síðan hefði verið farið til baka á laugardegi sömu leið. Þessi ferð hefði kostað um 168.000 ISK eða um 1.900 €. Hins vegar kom í ljós að vélin til Kulusuk á miðvikudaginn var full og því hefði þurft að fara á þriðjudegi og gista í Kulusuk eina nótt.

Hin leiðin var að fljúga frá Keflavík til Kaupmannahafnar á mánudegi, gista þar eina nótt og fljúga síðan á þriðjudegi frá Kaupmannahöfn til Kangerlussuaq (þvert yfir Ísland) og þaðan til Nuuk. Fara sömu leið til baka á föstudegi og þá hefði ekki þurft að gista nótt í Kaupmannahöfn. Þessi ferð hefði kostað 144.000 ISK eða um 1.660 €. Það þýðir að flugið frá Kaupmannahöfn til Nuuk og til baka kostaði um 120.000 ISK eða um 10.200 DKK. Sveitarstjórnarmenn í Nuuk sögðu að venjulega kostaði miðinn um 12.000 DKK en stundum væru tilboð sem lækkuðu verðið í 8.000 – 9.000 DKK.

Síðari kosturinn var valinn. Hann var ódýrari og ferðin eingöngu á vinnudögum. Vinnuvikan skiptist þannig:

Hálfur vinnudagur á Íslandi.

Tveir og hálfur vinnudagur í ferðir.

Tveir vinnudagar til að reka erindið.

Það fór sem sagt nánast heil vinnuvika í að reka erindi í Nuuk í tvo daga.

Reyndin varð síðan að vélinni frá Grænlandi seinkaði svo mikið að ekki var hægt að komast til Íslands á föstudegi heldur þurfti að gista aðra nótt í Kaupmannahöfn og fljúga til Íslands á laugardegi.

Til samanburðar var athugað hvað það kostaði að fara frá Keflavík til Beijing í Kína og til baka í sömu viku. Það kom í ljós að það kostaði um 85.000 ISK eða um 980 €. Þá hefði að vísu verið farið á laugardegi og komið til Beijing á sunnudegi en á bakaleiðinni hefði verið farið til London á föstudegi, gist þar og flogið til Íslands á laugardagsmorgni eins og reyndin varð frá Grænlandi. Ferðirnar eru ekki alveg samanburðarhæfar

en eftir stendur að það er meira en helmingi dýrara að fara frá Íslandi til Nuuk á Grænlandi en frá Íslandi til Kína.

5.2.4 Að ferðast milli Íslands og Færeyja.

Hinn skýrsluhöfundurinn fór til Færeyja og Kaupmannahafnar vegna gagnaöflunar. Til stóð að vera tvo vinnudaga í Færeyjum og auk þess var bætt við hálfum vinnudegi í Kaupmannahöfn.

Til Færeyja er flogið á ársgrundvelli tvisvar í viku frá Reykjavík, á mánudagskvöldum og föstudagskvöldum³. Því var flogið til Vága á mánudagskvöldi með Atlantic Airways. Vinnudagar vegna erindisins voru á þriðjudegi og miðvikudegi. Flogið var til Kaupmannahafnar seinnipart miðvikudags, gist þar og aflað frekari gagna fyrir hádegi á fimmtudegi og flogið til Keflavíkur eftir hádegið. Með þessu móti fara þá 3 vinnudagar í ferðina. Annar möguleiki í þessari ferð hefði verið að taka Norröna til Seyðisfjarðar seinnipart miðvikudags og bílaleigubíl þaðan á fimmtudegi til Akureyrar sem var upphafsstaður í þessari ferð.

Vegna þessarar vinnuferðar hefði verið þægilegt og ódýrast ef flogið hefði verið á miðvikudegi milli Reykjavíkur og Tórshavn. Höfundar hafa fengið ábendingar um að fyrir stuttar viðskiptaferðir þyrfti að bæta miðvikudagsflugi inn á áætlun allt árið. Slíkt flug hefði kostað um 3.700 DKK (44.000 ISK). Með því að fljúga um Kaupmannahöfn og velja ódýrasta flug til Íslands kostar ferðin um 5.600 DKK (66.000) auk gistingar í Kaupmannahöfn og einum vinnudegi meira. Þessi síðasti kostur varð fyrir valinu í þessari vinnuferð.

Ljóst er að miðað við ferð til Nuuk er mun auðveldara og ódýrara að fljúga milli Færeyja og Íslands þrátt fyrir að óskir séu uppi um að bæta við þriðju vikulegu ferðinni milli Tórshavn og Reykjavíkur.

5.2.5 Er flug til Vestur-Norðurlanda frjálst?

Allt flug á Grænlandi er háð leyfum. Svo er einnig um Færeyjar. Dönsk flugmálayfirvöld veita slík leyfi. Um margra ára skeið hafa verið tvö leyfi til millilandaflugs milli Danmerkur og eyjanna tveggja. Annað leyfið hefur verið veitt dönsku flugfélagi en hitt leyfið veitt innlendu flugfélagi. Svo virðist sem frjálsræðið í flugi til Færeyja og Grænlands sé það minnsta í Vestur-Evrópu. Hinn opni markaður EES á hinsvegar við um

³ Á sumrin eru einnig ferðir á þriðjudögum og sunnudögum.

Ísland, þar sem Ísland er aðili að EES en ekki hin löndin tvö. Færeyingar vilja auka frelsi í flugi til Færeyja (sjá Tourism Industry Policy)

Leyfi til flugs á Grænlandi þarf að sækja um til danskra yfirvalda eins og áður sagði. Þau hafa hingað til ráðfært sig við grænlenku heimastjórnina og afgreitt leyfi í samræmi við vilja hennar. Grænlenka heimastjórnin ræður því í raun hvort leyfi eru gefin eða ekki. Sama gildir um Færeyjar.

Veturinn 2003-2004 sótti Katla Travel um leyfi til að fljúga sumarið 2004 með farþega til Kangerlussuaq á vesturströnd Grænlands. Flugíð var hugsað sem söluvara fyrir ferðamenn frá þýskum svæðum sem Katla Travel flutti til Íslands. Þeir gætu þá farið til Grænlands í sömu ferð og þeir kæmi til Íslands. Hins vegar var hugmyndin að flugið væri opið í báðar áttir fyrir alla sem vildu kaupa miða, en hann hefði kostað um 50.000 ISK fram og til baka. Grænlenka heimastjórnin lagðist gegn því að flugið yrði opið. Grænlenka heimastjórnin vildi ekki að fólk á Íslandi og á Grænlandi gæti nýtt sér þetta flug. Af þessu má sjá að Grænleningar hafa ekki mikinn áhuga á auknu frjálsræði í flugi.

En hver voru rökin fyrir þessari ákvörðun? Rökin voru þau að þeir sem stunduðu utanlandsflug frá Grænlandi fengju að gera það með þeim skilyrðum að fljúga allt árið um kring. Þau flugfélög rækju flugið með tapi yfir veturinn en næðu að komast í hagnað á ársgrundvelli vegna sumarvertíðarinnar. Ef einhver kæmi og tæki sneið af sumarvertíðinni þá væri eins víst að flugfélögin sem fyrir væru mundu enda í tapi á ársgrundvelli með sitt utanlandsflug. Þetta er í sjálfu sér allt satt og rétt en lítum nú á málið í víðara samhengi. Þarna er augsjáanlega verið að setja hömlur á markað í stað þess að hafa hann frjálsan. Af hverju? Hvað slæmt gæti gerst ef markaðurinn væri frjáls? Líklegt er að Grænlenk yfirvöld óttist að ef þessi skilyrði væru ekki fyrir hendi gæti svo farið að enginn hefði áhuga á að stunda flug til og frá Grænlandi yfir vetrartímann. Landið yrði þá samgöngulaust mánuðum saman sem væri óásættanlegt ástand. Grænleningar eru ekki einir um að hafa haft slíkar skoðanir á Vestur-Norðurlöndum. Íslendingar hugsuðu á svipuðum nótum fyrir fáum áratugum síðan. Í ævisögu Steingríms Hermannssonar (Dagur B. Eggertsson, 1999) talar Steingrímur um aðstoð ríkisins við Flugleiðir þegar það félag átti í erfiðleikum. Þar kemur fram ótti við „óhefta samkeppni“ í flugi sem talin var slæm. Jafnframt virtist vera að menn tryðu því ekki að ef Flugleiðir færu á hausinn þá kæmi einhver annar í staðinn og svaraði eftirspurninni. Samkeppni var þó leyfð um síðir á

Íslenskum markaði og hefur svo verið hátt í áratug. Ekkert slæmt gerðist, þvert á móti hefur flugstarfsemi á Íslandi eflst jafnt og þétt síðan. Á sama hátt má spyrja hvort raunverulega sé hætta á að eitthvað slæmt gerist ef flug til og frá Grænlandi verður frjáltsara. Af hverju ættu flugfélögin sem fljúga allan ársins hring ekki að geta mætt samkeppni frá opnu leiguflugi á sumrin? Þau þyrftu hugsanlega að hækka verðið á veturna eða hagræða í rekstri sínum. Hins vegar verður að teljast líklegt að eftirspurnin eftir flugi til og frá Grænlandi sé það mikil allan ársins hring að alltaf verði einhverjir tilbúnir að reka þar utanlandsflug. Hinn mikli fjöldi Dana á Grænlandi og sú staðreynd að þeir stoppa þar oft stutt við tryggir líklega að alltaf verður grundvöllur fyrir beinu flugi milli Grænlands og Danmerkur. Til viðbótar er eftirspurn eftir vörum með flugi eins og t.d. grænmeti. Hingað til hafa allar þær vörur komið frá Danmörku. Jafnframt má benda á reynsluna frá Íslandi. Erlend leiguflugfélög hafa flogið þangað um árabíl á sumrin og það hefur ekki reynst ógn við flug yfir vetrartímam þó flugið hafi verið opið öllum.

Opið flug milli Keflavíkur og Kangerlussuaq sumarið 2004 hefði opnað ýmsa möguleika. Ferðamönnum á Íslandi hefði boðist nýr áfangastaður á Grænlandi og almenningi og atvinnulífi hefði boðist nýtt tækifæri til samskipta milli landanna. Stærsti hluti Grænlandinga býr á vesturströndinni og samskipti Íslands og Grænlands aukast ekki nema þangað séu boðlegar samgöngur.

Hér með er lagt til að grænenska heimastjórnin auki frjáltsræði í flugi til landsins.

5.2.6 Framboð af flugi á Vestur-Norðurlöndum árið 2003

Framboð af flugi frá löndunum (eða til þeirra) var fundið þannig að reynt var telja allar flugvélar sem yfirgáfu löndin árið 2003 og báru farþega. Bæði áætlunarvélar og leiguvélar. Sætafjöldi í hverri vél gerði síðan mögulegt að meta framboð af sætum frá hverju landi. Þetta framboð var flokkað í 6 flokka. Annars vegar milli sumars og vetrar og hins vegar hvort áfangastaður flugvéla var Danmörk, Evrópa (án Danmerkur) eða Ameríka. Niðurstöðurnar eru í næstu þremur töflum. Upplýsingar komu í tæka tíð frá öllum félögum nema Loftleidir Icelandic. Framboð þeirra árið 2003 er áætlað. Sumar er skilgreint sem maí til september.

Tafla 19 Framboð af flugi frá Færeyjum

Frá Færeyjum	<u>sumar</u>	<u>vetur</u>	samtals
til Danmerkur	52.616	56.140	108.756
til Evrópu (án Danm.)	16.319	10.016	26.335
til Ameríku	0	0	0
samtals	68.935	66.156	135.091

Heimild: Flugfélögin sem flugu til Færeyja

Tafla 20 Framboð af flugi frá Íslandi

Frá Íslandi	<u>sumar</u>	<u>vetur</u>	samtals
til Danmerkur	122.436	105.172	227.608
til Evrópu (án Danm.)	338.990	264.428	603.418
til Ameríku	110.141	112.442	222.583
samtals	571.567	482.042	1.053.609

Heimild: Flugfélögin sem flugu til Íslands

Tafla 21 Framboð af flugi frá Grænlandi

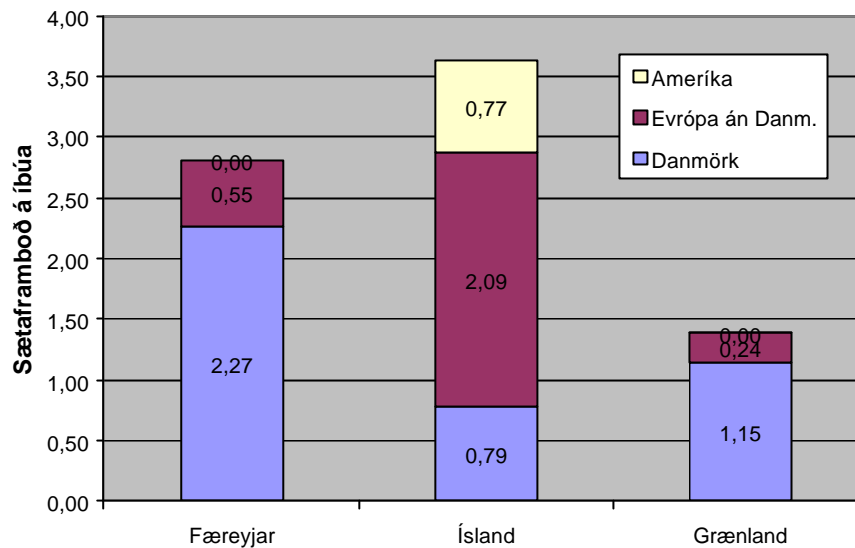
Frá Grænlandi	<u>sumar</u>	<u>vetur</u>	samtals
til Danmerkur	33.139	32.070	65.209
til Evrópu (án Danm.)	11.547	2.605	14.152
til Ameríku	158	0	158
samtals	44.844	34.675	79.519

Heimild: Flugfélögin sem flugu til Grænlands

Flug var eingöngu til þriggja landa frá Grænlandi árið 2003. Til Kanada, Íslands og Danmerkur. Flug til Evrópu var því eingöngu flug til Íslands og flug til Ameríku, það litla sem það var, var eingöngu til Kanada.

Mynd 14 sýnir hvernig framboðið er frá hverju landi til þessara þriggja heimshluta sem notaðir eru í þessari greiningu.

Framboð flugsæta á V-Norðurlöndum til þriggja heimshluta 2003



Mynd 14 Framboð flugsæta á V-Norðurlöndum til þriggja heimshluta 2003

Heimild: Byggt á töflum 19-21

Eins og sjá má er mesta sætaframboðið frá Íslandi eins og vænta mátti. Boðin eru 3,6 sæti frá landinu á hvern íbúa. Ástæðan er m.a. sú að Icelandair reynir ekki eingöngu að selja miða til og frá Íslandi heldur einnig miða milli Ameríku og Evrópu með viðkomu á Íslandi. Langminnst framboð er frá Grænlandi eða einungis 1,4 sæti á hvern íbúa. Er þetta framboð að sjálfsögðu í takt við farþegafjölda til og frá löndunum sem fjallað er um í kafla 4.2.4. Það sem vekur þó mest athygli eru flugleiðirnar frá löndunum. Grænland og Færeysjar eru eins hvað þetta varðar. Langstærsti hluti framboðsins er til Danmerkur og restin til Evrópu en nánast ekkert til Ameríku. Á Íslandi er staðan allt önnur. Þar er álíka mikið af framboði til Danmerkur og Ameríku en framboð til annarra Evrópulanda en Danmerkur er meira en helmingur af öllu framboðinu. Skýringin á þessum mun er væntanlega aðallega sú að Ísland er búið að vera sjálfstætt land í 60 ár en hin löndin tvö eru enn undir stjórn Danmerkur. Önnur skýring kann að vera sú að íbúar Íslands eru miklu fleiri en íbúar hinna landanna og því verða flugleiðir frá Íslandi alltaf eitthvað fjölbreyttari en frá hinum löndunum.

Framboð af vöruflutningagetu með flugi

Mjög erfitt er að henda reiður á hver vöruflutningagetan er með flugi. Í fyrsta lagi er það mjög háð farþegafjölda í hverri vél. Ef farþegar eru fáir má setja þyngri farm í vélina en ella. Í öðru lagi vilja stórir aðilar eins og Icelandair Cargo ekki gefa upp flutningagetu sína. Flutningagetunni má skipta í tvennt. Með áætlunarflugi og með sérstökum flutningavélum. Flutningagetan með áætlunarflugi er í nokkru samræmi við sætaframboðið sem talað er um hér á undan. Aðstæður í hverju landi eru þó nokkuð mismunandi.

Á Grænlandi notar Air Greenland stóra Airbus vél (A330-200) sem tekur meiri frakt en sætafjöldinn gefur til kynna. Framboð þar af vöruflutningagetu árið 2003 var yfir 2.000 tonn og megnið af því var þessi vél. Restin var Boeing-vélin sem flaug á Narsarsuaq og síðan vélar FÍ sem flugu á austurströndina.

Á Íslandi var megnið af framboðinu áætlunarflug Icelandair. Einnig gaf áætlunarflug IcelandExpress töluvert framboð og síðan voru sérstök fraktflug sem aðallega voru flogin af Bláfugli og Íslandsflugi. Íslandsflug flaug 5 ferðir í viku til Íslands árið 2003. Bláfugl (Bluebird Cargo) flaug allt að því daglega. Samtals var framboð þessara félaga á burðargetu upp undir 10.000 tonn árið 2003. Langmest af framboðinu til og frá Íslandi var um Keflavíkurflugvöll. Samkvæmt vef vallarins (keflavikairport.com) fóru 24.964 tonn með flugi frá vellinum árið 2003 en 15.590 tonn lentu á vellinum.

Í Færeyjum var framboð af burðargetu heldur minna en framboð af sætafjölda gefur til kynna. Það kemur til af því að flugbrautin í Vágur er stutt og þotur geta ekki verið þar fulllestaðar í flugtaki. Ekki flugu neinar sértakar fraktvélar til Færeyja né Grænlands árið 2003 svo höfundar viti.

5.2.7 Er nægt framboð af flugi á Vestur-Norðurlöndum?

Færeyjar

Í viðtölum við fulltrúa atvinnulífsins í Færeyjum kom fram að til að koma til móts við þarfir viðskiptalífsins þyrfti að fjölga ferðum á heilsársgrundvelli milli Reykjavíkur og Tórshavn í þrjár ferðir vikulega í stað tveggja nú. Þannig yrði auðveldara og ódýrara að fara í viðskiptaferðir milli landanna. Eins og staðan er í dag er ekki unnt að fara í stuttar viðskiptaferðir þarna milli án þess að fljúga í gegnum Kaupmannahöfn

með tilheyrandi aukakostnaði og tíma. Þetta er talin vera ákveðin hindrun í vegi aukinna viðskiptatengsla milli landanna.

Ekki kom fram skoðun ferðamálayfirvalda á því hvort framboðið væri nóg með tilliti til ferðapjónustunnar en þó er ljóst að núverandi fyrirkomulag er ákveðin hindrun í vegi stuttra ferðalaga milli landanna þar sem notað er áætlunarflug báðar leiðir.

Ísland

Hægt er að stunda millilandaflug frá fjórum flugvöllum á Íslandi. Tveir af þessum fjórum eru á sama svæðinu, Keflavíkflugvöllur og Reykjavíkflugvöllur. Hinir tveir eru á Akureyri og á Egilsstöðum. Hægt er því að vera með millilandaflug til þriggja svæða á Íslandi: Suðvesturhornins, Mið-Norðurlands og Mið-Austurlands.

Mikið og vaxandi framboð er af flugi til Suðvesturhornins. Kemur það m.a. til af því að Icelandair flytur ekki eingöngu farþega til og frá landinu heldur flytur einnig farþega milli Evrópu og Ameríku. Af því leiðir að framboðið er meira en nokkurn tímann verður nýtt fyrir ferðir eingöngu til og frá Íslandi.

Nokkuð framboð var af millilandaflugi til Akureyrar árið 2003. Flug þangað var síðan hætt áður en árið var úti. Samtök ferðapjónustu á svæðinu telja framboð ekki nægt á meðan það er ekkert. Ferðapjónustan telur sig vera með mikla þjónustugetu við ferðamenn en viss flöskuháls sé að fá ferðamenn í gegnum Suðvesturhornið. Sérstaklega geti myndast þar hindrun á ráðstefnutímum í júní og ágúst. Þá séu stundum öll hótélherbergi fullbókuð í borginni en nægt framboð annarsstaðar. Ferðamenn sem koma til landsins þurfa í mörgum tilfellum að eyða nótt á suðvesturhorninu áður en þeir fara lengra út á land (t.d. ef þeir lenda að kvöldi). Á ráðstefnutímum séu þessir ferðamenn því í vandræðum og þannig myndist hindrun á flæði ferðamanna um landið. Að mörgu leyti sé því eftirsóknarvert að innstreymi ferðamanna til landsins verði um fleiri staði en einn. Það geti einnig þýtt betri nýtingu á samgöngumannvirkjum sem fyrir eru í landinu og létt á álagi um Keflavíkuvöll sem er að verða það mikið á vissum tímum að bregðast þarf við með milljóna eða milljarða fjárfestingum.

Á Austurlandi millilenti vél frá LTU sumarið 2003 á leið sinni til Keflavíkur. Þetta flug gekk ekki vel og var ekki fram haldið árið 2004. Líkt og á Norðurlandi vilja heimamenn hafa framboð af flugi til Austur-

lands. Þeir telja því ekki nóg framboð þegar það er ekkert. Þjónustugeta sé til staðar á svæðinu og sé vaxandi en flugið vanti. Heimamenn í ferðaþjónustu eru reynslunni ríkari eftir millilendingu LTU og eru meðvitaðir um hvað þarf að gera betur ef utanlandsflug á að geta gengið aftur frá Egilsstöðum.

Grænland

Ferðamályfirvöld í Grænlandi telja að nægilegt framboð sé almennt af flugi til Grænlands. Hátt verð á flugi sé langstærsta vandamálið. Næsta skref í framboði yrði að reyna að koma aftur á flugi milli Kanada og Grænlands. Flogið var milli Nuuk og Iqaluit í Kanada í nokkur ár. Þessu flugi var hætt árið 2000. Lítils háttar leiguflug er þó á sumrin frá Kanada. Hefð er fyrir því að fljúga utanlandaflug frá tveimur stöðum á Grænlandi, Kangerlussuaq á vesturströndinni og Narsarsuaq á Suður-Grænlandi. Að þessu leyti standa Grænlandingar Færeyingum og Íslendingum framar þar sem aðeins er hefð fyrir utanlandsflugi frá einum velli. Skýrist þetta m.a. af því hversu gríðarstórt land Grænland er.

Á Suður-Grænlandi telur Greenland Tourism að sé nægt framboð á meðan sumarflug er milli Narsarsuaq og Keflavíkur. Ef þetta flug væri ekki, væri ekki nóg framboð til þessa svæðis.

Á vesturströndinni sé nægt framboð, þjónustugetuna vanti til að taka við meiri straumi ferðamanna þangað eins og staðan er. Helst mætti auka framboð til Ilulissat sem sé sá staður sem hafi mest aðdráttarafl á Grænlandi.

Annað atvinnulíf en ferðaþjónusta telur að það vanti flug frá Nuuk til bæði Íslands og Kanada. Að þessu leyti er ekki nægt framboð af flugi til vesturstrandar Grænlands.

Á austurströndinni telur Greenland Tourism að framboð sé að mestu leyti nægt. Þangað fljúga íslensk flugfélög í miklum mæli á sumrin með ferðamenn.

Hugsanlegar flugleiðir til að auka framboð

Hér á eftir fara hugleiðingar um hvernig væri hægt að auka framboð af flugi á Vestur-Norðurlöndum á þeim svæðum þar sem helst er þörf fyrir slíkt.

Nuuk-Reykjavík

Með flugi milli Nuuk og Reykjavíkur er sýnt að samskipti Grænlands og Íslands myndu aukast. Með þessari leið myndu Grænlandingar einnig hafa möguleika á að njóta í meira mæli ferðamannastraums sem kæmi til Íslands. Möguleikar Grænlandinga til að komast til útlanda mundu einnig aukast mikið þar sem frá Keflavík væri hægt að fljúga til margra áfangastaða bæði í Evrópu og Ameríku. Það er þó eitt vandamál við Ameríkuflug Icelandair. Það er í mörgum tilfellum dýrara að fara frá Keflavík með Icelandair til Ameríku en frá Kaupmannahöfn með Icelandair til Ameríku. Flug til Evrópu ætti þó að vera fýsilegur kostur fyrir Grænlandinga í samanburði við að fljúga í gegnum Kaupmannahöfn. Á þetta sérstaklega við ef lággjaldafélög fljúga milli Íslands og helstu staða í Evrópu svo sem London. Óhjákvæmilega myndi flug sem þetta geta bitnað á flugi milli Grænlands og Kaupmannahafnar þó líklegt sé að slíkt flug muni alltaf hafa góðan rekstrargrundvöll. Sjá einnig umfjöllun um þetta flug í næsta kafla 5.3.1.

Kanada-Kangerlussuaq-Keflavík og til baka

Grænlandingar hafa áhuga á flugi til Kanada en markaðurinn er á mörkunum að vera nógu stór til að standa undir flugi þangað. Á Íslandi hefur oft verið talað um meiri tengsl við Kanada og þörf fyrir flug þangað. Það kemur bæði til af því að Íslendingar fluttu í miklum mæli til Kanada á sínum tíma og einnig af áhuga Íslendinga á meiri samskiptum þjóðanna á norðurslóðum. Forseti Íslands hefur oft talað fyrir meiri samskiptum norðurslóðarþjóða og Háskólinn á Akureyri vill gegna forystuhlutverki í að efla tengslin á norðurslóðum í vísindum og rannsóknum. Íslendingar hafa því líka áhuga á flugi til Kanada en markaðurinn er á mörkunum að vera nógu stór. Með hliðsjón af þessu hlýtur að vakna sú spurning hvort samantlagður markaður í löndunum tveimur sé nægur til að halda úti flugi til Kanada. Með þeirri flugleið yrðu slegnar margar flugur í einu höggi. Meiri samskipti á milli Íslands og Grænlands. Meiri samskipti milli Grænlands og Kanada. Meiri samskipti milli Íslands og Kanada. Hvaða borg í Kanada væri besti áfangastaðurinn er sérstakt rannsóknarverkefni. Hvar í Kanada er mestur áhugi á Grænlandi og Íslandi? Sumir nefna þar Winnipeg, Halifax, St. Johns og síðan frumbyggjabæi. Hvaða borgum hafa Íslendingar mestan áhuga á í Kanada? Efnahagsleg þungamiðja er í Ontariofylki með Toronto sem miðpunkt en Íslendingar ættu einnig að hafa áhuga á fleiri borgum svo sem Winnipeg. Hvaða borgum hafa Græn-

lendingar mestan áhuga á í Kanada? Í viðtölum nefndu flestir þunga-miðjuna, Toronto, Ottawa og Montreal. Eðlilegast væri að velja þá borg sem gæfi flesta farþega.

Hvort hin Norðurlöndin myndu nýta sér þessa flugleið er erfitt að segja. Frá Kaupmannahöfn yrði landing og skipt um vél í Keflavík, landing en ekki skipt um vél í Kangerlussuaq (aukaleg klukkustund).

Kanada-Kangerlussuaq-Keflavík-Kaupmannahöfn og til baka

Auðvitað er einnig hægt að hugsa sér að sama vélin fari alla leið frá Kaupmannahöfn til Kanada með millilendingum í Keflavík og Kangerlussuaq. Myndu farþegar milli Norðurlanda og Kanada nýta sér þessa vél?

Kangerlussuaq-Akureyri-Kaupmannahöfn og til baka.

Með þessari leið næðust nokkur markmið. Meiri samskipti Grænlands og Íslands, og þar með möguleiki fyrir ferðamenn til Íslanda að komast til vesturstrandar Grænlands. Aukið framboð af flugi til Akureyrar eins og heimamenn berjast fyrir. Stuðlar að framgangi stefnu stjórnvalda á Íslandi um byggðaáætlun Eyjafjarðar. Hér er miðað við að Air Greenland sjái um þetta flug og Akureyri bætist við sem áfangastaður á núverandi leið. Auðvitað er hægt að hugsa sér Keflavík í stað Akureyrar en Air Greenland mundi sennilega koma illa út úr því að millilenda þar vegna mikillar samkeppni í flugi frá Keflavík til Kaupmannahafnar.

Narsarsuaq-Akureyri-Kaupmannahöfn og til baka.

Nú er heilsársflug milli Narsarsuaq og Kaupmannahafnar og síðan styrkt sumarflug milli Reykjavíkur og Narsarsuaq. Mögulegt væri að steypa þessum flugum í eitt. Þannig næðust nokkur markmið. Tryggt framboð af flugi til Narsarsuaq frá bæði Íslandi og Danmörku. Aukið framboð af flugi til Akureyrar eins og heimamenn berjast fyrir. Stuðlar að framgangi stefnu stjórnvalda á Íslandi um byggðaáætlun Eyjafjarðar.

Egilsstaðir-Færeyjar

Stutt er frá Egilsstöðum til Færeyja. Af kortum má sjá að það er um 25% lengra en milli Egilsstaða og Keflavíkur. Ef íbúar á Austurlandi vilja fara til Evrópu þurfa þeir fyrst að fljúga vestur til Reykjavíkur, fara þaðan enn vestar til Keflavíkur og fljúga síðan til baka austur eftir til Evrópu. Ef millilandaflug þróast í Færeyjum þannig að daglegar ferðir verði til helstu

staða auk Kaupmannahafnar svo sem London, opnast sá möguleiki að Austurland noti Færeyjar frekar en Keflavík sem punkt til að komast til Evrópu. Það er jú miklu styttri ferð heldur en að fljúga fram og til baka. Til þess að þetta sé möguleiki verður verð frá Færeyjum að vera sambærilegt eða lægra en frá Keflavík. Þá kynni að vera í framtíðinni grundvöllur fyrir flugi á vélum, sambærilegum og notaðar eru til innanlandsflugs á Íslandi, milli Egilsstaða og Færeyja. Flug sem þetta er heldur ekki útilokað frá Akureyri.

5.3 Líkleg þróun flugsamgangna á næstu 10 árin

5.3.1 Er rekstrargrundvöllur fyrir flugi milli höfuðborga Vestur-Norðurlanda?

Höfuðborgir landanna eru eftirfarandi. Í Færeyjum er Tórshavn með um 18.500 íbúa, á Íslandi er Reykjavík með um 180.000 íbúa⁴ og á Grænlandi er Nuuk með um 15.000 íbúa.

Nú þegar er flug milli Tórshavn í Færeyjum og Reykjavíkur. Það er hins vegar ekkert flug milli Nuuk og Íslands. Spurningin er því hvort það sé grundvöllur fyrir flugi milli Reykjavíkur og Nuuk til að tengja höfuðborgirnar þrjár. Það hefur komið fram í viðtölum við aðila í stjórnsýslu á Grænlandi að mikill áhugi er á slíku flugi. Þeir sjá fyrir sér að þá skapist tengsl í viðskiptum og á fleiri sviðum sem verði báðum þjóðunum til hagsbóta. Líklegt er að einhverjir vöruflutningar yrðu á þessari leið. Ferðaþjónustan á Grænlandi sér ekki enn mikla möguleika í þessari flugleið þar sem þjónustugetan í Nuuk sé ekki enn mikil. Þar sé ekki enn mikið til að bjóða ferðamönnum. Þetta muni þó breytast og þá muni ferðamenn geta komið þessa leið. Kannski leiði opnun þessarar flugleiðar einmitt til meiri uppbyggingar í Nuuk á sviði ferðamála.

Flugbrautin í Nuuk er einungis 950 m og þar geta ekki lent nema litlar flugvélar og sérstakar gerðir af millistærðum flugvéla. Air Greenland telur að ekki sé grundvöllur fyrir flugi til Reykjavíkur eins og er, en félagið setur sig ekki upp á móti því að aðrir reyni þessa flugleið. Íslensk félög sýna mun meiri áhuga. Til þess að byrja þetta flug þarf sérhæfðar flugvélar en slíkar flugvélar eru þó til á Íslandi nú þegar. Flug sem þetta gæti ekki gengið á ódýrum fargjöldum. Markaðsumhverfið á Grænlandi

⁴ Samfellt borgarsvæði hefur þennan fjölda en sveitarfélagið Reykjavík telur um 113.000 íbúa.

er þannig núna að allt flug er mjög dýrt. Flug milli Nuuk og Reykjavíkur ætti því að vera samkeppnishæft í verði þó miðinn muni þykja dýr á íslenskan mælikvarða. Ekkert er hægt að fullyrða um hvort grænenska heimastjórnin mundi veita leyfi fyrir flugi milli Nuuk og Íslands. Af samtölum við fólk innan stjórnkerfisins má þó ætla að heimastjórnin sé jákvæð gagnvart slíku flugi.

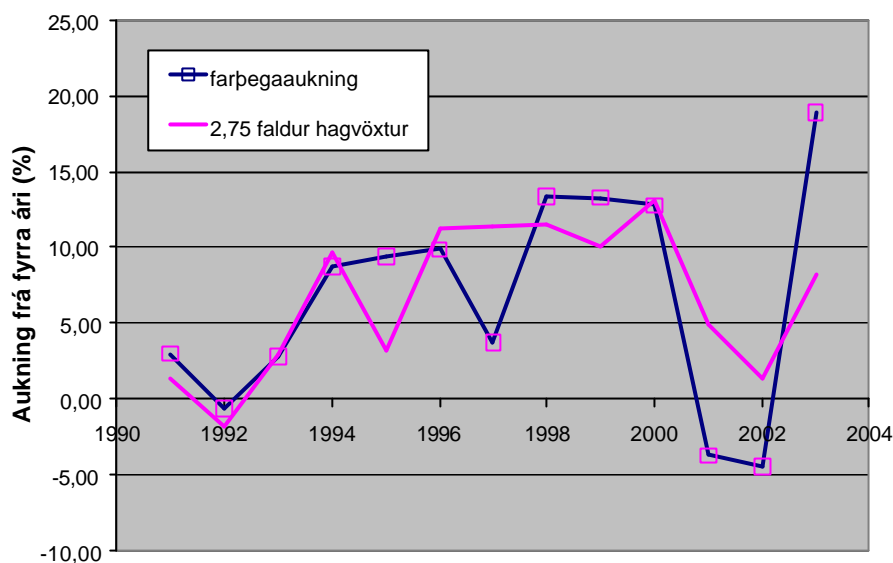
Hins vegar eru áform um að lengja brautina í Nuuk. Þá breytast allar forsendur. Flugfélag Íslands telur líklegt að það mundi sækja strax um leyfi til flugs milli Nuuk og Reykjavíkur ef flugbrautin verður lengd það mikið að F50 vélarnar geti lent í Nuuk. Flugþol vélanna er ekki vandamál. BAE þotur Atlantic Airways ættu einnig að geta flogið til Nuuk ef flugvöllurinn þar verður jafn langur og í Færeyjum eða 1.250m. Með þotu styttist flugtíminn mikið en þotur eru dýrari í rekstri en skrufuvélar. Afstaða Air Greenland gæti líka breyst með lengri flugbraut enda þyrfti þá að taka allt flugsamgöngukerfi Grænlands til endurskoðunar. Lenging flugbrautarinnar í Nuuk í 1.800m mundi breyta forsendum enn meira. Þá er líklegt að Air Greenland mundi hefja áætlunarflug frá Nuuk til Kaupmannahafnar og yrði félagið þá jafnframt að endurskoða flugflota sinn frá grunni. Sjá einnig umfjöllun um þetta flug í kaflanum 5.2.7 hér á undan.

5.3.2 Spá um þróun flugs til Íslands næstu 10 ár.

Hagvöxtur notaður til að spá

Einhverju sinni heyrði höfundur að þumalputtareglan væri að vöxtur í flugi væri þrefaldur hagvöxtur. Ef hagvöxtur væri t.d. 3% ykist flug um 9%. Þar sem u.þ.b. helmingur farþega til og frá Íslandi eru Íslendingar er líklegt að hagvöxtur á Íslandi hafi áhrif á hvort þessi hópur ferðast meira eða minna. Hinn helmingurinn eru útlendingar og er eðlilegt að álykta að hagvöxtur í heimalandi þeirra ráði því hvort þeir ferðast meira eða minna. Til einföldunar er hagvöxturinn í OECD löndunum notaður fyrir þennan hóp. Þar sem hóparnir eru u.þ.b. jafn stórir vega þeir jafn þungt og því er meðaltal tekið af hagvexti í OECD löndum og hagvexti á Íslandi. Ef gögn um þennan meðaltalshagvöxt og farþegaaukningu eru skoðuð síðan 1990 kemur í ljós að vöxtur í farþegafjölda er 2,75 faldur meðaltalshagvöxturinn. Þumalputtareglan virðist því eiga við rök að styðjast. Þessar stærðir eru teiknaðar í næsta línuriti.

Fylgni hagvaxtar og aukningar í farþega fjölda til Íslands



Mynd 15 Fylgni hagvaxtar og aukningar í farþega fjölda til Íslands 1990-2004 Heimild um hagvöxt: OECD og Hagstofan

Eins og sést á myndinni eru stærðirnar sem teiknaðar eru alltaf á svipuðum slóðum. Greinilegt er að eitthvað gerist árið 2001 sem hefur áhrif á hagvöxt og gríðarleg áhrif á farþega fjölda. Þetta er auðvitað hryðjuverkaárásin 11. september þó áhrifin af henni séu ekki nema á 4 síðustu mánuði ársins.

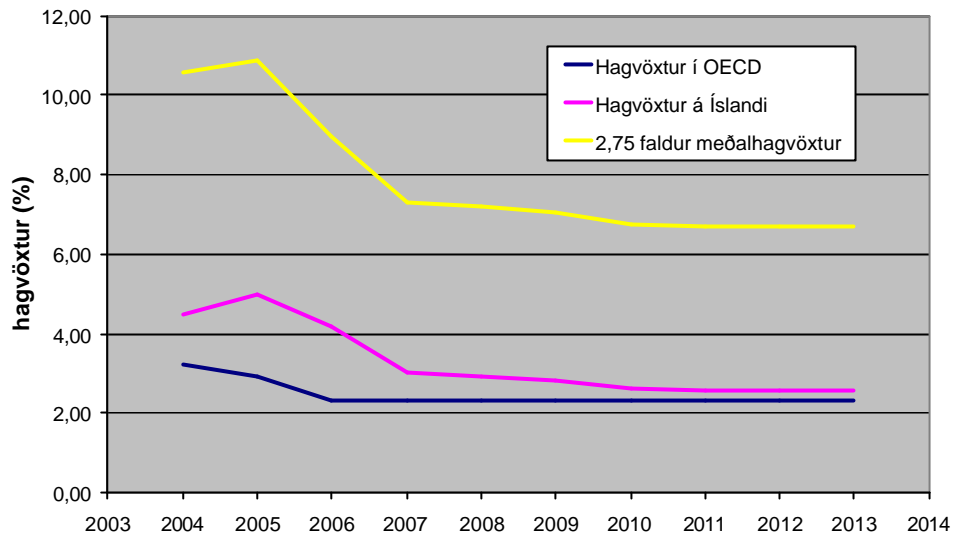
Ef þessi tengsl eru eins og að framan er sagt, má nota spáðan hagvöxt til að spá um aukningu farþega. Það verður gert hér. Áfram verður notast við meðaltal af spáðum hagvexti á Íslandi og spáðum hagvexti í OECD-löndum.

Ekki hefur höfundum tekist að finna spár um hagvöxt í OECD-löndunum langt fram í tímann. Notast er við spá Alþjóðagjaldeyrissjóðsins fyrir árin 2004 og 2005. Fyrir árin þar á eftir er notaður meðalhagvöxtur árunna 1990-2003 sem var 2,32 %..

Við spá á íslenskum hagvexti er notast við spá fjármálaráðuneytisins (6. maí 2004, Úr þjóðarbúskapnum) um hagvöxt til 2010 en meðalhagvöxt árunna 1990-2003 fyrir árin þar á eftir.

Þessi spáði hagvöxtur er nú teiknaður á næsta graf og þar er einnig 2,75 faldur meðalhagvöxturinn sýndur.

Hagvaxtarspá til 2013

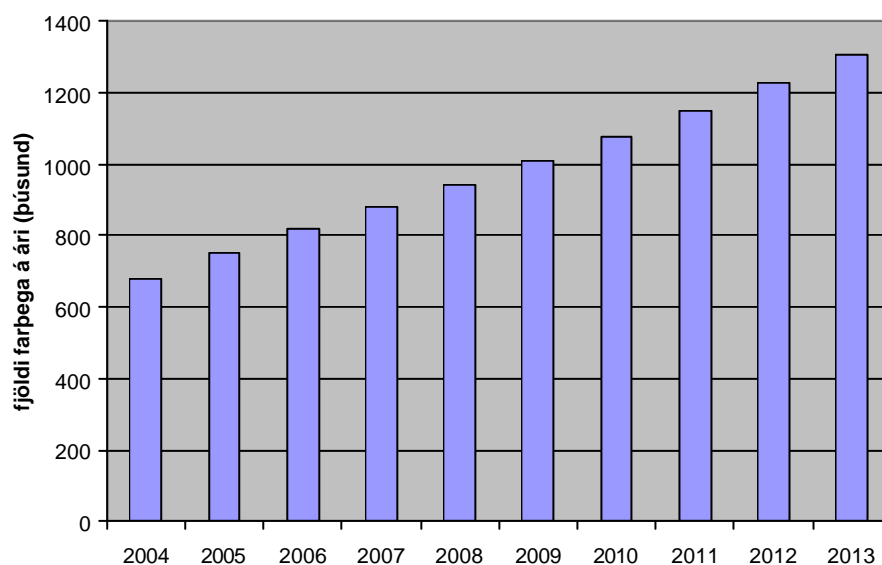


Mynd 16 Hagvaxtarspá 2003-2013

Heimild: Fjármálaráðuneytið og
Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn

Þar sem allar líkur eru á að hagvöxtur verði meiri á Íslandi en í OECD-löndum næstu árin, þá gefur þessi aðferðafræði að íslenskum farþegum fjölgi meira en útlenskum. Íslendingarnir verði þá meira en helmingur allra farþega. Á næsta grafi er sýnt hvernig farþegafjöldi til Íslands verður til 2013 ef hann eykst eins og 2,75 faldur hagvöxtur.

Spáður farþegafjöldi til Íslands



Mynd 17 Spá um fjölda farþega til Íslands 2004-2013

Heimild: Byggt á mynd 16.

Spáin gefur að farþegar til landsins fari upp fyrir eina milljón árið 2009 og árið 2013 verði þeir 1.308.000 sem er meira en tvöfalt meira en árið 2003.

Áætlanir Flugleiða

Sigurður Helgason (2004) forstjóri Icelandair hefur talað um framtíðarhorfur í ferðamannafjölda til Íslands. Hann sagði að félagið hefði sett sér það markmið að fjölga ferðamönnum til landsins upp í 600 þúsund árið 2010. Ef þetta gengur eftir verður aukning í farþegafjölda heldur meiri en síðasta graf sýnir. Þar er spáð að farþegafjöldinn árið 2010 verði 1.076 þúsund og erlendir ferðamenn verði minna en helmingur af því. Þ.e. færri en 538 þúsund. Ef þeir verða hins vegar 600 þúsund er ekki ólíklegt að heildarfarþegafjöldi árið 2010 verði 1,1-1,2 milljónir.

Spá Ferðamálaráðs

Ferðamálaráð gerir ráð fyrir að erlendum ferðamönnum fjölgi um 8% á ári næstu árin. Ef það gengur eftir verða þeir yfir 500 þúsund árið 2010. Það er í góðu samræmi við það sem spáin hér að framan gerir ráð fyrir.

Akureyri og Egilsstaðir

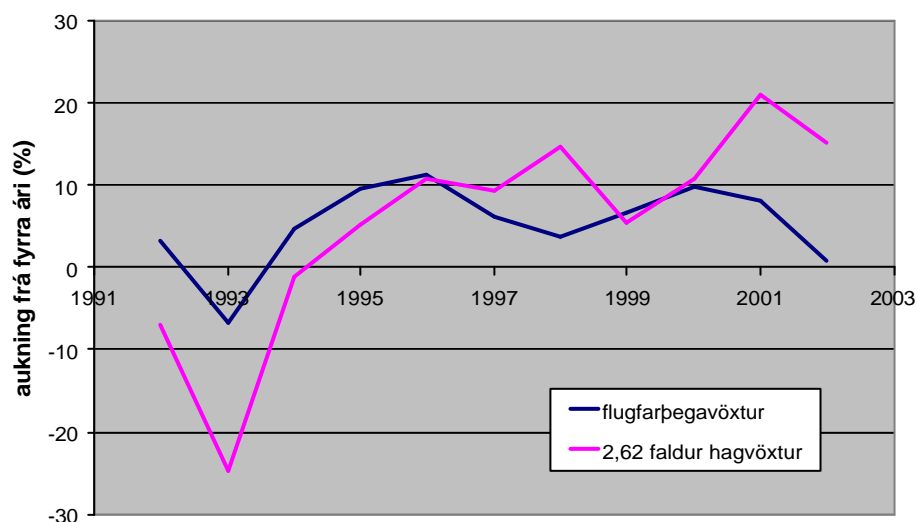
Árið 2003 var flug milli Kaupmannahafnar og Akureyrar í 7 mánuði. Flugíð byrjaði á versta tíma, þ.e. nokkrum vikum eftir að Iceland Express byrjaði að fljúga til Kaupmannahafnar á mjög lágum fargjöldum. Aðdragandinn að fluginu var einnig aðeins nokkrar vikur. Þrátt fyrir þetta voru komufarþegar um 4.000. Þessi reynsla gaf miklar upplýsingar um markaðinn og er líklegt að heimamenn linni ekki látum fyrr en þeim tekst að koma aftur á beinu flugi til útlanda á litlum þotum. Því er spáð að það takist enda stækkar markaðurinn ört samkvæmt spánni hér að framan. Ekki er talið líklegt að beint millilandaflug verði reynt á næstu fimm árum frá Egilsstöðum. Mun líklegra er að heimamenn á Austurlandi vilji vera í samstarfi við Norðlendinga um flug til Akureyrar. Þeir eiga töluverða hagsmuni undir því að það komist á reksþöl alveg á sama hátt og Norðlendingar hafa hag af því að siglingar Norröna gangi vel. Eftir 5 ár verður Austurland búið að taka miklum breytingum frá því sem nú er. Markaðurinn fyrir millilandaflug verður einnig stærri. Ekki er útilokað að millilandaflug verði því einhvern tímann reynt frá Egilsstöðum. Veigamikill þáttur í því hvort grundvöllur verður fyrir slíku flugi er hvernig Austfirðingar munu flytja sinn fisk á markað í framtíðinni. Smári Geirsson (2004) telur líklegt að árið 2010 verði 30.000 tonn af eldislaxi

framleidd á Austfjörðum auk 8.000 tonna af eldisþorski. Þetta eru yfir 100 tonn á dag af eldisfiski. Helsti kostur Egilsstaðaflugvallar er nálægð við Evrópu en helsti ókosturinn er mannfæð á Austurlandi. Því er spáð að millilandaflug frá Akureyri og Egilsstöðum flytji á bilinu 2-10% af farþegum til landsins árið 2013 og áfangastaðirnir verði í Danmörku, Þýskalandi og Bretlandi.

5.3.3 Spá um þróun flugs til Færeyja næstu 10 ár

Samkvæmt því sem næst verður komist eru 60% flugfarþega til Færeyja Færeyingar, 30% eru Danir og 10% eru aðrir. Þetta verður að hafa í huga ef skoðað er hvort hagvöxtur sé í takt við aukningu í flugfarþegum til Færeyja. Á næsta grafi er sýnt hvernig aukning flugfarþega hefur verið frá 1991. Á grafinu er einnig sýndur 2,62 faldur hagvöxtur. Hagvöxturinn í þessu tilfalli er veginn hagvöxtur í Færeyjum, Danmörku og OECD-löndunum. Vægið er 0,6 0,3 og 0,1. Athyglisvert er að þessi tala sem þarf að margfalda hagvöxtinn með (2,62) til að jafnast á við aukningu flugfarþega, er mjög svipuð og fyrir Ísland. Ennfremur viðist þumalputtareglan aftur vera staðfest.

Fylgni hagvaxtar og flugfarþegaaukningar til Færeyja



Mynd 18 Fylgni hagvaxtar og fjölgunar flugfarþega til Færeyja 1991-2013

Heimild: OECD, Hagstofa Føroya og Nordic statistics

Eins og sést á grafinu er nokkur fylgni milli hagvaxtar og aukningar flugfarþega. Síðustu árin sem sjást eru 2001 og 2002. Þar er vöxturinn í

flugfarþegum miklu minni en hagvöxturinn gefur til kynna. Af þessu má álykta að hryðjuverkin 11. september 2001 hafi haft nokkur áhrif á fjölda flugfarþega en ekki haft áhrif á hagvöxtinn. Reyndar er hagvöxturinn í Færeyjum sá mesti í langan tíma bæði þessi ár en hagvöxtur í Danmörku og OECD-löndunum dalaði í kjölfar hryðjuverkanna.

Ef nota á þetta samband til að spá þarf að vera til hagvaxtarspá fyrir Færeyjar og Danmörku nokkur ár fram í tímann. Höfundum hefur ekki tekist að komast yfir slíka spá. Efnahagslíf í Færeyjum er mjög háð fiskveiðum og munu aðstæður í þeim geira hafa mest að segja um hagvöxtinn. Ekki er líklegt að hægt sé að veiða meira á Færeyskum fiskimiðum. Ef hins vegar olía verður unnin í lögsögu Færeyja á næstu 10 árum mun hagvöxturinn taka kipp og flugumferð án efa líka. Annað sem hefur svipuð áhrif og hagvöxtur er styrkur sá sem Danir veita heimastjórninni í Færeyjum. Hann er nú um 600 milljónir DKK á ári. Með olúvinnslu eða góðum hagvexti af öðrum orsökum er mjög líklegt að þessi styrkur leggist af. Ekki síst af því að Færeyingar sjálfir vilja margir stefna í þá átt. Slíkt myndi verka á móti hagvexti í áhrifum á fjölda flugfarþega. Samhliða niðurfellingu á styrk er mjög líklegt að sjálfstæði Færeyja ykist. Þá er líklegt að þróunin í samgöngum færi í þá sem nú er á Íslandi (sjá kaflann um framboð af flugi). Það er, Færeyingar færu að líta til fleiri átta en til Danmerkur og flug mundi aukast til annarra nággranna. Í viðtölum annars höfundar við Færeyinga í maí 2004 kom m.a. fram að þeir hafa áhuga á að auka flug til Bretlands og Noregs.

Nokkur umræða er um lengingu flugbrautarinnar í Vágar eða að gera nýjan flugvöll á öðrum stað þar sem flugbraut getur verið lengri vegna landfræðilegra aðstæðna. Stutt flugbraut er viss hindrun. Það takmarkar hvaða flugvélar geta lent og ennfremur hversu mikið flugvélar, sem þó geta lent, geta verið lestaðar. Ekki er talið líklegt að breyting verði á þessu á næstu árum og tæplega innan þess tímabils sem verið er að tala um hér. Ef gert er ráð fyrir stöðugum, hóflegum hagvexti sem væri 2-3% á ári er líklegt að fjölgun flugfarþega yrði 5-8 % á ári og þýddi það að fjöldi flugfarþega til eyjanna myndi tvöfaldast á 10-12 árum. Ef slíkt gengi eftir er líklegt að á veturna yrðu a.m.k. þrjár ferðir á viku til Íslands. Mun fleiri ferðir en nú yrðu til Bretlands og Noregs. Jafnvel kæmu til sögunnar nýir áfangastaðir á meginlandi Evrópu. Líklegt er að fjölgun farþega til Danmerkur yrði minni en til annarra staða. Gera má þó ráð fyrir að Kaupmannahöfn verði áfram helsti viðkomustaður í utanlandsflugi frá Færeyjum.

5.3.4 Spá um þróun flugs til Grænlands næstu 10 ár

Á Grænlandi eru svo sérstakar aðstæður að ólíklegt er að hagvöxtur sé góð aðferð til að spá um farþegafjölda. Hagvaxtarspá fyrir Grænland virðist heldur ekki vera til. Grænendingar fá um 3.000 milljónir DKK frá dönsku ríkisstjórninni á hverju ári en Færeyingar fá um 600 milljónir DKK. Ef góður hagvöxtur yrði á Grænlandi er ekki hægt að útiloka að styrkurinn yrði lækkaður. Slíkt ynni gegn áhrifunum sem góður hagvöxtur hefði. Ef styrkurinn heldur sér mun hagvöxturinn hins vegar án efa skipta miklu máli fyrir þróun farþegafjölda.

Verð á flugi til og frá Grænlandi er mjög hátt sem veldur því að almenningur hefur varla efni á því að kaupa utanlandsferðir. Um 80% farþega í utanlandsflugi frá Grænlandi borga ekki miðann úr eigin vasa. Samkeppni er lítil sem engin í flugi á Grænlandi en ef slík samkeppni yrði er líklegt að það lækkaði verð töluvert sem mundi hafa mikil áhrif á fjölda farþega. Það sem höfundum þykir líklegast að gerist er eftirfarandi:

- Flugvöllurinn í Nuuk verði lengdur innan 10 ára upp í 1.800m. Við það verði leiðakerfi flugs á Grænlandi breytt mikið. Mest af utanlandsflugi verði frá Nuuk en einnig talsvert frá Kangerlussuaq. Flugvöllurinn þar muni þjóna bæjunum sem eru þar fyrir vestan og norðan auk þess að vera varavöllur fyrir Nuuk. Kangerlussuaq státar af miklu stöðugra veðurfari en Nuuk og er ekki ólíklegt að 5-15% af flugi til Nuuk þurfi að lenda í Kangerlussuaq vegna veðuraðstæðna í Nuuk. Heilsársflug frá Narsarsuaq til Kaupmannahafnar muni leggjast af með tilkomu stærri vallar í Nuuk. Vegna mjög vaxandi fjölda ferðamanna til Íslands muni þó verða sumarflug milli Keflavíkur og Narsarsuaq. Ennfremur aukist flug til Kulusuk í sama mæli og ferðamannastraumur til Íslands.
- Með stærri velli í Nuuk hefjist áætlunarflug milli Reykjavíkur og Nuuk. Jafnvel verði eitthvert áætlunarflug hafið á litlum vélum áður en flugvöllurinn verður lengdur.
- Verð á flugi til Grænlands muni lækka jafnt og þétt. Með áætlunarflugi milli Reykjavíkur og Nuuk muni flugfélögum sem stunda beint flug frá Grænlandi til Kaupmannahafnar verða nauðugur einn kostur að lækka verð. Mun meira svigrúm ætti að vera til að lækka verð í utanlandsflugi á Grænlandi en á öðrum Norðurlöndum því verð er þar töluvert hærra en annarsstaðar.

- Grænenska heimastjórnin muni auka frjálshræði í flugi eins og hin Vestur-Norðurlöndin hafa gert. Það verði því auðsótt mál að fá leyfi fyrir reglubundnu leiguflugi yfir sumartímann frá Grænlandi til hvaða áfangastaðar sem er. Vegna þessa breytta umhverfis muni í fyrstu verða reglubundið leiguflug milli Kanada og Grænlands en það þróist síðan í áætlunarflug yfir allt árið með því að nýta einnig íslenska markaðinn.
- Sveigjanleiki á Grænlenskum flugvöllum verði aukinn og opnunartími þeirra lengdur þannig að kostnaður á landingu/flugtak fari lækkandi.

Eins og sést í kafla 5.2.6 er framboð flugs til Grænlands miklu minna en til hinna Vestur-Norðurlandanna á íbúa. Líklegt er að hátt verð sé helsta skýringin á þessum mun. Ef spáin hér að framan gengur eftir mun verða mun ódýrara að fljúga til og frá Grænlandi eftir 10 ár. Það mun þýða mikla aukningu í farþegafjölda til og frá Grænlandi. Tvöföldun eða meira á næstu 10 árum er vel möguleg. Ef verð breytist hins vegar ekkert frá því sem nú er, frjálshræði verður ekki meira, flugbrautir verða ekki lengdar er líklegt að aukning farþega verði hæg næstu 10 árin.

6. Sjóflutningar

Hér er að mestu leyti um að ræða vöruflutninga. Færeyska skipafélagið Smyril line er eina fyrirtækið sem býður upp á farþegaflutninga milli Vestur-Norðurlandanna. Komið er inn á umfang farþegaflutninga Norröna í umfjöllun um farþegaflutninga milli landanna. Upplýsingar um sjóflutninga byggjast einkum á svörum flutningsaðila við spurningalista sem sendur var til þeirra fyrirtækja á svæðinu sem talið var að hefðu stundað flutninga á tímabilinu. Það verður að segjast eins og er, að fyrirtæki brugðust mjög misjafnlega við. Talsvert bar á því að fyrirtæki vildu ekki gefa upplýsingar um flutningamagn af samkeppnisástæðum. Sér í lagi á þetta við um færeyska og íslenska markaðinn. Eftir því sem hægt er, hefur verið leitast við að birta ekki upplýsingar um flutninga einstakra fyrirtækja. Slíkt er þó örðugt þar sem fáir eru á markaði og þar sem einkaleyfi er á flutningum líkt og í tilviki Grænlands þar sem fyrirtækið Royal Arctic Line sem er í eigu heimastjórnarinnar hefur einkaleyfi á sjóflutningum til og frá landinu. Upplýsingar um flutningsmagn þessa tiltekna fyrirtækis eru því einnig sjáanlegar í opinberum hagskýrslum.

Ekki hafa höfundar fundið neina samantekt um sjóflutninga á þessu svæði og vera kann að þeim hafi yfirsést einhverjir flutningar og flutningaaðilar. Viðtöl við þá sem stunda flutninga á svæðinu benda þó til þess að fjallað sé um alla þá sem stunda áætlunarflutninga á sjó.

Í verkefnislýsingunni er einkum fjallað um reglubundna áætlunarflutninga. Miklir flutningar eiga sér þó stað utan áætlunarkerfisins og er þá gjarnan um leiguskip að ræða sem ráðin eru til ákveðinna verkefna, s.s. flutninga á mjöli, lýsi, olú og í auknum mæli flutninga á frosnum fiski.

6.1 Þróun sjóflutninga 1994-2003

Saga flutninga á þessu tíu ára tímabili er einkum byggð á svörum flutningafyrirtækjanna við spurningalistum sem sendir voru í tölvupósti og viðtölum við aðila úr flutningageiranum og sérfræðinga á þessu sviði sbr. skrá yfir viðmælendur.

6.1.1 Áætlunarsiglingar milli Vestur-Norðurlandanna 1994-2003

Áætlunarsiglingar milli Færeyja og Íslands 1994-2003

Íslenska skipafélagið Eimskip hefur siglt milli landanna allt þetta tímabil. Þessar áætlunarsiglingar hófust árið 1992 í tengslum við áætlunarsiglingar félagsins til Evrópu (s.k. norðurleið) en fram að þeim tíma hafði *Ríkisskip* siglt vikulega milli Færeyja og Íslands. Breytingar urðu á áætlun Eimskips milli landanna árið 2000. Vikule gum ferðum fækkaði þá um helming með tilkomu stærri skipa. Eftir árið 2000 var komið við í Tórshavn einu sinni í viku á útleið og einu sinni á heimleið til Íslands. Flutningsgetan minnkaði samt ekki, þar sem þau skip sem nú eru notuð eru u.þ.b. helmingi stærri eða 1.457 gámaeiningar, stærstu skip félagsins, 166 m löng.

Færeyska skipafélagið Smyril line var stofnað árið 1982 með það að markmiði að tengja eysamfélögin við Norður-Atlantshaf, þ.e. Færeyjar, Ísland og Hjaltlandseyjar betur við Noreg, Danmörku og meginland Evrópu (sjá www.smyril-line.fo). Á hverju sumri frá árinu 1983 hefur skip félagsins, Norröna siglt milli þessara landa. Í eldri Norröna var rými fyrir 1.050 farþega og 300 bíla. Ný og glæsileg Norröna sem hóf siglingar árið 2003 getur hins vegar tekið 1.482 farþega og 800 bíla.

Árið 1998 var flutningastarfsemin aukin með því að stofnuð var sérstök vöruflutningadeild og siglingar allt árið voru hafnar. Fyrst í stað voru þessar flutningar aðra hverja viku yfir vetrarmánuðina milli Hænsthólms í Danmörku og Tórshavn.⁵

Áætlun Norröna hefur verið þessi allt tímabilið: Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Hænsthólm(Esbjerg)-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Tórshavn. Árið 1994 var siglt vikulega í 14 vikur samkvæmt þessari áætlun. Tímabilið hefur síðan verið að lengjast smám saman og var árið 2003 orðið 17 vikur.

Í ársbyrjun 2004 varð sú breyting á áætlun Norröna að hafnar voru vetrarsiglingar milli Íslands og Færeyja. Þar með opnaðist nýr möguleiki á vöru- og fólksflutningum til og frá Íslandi. Þetta er mikilvægt t.d. fyrir útflutning á ferskum fiski frá Íslandi til meginlands Evrópu og til þess að lengja ferðamannatímabilið, sérstaklega á austan- og norðanverðu landinu. Þessum siglinum er nánar lýst í kafla hér að neðan yfir stöðu flutninga um þessar mundir.

⁵ Breytingar urðu á áætlun Norröna tímabilið 1993-1997 en þá varð ákvörðunarstaður skipsins Esbjerg í Danmörku í stað Hænsthólms.

Íslenska skipafélagið Samskip stundaði ekki áætlunarflutninga milli Færeyja og Íslands á þessu tímabili. Breyting varð á árið 2004 og er nánar fjallað um það hér að neðan þar sem stöðunni um þessar mundir er lýst.

Arnarflutningar, lítið íslenskt flutningafyrirtæki stundaði um stutt skeið flutninga milli landanna. Félagið notaði skuttogara sem breytt hafði verið fyrir vöruflutninga. Siglt var vikulega með fisk frá Þorlákshöfn til Skotlands með viðkomu í Færeyjum. Samkvæmt upplýsingum frá fyrirtækinu gekk sæmilega í byrjun og stundum vel. Tæplega tveggja mánaða stöpp vegna verkfalls í Færeyjum og slíptaka vorið 2003 setti strik í reikninginn og fjaraði endanlega undan fyrirtækinu haustið 2003. Í ársbyrjun 2004 var skipið leigt Skipafélaginu Føroyar sem notuðu það í siglingar milli Færeyja og Skotlands. Í apríl 2004 var þessum flutningum hætt m.a. vegna þess að skipið þótti óhentugt.

Áætlunarsiglingar milli Íslands og Grænlands 1994-2003

Skipafélagið Royal Arctic Line sem stofnað var árið 1993 stundar nánast alla sjóflutninga til og frá Grænlandi. Samtímis stofnun þess var hafin gámavæðing sjóflutninga til og frá Grænlandi. Félagið sem er í eigu grænlenksku heimastjórnarinnar hefur einkaleyfi á sjóflutningum til og frá landinu. Félagið er með höfuðstöðvar í Nuuk og hjá því starfa um 600 manns. Gámaskip félagsins eru fjögur og auk þess eitt skip fyrir lausan farm. Þetta rekstrarfyrirkomulag er mikilvægt að hafa í huga þegar fjallað er um flutning til og frá Grænlandi þar sem ekki er um eiginlegan samkeppnismarkað að ræða.

Milli Íslands og Grænlands hefur Royal Arctic line siglt á þriggja vikna fresti. Skipin hafa viðkomu í Reykjavík á leið sinni milli Álaborgar og Grænlands og taka þar vörur. Annað hvort er um að ræða vörur með íslenskan uppruna eða vörur sem eru fluttar áfram frá hinum Norðurlöndunum, Bretlandi, Norður-Evrópu og Norður-Ameríku til Grænlands.

Tafla 22 Flutningar milli Íslands og Grænlands 1997-2003

	Ísland-Grænland	Grænland-Ísland	Tíðni ferða
1997	4100 cbm	670 cbm	Á 3ja vikna fresti allt árið
1998	4200 cbm	1700 cbm	-
1999	5925 cbm	1440 cbm	-
2000	4200 cbm	360 cbm	-
2001	5145 cbm	1300 cbm	-
2002	5300 cbm	350 cbm	-
2003	6375 cbm	830 cbm	-

Heimild: Royal Arctic line

Áætlunarsiglingar milli Grænlands og Færeyja 1994-2003

Sjóflutningar milli þessara tveggja landa eru varla til staðar. Engar áætlunarsiglingar eru milli landanna. Samkvæmt upplýsingum frá Royal Arctic Line (RAL) er aðeins um að ræða 2-3 gámaeinangar sem venjulega eru fluttar með Eimskip og RAL með viðkomu í Danmörku eða Íslandi.

6.1.2 Aðrar siglingar milli Vestur-Norðurlandanna 1994-2003

Ljóst er að það hafa verið talsverðir óreglulegir flutningar milli landanna en afar illa hefur gengið að fá neina heildstæða mynd af þeim enda margir sem stunda þá. Fyrst og fremst varðar þetta flutninga milli Færeyja og Íslands.

Aðrir flutningar milli Íslands og Grænlands eru mun fátíðari, enda er einkaleyfi á þeim flutningum. Nes skipafélag hefur stundað siglingar milli landanna flest ár frá árinu 1995. Þessi þjónusta er keypt af einkaaðilum á Grænlandi og er um að ræða flutning á áburði og fleiru fyrir bændur á svæðinu Narsaq, Julianehaab, Eiríksfjörður og Ísafjörður. Losað er á um 20 stöðum. Venjulega hefur verið farin ein ferð þegar orðið er íslaust í júlí eða ágúst. Siglt hefur verið frá Danmörku með viðkomu í Reykjavík. Skipin sem hafa verið notuð í þessa flutninga eru s.k. bulkskip með flutningsgetu upp á um 2.830 m³ og um 72 m að lengd.

6.2 Siglingaleiðir og áætlunarstaðir 2003

Hér að neðan er ámennt umfjöllun um áætlunarsiglingar milli Vestur-Norðurlandanna um þessar mundir. Einnig er fjallað samkvæmt verkefnis-lýsingu um siglingar til annarra landa. Þannig má sjá hvert er vægi

flutninganna milli Vestur-Norðurlandanna og hvernig þeir tengjast inni í áætlunarkerfi flutningafyrirtækjanna.

6.2.1 Áætlunarsiglingar milli Vestur-Norðurlandanna 2003

Af einstökum áætlunarleiðum milli þessara landa er mest um siglingar milli Íslands og Færeyja. Siglingar milli Íslands og Grænlands eru m.a. liður í flutningum milli Grænlands og Norður-Ameríku. Milli Færeyja og Grænlands er um afar takmarkaða flutninga að ræða eins og þegar hefur komið fram.

Áætlunarsiglingar milli Færeyja og Íslands 2003

Þrjú fyrirtæki stunda núna áætlunarsiglingar milli landanna, Eimskip, Smyril line og Samskip. Samkeppni er mikil og vaxandi á þessum markaði og jókst framboð á flutningum talsvert á árinu 2004. Samkvæmt viðtölum við aðila í flutningastarfsemi í Færeyjum er verðsamkeppni mjög mikil á markaðinum. Ekki síst af þessu sökum gátu skýrsluhöfundar ekki fengið upplýsingar um flutningsmagn einstakra fyrirtækja. Þessi verðsamkeppni nær þó ekki síst til flutninga milli Færeyja og meginlands Evrópu.

Leiðakerfi Eimskips milli landanna er þannig uppbyggt í stórum dráttum að tvö skipa félagsins sigla frá Eskifirði til Færeyja og þaðan til hafna á Bretlandi og meginlandi Evrópu (sjá www.eimskip.is). Þetta eru skip sem sigla á s.k. norðurleið sbr. töfluna hér að neðan. Tvö stærstu skip félagsins sigla á þessari leið, 1.457 gámaeiningar hvort um sig. Komið er við í Tórshavn einu sinni í viku á leið til meginlandsins og einu sinni í viku á bakaleiðinni. Flutningsgeta Eimskips á þessari leið er samkvæmt þessu afar mikil.

Smyril line siglir milli landanna einu sinni í viku, en það er í raun frá 10. janúar 2004 sem siglt er allan ársins hring milli Færeyja og Íslands. Árið 2003 var tekin í notkun ný Norröna sem er 36.000 brúttótonn og getur tekið allt að 1.482 farþega og 800 bíla. Skipið er þrefalt stærra en það sem leyst var af hólmi. Farþegar til og frá Íslandi með Norröna voru rúmlega 23.000 árið 2003. Möguleikar til vöruflutninga milli landanna og til annarra áfangastaða Norröna jukust mjög með tilkomu skipsins. Lögð var mikil áhersla að hægt yrði að flytja eins mikla fragt og mögulegt er með skipinu til og frá Færeyjum. Nýja Norröna tekur þrisvar sinnum fleiri bíla

en eldri Norröna og þrisvar sinnum fleiri flutningavagna⁶. Afkastageta skipsins er um 3.250 tonn þannig að hægt er að flytja 13.000 tonn til og frá Færeyjum í hverri viku og 6.500 tonn til og frá Íslandi⁷ (sjá www.smyril-line.is). Þetta samsvarar um 800 gámaeiningum (TEU). Þarna er reiknað með að aðeins 50 bílar séu jafnframt fluttir með skipinu, en fjöldi þeirra hefur eðlilega áhrif á annað flutningamagn. Gámar eru ýmist fluttir á flutningavögnum (trailer) eða á sérstökum flutningavögnum fyrir ro-ro-skip enda telst Norröna vera svokallað ro-pax skip sem er blendingur farþega- og flutningaskipa.

Það sýnir lykilstöðu félagsins á Norður-Atlantshafi að Smyril line er að hluta til í eigu Shetland Islands' Council og íslenskra fjárfesta. Einn fulltrúi frá hvoru landi gætir hagsmuna þeirra í stjórn félagsins á móti tveimur fulltrúum frá Færeyjum (Port of Tórshavn, 2004).

Samskip hóf nýja siglingarleið milli Íslands og Færeyja 1. apríl 2004. Siglt er milli Reyðarfjarðar og Klaksvík á 2ja vikna fresti og er þetta hluti af nýrri áætlunarleið milli Íslands og Evrópu. Skipið sem sinnir þessum flutningum er tæplega 5.000 tonna gámaskip sem getur flutt 364 gámaeiningar (sjá www.samskip.is). Þegar hefur verið tekin ákvörðun um að bæta öðru samskonar skipi við á þessari leið og verða því vikulegar ferðir milli landanna.

Tafla 23 Yfirlit yfir siglingarleiðir milli Íslands og Færeyja 2003 og 2004

Siglingaleið	Félag	Tíðni ferða	Stærð skipa (teu)	Aths.
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Árhus-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Vikulega	1457	s.k. Norðurleið
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Sumaráætlun (5. maí - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vor og haust (11. sept.-30 okt. '04, 12. mars-28 maí)

⁶ Hér er um að ræða 12-13 m langa trailervagna (rúmlega 40 fet).

⁷ 2x2x3.250 tonn og 2x3.250 tonn.

Hanstholm				'05)
Hanstholm-Lerwick- Tórshavn-Seyðisfjörður- Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vetur 5 (30. okt. '04- 12. mars '05)
Reykjavík-Reyðarfjörður- Klaksvík-Immingham- Rotterdam	Samskip	Á 2ja vikna fresti	364/435	Hófst 1. apríl 2004

Heimild: flutningafyrirtækin

Samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands voru flutt út til Færeyja um 48.500 tonn en frá Færeyjum komu um 95.000 tonn árið 2003 ⁸.

Áætlunarsiglingar milli Íslands og Grænlands 2003

Reykjavík er viðkomustaður á siglingaleið Royal Arctic Line frá Danmörku til Grænlands. Á veturna er Reykjavík notuð sem safnhöfn vegna flutninga milli Grænlands og Kanada/Bandaríkjanna. Eimskip flytur síðan vörurnar áfram til Ameríku og öfugt.

Tafla 24 Yfirlit yfir siglingarleiðir milli Íslands og Grænlands

Siglingaleið	Félag	Tíðni ferða	Stærð skipa (teu)	Aths.
Ísland-Grænland (beint)	RAL	Á 3 vikna fresti	782/424	Meira en nóg framboð
Grænland-Ísland (via Ålborg)	RAL	Á 3 vikna fresti	782/424	Nægilegt framboð

Heimild: Royal Arctic Line

Samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands voru flutt út til Grænlands 1.817 tonn en frá Grænlandi komu um 36.300 tonn árið 2003 ⁹.

Áætlunarsiglingar milli Grænlands og Færeyja 2003

Samkvæmt upplýsingum um þróun flutninga á undanförunum árum eru mjög litlir flutningar milli þessara tveggja landa og engar beinar siglingar þarna á milli. Sjá að öðru leyti umfjöllun um flutninga á árunum 1994-2003.

⁸ Hvort tveggja um 3,3% heildar inn- og útflutnings Íslendinga í tonnum

⁹ 0,1% innflutnings og 1,3% útflutnings Íslendinga í tonnum

6.2.2 Aðrar siglingar milli Vestur-Norðurlandanna 2003

Hér er um að ræða ýmsa tilfallandi og óreglubundna flutninga fyrst og fremst með ýmsa lausavöru. Ekki hefur tekist að afla samfelldra gagna um þá. Um fjölda fyrirtækja er að ræða sem stunda flutningana og eins eru þau fyrirtæk sem kaupa þjónustuna mörg. Flutningurinn er fjölbreytilegur en oftast um s.k. bulk-flutninga að ræða s.s. fóðurvörur, áburð, mjöl, lýsi og olíu. Líta verður á upplýsingarnar hér að neðan sem vísbendingu og dæmi um flutninga frekar en einhverja heildarmynd af þessum flutningum.

Svör bárust frá íslenskum félögum sem stunda slíkar siglingar, s.s. Nes-skip sem er stórflutningafyrirtæki og Olúdreifing sem er sameiginlegt olúdreifingarfyrirtæki. Kom fram hjá þeim að ekki væri um neinar siglingar milli Vestur-Norðurlanda að ræða af þeirra hálfu.

Útgerðarfyrirtækið Samherji hefur frá september 2002 tekið reglubundið á leigu skip til útflutnings sjávarafurða félagsins. Ekki er um áætlun að ræða en skipin sigla svipaðar leiðir. Í tengslum við flutninga á Evrópumarkað hafa skipin haft viðkomu í Færeyjum. Skip Samherja geta landað í Færeyjum og á félagið frystigeymslur í Fuglafirði. Árið 2003 voru farnar óreglulega 15 ferðir með viðkomu í Færeyjum. Notuð hafa verið 1-2 þúsund tonna skip yfir sumarmánuðina og 2-4 þúsund tonna skip yfir veturinn.

Nes skipafélag hefur stundað flutninga milli Íslands og Grænlands á undanförunum árum, venjulega eitt skip á ári. Þannig var siglt milli landanna árið 2003 fyrir einkaaðila í Grænlandi með fóðurvörur, áburð o.fl. til bænda á svæðinu Narsaq, Julianehaab, Eiríksfjörður og Ísafjörður. Höfð var viðkoma á um 20 stöðum. Þessar siglingar eru stundaðar í júlí og ágúst þegar fært er vegna ísa á svæðinu.

6.2.3 Sjóflutningar til annarra landa árið 2003

Sjóflutningar milli Íslands og annarra landa 2003

Eimskip og heldur úti umfangsmiklum siglingum til Evrópu og Norður-Ameríku. Samskip stunda mikla flutningastarfsemi milli Íslands og Evrópu en hættu siglingum til Ameríku fyrir nokkrum árum. Atlantsskip stunda áætlunarsiglingar til Norður-Ameríku og Danmerkur.

Tafla 25 Áætlunarsiglingar milli Íslands og annarra landa árið 2003

Siglingaleið	Félag	Tíðni ferða	Flutningsgeta (TEU)	Aths.
Kópavogur-Esbjerg-Rotterdam	Atlantsskip	3 í mánuði	294	Nægt framboð á sumrin
Njarðvík-Norfolk-Njarðvík	Atlantsskip	Á 4 vikna fresti	141	Ekki nægilegt framboð
Reykjavík-Vestmannaeyjar-Immingham-Rotterdam-Cuxhaven-Árhus-Varberg-Moss-Reykjavík	Samskip	Vikulega	703	„V-Evrópa“ Ný skip í notkun 2005 (908 TEU)
Reykjavík-Reyðarfjörður-Klaksvík-Immingham-Rotterdam	Samskip	Á 2 vikna fresti	364	Annað skip bætist við (435 TEU) og ferðir verða vikulegar
Reykjavík-Argentia-Shelburne-Boston-Philadelphía-Newport News-Sherburne-Argentia-Helguvík-Reykjavík	Samskip	Á 2 vikna fresti		„N-Ameríka“ Samskip kaupir flutningspláss af Eimskip á leiðinni
Reykjavík-Argentia-Shelburne-Boston-Philadelphía-Newport News-Sherburne-Argentia-Helguvík-Reykjavík	Eimskip	Á 2 vikna fresti	724/416	„Ameríkuleið“ Eimskip selur Samskip flutningspláss á leiðinni
Reykjavík-Vestmannaeyjar-Immingham-Rotterdam-Immingham-Reykjavík-Straumsvík	Eimskip	Vikulega	724	„Suðurleið“
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Árhus-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Vikulega	1457	„Norðurleið“
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Sumaráætlun (5. maí - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Hanstholm	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vor og haust (11. sept.-30 okt. '04, 12. mars-28 maí '05)
Hanstholm-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vetur (30. okt. '04-12. mars '05)

Heimild: viðkomandi flutningafyrirtæki

Smyril line býður upp á siglingar til meginlands Evrópu en mökkur munur er á áætlun milli sumars og vetrar eins og taflan hér að neðan sýnir. Ekki er munur á áætlun milli sumars og vetrar hjá hinum félögum.

Framboð á flutningum milli Íslands og Evrópu verður samkvæmt þessu að teljast mikið og fjölbreytt. Hefur það verið að aukast á undanförunum árum á meðan svo virðist sem áhersla á flutninga til Norður-Ameríku hafi verið að minnka. Þannig hafa t.d. tvö stærstu flutningafyrirtækin á Íslandi samstarf um slíka flutninga núorðið eftir að Samskip hætti slíkum flutningum fyrir nokkrum árum.

Í tengslum við stóriðju á Íslandi eru reknir umfangsmiklir flutningar, en þetta eru álver og járnblendiverksmiðja við Grundartanga skammt norðan Reykjavíkur og álver við Straumsvík á suðurjaðri höfuðborgarsvæðisins. Stóriðjufyrirtækin eru meðal stærstu inn- og útflytjenda landsins. Flytja skipafélög í áætlunarsiglingum afurðir álveranna á markaði í Evrópu. Gámaskipum Eimskips á s.k. „suðurleið“ sem flytja ál fyrir Alcan í Straumsvík hefur þannig verið breytt að unnt er að lesta allt að 4.600 tonn af áli í botninn á þeim í hverri ferð. Viðkomur á þessum stóriðjuhöfnum má sjá í siglingaáætlunum félaganna. Auk þessa eru flutningar á hráefni til verksmiðjanna miklir, sér í lagi súrál til álveranna. Upplýsingar sem fengust um flutninga Járnblendiverksmiðjunnar á Grundartanga og Alcan í Straumsvík gefa vísbendingu um flutningamagnið.

Tafla 26 Dæmi um flutninga vegna stóriðju árið 2003

Upphaf- og áfangastaðir farms	Starfsemi	Tíðni ferða (meðalt.)	Flutningsmagn (tonn)	Athugasemdir
Ýmsar hafnir í Evrópu og USA - Grundartangi	Járnblendiverksmiðja	6,5 í mánuði	398.500	Mest frá Norður Noregi
Grundartangi - ýmsar hafnir í Evrópu og USA	Járnblendiverksmiðja	3,7 í mánuði	106.000	Mest til Hollands og USA
Ýmsar hafnir- Straumsvík	Alcan á Íslandi	4 í mánuði	116.137	Innflutt aðföng
Straumsvík-Evrópa	Alcan á Íslandi	4 í mánuði	215.200	Ál o.fl., flutt með áætlun Eimskips, s.s. „Suðurleið“
Írland/Texas-Straumsvík	Alcan á Íslandi	um 1,3 í mánuði	340.000	Súrál frá Írlandi (?) og Texas (?) með bulkskipum

Heimild: Alcan á Íslandi og járnblendiverksmiðjan á Grundartanga

Ársframleiðsla Norðuráls á Grundartanga er 90 þúsund tonn á ári og mun stækka í 180 þúsund tonn. Álver Alcan í Straumsvík framleiðir 175 þúsund tonn á ári¹⁰. Álver Fjarðaáls sem er að rísa í Reyðarfirði mun hafa árlega framleiðslugetu upp á 322 þúsund tonn. Árleg framleiðslugeta Járnblendiverksmiðjunnar á Grundartanga er um 114 þúsund tonn af járnblendi (ferrosilicon). Þessi stóriðja ásamt útflutningi sjávarafurða sem nam 809 þúsund tonnum árið 2003 hefur mikil áhrif á það hvernig flutningakerfið til og frá landinu byggist upp.

Haft var samband við fyrirtækið Silversea í Noregi sem sýnir á korti yfir áætlunarleiðir, viðkomu á Íslandi. Ekki fengust neinar upplýsingar um hvers eðlis þessar siglingar væru, þrátt fyrir ítrekanir.

Sjóflutningar milli Grænlands og annarra landa 2003

Tengslin við Danmörku endurspeglast mjög í siglingakerfi Royal Arctic Line skipafélagsins. Í Danmörku er Álborg aðalhöfnin og er þar rekin umfangsmikil starfsemi vegna flutninga til og frá Grænlandi. Eins og fram kemur á heimasíðu Royal Arctic Line (sjá www.ral.gl) má segja að félagið sé naflastrengur Grænlands þar sem flestar nauðsynjar íbúanna eru fluttar með félaginu og framleiðsla þeirra á erlenda markaði.

Tafla 27 Áætlunarsiglingar milli Grænlands og annarra landa árið 2003

Siglingaleið	Félag	Tíðni ferða	Stærð skipa (teu)	Athugasemdir
Kanada/Bandar.-Grænland (sumar)	Eimskip	Á 4 vikna fresti	724	Skip koma við í Narsaq á leið til Reykjavíkur. Skip oft yfirbókuð.
Kanada/Bandar.-Grænland (vetur)	Eimskip	Á 3 vikna fresti	724/416	Allar vörur fluttar u m Reykjavík.
Grænland-Danmörk (allt árið)	RAL	Á 10-11 daga fresti	2x782 1x424 1x283	Stærð skipa hverju sinni stillt af m.v. flutningsmagn.

Heimild: Royal Arctic line

Byrjað var að sigla milli Grænlands og Kanada árið 2000 og þá var siglt beint milli Nuuk og Montreal. Árið 2003 stundaði Eimskip þessa flutninga og sigldi beint til Narsaq á áætlunarleið sinni milli Íslands og Norður-

¹⁰ Auk þess er flutt út aftur ál sem hefur verið endurbreitt, leyfar af rafskautum til endurvinnslu og raflausnarefni, samtals rúmlega 215 þúsund tonn.

Ameríku. Þetta fyrirkomulag er á sumrin en á veturna er Reykjavík notuð sem safnhöfn fyrir þessa flutninga.

Siglingar milli Færeyja og annarra landa árið 2003

Fjögur skipafélög bjóða upp á áætlunarsiglingar milli Færeyja og annarra landa. Leiðum þriggja þessara félaga, *Eimskips*, *Samskips* og *Smyril line* hefur þegar verið lýst í tenglum við siglingar til Íslands. Fjórða skipafélagið, *Skipafelagið Føroyar* stundar vikulegar siglingar milli Færeyja og Skotlands og Færeyja og Danmerkur. Siglingar félagsins eru frábrugðnar hinum þremur að því leyti að viðkomuhafnir í Færeyjum eru fleiri og notuð eru minni skip. Þannig er talsverð fjölbreytni í sjóflutningum í Færeyjum og samkvæmt viðtölum við aðila í þessari starfsemi er mikil verðsamkeppni milli fyrirtækjanna¹¹.

Tafla 28 Áætlunarsiglingar milli Færeyja og annarra landa árið 2003

Siglingaleið	Félag	Tíðni ferða	Flutningsgeta (TEU)	Aths.
Reykjavík-Reyðarfjörður-Klaksvík-Immingham-Rotterdam	Samskip	Á 2 vikna fresti	364	Annað skip bætist við (435 TEU) og ferðir verða vikulegar
Reykjavík-Eskifjörður-Tórshavn-Rotterdam-Hamborg-Árósar-Göteborg-Fredrikstad-Tórshavn-Reykjavík-Grundartangi	Eimskip	Vikulega	1457	„Norðurleið“
Hanstholm-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Sumaráætlun (5. maí - 11. sept. 2004)
Hanstholm-Bergen-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick-Bergen-Hanstholm	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vor og haust (11. sept.-30 okt. 2004, 12. mars-28 maí 2005)
Hanstholm-Lerwick-Tórshavn-Seyðisfjörður-Tórshavn-Lerwick	Smyril line	Vikulega	ca. 236	Vetur (30. okt. 2004- 12. mars '05)
Tórshavn-Hirtshals-Tórshavn	Skipafelagið Føroyar	Vikulega	384	Gámaskipið Simone J.
Føroyar-Scrabster-Hirtshals/Álborg-Fredericia-København-Hirtshals-Føroyar	Skipafelagið Føroyar	Vikulega	68	Tvö gáma-/palla skip sigla á þessari leið, Blikur og Lómur

Heimild: flutningafyrirtækin og Tórshavnar havn (2004)

¹¹ Skýrslan var tilbúin í júní, í ágúst sameinuðust Eimskip og Skipafelagið Føroyar.

Tvö félaganna bjóða upp á hefðbundna gámaflutninga, þ.e. Eimskip og Samskip, Smyril line býður upp á ro-ro flutninga og Skipafelagið Føroyar býður upp á fjölbreyttari flutninga, þ.e. palla-, gáma- og bulkflutninga og hefur viðkomu á fleiri höfnum en hin þrjú félögin.

6.3 Lýsing á höfnum og annarri grunngerð

Helstu vöruflutningahafnir í Færeyjum

Hafnirnar þar sem einkum eru stundaðar millilandasiglingar til og frá Færeyjum eru Tórshavn, Klaksvík og Runavík.

Höfnin í Tórshavn er stærsta höfnin í Færeyjum, en um 60-70% af innflutningi fer um höfnina. Viðlegukantar eru 7 talsins og er heildar lengd þeirra 1.370m. Mesta dýpi við bryggju er 10m. Samkvæmt upplýsingum sem fram koma á heimasíðu hafnarinnar í Tórshavn hefur hún verið að þróast sem mikilvæg safnhöfn fyrir flutninga á Norður-Atlantshafi. Landfræðileg lega Tórshavn hefur verið hvati fyrir skipafélög til þess að nýta höfnina sem umskipunarhöfn á Norður-Atlantshafi. Þrjú skipafélög nota einkum höfnina í þessu skyni; Smyril-line, Skipafelagið Føroyar og Eimskip (sjá www.harbour.olivant.fo). Þessi þrjú skipafélög sigla til 23 áfangastaða í sjö löndum frá Tórshavn skv. sömu heimild. Miklar endurbætur voru gerðar á höfninni í Tórshavn vegna tilkomu nýrrar og stærri Norröna, þ.e. nýr ro-ro rampur og tilheyrandi aðstaða. Einnig er fyrirhugað að stækka innsiglinguna í höfnina með hliðsjón af óhappi sem átti sér stað við siglingu Norröna inn á höfnina í slæmu veðri í ársbyrjun 2004. Þrátt fyrir þetta munu sjópróf ekki hafa leitt í ljós að þröng innsigling hafi verið meginástæða óhappsins.

Tafla 29 Helsta hafnaraðstaða í Færeyjum fyrir millilandaflutninga

Staður, bryggjuheiti	Lengd (m)	Dýpi (m)	Aðalstarfsemi	Almennar athugasemdir (uppl. fyrir allt hafnarvæðið)	Skipakomur 2001
Tórshavn					4.654
<i>Austur-höfn</i>	60	10	Flutningaskip	Gámasvæði 45.000m ²	
<i>Austur-höfn</i>	215	8,8	Flutningaskip	3 ro-ro rampar	
<i>Austur-höfn</i>	95	7,8	Flutningaskip	5.000m ² bílastæði vegna ferja	
<i>Austur-höfn</i>	110	5,8	Flutningaskip	Ferjubýgging	

				600m ²	
<i>Austur-höfn</i>	198	8,3	Ferjur	Geymsluskemmur 6.000m ²	
<i>Vestur-höfn</i>	490	8		Frystigeymslur 1.200m ²	
<i>Vestur-höfn</i>	70	4,8		Saltskemma, slippur	
<i>Sundhöfn</i>	150	7,8	Bulk	Gámasvæði 50.000 m ²	
<i>Sundhöfn</i>	65	7,8	do.	ro-ro rampur	
<i>Kollafjørður</i>	2x100	12	Fiskihöfn	23 km frá Tórshavn, mikið aðdýpi	
Runavík					2.015
<i>Pakkhúsbr.</i>	235	6-8	Flutningaskip		
<i>ro-ro ramp</i>	16	8	Flutningaskip		
<i>Høvudspierur</i>	390	9-10	Flutn- og fiskisk.		
<i>Bryggja FF Lynfrost</i>	118	6			
<i>Rókabryggjan</i>	105	5-7			
<i>Bakkabryggjan</i>	60	6			
<i>Bryggja í Søldarfirði</i>	50	6			
<i>Oljubryggja í Søldarfirði</i>	60	8	Olía		
Klaksvík					1.193
<i>Vestur-höfn</i>	300	8,75	Gámar, fiskur, skemmtiferðas kip		
<i>Kósin</i>	220	8-9	Fiskur, vörur		
<i>Olúbryggja</i>	55	5	Olía		
Tvøroyri					664
<i>Norður-höfn</i>	280	7			
<i>Norður-höfn</i>	165	4-6			
<i>Norður-höfn</i>	130	4-5			
<i>Suður-höfn</i>	80	7	Ferjur/flutning ar		
<i>Suður-höfn</i>	89	7	Ferjur/flutning ar		

Heimild: <http://www.tvoroyri.fo/tvhavnenglish/index01a.htm>; <http://www.klhavn.fo/>;
<http://harbour.olivant.fo/index.htm>; <http://landsverk.fo>, Port of Tórshavn (2004)

Hafnirnar eru reknar af sveitarfélögunum og þannig fer uppbygging þeirra eftir þeim áherslum sem sveitarfélögin leggja hverju sinni. Í töflunni hér

að neðan koma fram helstu upplýsingar um aðstöðuna og hvaða hlutar hafnanna eru notaðir til reglubundinna vöru- og farþegaflutninga

Eins og sjá má eru upplýsingar um einstakar hafnir misjafnanlega ítarlegar. Yfirleitt er notast við samandregnar upplýsingar frá viðkomandi sveitarfélögum/hafnaryfirvöldum en einnig frá Landsverkfræðingnum. Þarna er ekki alveg fyllilegt samræmi á milli, en fyrir þetta verkefni er það mat höfunda að samandregnar upplýsingar henti lesendum betur þar sem þær eru til reiðu.

Helstu vöruflutningahafnir á Grænlandi

Grænlenka heimastjórnin samdi við Royal Arctic Line um að fyrirtækið tæki að sér daglegan rekstur flestra hafna landsins. Á árunum 1995-1998 var gert mikið átak í endurbyggingu og nútímavæðingu gámahafna (sjá heimasíðu grænlenku heimastjórnarinnar www.nanoq.gl). Siglt er beint til eftirfarandi hafna frá Danmörku: Narsaq, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat. Gámar eru síðan fluttir áfram til annarra hafna á vesturströndinni. Til hafna á austurströndinni er siglt beint frá Danmörku. Þar sem gámaeiningum til og frá Nuuk hefur fjölgað um 40% síðastliðin 5 ár er hafnaraðstaðan þar undir miklu álagi samkvæmt upplýsingum frá hafnadeild Royal Arctic Line. Lestun, losun og meðhöndlun gáma hefur hægt á sér. Þannig tekur afgreiðslutími skipa lengri tíma, flutningabílar hafa minna svigrúm og óþarfa tilfærsla gáma er nokkur. Segja má að allnokkur umferðarteppa myndist á hafnarsvæðinu. Samkvæmt sömu upplýsingum er nokkuð um að á hafnarsvæðinu séu staðsett fyrirtæki sem séu í rekstri sem tengist ekki rekstri hafnarinnar. Sú staðsetning auki enn á þetta álag. Hvað aðrar hafnir fyrir millilandasiglingar varðar hefur flutningsmagn náð jafnvægi. Þrátt fyrir það eru ákveðnar aðgerðir hvað varðar meðhöndlun á fiski og vörum nauðsynlegar í Narsaq, Sisimiut, Iluissat og Uummannaq.

Tafla 30 Hafnaraðstaða í Grænlandi fyrir millilandaflutninga

	Narsaq	Nuuk	Sisimiut	Aasiaat	Tasiilaq
Lengd viðlegukants	60 m	100 m	90 m	110 m	50 m
Hámarksdýpi	8 m	10 m	8 m	7,8 m	6,5 m
Opin allt árið?	já	já	já	(apr./des.)	(jún./okt.)
Umskipunarhöfn	já	já	já	já	nei
Millilandasiglingar	já	já	já	já	nei

Aðalstarfsemi	Gámafl. Vöruhús Fiskihöfn Olúmóttaka Fiskvinnsla	Gámafl. Vöruhús Fiskihöfn Olúmóttaka Kæligeymslur Slippur Fiskvinnsla	Gámafl. Vöruhús Fiskihöfn Olúmóttaka Kæligeymslur Slippur Fiskvinnsla	Gámafl. Vöruhús Fiskihöfn Olúmóttaka Slippur Fiskvinnsla	Gámafl. Vöruhús Fiskihöfn Olúmóttaka Fiskvinnsla
Takmarkanir á aðstöðu	Gámasv. takmarkað	Gámasv. takmarkað Auknir flutningar, umferðarteppur og tafir	Gámasv. takmarkað	Gámasv. takmarkað Hámarks lengd skipa 130 m	Gámasv. takmarkað Engir 40 ft. gámar Hámarks lengd skipa 110 m Lélegt yfirborð
Skipakomur 2003	628	1.498	450	497	349
Fjöldi gáma 2003	2.619	32.165	7.039	5.449	622
Aðrar vörur (m ³)		2.287	10.027	38.334	5.103

Heimild: Hafnadeild Royal Arctic Line

Allar hafnir nota búnað skipanna til að ferma og afferma. Stærstu hafnirnar sem siglt er til, beint frá Danmörku, hafa búnað til að meðhöndla stærri gáma (40 feta) en hinar búnað til að meðhöndla 20 feta gáma. Allar hafnirnar hafa yfir að ráða margvíslegum búnaði s.s. lyfturum af ýmsum stærðum.

Eins og taflan hér að ofan ber með sér voru þau gögn sem fengust hjá hafnadeild Royal Arctic line mun ítarlegri en gögn frá öðrum hafnaryfirvöldum á Vestur-Norðurlöndum.

Helstu vöruflutningahafnir á Íslandi

Samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands má flokka hafnir notaðar til millilandaflutninga í þrjá flokka:

- Áætlunarhafnir í millilandaflutningum:
 - Reykjavík, Grundartangi, Hafnarfjörður, Kópavogur, Straumsvík, Helguvík, Njarðvík, Þorlákshöfn, Seyðisfjörður, Reyðarfjörður, Eskifjörður og Vestmannaeyjar.
- Óreglubundnir flutningar og bulk:

- Akranes, Bolungarvík, Siglufjörður, Akureyri, Raufarhöfn, Þórshöfn, Vopnafjörður, Seyðisfjörður, Neskaupstaður, Eskifjörður, Fáskrúðsfjörður, Djúpivogur, Hornafjörður, Þorlákshöfn, Grindavík og Helguvík.
- Tilfallandi millilandaflutningar um fiskihafnir:
 - Rif, Ólafsvík, Grundarfjörður, Patreksfjörður, Ísafjörður, Sauðárkrókur, Dalvík og Húsavík.

Aðgangur þekkt að gagnagrunni yfir þær hafnir þar sem stundaðir eru millilandaflutningar. Ákveðið var að greina frá þeim 12 höfnum sem notaðar eru fyrir reglubundna áætlunarflutninga um þessar mundir og aðeins þeim hluta þeirra sem notaður er til flutningastarfsemi. Þannig er það bara hluti hafnarmannvirkja sem greint er frá hér. Hvað telst vera áætlunarhöfn í millilandaflutningum fer eftir ákvörðunum skipafélaganna um hvernig þau haga áætlunum sínum hverju sinni. Þróunin hefur verið sú að fækkað hefur þeim höfnum sem notaðar eru til millilandasiglinga og vörur í auknum mæli fluttar á milli staða eftir vegakerfinu til eða frá inn- og útflutningshöfnum.

Tafla 31 Hafnaraðstaða á Íslandi, áætlunarhafnir í millilandaflutningum

Staður, bryggjuheiti	Lengd (m)	Dýpi (m)	Aðalstarfsemi	Almennar athugasemdir (uppl. fyrir allt hafnarsvæðið)
Eskifjörður				
<i>Bæjarbryggja</i>	70	7	Vöruflutningar, mjólútskipun	
Grundartangi				
	200	10	Vöruflutningar	Stóriðjuhöfn, álver, járnblendiverksmiðja (ferrosilicon)
Hafnarfjörður				
<i>Norðurbakki</i>	246	6- 6,5	Vöruflutningar, viðlega	
<i>Suðurbakki</i>	150	6	Togara og vöruflutningar	
<i>Suðurbakki</i>	280	7,5-8	Togara og vöruflutningar	
<i>Olúker</i>	60	8	Lestun/losun olú	
Hafnasamlag Suðurnesja				

<i>Helguvík</i>		14	Olúhöfn NATO	
<i>Helguvík</i>	150	10-11	Sementslosun, loðnuverksmiðja	
<i>Hafnargarðurur</i>	100	10-13	Vöruflutningar og togarar, skip með mikla djúpristu	
<i>Norðurgarðurur</i>	105	6-7	Vöruflutningar og togarar	
Reyðarfjörður				
<i>Loðnukantur</i>	50	6-7	Löndun loðnu, losun olíu	
<i>Fiskihöfn</i>	65	6-7	Togarar, lestun lýsis	
<i>Vöruhöfn</i>	80	8	Vöruflutningar	
Reykjavík				1532 skipakomur 2003
<i>Eyjagarðurur</i>	40	5,8	Olúhöfn	Gamla höfnin
<i>Eyjagarðurur</i>	73	13	Olúhöfn	Gamla höfnin
<i>Miðbakki</i>	203	8,5	Skemmtiferðaskip o.fl.	Gamla höfnin
<i>Síldarbryggja</i>	70	6	Vöruflutningar, lýsi, mjöl	Gamla höfnin
<i>Korngarðurur</i>	132+50	8,2	Vöruflutningar, mjöl, bulk	Aðstaða Eimskips
<i>Sundabakki</i>	300	8	Vöruflutningar, gámar og bulk	2 gámakranar 80 og 110 tonn
<i>Kleppsakki</i>	435	8,5- 9,7	Vöruflutningar	Vöruskemmur, stórt gámasvæði
<i>Holtakki</i>	150	7,5	Vöruflutningar	Aðstaða Samskips
<i>Vogakki</i>	570	8,5	Vöruflutningar, losun frystiskipa	Vöruskemmur, stórt gámasvæði
Seyðisfjörður				
	170	10	Ferjur, stærri skip	Ný aðstaða vegna Norröna, allt að 300 m löng skip
<i>Hafnarbryggja</i>	150	6-7	Vöruflutningar, ferja	Eldri aðstaða fyrir ferju
<i>Hafnarbryggja</i>	22	7,5	Ferjurampi	
<i>Bæjarbryggja</i>	40	6,5	Vöruflutningar, viðlega stærri skipa	
<i>SR löndunar bryggja</i>	48	6-7	Nótaskip og lýsisútskipun	
<i>SR mjöl bryggja</i>	70	6	Útskipun mjöls	
<i>Olísbryggja</i>	25	4-6	Olíulosun og - lestun, stærri skip	
<i>Hafsíldar</i>	24	6-7	Útskipun mjöls og	

<i>bryggja</i>			lýsis	
Straumsvík	210	12	Vöruflutningar	Stóriðjuhöfn, álverksmiðja
Vestmannaeyjar				
<i>Friðarhafnar kantur</i>	210	6-7	Vöruflutningar og löndun stærri skipa	
<i>Binnabryggja</i>	128	7	Vöruflutningar	
<i>Skáinn</i>	90	7	Vöruflutningar	
<i>Langa</i>	150	8	Vöruflutningar	
Þorlákshöfn				
<i>Suðurvarar garður</i>	20	7	Vöruflutningar, lélegt	
<i>Suðurvarar garður</i>	87	6-7	Vöruflutningar	
<i>Norðurvarar garður</i>	112	5-6	Löndun og vöruflutningar	
<i>Skarfaskers bryggja</i>	115	7	Vöruflutningar og löndun	
Akureyri				
<i>Oddeyrar bryggja</i>	140	9	Vöruflutningar, löndun togara	
<i>Torfunefs bryggja</i>	60- 100	5,5	Lítill skemmti- ferðaskip o.fl.	
<i>Tangabryggja</i>	70	8	Vöruflutningar, fisklöndun, skemmtiferðask.	
<i>Tangabryggja</i>	40	8	Löndun fóðurmjöls	
<i>Togarabryggja</i>	70	5-6	Vöruflutningar, fisklöndun	
<i>Togarabryggja</i>	100	5-6	Löndun togara, vöruflutningar	
<i>Krossanes</i>	80	9	Olía, lýsi, mjöl, sement	

Heimild: Siglingastofnun

Eins og fram kemur í töflunni eru langstærstu hafnarmannvirkin í Sundahöfn í Reykjavík þar sem Eimskip og Samskip hafa aðstöðu. Atlantsskip hefur aðstöðu í Kópavogi og áætlunarhöfn Norröna er í Seyðisfirði þar sem miklar endurbætur voru gerðar á hafnarmannvirkjum fyrir um 600 milljónir íslenskra króna vegna tilkomu nýs og stærra skips.

Nýlega sameinuðust hafnirnar í Reykjavík og á Grundartanga og þannig má ætla að umsvif á vöruflutningahafnarinnar á Grundartanga muni aukast þegar fram líða stundir.

Um þessar mundir er að hefjast uppbygging stórskipahafnar í Reyðarfirði vegna tilkomu nýs álvers þar og mun það breyta mjög aðstöðu fyrir vöruflutninga frá Austurlandi. Upplýsingar um sumar þeirra hafna sem um getur hér að ofan byggja á nokkurra ára gamalli úttekt Siglingastofnunar og kann því að hafa orðið breyting á aðstöðunni síðan þá.

Þegar skoðaður er listi yfir hafnir sem flokkaðar eru undir „óreglulega flutninga og bulk“, má sjá að aðstaðan í mörgum þeirra er alls ekki hindrun fyrir að stór skip í millilandasiglinum noti þær. Hér má nefna Akureyri sérstaklega, sem er langstærsti bær á Íslandi utan höfuðborgarsvæðisins með rúmlega 16.000 íbúa. Á undanförunum mánuðum hafa skip Eimskips á s.k. norðurleið¹² haft viðkomu á Akureyri og er þess vegna gerð grein fyrir hafnaraðstöðunni á þar, ef til þess kæmi að auknar yrðu aftur millilandasiglingar þaðan.

Flutninga fyrirtækin hafa talið hentugra að flytja í auknum mæli vörur eftir vegakerfinu á færri útflutningshafnir enda sé það ódýrara fyrir þau (Samgönguráðuneytið, 2003). Samskip hefur alveg hætt strandsiglingum og Eimskip hefur minnkað þær verulega. Annað mál er hvort þetta er hentugasta fyrirkomulagið fyrir samfélagið sem heild þegar litið er til þátta s.s. slysaáhættu, slits á vegakerfinu og losunar gróðurhúsalofttegunda. Breytingar á gjaldtöku fyrir þessa notkun á vegakerfinu gæti t.d. breytt stöðunni að þessu leyti.

6.4 Líkleg þróun sjóflutninga á næstu 10 árum

Spár eða mat á því hvernig líklegt sé að sjóflutningar á svæðinu muni þróast á næstu árum byggir að miklu leyti á upplýsingum frá þeim sem stunda flutninga á svæðinu. Annars vegar er þar um að ræða svör við spurningalistum sem sendir voru til þessara aðila. Hins vegar er um að ræða viðtöl við fulltrúa flutningaaðila og aðra fulltrúa frá löndunum þremur. Þrátt fyrir þetta skiptir mestu máli hvernig efnahagsþróunin verður á næstu árum þar eð sjóflutningar fylgja þeirri þróun, bæði hvað varðar umfangs innflutnings og útflutnings.

Reglur um siglingavernd og alþjóðlegt öryggiskerfi munu að öllum líkindum hafa umtalsverð áhrif á sjóflutninga á næstu árum og kunna að hafa áhrif á fjölda inn- og útflutnings hafna. Þessar reglur sem taka gildi 1.

¹² Þetta eru stærstu skip félagsins, 1.457 TEU.

júlí 2004 gera auknar kröfur til öryggismála við hafnir sem notaðar eru til millilandasiglinga. Siglingaverndin er alþjóðlegt öryggiskerfi til að sporna við hryðjuverkum sem tekur gildi 1. júlí 2004. Það er Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) sem er tengiliður á fjölþjóðavettvangi og eru reglur um siglingavernd samdar og samþykktar á vettvangi IMO og Evrópusambandsins. Yfirvöld í hverju landi annast framkvæmd siglingaverndar. Í því felst að hafa samvinnu við alþjóðastofnanir og koma á samvinnu innlendra stofnana, hafna og flutningafyrirtækja. Aðild hafna að siglingavernd er valkvæð, en í raun nauðsynleg fyrir þær hafnir sem taka á móti skipum í millilandasiglingum. Alls hafa 28 íslenskar hafnir eða hafnasamlög tilkynnt um aðild að Siglingaverndinni. Í þessum höfnum er nú verið að vinna að því að innleiða siglingaverndina skv. upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands. Samkvæmt upplýsingum frá Vinnuáráðinu í Færeyjum er talið ólíklegt að siglingaverndina þurfi að taka upp annarsstaðar en í Tórshavn en verið er að gera áhættumat og mun fleiri hafnir hafa sótt um aðild að siglingaverndinni.

Líkleg þróun sjóflutninga til og frá Færeyjum

Í ferð annars höfundar þessarar samantektar til Færeyja í maí 2004 var rætt við ýmsa aðila sem koma að flutningastarfsemi á einn eða annan hátt. Meðal annars var rætt við þá um líklega framtíðarþróun í sjóflutningum til og frá eyjunum. Það sem rann sem rauður þráður gegnum svör þeirra við þessu atriði var hve samkeppnin á þessu sviði er mikil, svo og fjölbreytni þjónustunnar. Þannig er verð á flutningum til og frá landinu hagstæðara en t.d. á Íslandi og kemur það sér einkar vel fyrir t.d. fiskútflutning. Spáð er að samkeppni verði áfram mikil á þessum markaði. Til marks um það er m.a. að Samskip hefur ákveðið að bæta við öðru skipi á áætlun sinni milli Íslands og Evrópu með viðkomu í Klaksvík sem verður þá vikulega í stað hálfsmánaðarlega nú. Loks hafa höfundar fengið upplýsingar um áhuga annarra skipafélaga að hefja viðkomu í Færeyjum.

Að mati forsvarsmanna Smyril line hefur sá flutningsmáti sem þeir bjóða uppá þ.e. ro-ro flutningar á farþegaferju þann kost að vörumeðhöndlun er góð og flutningstími skammur. Þeir spá því, að ef rétt er á málum haldið, muni þessir flutningar standa sterkt að vígi um útflutning fersks fisks og landbúnaðarvöru til meginlands Evrópu. Með þessu móti megi hækka til muna það verð sem fæst fyrir þessar afurðir. Verð frosinna afurða sé sífellt að lækka og að samkeppni við ódýrari framleiðslu láglaunþjóða í Asíu sé sífellt að verða erfiðari. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að

spáð er miklum vexti í fiskeldi á næstu árum, ekki síst við Austurströnd Íslands þangað sem Norröna hefur nýbyrjað að sigla á heilsársgrundvelli. Þess ber þó að geta að sjúkdómar í eldisfiski, hugsanlegir tollamúrar ESB o.fl. getur haft mikil áhrif þarna og að þessi markaður kann því að vera nokkuð viðkvæmur. Hvað farþegaflutninga með Norröna varðar þá hafa skapast ýmsir nýir möguleikar við það að fá nýtt, betur búið og stærra skip. Þannig er t.d. siglt á heilsársgrundvelli til Íslands og möguleiki að hafa þar viðdvöl í þrjá daga. Aukin áhersla hefur verið lögð á að markaðssetja skipið fyrir s.k. “cruise-siglingar”. Það sem auðveldar þetta m.a. eru þau gæði sem skipið uppfyllir og það að okkar heimshluti er talinn vera tiltölulega öruggur. Bandaríkjamenn hafa t.d. nýtt sér þetta. Ferðatilhögun hefur m.a. verið þannig að flogið hefur verið með leiguflugi til Bergen í Noregi og síðan siglt áfram með Norröna, hluti af ferðinni hefur verið viðdvöl í 3 daga við Mývatn á Íslandi. Spáð er aukningu í þessari starfsemi félagsins m.a. sem lið í að lengja ferðamannatímamann¹³. Ætla má að svipuð þróun verði í Færeyjum og á Íslandi til fækkunar hafna sem notaðar eru til millilandasiglinga. Er þar ekki hvað síst um að ræða áhrif af miklum vegabótum og jarðgangagerð sem veldur því að langstærstur hluti íbúanna er nú orðinn innan mjög þægilegrar akstursvegalengdar frá Tórshavn.

Líkleg þróun sjóflutninga til og frá Grænlandi

Að mati fulltrúa frá Royal Arctic Line (Schierbeck, 2004) skiptir miklu máli um þróun sjóflutninga og viðskipta milli Vestur-Norðurlanda á næstu árum hvort þeir sem stunda flutningana eru reiðubúnir til þess auka samstarf sín á milli. Slíkt gæti aukið tekjur og lækkað kostnað. Áfangastöðum þyrfti þó ekki endilega að fjölga við þetta. Almennt séð mun sjóflutningastarfsemin aðlaga sig að því ef viðskipti milli landanna aukast.

Líkur eru á því að viðskipti muni aukast milli Grænlands og Kanada og/eða Bandaríkjanna en slíkt er þó háð aðstæðum á markaði og þróun á gengi gjaldmiðla.

Royal Arctic line bendir á að öll séu Vestur-Norðurlöndin mjög háð innflutningi frá öðrum löndum og að sömuleiðis séu löndin í svipaðri aðstöðu hvað varðar útflutning sjávarafurða. Æskilegt væri að lækka kostnað við vörustjórnun í tengslum við innflutning og sömuleiðis að

¹³ Þessar siglingar eru gjarnan á s.k. shoulder season.

lækka flutningskostnað á útflutningsafurðum sem auðveldar verðsamkeppni fyrir þessar vörur á alþjóðlegum mörkuðum. Ef ekki verður hafin framleiðsla á neytendavörum í þeim mun meira mæli telur fulltrúi RAL að flutningamagn milli landanna muni ekki aukast svo nokkru nemi á næstu árum.

Líkleg þróun sjóflutninga til og frá Íslandi

Sjóflutningar til og frá Íslandi fylgja mjög almennri efnahagsþróun og skipafélögin virðast geta aðlagð sig mjög að breyttum aðstæðum. Sem dæmi um þetta má nefna að leiðakerfi skipafélaganna hefur tekið talsverðum breytingum hvað varðar viðkomu á Austurlandi enda hafa umsvif þar aukist mikið vegna álvers- og virkjanaframkvæmda. Stærstu skipafélögin á Íslandi, Eimskip og Samskip eru með áætlun til og frá landshlutanum og ætla sér greinilega hlutdeild í þeim vexti sem þar er fyrir sjáanlegur á næstu árum. Þannig er áætlað að landað verði um 815 þúsund tonnum af hráefni til álversins í Reyðarfirði. Jafnframt er reiknað með að ál og annar flutningur frá álverinu muni nema um 415 þúsund tonnum árlega. Siglingastofnun telur að þessir auknu flutningar muni opna á möguleika á umskipun á almennri vöru til og frá landinu. Auk álvers- og virkjunarframkvæmda er mikill vöxtur í fiskeldi á Austfjörðum og reiknað er með að framleiðslan verði allt að 100 tonn á dag sbr. umfjöllun um framtíðarhorfur í flugi. Skip sem sigla áætlunarsiglingar til og frá höfnum á Austurlandi hafa núna viðkomu í Færeyjum á leið til og frá Evrópu. Við aukin umsvif á Austurlandi er talið líklegt að framboð flutninga til og frá Færeyjum muni aukast samhliða þessari þróun.

Fækkun viðurkenndra tollstöðva er atriði sem kann, auk fyrrnefndrar siglingaverndar, að hafa áhrif til fækkunar þeirra hafna sem siglt er til. Þannig þarf hráefni sem keypt er til frekari vinnslu innanlands frá löndum sem standa utan EES-samningsins að koma um viðurkennda tollstöð. Landamærastöðvar eru á eftirtöldum stöðum: Reykjavík, Hafnarfirði, Ísafirði, Siglufirði, Akureyri, Húsavík, Eskifirði, Þorlákshöfn, Njarðvík og Keflavíkurflugvelli (Samgönguráðune ytið, 2003).

Samkvæmt upplýsingum frá stærsta íslenska skipafélaginu, Eimskip eru ekki neinar áherslubreytingar fyrirhugaðar. Þar sem Royal Arctic line hefur einkaleyfi til flutninga til Grænlands er ekkert hægt að spá fyrir um áframhaldandi þátt Eimskips í flutningum þangað á næstu árum. Hvað siglingar til Færeyja varðar þá gerir Eimskip ráð fyrir að halda sínum hlut í flutningum til og frá eyjunum en siglingar þangað stýrast alfarið af þeirri

siglingaráætlun sem gildi er á hverjum tíma. Siglingaráætlun félagsins breyttist síðast árið 2000 með komu nýrra skipa á þeirri leið sem kemur við í Tórshavn. Ekki er talið ólíklegt að á næstu 10 árum muni siglingaráætlun Eimskips breytast 1-3 sinnum í takt við þróun sjóflutninga svo og almenna tækniþróun.

Samskip bendir á að sjóflutningar fylgja efnahagssveiflum þjóðfélagsins á hverjum tíma. Hægt sé að bregðast við samdrætti og aukinni eftirspurn með sveigjanleika á skömmum tíma. Samskip sigla nú til Klaksvík í Færeyjum á tveggja vikna fresti. Þegar er búið að taka ákvörðun um að bæta við 435 TEU gámaskipi á leiðinni og verður það í siglingum á móti núverandi skipi á þessari leið. Samskip bendir á að stöðug aukning hafi verið í sjóflutningum til og frá Íslandi síðustu misseri. Þar hafi stóriðjuframkvæmdir á Austurlandi spilað stórt hlutverk enda kalli slík verkefni á auknar áætlunarsiglingar auk þess sem stór hluti flutninganna fari fram með leiguskipum. Félagið telur íklegt að þessi aukning haldi áfram að öllu óbreyttu, þ.e. að framkvæmdir og álframleiðsla að framkvæmdum loknum kalli á aukna eftirspurn eftir flutningum. Síðast en ekki síst aukist kröfur almennings og fyrirtækja dag frá degi sem hefur áhrif til fjölgunar ferða.

Breytingar í fyrirkomulagi flutninga innanlands hafa verið miklar á undanförunum árum. Þetta varðar sérstaklega að flutningar eftir vegakerfinu hafa komið að miklu leyti í stað strandflutninga á örfáum árum. Samhliða þessu þurfa sjávarútvegsfyrirtæki nú að greiða fyrir flutning afurða til útflutningshafnar sem ekki þurfti áður. Þannig verður æ hagstæðara að staðsetja fiskvinnslu í nágrenni fækkandi útflutningshafna eða landa þar úr vinnsluskipum. Með þessu móti má segja að breytt og einfaldara flutningakerfi inn- og út úr landinu hafi áhrif á rekstrarfyrirkomulag útflutningsfyrirtækja.

Eitt íslenskt sjávarútvegsfyrirtæki, Samherji sem er eitt af stærstu sjávarútvegsfyrirtækjum landsins, tjáði sig um líklega framtíðarþróun séð af sjónarhóli fyrirtækisins. Félagið hefur brugðist við breyttum aðstæðum með því að lækka flutningskostnað og aukið þannig arðsemi í rekstri sínum. Fyrirtækið hefur frá árinu 2002 leigt skip reglubundið til að flytja út frosnar fiskafurðir. Þetta hefur áhrif á siglingar milli Vestur-Norðurlandanna þar sem komið er við í Færeyjum og talið líklegt að viðkomur þar verði tíðari og reglulegri í framtíðinni. Þetta stafar einkum af lagabreytingum sem heimila íslenskum vinnsluskipum að landa aflu

erlendis og á félagið m.a. frystigeymslur í Færeyjum. Félagið telur ekki líkur á fjölgun áfangastaða en að ferðum muni örugglega fjölga. Æskileg þróun er að mati Samherja tíðari ferðir og fleiri brottfararstaðir frá Íslandi.

Í viðræðum við aðila á Ísafirði kom fram að þeir hafa mikinn áhuga á að auka viðskipti og siglingar milli Íslands og Grænlands. Þegar litið sé til hversu stutt sé á milli þessara nágretta sé í raun furðulegt að ekki séu meiri samskipti en raun ber vitni. Haldinn verður ráðstefna þar sem verða fulltrúar beggja landanna í júlí 2004 og verða þá m.a. þessi mál rædd.

Í viðtölum við aðila í Færeyjum kom í ljós að þeir fylgjast með þeirri þróun sem á sér stað á Austurlandi og þeim tækifærum sem kunna að bjóðast þar til aukinnar flutningastarfsemi.

7. Helstu niðurstöður

7.1 Flugsamgöngur

- Flugsamgöngur til vesturstrandar Grænlands frá hinum Vestur-Norðurlöndunum (Færeyjum og Íslandi) eru mjög lélegar og hafa heldur versnað á síðustu árum. Flugsamgöngur milli Íslands og Kulusuk á austurströnd Grænlands eru nokkuð góðar og einnig til Narsarsuaq á sumrin. Mestur hluti íbúa Grænlands er á vesturströndinni, þar er höfuðstaðurinn Nuuk og aðrir stærstu bæir Grænlands. Varla er hægt að tala um góðar samgöngur til Grænlands nema þær séu góðar til vesturstrandarinnar.
- Óhemju dýrt er að fljúga frá Íslandi til Nuuk. Hvað þá frá Færeyjum til Nuuk. Það er t.d. miklu dýrara að fljúga frá Íslandi til Nuuk en frá Íslandi til Beijing í Kína þó Grænland sé næsti nágranni Íslands.
- Flugsamgöngur eru þokkalegar milli Íslands og Færeyja en þó þyrfti að vera þriðja ferðin í viku til að gera samskipti auðveldari. Siglingar Norröna koma síðan sem viðbót við flugsamgöngurnar.
- Frjálsræði í flugi á Grænlandi og í Færeyjum er það minnsta í Vestur-Evrópu. Það hefur komið í veg fyrir framþróun flugs og lækkun fargjalda. Frjálsræði í flugi er gott á Íslandi eftir að Ísland varð hluti af EES.
- Mikill áhugi er á beinu flugi til útlanda frá Nuuk, Akureyri og jafnvel Egilsstöðum. Mikill áhugi er á Suður-Grænlandi að viðhalda beinu flugi til útlanda en það flug hefur staðið völtum fótum bæði til Keflavíkur og Kaupmannahafnar.
- Utanlandsflug er að miklu leyti bundið við Danmörku í Færeyjum og á Grænlandi en á Íslandi er staðan allt önnur. Engin ein flugleið er ráðandi í flugi frá Íslandi.
- Mikilli aukningu flugfarþega er spáð til Íslands á næstu 10 árum. Árið 2013 er spáð að farþegar til landsins verði um 1,3 milljónir en voru árið 2003 rúmlega 600 þúsund. Um helmingur þessara farþega verða erlendir ferðamenn.
- Spáð er svipaðri aukningu farþega til Færeyja svo fremi að efnahagslífið þar verði þokkalega stöðugt.

- Möguleikar á fjölgun farþega til Grænlands eru mestir því nú eru þeir mun færri á íbúa en á hinum Vestur-Norðurlöndunum. Hins vegar er þessi fjölgun brothættari en í hinum löndunum og verður nokkuð háð því hvort umhverfi til flugs verður fært til nútímahorfs á Grænlandi. Grænendingar munu geta notið góðs af auknum ferðamannafjölda til Íslands ef hindranir milli landanna verða fjarlægðar og rétt verður á spilum haldið.
- Nokkur áhugi er hjá íslenskum flugfélögum á beinu flugi milli Reykjavíkur og Nuuk. Þá væri jafnframt hægt að fljúga milli höfuðstaðanna þriggja. Stutt flugbraut í Nuuk er þarna nokkur hindrun en ef flugvöllurinn í Nuuk verður lengdur mun þessi áhugi aukast og er talið líklegt að áætlunarflug hefjist strax í kjölfarið milli Nuuk og Íslands ef leifi fæst fyrir slíku flugi.
- Á Grænlandi er mikill áhugi á flugi til Kanada. Ekki er víst að grundvöllur sé fyrir slíku flugi. Samvinna Íslendinga og Grænendinga gæti verið heppileg til að koma á slíkri flugleið sem nýttist þá einnig Íslendingum og jafnvel öðrum.

7.2 Sjóflutningar

- Svo virðist sem hefð fyrir samskiptum milli landa hafi afar mikla þýðingu um hvernig samgöngur þróast og flutningakerfið byggist upp. Þannig hefur sú staðreynd að Færeyjar og Grænland eru í ríkjasambandi við Danmörku afar mikla þýðingu fyrir samskipti milli landanna. Kaupmannahöfn er miðdepill flugs til og frá þessum löndum og í tilviki Grænlands er Álaborg miðdepill siglinga til og frá landinu. Tengsl Íslands og Færeyja eru mikil og vaxandi og eru siglingar milli landanna reknar í tengslum við siglingar milli Íslands og Skandínavíu og annarra landa í norðanverðri Evrópu. Vægi siglinga milli Íslands og Evrópu hefur verið að aukast á kostnað siglinga vestur um haf.
- Á undanförunum árum hefur framboð á áætlunarsiglingum verið að aukast á Vestur-Norðurlöndum. Sérstaklega á þetta við um siglingar til og frá Íslandi og Færeyjum þar sem samkeppni er orðin mjög mikil. Alls stunda fjögur skipafélög siglingar milli Vestur-Norðurlandanna; Royal Arctic line; Eimskip; Samskip og

Smyril line. Þá er ótalið Skipafelagið Føroyar sem siglir milli Færeyja, Skotlands og Danmerkur.

- Eimskip, Samskip og Royal Arctic line bjóða einkum upp á hefðbundna gámaflutninga í áætlunarsiglinum en Smyril line býður upp á ro-ro flutninga. Skipafelagið Føroyar býður upp á fjölbreytta og sveigjanlega flutninga með fleiri viðkomustaði en hin félögin.
- Á árinu 2004 hófust vikulegar vetrarsiglingar Norröna milli Færeyja og Íslands auk þess sem Samskip hefur hafið siglingar til Evrópu með viðkomu í Klaksvík á hálfsmánaðar fresti og hefur félagið ákveðið að tíðnin verði vikuleg um leið og annað skip bætist við á þessari leið.
- Í gagnasöfnun höfunda kom glöggt fram að samkeppni í sjóflutningum er mikil. Birtist þessi samkeppni m.a. í því að flutningsaðilar voru flestir ófáanlegir til þess að gefa höfundum upplýsingar um raunverulegt flutningsmagn á einstökum leiðum.
- Atriði sem virðist skipta afar miklu máli er frelsi til atvinnureksturs, í þessu tilviki siglinga til og frá löndunum. Frelsi í viðskiptum og sjóflutningum er ríkjandi á svæðinu með þeirri undantekningu að Royal Arctic line, sem er í eigu grænlenku heimastjórnarinnar, hefur einkaleyfi (concession) á siglingum til og frá landinu. Samkeppni ríkir hins vegar í flutningum til og frá Íslandi og Færeyjum og svo virðist sem samkeppnin sé mest þar. Samkvæmt viðræðum við aðila í sjóflutningastarfsemi hefur þetta áhrif til verðlækkunar á flutningum til og frá Færeyjum og komu fram spurningar um hvort hið gagnstæða gæti átt við um Grænland þar sem ekki ríkir samkeppni. Í tenglum við alla umræðu um þau mál verður þó að hafa í huga aðstæður í hverju landi fyrir sig, s.s. mannfjölda og landfræðilegar aðstæður sem eru afar mismunandi milli landanna.
- Umtalsverður hluti farþega Norröna á háönn ferðamanna-tímabilsins eru á leið til Íslands og hafa viðkomu í Færeyjum. Má segja að þindin njóti bæði góðs af því fyrirkomulagi fyrir þróun ferðaþjónustunnar. Þarna fara hagsmunir Færeyinga og Íslendinga saman í ríkum mæli.

- Umfang sjóflutninga fylgir mjög almennri efnahagsþróun og samkvæmt viðtölum við talsmenn skipafélaganna er mikill sveigjanleiki til að bregðast við breyttum aðstæðum.
- Ýmislegt bendir til þess að áætlunarhöfnum fyrir millilandsiglingar kunni að fækka áfram. Þar kemur til aukin hagræðing, reglur um siglingavernd og einnig kann fækkun landamærastöðva fyrir tollafgreiðslu skipa að hafa þarna áhrif.
- Hvað Færeyjar varðar er spáð mikilli samkeppni áfram á þeim markaði og hefur Samskip t.d. þegar ákveðið að auka fjölga viðkomum þar um helming.
- Af hálfu stjórnenda Royal Arctic line er ekki búist við að flutningar milli Grænlands og hinna Vestur-Norðurlandanna komi til með að aukast á næstu árum. Bent er á að löndin séu öll háð innflutningi frá öðrum löndum og í svipaðri stöðu hvað varðar útflutning sjávarafurða. Ef ekki verði hafin framleiðsla á neytendavörum í þeim mun meiri mæli í löndunum telja þeir að flutningar þar á milli muni tæplega aukast sem nokkru nemi á næstu árum.
- Aukin umsvif á austanverðu Íslandi vegna stóriðju- og virkjanaframkvæmda munu hafa mikil áhrif á flutninga til og frá landshlutanum. Auk þess er gert ráð fyrir miklum vexti í fiskeldi í landshlutanum. Skipafélög á Íslandi munu taka þátt í þessum breytingum og samkvæmt viðtölum við Færeyinga hafa þeir hug á að láta þetta ekki fram hjá sér fara.
- Eitt stærsta sjávarútvegsfyrirtæki landsins hefur tekið að sigla reglulega með frystar afurðir á markaði í Evrópu. Þetta hefur reynst hagstætt og spáð er að það muni halda áfram. Fróðlegt verður að fylgjast með því hvort fleiri fyrirtæki muni feta þessa braut.
- Í viðtölum við aðila á Íslandi hefur komið fram áhugi á auknum siglingum og viðskiptum milli Íslands og Grænlands, ekki síst með tilliti til breyttra aðstæðna í hafinu milli landanna. Meðan núgildandi reglur um siglingar milli landanna eru við lýði verður þó vart séð að breytingar verði á þessu á næstu árum.

7.3 Hugleiðingar um verkefnið og frekari rannsóknir

Í vinnu við þessa skýrslu kom í ljós að ekki er um auðugan garð að gresja varðandi gögn um flutninga á Vestur-Norðurlöndum. Það hins vegar kemur ekki í veg fyrir að ýmislegt væri hægt að skoða nánar. Þar má nefna nýjar flugleiðir. Hver er rekstrargrundvöllurinn fyrir nýjar flugleiðir? Hvaða áfangastaður er bestur í Kanada ef flogið yrði þangað? Einnig má nefna stækkun flugvallarins í Nuuk sem kostar mikið fé. Er sú stækkun þjóðhagslega hagkvæm? Hvernig myndu flugsamgöngur og verð breytast á Grænlandi við þá framkvæmd? Hver yrðu samfélagsleg áhrif um allt Grænland af slíkum breytingum? Sömu spurninga má reyndar spyrja varðandi lengingu flugbrautarinnar í Vágar í Færeyjum eða hugsanlega færslu flugvallarins. Að lokum má nefna hugsanlegar breytingar á siglingaleiðum vegna hlýnunar loftlags. Hvaða áhrif hefur það á Vestur-Norðurlönd ef hægt verður að sigla meðfram norðurpólnum milli Kyrrahafs og Atlantshafs? Mun það engu breyta eða munu miklir möguleikar opnast fyrir löndin að selja þjónustu til flutningaskipa á þessari leið, umskipunar eða úrvinnslu iðnvarnings?

.

Heimildir

Prentaðar heimildir:

- Dagur B. Eggertsson (1999). *Steingrímur Hermannsson ævisaga II*. Reykjavík: Vaka-Helgafell.
- Faroe Islands Tourist Board. *Tourism Industry Policy*. Sótt 12. júlí 2004 af vefsíðunni: www.tourist.fo/ew/media/Rapportir/Tourism%20Policy%20-%20ensk%20útgáva.doc
- Hanell, Tomas & Sara Ringö (2003) *West Norden and its Neighbours*. Kaupmannahöfn: Norræna ráðherranefndin.
- Johnston, Margaret & Dave Twynam (2004) *Contemporary Issues in the Circumpolar World 1, Module 6: tourism*. (<http://www.lakeheadu.ca/~bcs/f6Tourismdt1.pdf>), Thunder Bay: Lakehead University, University of the Arctic.
- Norræna ráðherranefndin (2003) *Vest-Norden i det nordiske samarbejde, redegørelse*. Kaupmannahöfn; Norræna ráðherranefndin.
- Samgönguráðuneytið (2003) *Skýrsla nefndar um flutningskostnað*. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.
- Sigurður Helgason (2004, 29.apríl). Erindi flutt á ráðstefnu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, Keflavík, Ísland.
- Siv Friðleifsdóttir (2004) *Skýrsla samstarfsráðherra um störf Norrænu ráðherranefndarinnar árið 2003 (lögð fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003-2004)*. Reykjavík: Norðurlandaskrifstofa forsætisráðuneytisins.
- Smári Geirsson (2004, mars). *Austurland 2010*. Fyrirlestur fluttur á ráðstefnunni: Stóriðja og samfélag, Akranesi, Íslandi.
- Tórshavnar havn (2004) *Port of Tórshavn*, kynningarbæklingur

Heimsóttar vefsíður:

- Air Greenland (2004). Sjá vefsíðuna www.airgreenland.gl
- Akureyrarhöfn (2004) Sjá vefsíðuna www.port.is
- Atlantic Airways (2004). Sjá vefsíðuna www.atlantic.fo/
- Eimskip (2004) Sjá vefsíðuna www.eimskip.is
- Faroe Islands Tourist Board (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.tourist.fo/>

- Ferðamálaráð Íslands (2004) Vefsíðan <http://www.icetourist.is>
- Fjármálaráðuneytið á Íslandi (2004). Sjá vefsíðuna www3.fjarmalaraduneyti.is/media/Thjodarbúskapurinn/Urthodarbúskapnum060504.pdf
- Flugmálastjórn Íslands (2004). Sjá vefsíðuna www.caa.is
- Flugfélag Íslands (2004). Sjá vefsíðuna www.flugfelag.is
- Greenland Torism (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.greenland.com>
- Greenland Torism (2004) Sjá vefsíðuna www.greenland-guide.gl
- Grænlenka heimastjórnin (2004) Sjá vefsíðuna www.nanoq.gl
- Grønlands Lufthavnsvæsen (2004). Sjá vefsíðuna www.glv.gl/
- Grønlands Statistik (2004) Sjá vefsíðuna www.statgreen.gl
- Hagstofa Íslands (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.hagstofa.is>
- Hagstova Føroya (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.hagstova.fo/>
- Icelandair (2004). Sjá vefsíðuna www.icelandair.is
- Landsverk (2004) <http://landsverk.fo/>
- Landsverkfræðingurinn Færeyjum (2004) Sjá vefsíðuna www.lv.fo/
- Mærsk (2004). Sjá vefsíðuna maersk.dk
- Nes skipafélag (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.heimsnet.is/iceship/skipnes.htm>
- Norræna ráðherranefndin, formennska Íslands 2004,. Sjá vefsíðuna <http://formennska.forsaetisraduneyti.is/>
- Port of Klaksvík (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.klhavn.fo/>
- Port of Tvøroyri (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.tvoroyri.fo/tvhavnenglish/index01a.htm>
- Reykjavíkurböfn (2004) Sjá vefsíðuna <http://vefnotes.bv.rvk.is/Webguard/rhofn/webguard.nsf/key2/forsida>
- Royal Arctic Line (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.ral.gl/indexDK.htm>
- Runavíkar kommuna (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.runavik.fo/>
- Samband íslenskra Kaupskipaútgærða (2004) <http://www.kaupskip.is/>
- Samskip (2004) Sjá vefsíðuna www.samskip.is

Siglingastofnun Íslands (2004) Sjá vefsíðuna www.sigling.is

Smyril line (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.smyril-line.fo>

The Great Canadian Travel (2004). Sjá vefsíðuna www.greatcanadiantravel.com

Tórshavnar havn (2004) Sjá vefsíðuna <http://harbour.olivant.fo/index.htm>

Vágar Airport (2004). Sjá vefsíðuna www.slv.dk/vagar/faerosk_version/default.htm

Vest Norden Sjá heimasíðuna <http://www.vestnorden.com/>

Vestnordisk Råd (2004) Sjá vefsíðuna <http://www.vestnordisk.is/cgi-bin/WebObjects/Vestnordisk>

World Facts and Figures (2004). Sjá vefsíðuna www.worldfactsandfigures.com/

Eftirfarandi aðilar veittu upplýsingar:

Anna Dagný Halldórsdóttir, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík

Anton Antonsson, Terra Nova Sól, Reykjavík

Magni Arge, Atlantic Airways, Vágar

Sámal Arnoldsson, Smyril line, Tórshavn

Ásgeir Magnússon, Skrifstofu Atvinnulífsins, Akureyri

Annika Berg, Statens Luftfartsvæsen, Kaupmannahöfn

Michael Binzer, Air Greenland, Nuuk

Birgir Þorgilsson, fyrrverandi ferðamálastjóri, Reykjavík

Birgir Örn Birgisson, Atlantsskip, Kópavogi

Felix Dalker, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Nuuk

Marius Davidsen, Atlantic Airways, Vágar

Tommy Naes Djurhuus, Mærsk Air, Tórshavn

Flemming Drechsel, Greenland Tourism, Nuuk

Einar Hermannsson, skipaverkfræðingur, Reykjavík

Einar Birgisson, Íslandsflug, Kópavogur

Elías Bj. Gíslason, Ferðamálaráð Íslands, Reykjavík

Elsa Árnadóttir, Samskip, Reykjavík

Lois Farley, The Great Canadian Travel, Kanada

Tormod Fossmark, Silversea, Bergen

Friðrik Adolfsson, Flugfélagi Íslands, Akureyri

Garðar Jóhannsson, Nesskip, Seltjarnarnesi

Gísli Héðinsson, Eimskip, Reykjavík

Grétar Mar Steinarsson, Olíudreifing, Reykjavík

Guðjón Arngrímsson, Icelandair, Reykjavík

Guðmundur Pálsson, IcelandExpress, Reykjavík

Gunnar Helgason, Markaðsstofa Austurlands, Egilsstaðir

Guttormur Ólafsson, Járnblendiverksmiðjan Grundartanga

Halldór Kristjánsson, Samgönguráðuneytið, Reykjavík

Hans Peter Hansen, Air Greenland, Nuuk

Per Hansen, Faroe Islands Tourist Board, Tórshavn

Liisi Egede Hegelund, fyrrverandi fulltrúi í ferðamálaráði Grænlands, Nuuk

Hrefna Traustadóttir, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík

Kim Hvistendahl, Nuup Kommunea, Nuuk

Hörður Blöndal, Akureyrarhöfn, Akureyri

Inga Birna Ragnarsdóttir, Flugfélagi Íslands, Reykjavík

Ingólfur Arnarson, Flugmálastjórn Íslands, Egilsstöðum

Ingvar Sigurðsson, Samskip, Reykjavík

Hans Martin Iversen, Coldstore and Transport Group, Sortland

Agnar Jensen, House of Industry, Tórshavn

Tórheðin Jónsveinsson Jensen, Skipafelagið Føroyar, Tórshavn

Árni Joensen, Skipafelagið Føroyar, Tórshavn

Birgit Joensen, Smyril line, Tórshavn

Jón Baldvin Pálsson, Flugmálastjórn Íslands, Reykjavík

Jónas Hallgrímsson, Smyril line, Seyðisfjörður
Jónína Guðmundsdóttir, Flugfélagið Ernir, Reykjavík
Thomas Leth Jørgensen, Air Greenland, Nuuk
Kjartan Lárusson, Markaðsskrifstofa ferðaþjónustunnar á Norðurlandi, Akureyri
Kristján Helgason, Siglingastofnun Íslands, Kópavogi
Jónsvein Lamhauge, Tórshavnar havn, Tórshavn
Linda Svanbergisdóttir, Air Atlanta, Reykjavík
Finnbogi Niclasen, Vágar Airport, Vágar
Njáll Trausti Friðbertsson, Flugmálastjórn Íslands, Akureyri
Ólafur Briem, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Reykjavík
Pálmi Pálsson, Nes skipafélag, Hafnarfirði
Michael Petersen, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Nuuk
Pétur Óskarsson, Katla Travel, Reykjavík
John Rasmussen, Royal Arctic Line, havneavdeling, Nuuk
Thorkild Saxe, Trafikministeriet, København
Niels C. Schierbeck, Royal Arctic Line, Nuuk
Sigmar Ólafsson, Arnarflutningar, Þorlákshöfn
Sigurður Aðalsteinsson, Flugfélag Íslands, Akureyri
Egin Simonsen, Atlantic Airways, Tórshavn
Tómas J. Gestsson, Heimsferðir, Reykjavík
Trausti Tómasson, Flugmálastjórn Íslands, Keflavík
Anders U. la Cour Vahl, Greenland Tourism, Nuuk
Unnar Jónsson, Samherji, Akureyri
Úlfar Ágústsson, framkvæmdastjóri, Ísafirði
Niels Winther, Vinnumálaráðið, Tórshavn
Þórarinn K. Sófusson, Alcan, Hafnarfirði
Þórdís Björk Sigurgestsdóttir, Reykjavíkurbíur, Reykjavík

Viðauki 1

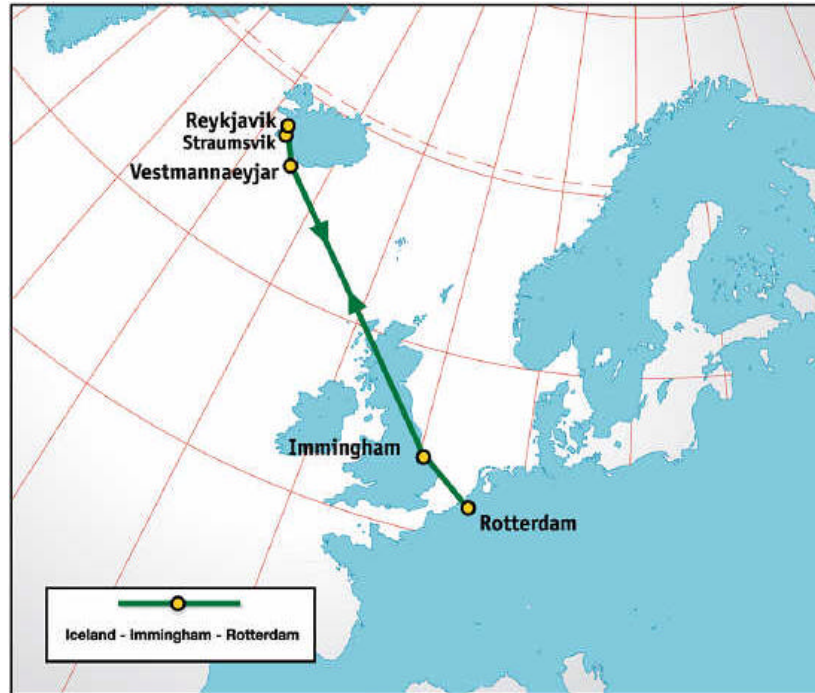
Kort yfir helstu áætlunarleiðir sjóflutningafyrirtækja:



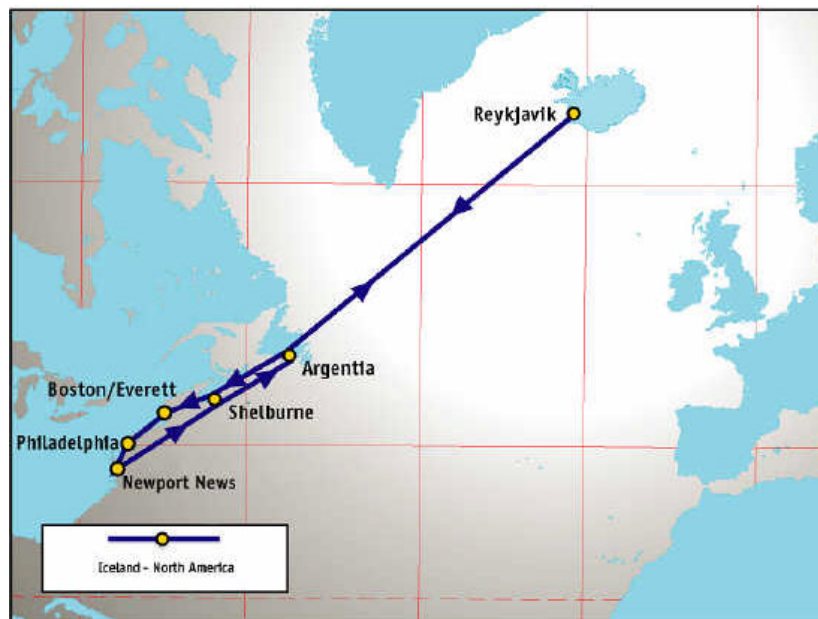
Leiðakerfi Smyril line



Eimskip: Nordurleið



Eimskip: Suðurleið



Eimskip: Norður-Ameríkuleið



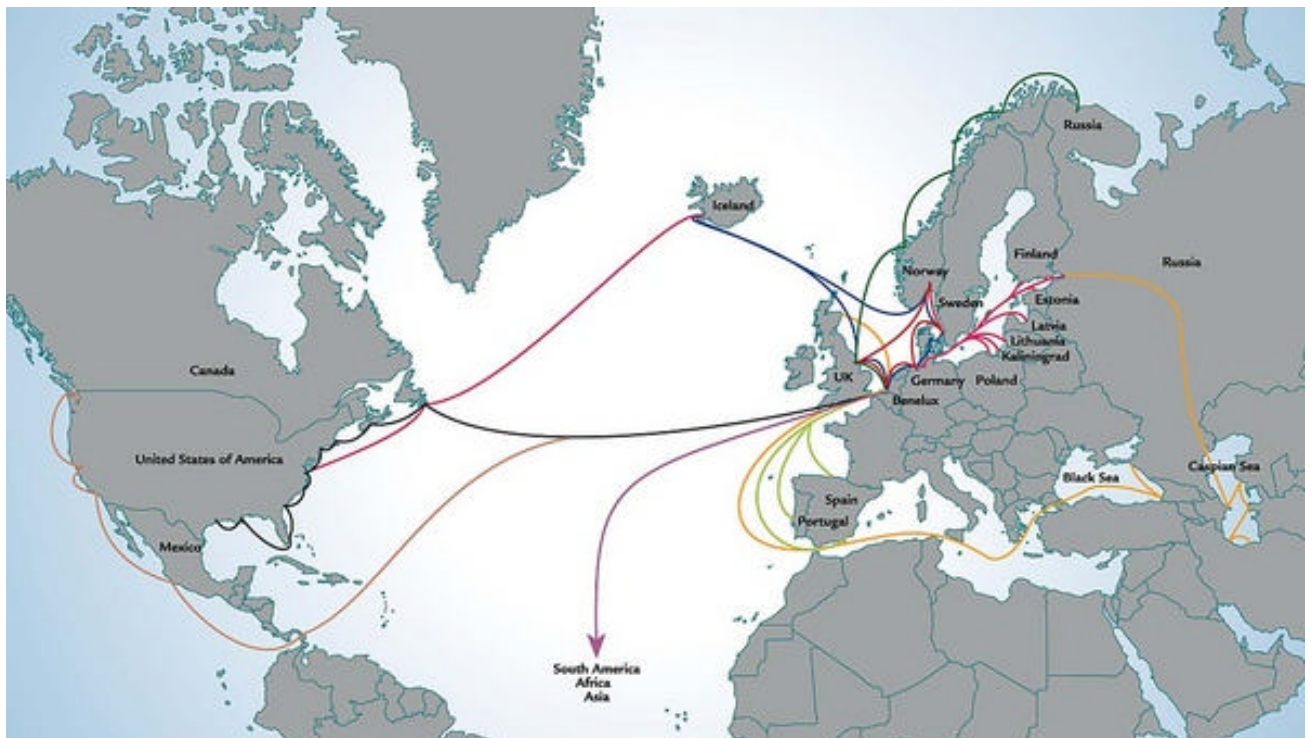
Eimskip: Kort yfir allar siglingaleiðir



Skipafelagið Føroyar, siglingaleiðir



Coldstore and Transport (CTG), dótturfyrirtæki Eimskips, siglingaleiðir



Samskip, allar siglingaleiðir



Silversea, siglingaleiðir

Viðauki 2

Arbejdsbeskrivelse vedrørende “overordnet trafikanalyse for både fly-og skibstrafikken mellem de vestnordiske lande og uden for Vestnorden”

Baggrund:

En arbejdsgruppe under de nordiske samarbejdsministre fik til opgave at "belyse mulighederne for at øge den politiske relevans af den vestnordiske aktivitet i NMR-regi. Redegørelsen udarbejdes til brug for NSK/MR-SAM's fortsatte politiske drøftelser af problemstillingen og skal indeholde forslag til beslutning om iværksættelse af strategisk begrundede handlinger i samnordisk regi. Redegørelsen kan herunder indeholde overvejelser og forslag, som stilles til rådighed for enkelte land/områder i Norden."

Arbejdsgruppen afgav rapport i maj 2003. I kapitel 4.2 foreslås det "at mulighederne undersøges for at der på uafhængigt fagligt grundlag gennemføres en samlet overordnet trafik-og infrastrukturnanalyse for både fly-og skibstrafikken mellem landene i Vest-Norden og med lande udenfor Vest-Norden."

I Islands formandsskabsprogram for året 2004 i nordisk samarbejde inden for transport prioriteres denne opgave.

Formål:

Opgaven består i at foretage en samlet analyse af fly- og skibstrafik mellem de vestnordiske lande indbyrdes, såvel som mellem dem og andre lande. "Hensigten er at skabe et overgribende vurderingsgrundlag for landenes trafikansvarlige politikere."

Forudsætninger:

Opgaven gælder dels en beskrivelse/kortlægning af udviklingen inden for transport i det sidste årti, dels til en beskrivelse/kortlægning á fly- og skibstrafik mellem landene og uden for dem, sådan som situationen er i dag, tillige med en prognose om udviklingen inden for de næste ti år.

Opgaver:

1. Generelt oversigt over handel mellem landene. Der skal udarbejdes en god oversigt over handel mellem landene i nordvestområdet (Færøerne, Grønland og Island). Der skal også udarbejdes en oversigt over det antal personer, der rejser mellem dem og fra dem til andre lande efter årstider.

2. Flytrafik:

- 2.1 Historisk oversigt. Hvordan har trafikken udviklet sig inden for det sidste årti. Der skal gives en grundig beskrivelse af flyruter, transport (passagerer, varer, post og patienttransport) mellem landene og hvilke flyselskaber der arbejdede i denne årrække, tillige med at der skal anføres de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte flyruter. Der skal skelnes mellem ruteflyvning og anden flyvning.
- 2.2 Organisering af flytrafik i dag. Der skal gives en grundig beskrivelse af udbuddet af flyservice mellem de vestnordiske lande, samt mellem dem og andre lande, efter årstider. Der skal være en beskrivelse af de lufthavnsanlæg som flyselskaberne bruger, samt de lufthavne, der muligvis kan komme på tale. Der skal også i beskrivelsen findes en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud med relation til behovet blandt landenes indbyggere og deres erhvervsvirksomheder, især virksomheder i turisterhvervet.
- 2.3 Fremtidsvisioner. Der skal udarbejdes en prognose for de næste 10 år om udviklingen inden for transport med fly. I forhold til givne forudsætninger skal der udarbejdes en prognose om udviklingen inden for transporten mellem landene indbyrdes, samt mellem dem og andre lande. Især skal driftsgrundlaget for ruteflyvning mellem de tre vestnordiske landes hovedstæder undersøges.

3. Skibstrafik.

- 3.1 Historisk oversigt. Hvordan har trafikken udviklet sig inden for det sidste årti. Der skal gives en grundig beskrivelse af sejlruiter, transport mellem landene og hvilke skibsselskaber der arbejdede i denne årrække, tillige med at der skal anføres de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte ruter.
- 3.2 Organisering skibstrafik i dag. Der skal gives en grundig beskrivelse af udbuddet af transportservice til søs mellem de vestnordiske lande, samt mellem dem og andre lande, efter årstider. Der skal være en beskrivelse af de havneanlæg som de skibsselskaber bruger, der yder denne service. Der skal også i beskrivelsen findes en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud med relation til behovet blandt landenes indbyggere og deres erhvervsvirksomheder.
- 3.3 Fremtidsvisioner. Der skal udarbejdes en prognose for de næste 10 år om udviklingen inden for transport til søs. I forhold til givne forudsætninger skal der udarbejdes en prognose om udviklingen inden for transporten til søs mellem landene indbyrdes, samt mellem dem og andre lande.

Organisation:

Opgaven er udført på anmodning fra de nordiske trafikministre og på det islandske trafikministeriums ansvar. Kontaktperson i Trafikministeriet vedrørende denne opgaver er vicedepartementschef Halldór S. Kristjánsson. Der skal ske henvendelse til entreprenører (rådgivere/eksperter) vedrørende gennemførelse af det praktiske.

Ressourcer:

Til finansiering af analysen vil der blive søgt støtte hos Nordisk Råds "Ministerrådets strategiske pulje".

Tidsplan:

Projektet skal afleveres til Trafikministeriet inden udgangen af juni måned 2004. Opgaven vil ikke være afsluttet før entreprenøren har præsenteret resultaterne af opgaven på de nordiske trafikministres fælles møde i august 2004.